

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

4 décembre 2020

PROJET DE LOI**modifiant la loi du 30 août 2013
portant le Code ferroviaire****SOMMAIRE****Pages**

Résumé	3
Exposé des motifs	4
Avant-projet	59
Analyse d'impact	134
Avis du Conseil d'État	156
Projet de loi	171
Annexes au projet de loi	275
Tableau de correspondance directive 2016/797/UE - projet de loi	367
Tableau de correspondance projet de loi - directive 2016/797/UE	376
Tableau de correspondance directive 2016/798/UE - projet de loi	387
Tableau de correspondance projet de loi - directive 2016/798/UE	394
Coordination des articles	442
Avis de l'Autorité de protection des données	734

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

4 december 2020

WETSONTWERP**tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013
houdende de Spoorcodex****INHOUD****Blz.**

Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp	59
Impactanalyse	145
Advies van de Raad van State	156
Wetsontwerp	171
Bijlagen bij het wetsontwerp	323
Concordantietabel richtlijn 2016/797/EU - wetsontwerp ..	404
Concordantietabel wetsontwerp - richtlijn 2016/797/EU ..	413
Concordantietabel richtlijn 2016/798/EU - wetsontwerp ..	425
Concordantietabel wetsontwerp - richtlijn 2016/798/EU ..	432
Coördinatie van de artikelen	582
Advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit	753

03449

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 4 décembre 2020.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 4 décembre 2020.

De regering heeft dit wetsontwerp op 4 december 2020 ingediend.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 4 december 2020 door de Kamer ontvangen.

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

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

RÉSUMÉ

Ce projet de loi vise à transposer en droit interne le 4ème paquet ferroviaire, pilier technique, composé de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire.

L'article 1er de chacune de ces directives, détermine l'objectif poursuivi par ces dernières à savoir, dans le cadre de la directive 2016/797/UE, "établir les conditions qui doivent être satisfaites pour réaliser l'interopérabilité au sein du système ferroviaire de l'Union dans le respect de la directive (UE) 2016/798, afin de définir un niveau optimal d'harmonisation technique, de permettre de faciliter, d'améliorer et de développer les services de transport ferroviaire au sein de l'Union européenne et avec les pays tiers et de contribuer au parachèvement de l'espace ferroviaire européen unique et à la réalisation progressive du marché intérieur" et, dans le cadre de la directive 2016/798/UE, "établir des dispositions visant à développer et à améliorer la sécurité du système ferroviaire de l'Union et à améliorer l'accès au marché des services de transport ferroviaire" par divers moyens.

SAMENVATTING

Dit wetsontwerp beoogt de omzetting in intern recht van het vierde spoorwegpakket, technische pijler, samengesteld uit de Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en de Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor.

Artikel 1 van elk van deze richtlijnen bepaalt de doelstelling van deze laatste, te weten, voor wat betreft de richtlijn 2016/797/EU "het vaststellen van de voorwaarden waaraan dient te worden voldaan om het spoorwegsysteem van de Unie interoperabel te maken op een wijze die verenigbaar is met Richtlijn (EU) 2016/798, met als doel een optimaal niveau van technische harmonisatie vast te stellen, de facilitering, verbetering en ontwikkeling van diensten voor vervoer per spoor binnen de Unie en met derde landen mogelijk te maken en bij te dragen aan de voltooiing van de eengemaakte Europese spoorwegruimte en aan de geleidelijke voltooiing van de interne markt" en voor wat betreft de richtlijn 2016/798/EU "het waarborgen van de ontwikkeling en verbetering van de veiligheid op het spoorwegsysteem in de Unie en de verbetering van de markttoegang voor spoorwegvervoerdiensten" op verschillende wijzen.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

EXPOSÉ GÉNÉRAL

Le présent projet de loi vise à transposer les directives (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (refonte) et 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire (refonte). Ces deux directives visent à refondre respectivement les directives 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 et 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et ce, d'une part, dans un souci de clarté, en raison des multiples modifications dont elles ont fait l'objet et d'autre part, en vue de tendre à l'établissement d'un espace ferroviaire unique européen.

COMMENTAIRES DES ARTICLES

CHAPITRE 2

Modification du Code ferroviaire

Art. 3

Cet article vise à modifier l'article 1^{er} du Code ferroviaire afin de mettre à jour les références aux directives qui sont transposées dans le cadre du Code ferroviaire.

La directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer a été abrogée et remplacée par la directive (UE) 2016/798 relative à la sécurité ferroviaire.

La directive 2008/57/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté a été abrogée et remplacée par la directive (UE) 2016/797 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne.

Les directives 2007/59/CE et 2016/882 visées, respectivement, avant ledit projet de loi, aux points 2° et 5°, sont reprises dès à présent ensemble dans le cadre du point 1° puisque la directive 2016/882 a pour but de modifier la directive 2007/59/CE.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

ALGEMENE TOELICHTING

Dit wetsontwerp strekt tot omzetting van de richtlijnen (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (herschikking) en 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor (herschikking). Deze twee richtlijnen beogen respectievelijk de richtlijnen 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap en 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen te herschikken en dit, enerzijds, omwille van de duidelijkheid, gelet op de vele wijzigingen die zij hebben ondergaan en, anderzijds, met het oog op de ontwikkeling van één Europese spoorwegruimte.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

HOOFDSTUK 2

Wijziging aan de Spoorcodex

Art. 3

Dit artikel strekt tot wijziging van artikel 1 van de Spoorcodex en tot bijwerking van de verwijzingen naar de richtlijnen die zijn omgezet in het kader van de Spoorcodex.

De richtlijn 2004/49/EG inzake de veiligheid op de spoorwegen is opgeheven en vervangen door de richtlijn (EU) 2016/798 inzake veiligheid op het spoor.

De richtlijn 2008/57/EG betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap is opgeheven en vervangen door de richtlijn (EU) 2016/797 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie.

De richtlijnen 2007/59/EG en 2016/882, vóór dit wetsontwerp respectievelijk opgenomen onder de punten 2° en 5°, worden vanaf heden samengenomen onder punt 1° aangezien de richtlijn 2016/882 als bedoeling heeft de richtlijn 2007/59/EG te wijzigen.

Art. 4

Cet article vise à adapter l'article 2 du Code ferroviaire qui détermine le champ d'application du Code ferroviaire afin que ce dernier corresponde à ceux des différentes directives qu'il transpose. De cette manière, les situations dans lesquelles le Code ferroviaire ne s'applique pas ont été adaptées.

Dans ce cadre, la situation visée au point 1° a été complétée en ce sens que les infrastructures privées comprennent également mais pas uniquement les voies de services, utilisées par leurs propriétaires ou par un opérateur aux fins de leurs activités de transport de marchandises ou pour le transport de personnes à des fins non commerciales.

Le point 2° a quant à lui été complété afin de viser également les entreprises ferroviaires qui opèrent sur les types de réseau visés par ce point, et non plus uniquement les réseaux en tant que tels.

Le point 4° a quant à lui été complété afin de viser également l'infrastructure sur laquelle les modes de transport concernés par ledit point ont lieu.

Art. 5

Cet article modifie l'article 3 du Code ferroviaire. Certaines définitions actuellement en vigueur ont été adaptées et d'autres abrogées afin, d'une part, de prendre en considération les modifications réalisées suite à la transposition des directives précédemment mentionnées et d'autre part, d'assurer une meilleure compréhension. Dans cette même optique, de nouvelles définitions ont été intégrées.

Les définitions d'accident grave, d'Agence, d'autorité de sécurité, de cas spécifique, de certificat de sécurité (remplacée par la notion de certificat de sécurité unique), de constituant d'interopérabilité, de détenteur, d'exigences essentielles, d'incident, d'interopérabilité, de méthodes de sécurité communes, de mise en service, de norme harmonisée, d'objectifs de sécurité communs, de personnel de bord, de projet à un stade avancé de développement, de réaménagement, de règles nationales, de renouvellement de l'infrastructure ferroviaire, de réseau, de sous-systèmes, de spécification européenne, de spécifications techniques d'interopérabilité, de système de gestion de la sécurité, de système ferroviaire, de système ferroviaire de l'Union, de type de véhicule et de véhicule, ont été adaptées.

Les définitions d'organismes désignés et d'organismes notifiés, ont quant à elle été abrogées puisqu'en raison

Art. 4

Dit artikel strekt tot aanpassing van artikel 2 van de Spoorcodex dat het toepassingsgebied van de Spoorcodex bepaalt zodat deze laatste overeenstemt met deze van de verschillende richtlijnen die worden omgezet. Op deze manier zijn de gevallen aangepast waarin de Spoorcodex niet van toepassing is.

In dat kader is de situatie bedoeld in punt 1° aangevuld in die zin dat de privéinfrastructuur eveneens maar niet uitsluitend sporen in dienst omvatten die door hun eigenaars of door een exploitant gebruikt worden voor hun activiteiten van goederenvervoer of voor het vervoer van personen voor niet-commerciële doeleinden.

Punt 2° is aangevuld om ook de spoorwegondernemingen te viseren die opereren op de types van netwerk bedoeld door dit punt, en niet meer uitsluitend de netwerken op zich.

Punt 4° is aangevuld om ook infrastructuur te viseren waarop de vervoerswijzen, waarvan sprake in dit punt, plaatsvinden.

Art. 5

Dit artikel wijzigt artikel 3 van de Spoorcodex. Bepaalde definities die momenteel van kracht zijn, zijn aangepast en andere zijn opgeheven zodat enerzijds rekening wordt gehouden met de wijzigingen die zijn aangebracht ingevolge de omzetting van hogervermelde richtlijnen en anderzijds om een beter begrip te waarborgen. In hetzelfde licht zijn nieuwe definities ingevoegd.

De definities van ernstig ongeval, Bureau, veiligheidsinstantie, specifiek geval, veiligheidscertificaat (vervangen door het begrip uniek veiligheidscertificaat), interoperabiliteitsonderdeel, houder, essentiële eisen, incident, interoperabiliteit, gemeenschappelijke veiligheidsmethoden, indienststelling, geharmoniseerde norm, gemeenschappelijke veiligheidsdoelen, treinpersoneel, project in een vergevorderd stadium van ontwikkeling, verbetering, nationale voorschriften, vernieuwing van de spoorweginfrastructuur, net, subsystemen, Europese specificatie, technische specificaties interoperabiliteit, veiligheidsbeheersysteem, spoorwegsysteem, spoorwegsysteem van de Unie, voertuigtype en voertuig zijn aangepast.

De definities van aangewezen instanties en aangemelde instanties zijn opgeheven aangezien bij de

de la transposition de la directive (UE) 2016/798, ces deux notions sont reprises sous le vocable “organisme d'évaluation de la conformité” intégré dans un nouveau point 85°.

Les définitions de règles nationales techniques et de règles de sécurité, ont été également abrogées afin d'être reprise sous un même vocable qui visent ces deux situations à savoir, les règles nationales au point 58°.

A ce titre, le Conseil d'État a relevé dans son avis 67.335/4 du 17 juin 2020 que dans le cadre de la définition de “règles nationales” reprise au point 25° de l'article 5 du présent projet de loi, seul le Roi est habilité à adopter des règles nationales et non plus également le gestionnaire de l'infrastructure en matière d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire tel que cela était le cas avant l'entrée en application de la loi du 23 juin 2020 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire.

Dans ce cadre, le Conseil d'État se posait dès lors la question de “savoir si ce faisant, l'avant-projet n'a pas une portée trop restrictive au regard des articles 2, 30) de la directive (UE) 2016/797 et 3, 8) de la directive (UE) 2016/798 qui définissent les règles nationales”. A cette question, il convient de répondre par la négative et ne pas adapter par conséquent, la définition telle que soumise initialement au Conseil d'État.

En effet, l'objectif de la loi du 23 juin 2020 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire était de modifier le cadre juridique relatif aux règles nationales de sécurité et techniques afin de permettre leur diminution et d'augmenter l'interopérabilité au sein de l'Union européenne et ce, sous l'impulsion de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et la Commission européenne. C'est dans cette optique de réduction de règles nationales initiée au niveau européen qu'il a été décidé de n'attribuer la possibilité d'adopter des règles nationales qu'au Roi à l'exclusion de toute autre instance. Par conséquent, le gestionnaire de l'infrastructure n'est plus habilité à adopter des règles nationales en matière d'exploitation de l'infrastructure mais il est par contre, autorisé à adopter des spécifications techniques d'utilisation du réseau, des procédures opérationnelles et des dispositions organisationnelles telles que visées à l'article 68, paragraphes 3, 4 et 5 du Code ferroviaire. Ces dispositions ne constituent pas des règles nationales mais font néanmoins partie du cadre réglementaire national en matière de sécurité visé à l'article 68, § 1^{er} du Code ferroviaire auxquels différents acteurs du secteur ferroviaire tels que les entreprises ferroviaires doivent se conformer.

omzetting van de richtlijn (EU) 2016/798 deze twee begrippen ondergebracht zijn onder het begrip “conformiteitsbeoordelingsinstantie”, ingevoegd onder een nieuw punt 85°.

De definities van nationale technische voorschriften en veiligheidsvoorschriften zijn eveneens opgeheven om opgenomen te worden onder eenzelfde begrip die beide situaties viseert, te weten de nationale voorschriften onder punt 58°.

In dit verband heeft de Raad van State in zijn advies 67.335/4 van 17 juni 2020 vastgesteld dat in het kader van de definitie van “nationale voorschriften” die is opgenomen in de bepaling onder 25° van artikel 5 van dit wetsontwerp, alleen de Koning bevoegd is om nationale voorschriften vast te stellen en niet langer ook de infrastructuurbeheerder met betrekking tot de exploitatie van de spoorweginfrastructuur, zoals het geval was vóór de inwerkingtreding van de wet van 23 juni 2020 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende Spoorcodex.

In die context stelde de Raad van State zich dan ook de vraag “of het voorontwerp aldus geen te beperkende strekking heeft in het licht van de artikelen 2, 30) van richtlijn (EU) 2016/797 en 3, 8) van richtlijn (EU) 2016/798 waarin de nationale voorschriften gedefinieerd worden”. Deze vraag moet ontkennend worden beantwoord en bijgevolg moet de definitie zoals die oorspronkelijk aan de Raad van State is voorgelegd, niet worden aangepast.

De wet van 23 juni 2020 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex had immers tot doel het wettelijk kader met betrekking tot de nationale veiligheids- en technische voorschriften te wijzigen om deze te verminderen en om de interoperabiliteit binnen de Europese Unie te verhogen, en dit, onder impuls van het Spoorwegbureau van de Europese Unie en de Europese Commissie. In dit perspectief van vermindering van de nationale regels die op Europees niveau is geïnitieerd, is besloten om de mogelijkheid om nationale voorschriften aan te nemen alleen aan de Koning te geven, met uitsluiting van enige andere instantie. Bijgevolg heeft de infrastructuurbeheerder niet langer het recht om nationale voorschriften voor de exploitatie van de infrastructuur vast te stellen, maar is hij wel bevoegd om technische specificaties voor het gebruik van het netwerk, operationele procedures en organisatorische bepalingen als bedoeld in artikel 68, paragrafen 3, 4 en 5 van de Spoorcodex vast te stellen. Deze bepalingen vormen geen nationale voorschriften, maar maken niettemin deel uit van het nationaal regelgevend kader inzake veiligheid, bedoeld in artikel 68, § 1 van de Spoorcodex waaraan de verschillende actoren in de spoorwegsector, zoals spoorwegondernemingen, moeten voldoen.

De nouvelles définitions ont été intégrées aux 85° à 115°, à savoir organisme d'évaluation de la conformité, fabricant, expéditeur, chargeur, déchargeur, remplisseur, vidangeur, transporteur, type de service, étendue du service, domaine d'exploitation, sous-système mobile, produit, demandeur, état de fonctionnement nominal, domaine d'utilisation d'un véhicule, mise sur le marché, mandataire, accréditation, organisme national d'accréditation, évaluation de la conformité, personne handicapée et personne à mobilité réduite, destinataire, Règlement 2016/796/UE, directive 2012/34/UE, personnel de sécurité, directive 2016/797/UE, directive 2016/798/UE, RID, Règlement (CE) n° 765/2008 et Règlement (UE) 2016/679.

Art. 7 et 8

Ces articles visent à modifier les articles 8 et 23 du Code ferroviaire afin de remplacer notamment la notion de "règle de sécurité" par celle de "règle nationale" puisque, comme évoqué précédemment, les notions de "règles de sécurité", de "règles nationales de sécurité" et de "règles nationales techniques" ont été regroupées sous le vocable unique de "règle nationale".

Art. 9

Cet article vise à modifier l'article 62 du Code ferroviaire afin d'intégrer une nouvelle mission de contrôle dans le chef de l'organe de contrôle.

L'organe de contrôle sera dorénavant compétent pour contrôler que les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure donnent un accès équitable et non discriminatoire aux services de formation, à un prix raisonnable et non-discriminatoire qui soit en rapport avec les coûts et qui puisse inclure une marge bénéficiaire conformément aux articles 124/2 et 143 du Code ferroviaire.

Le renvoi aux articles 124/2 et 143 du Code ferroviaire a pour effet que cette nouvelle mission de contrôle confiée à l'organe de contrôle vaut à l'égard de l'ensemble du personnel de sécurité, à savoir les conducteurs de trains, les accompagnateurs de trains ainsi que les autres personnels de sécurité visés dans l'arrêté royal déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité.

Nieuwe definities zijn ingevoegd in de bepalingen onder 85° tot 115°, te weten conformiteitsbeoordelingsinstantie, fabrikant, afzender, lader, losser, bulkvuller, bulklosser, vervoerder, soort vervoer, omvang van het vervoer, exploitatiegebied, mobiel subsysteem, product, aanvrager, exploitatietoestand, gebruiksgebied van een voertuig, in de handel brengen, gemachtigde, accreditatie, nationale accreditatie-instantie, conformiteitsbeoordeling, persoon met een handicap en persoon met beperkte mobiliteit, geadresseerde, Verordening 2016/796/EU, richtlijn 2012/34/EU, veiligheidspersoneel, richtlijn 2016/797/EU, richtlijn 2016/798/EU, RID, Verordening (EG) nr. 765/2008 en Verordening (EU) 2016/679.

Art. 7 en 8

Deze artikelen beogen de artikelen 8 en 23 van de Spoorcodex te wijzigen om met name het begrip "veiligheidsvoorschrift" te vervangen door dat van "nationaal voorschrift" aangezien, zoals hoger uiteengezet, de begrippen "veiligheidsvoorschriften", "nationale veiligheidsvoorschriften" en "nationale technische voorschriften" hergroepeerd zijn onder éénzelfde benaming "nationaal voorschrift".

Art. 9

Dit artikel beoogt artikel 62 van de Spoorcodex te wijzigen teneinde een nieuwe controleopdracht in te voegen voor het toezichthoudend orgaan.

Het toezichthoudend orgaan zal voortaan bevoegd zijn om te controleren of de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder een eerlijke en niet-discriminerende toegang verlenen tot opleidingsinstanties tegen een redelijke, niet-discriminerende prijs, die kostengerelateerd is en een winstmarge kan hebben overeenkomstig de artikelen 124/2 en 143 van de Spoorcodex.

De verwijzing naar de artikelen 124/2 en 143 van de Spoorcodex heeft als gevolg dat deze nieuwe controleopdracht, toevertrouwd aan het toezichthoudend orgaan, geldt voor al het veiligheidspersoneel, te weten de treinbestuurders, de treinbegeleiders alsook het ander veiligheidspersoneel bedoeld in het koninklijk besluit tot vaststelling van de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel.

Art. 10

En raison de la nouvelle mission de contrôle conférée à l'organe de contrôle dans le cadre de l'article 8 du présent projet de loi, l'article 63 du Code ferroviaire a également été adapté afin que l'organe de contrôle soit habilité à exercer les mêmes prérogatives que pour ses autres missions de contrôle, à savoir prendre toute mesure nécessaire en ce compris des mesures conservatoires et des amendes administratives mais également effectuer des audits ou commander des audits externes.

Art. 11 et 12

Ces articles visent à insérer dans le titre 4 du Code ferroviaire un nouveau chapitre 0, comprenant l'article 67/1, qui détermine le rôle et les obligations, dans le développement et l'amélioration de la sécurité ferroviaire, des différents acteurs du système ferroviaire de l'Union, à savoir, les autorités nationales compétentes, le ministre, les entreprises ferroviaires, le gestionnaire de l'infrastructure, les entités chargées de l'entretien et tous les autres acteurs qui ont une incidence potentielle sur l'exploitation sûre du système ferroviaire de l'Union, tels que les fabricants, les fournisseurs de service d'entretien, les détenteurs de wagons, les prestataires de services, les entités adjudicatrices, les transporteurs, les expéditeurs, les destinataires, les chargeurs, les déchargeurs, les remplisseurs et les vidangeurs.

Au sens du paragraphe 1^{er} de l'article 67/1, il convient de comprendre la notion d' "autorités nationales compétentes" comme ne couvrant aucunement les entités fédérées mais bien des instances au niveau fédéral telles que l'Administration, les ministres compétents en la matière, le gestionnaire de l'infrastructure,...

L'avis du Conseil d'État 67.335/4 du 17 juin 2020 n'a pas été suivi en ce qu'il invitait à renuméroter les chapitres du titre 4 afin de ne pas y intégrer un chapitre 0, puisque cela va à l'encontre des principes de la technique législative qui prévoit de ne jamais procéder à une renumérotation des articles ou de toute autre division du dispositif (chapitre, paragraphes, etc), sauf en cas de coordination ou de codification, ce qui n'est pas le cas en l'espèce.

Art. 13 et 14

Ces articles visent à remplacer les notions de "règle nationale de sécurité" et de "règle de sécurité" comprises dans le titre du chapitre 1^{er}, du titre 4 et de l'article 68 du Code ferroviaire par celle de "règle nationale" puisque,

Art. 10

Omwille van de nieuwe controleopdracht die wordt toevertrouwd aan het toezichthoudend orgaan in het kader van artikel 8 van dit wetsontwerp, is artikel 63 van de Spoorcodex eveneens aangepast opdat het toezichthoudend orgaan zou gemachtigd zijn om dezelfde prerogatieven uit te oefenen als voor zijn andere controleopdrachten, met name het nemen van alle noodzakelijke maatregelen met inbegrip van bewarende maatregelen en bestuurlijke boetes maar ook van het uitvoeren van audits of bevelen van externe audits.

Art. 11 en 12

Deze artikelen strekken tot invoeging van een nieuw hoofdstuk 0 in titel 4 van de Spoorcodex, dat artikel 67/1 bevat dat de rol en de verplichtingen bepaalt van de verschillende actoren in het spoorwegsysteem van de Unie in de ontwikkeling en verbetering van de veiligheid op het spoor, te weten de bevoegde nationale instanties, de minister, de spoorwegondernemingen, de infrastructuurbeheerder, de met onderhoud belaste entiteiten en alle andere actoren die een potentiële invloed hebben op de veilige exploitatie van het spoorwegsysteem van de Unie, waaronder fabrikanten, leveranciers van onderhoudsdiensten, houders, dienstverleners aanbestedende diensten, vervoerders, afzenders, geadresseerden, laders, lossers, bulkvullers en bulklossers.

In de zin van artikel 67/1, paragraaf 1, moet het begrip "bevoegde nationale instanties" zo worden opgevat dat het geenszins betrekking heeft op deeltentiteiten, maar op instanties op federaal niveau zoals het Bestuur, de terzake bevoegde ministers, de infrastructuurbeheerder, ...

Het advies 67.335/4 van de Raad van State van 17 juni 2020 dat pleitte voor hernummering van de hoofdstukken van titel 4 om geen hoofdstuk 0 te moeten opnemen, werd niet gevolgd aangezien hernummering in strijd is met de beginselen van de wetgevingstechniek die bepaalt dat artikelen nooit mogen worden hernummerd of dat het dispositief (hoofdstuk, paragrafen, enz.) nooit anders mag worden ingedeeld dan in geval van coördinatie of codificatie, wat hier niet het geval is.

Art. 13 en 14

Deze artikelen strekken tot vervanging van de begrippen "nationaal veiligheidsvoorschrift" en "veiligheidsvoorschrift" opgenomen in titel van hoofdstuk 1, van titel 4 en in artikel 68 van de Spoorcodex door "nationaal

comme évoqué précédemment, les notions de règles de sécurité, de règles nationales de sécurité et de règles nationales techniques ont été regroupées sous le vocable unique de “règle nationale”.

Art. 15

Cet article vise à modifier l'article 69 du Code, et à préciser les cas et les conditions dans lesquelles le Roi peut adopter des règles nationales. Il n'est plus fait référence aux règles nationales de sécurité et aux règles techniques nationales puisque ces deux notions sont reprises dans la notion générale de règle nationale qui comprend souvent des exigences ayant à la fois des fins d'interopérabilité et de sécurité.

Le Roi est habilité à adopter de telles règles uniquement dans les cas énumérés limitativement dans cet article.

Cela s'explique par la volonté de l'Union européenne de réduire la quantité de règles nationales afin d'éviter au maximum les disparités entre les systèmes ferroviaires des États membres et enlever les obstacles à l'interopérabilité entre ceux-ci.

Cela se traduit notamment par l'extension du champ d'application des spécifications techniques d'interopérabilité et par la réduction des points ouverts de ces dernières.

Cet article prévoit également la procédure d'adoption, de révision et d'abrogation de ces règles nationales ainsi que les hypothèses dans lesquelles il doit être procédé à leur notification vis-à-vis de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et de la Commission européenne.

Art. 16

Cet article vise à remplacer la notion de “règle de sécurité” comprise dans l'article 70 du Code ferroviaire par celle de “règle nationale” puisque, comme évoqué précédemment, les notions de règles de sécurité, de règles nationales de sécurité et de règles nationales techniques ont été regroupées sous le vocable unique de “règle nationale”.

Art. 17

Cet article vise à modifier l'article 74 du Code ferroviaire et à adapter les tâches qui incombent à l'autorité

voorschift” aangezien, zoals hiervoor aangehaald, de begrippen van veiligheidsvoorschriften en nationale veiligheidsvoorschriften en nationale technische voorschriften gehergroepeerd zijn onder de unieke benaming van “nationaal voorschift”.

Art. 15

Dit artikel beoogt de wijziging van artikel 69 van de Spoorcodex en strekt ertoe de gevallen waarin en de voorwaarden waaronder de Koning nationale voorschriften kan aannemen te preciseren. Er wordt niet langer verwezen naar nationale veiligheidsvoorschriften en nationale technische voorschriften aangezien deze twee begrippen vervat zijn in het algemene begrip van nationaal voorschift dat vaak eisen omvat die zowel de interoperabiliteit als de veiligheid viseren.

De Koning is alleen bevoegd om dergelijke regels vast te stellen in de in dit artikel limitatief opgesomde gevallen.

Dit is te wijten aan de wil van de Europese Unie om de hoeveelheid nationale voorschriften te verminderen teneinde verschillen tussen de spoorwegsysteem van de lidstaten zoveel mogelijk te vermijden en obstakels voor de interoperabiliteit tussen hen te vermijden.

Dit vertaalt zich met name in de uitbreiding van het toepassingsgebied van de technische specificaties interoperabiliteit en in de vermindering van de open punten van deze laatste.

Dit artikel voorziet ook in de procedure voor de vaststelling, de herziening en de opheffing van deze nationale voorschriften en de gevallen waarin zij moeten worden aangemeld bij het Spoorwegbureau van de Europese Unie en de Europese Commissie.

Art. 16

Dit artikel strekt tot vervanging van het begrip “veiligheidsvoorschift” opgenomen in artikel 70 van de Spoorcodex door dat van “nationaal voorschift” omdat, zoals hiervoor uiteengezet, de begrippen van veiligheidsvoorschift, van nationale veiligheidsvoorschriften en van nationale technische voorschriften gehergroepeerd zijn onder de unieke benaming “nationaal voorschift”.

Art. 17

Dit artikel strekt tot wijziging van artikel 74 van de Spoorcodex en tot aanpassing van de taken van de

de sécurité afin qu'elles correspondent aux nouveautés instaurées par les directives (UE) 2016/797 et (UE) 2016/798, notamment celles en lien avec le certificat de sécurité unique.

La tâche relative à l'autorisation de mise en service des véhicules visée à l'ancien point 3° de l'article 74 du Code ferroviaire, a été décomposée en deux parties dans les points 3° et 4° de cet article.

En effet, l'autorité de sécurité ne sera autorisée à procéder à la délivrance, au renouvellement, à la modification et au retrait des autorisations de mise sur le marché de véhicule que uniquement dans le cas où le domaine d'utilisation du véhicule est limité à un ou plusieurs réseaux sur le territoire belge et que le demandeur en fait expressément la demande auprès de l'autorité de sécurité. Cette tâche est visée dans le nouveau point 3°.

Dans tous les cas autres que celui visé au point 3°, les autorisations de mise sur le marché de véhicules seront délivrées, renouvelées, modifiées et retirées conformément à la directive (UE) 2016/797/UE, par l'Agence ferroviaire européenne à laquelle l'autorité de sécurité apportera son soutien tel que cela est prévu au point 4° de l'article 74.

La tâche relative au contrôle du respect des règles de sécurité visée à l'ancien point 6° de l'article 74, § 1^{er}, est intégrée dans celle du contrôle, de la promotion, de l'application et de la contribution à la mise à jour du cadre réglementaire en matière de sécurité, y compris l'ensemble des règles nationales, visée au nouveau point 14°.

La tâche relative à la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des certificats de sécurité partie A et B a quant à elle été remplacée en raison de la mise en œuvre d'un mécanisme de certificat de sécurité unique.

En effet, la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des certificats de sécurité unique seront assurés par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer conformément à la directive 2016/798/UE et non par l'autorité de sécurité. L'autorité de sécurité apportera uniquement son soutien à l'Agence dans ses tâches et ne procèdera dès lors pas à la délivrance, au renouvellement, à la modification et au retrait des certificats de sécurité unique, sauf lorsque le domaine d'exploitation visé par ces derniers est limité au territoire belge et pour autant que le demandeur adresse sa demande à l'autorité de sécurité et non à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. Dans ce cas, l'autorité de sécurité assurera ces tâches de manière autonome.

veiligheidsinstantie zodat deze overeenstemmen met de nieuwe taken die zijn geïntroduceerd door de richtlijnen (EU) 2016/797 en (EU) 2016/798, met name deze die betrekking hebben op het uniek veiligheidscertificaat.

De taak met betrekking tot de vergunning voor de indienststelling van voertuigen bedoeld in het oude punt 3° van artikel 74 van de Spoorcodex, werd opgesplitst in twee delen in de punten 3° en 4° van dit artikel.

De veiligheidsinstantie zal effectief enkel kunnen overgaan tot de afgifte, vernieuwing, wijziging of intrekking van vergunningen om voertuigen in de handel te brengen in het geval dat het gebruiksgebied van het voertuig beperkt is tot één of meerdere netwerken op Belgisch grondgebied en dat de aanvrager expliciet een verzoek heeft gericht tot de veiligheidsinstantie. Deze taak wordt bedoeld in het nieuwe punt 3°.

In alle andere gevallen dan deze bedoeld in punt 3°, zullen de vergunningen voor het in de handel brengen van voertuigen afgegeven, vernieuwd, gewijzigd of ingetrokken worden door het Spoorwegbureau van de Europese Unie overeenkomstig de richtlijn (EU) 2016/797, waaraan de veiligheidsinstantie haar ondersteuning geeft zoals dit voorzien is in punt 4° van artikel 74.

De taak betreffende de controle van de naleving van de veiligheidsvoorschriften bedoeld in het oude punt 6° van artikel 74, § 1, is opgenomen in deze van de controle, de bevordering, de handhaving en de medewerking aan de actualisering van het regelgevend kader inzake veiligheid, inclusief het stelsel van nationale voorschriften, bedoeld in het nieuwe punt 14°.

De taak betreffende de afgifte, vernieuwing, wijziging en intrekking van de veiligheidscertificaten deel A en B is vervangen met het oog op de implementatie van een uniek veiligheidscertificaat.

De afgifte, vernieuwing, wijziging en intrekking van unieke veiligheidscertificaten zal gebeuren door het Spoorwegbureau van de Europese Unie overeenkomstig de richtlijn 2016/798/EU en niet door de veiligheidsinstantie. De veiligheidsinstantie zal het Bureau enkel ondersteunen bij deze taken en zal dus niet overgaan tot de afgifte, de vernieuwing, de wijziging of de intrekking van unieke veiligheidscertificaten behalve wanneer het exploitatiegebied waarop ze betrekking hebben, beperkt is tot het Belgisch grondgebied en voor zover de aanvrager een aanvraag richt aan de veiligheidsinstantie en niet aan het Spoorwegbureau van de Europese Unie. In dat geval oefent de veiligheidsinstantie deze taken autonoom uit.

Ces deux hypothèses sont prévues respectivement dans les points 6° et 7° du projet de loi.

L'autorité de sécurité reste néanmoins compétente en ce qui concerne la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des agréments de sécurité mais cette tâche est reprise de manière individuelle au sein du point 5° de l'article 74.

Dans le point 10° de cet article, anciennement point 8°, une référence à l'article 219 du Code ferroviaire a été intégrée afin de distinguer la tâche de vérification du respect des exigences en matière de formation que l'autorité de sécurité doit effectuer dans le chef, d'une part, des conducteurs de train et d'autre part, des autres personnels de sécurité.

Cette référence atteste du fait que dans le cas des conducteurs de train, le contrôle effectué par l'autorité de sécurité se fera par le biais du mécanisme de reconnaissance des centres de formation, tandis que dans le cas des autres personnels de sécurité, ce contrôle se fera dans le cadre du contrôle du système de gestion de la sécurité des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure.

Dans cette seconde hypothèse, la tâche de l'autorité de sécurité consistera à vérifier que les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure intègrent correctement dans leurs systèmes de gestion de la sécurité respectifs les exigences en matière de formation prévues au sein des STI et des règles nationales et non la manière dont les centres de formation auxquels les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure font appel, mettent en œuvre ces exigences.

L'autorité de sécurité se voit confier une nouvelle tâche au 16° relative à la surveillance des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure. Cette tâche est détaillée à l'article 74/1 du Code ferroviaire intégré par l'article 18 du présent projet de loi.

L'autorité de sécurité se voit également attribuer une nouvelle tâche au point 17° en ce qu'elle doit apporter le cas échéant, son soutien à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer dans sa mission de contrôle de l'évolution de la sécurité ferroviaire au niveau de l'Union.

Les autres tâches anciennement dévolues à l'autorité de sécurité ont été adaptées et/ou déplacées dans le cadre dudit projet de loi mais n'ont pas subi de changements substantiels.

Deze twee hypothesen zijn respectievelijk voorzien in de punten 6° en 7° van het wetsontwerp.

De veiligheidsinstantie blijft niettemin bevoegd voor wat de afgifte, vernieuwing, wijziging en intrekking van veiligheidsvergunningen betreft maar deze taak is apart opgenomen in punt 5° van artikel 74.

In punt 10° van dit artikel, vroeger punt 8°, is een verwijzing naar artikel 219 van de Spoorcodex opgenomen teneinde een onderscheid te maken tussen de controletaak op de naleving van de vereisten inzake opleiding die de veiligheidsinstantie dient uit te voeren, enerzijds voor treinbestuurders en anderzijds voor ander veiligheidspersoneel.

Deze verwijzing toont aan dat in het geval van treinbestuurders, de controle door de veiligheidsinstantie gebeurt via het mechanisme van erkenning van opleidingscentra terwijl in het geval van ander veiligheidspersoneel de controle gebeurt in het kader van de controle van het veiligheidsbeheersystemen van spoorwegondernemingen en van de infrastructuurbeheerder.

In die tweede hypothese bestaat de taak van de veiligheidsinstantie in het nagaan of de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder op een correcte wijze in hun respectievelijke veiligheidsbeheersysteem de vereisten inzake opleiding, voorzien in de TSI's en in de nationale voorschriften, integreren en niet de wijze waarop de opleidingscentra waar de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder een beroep op doen, deze vereisten uitvoeren.

De veiligheidsinstantie krijgt een nieuwe taak toegewezen in de bepaling onder 16° betreffende het toezicht op de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder. Deze taak is nader beschreven in artikel 74/1 van de Spoorcodex, ingevoegd bij artikel 18 van dit wetsontwerp.

De veiligheidsinstantie krijgt onder punt 17° eveneens een nieuwe taak toegewezen waarbij zij in voorkomend geval haar ondersteuning dient te geven aan het Spoorwegbureau van de Europese Unie bij haar taak van toezicht op de evolutie van de spoorwegveiligheid op het niveau van de Unie.

De andere taken die vroeger toebedeeld waren aan de veiligheidsinstantie zijn aangepast of verplaatst in het kader van dit wetsontwerp maar zijn niet fundamenteel gewijzigd.

Art. 18

Cet article vise à insérer dans le Code un article 74/1 qui charge l'autorité de sécurité de veiller à la correcte utilisation du système de gestion de la sécurité par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure.

Pour assurer ces activités de surveillance, l'autorité de sécurité se fonde sur les méthodes de sécurité communes adoptées au niveau de l'Union européenne.

En ce qui concerne le contrôle du temps de travail, de conduite et de repos applicables aux conducteurs de train qui n'effectuent pas des services d'interopérabilité transfrontalière, cette tâche est dévolue au SPF Emploi, Travail et Concertation sociale qui coopère avec l'autorité de sécurité pour lui permettre de mener à bien ses missions de contrôle de la sécurité ferroviaire.

Dans le cadre de son avis 67.335/4 du 17 juin 2020, le Conseil d'État a attiré l'attention sur la nécessité de prévoir qu'il revient au Roi "de régler les modalités du contrôle du respect des règles relatives aux temps de travail, de conduite et de repos applicables aux conducteurs de train", en veillant à assurer la coopération "avec l'autorité de sécurité afin que celle-ci puisse remplir son rôle de contrôle de la sécurité ferroviaire" et non que cette compétence soit directement dévolue au Service Public Fédéral Emploi, Travail et Concertation Sociale par le biais du présent projet de loi.

Il ne peut toutefois être souscrit à la demande du Conseil d'État en ce sens que la présente disposition n'a pas vocation à habiliter le Service Public Fédéral Emploi, Travail et Concertation Sociale à exercer le contrôle du respect des règles relatives aux temps de travail, de conduite et de repos applicables aux conducteurs de train, mais se borne uniquement à faire mention d'une compétence existante et déjà dévolue audit Service Public Fédéral.

Dans le cadre de ces activités de surveillance, l'autorité nationale de sécurité peut notamment estimer que le certificat de sécurité unique ne répond plus aux conditions qui s'imposent pour le détenir. Elle doit dans ce cadre soit en avertir l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer qui déterminera si le certificat en question doit faire l'objet d'une restriction/d'un retrait ou non, dans l'hypothèse où ledit certificat a été délivré par l'Agence, soit restreindre ou retirer ledit certificat dans l'hypothèse où elle en a assuré elle-même la délivrance.

Art. 18

Dit artikel strekt tot invoeging van een artikel 74/1 in de Codex, dat de veiligheidsinstantie belast met het toezicht op het correct hanteren van het veiligheidsbeheersysteem door de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders.

Om de toezichtactiviteiten uit te oefenen, baseert de veiligheidsinstantie zich op de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden die zijn aangenomen op het niveau van de Europese Unie.

De taak betreffende de controle van de werk-, rij- en rusttijden voor treinbestuurders die geen interoperabele grensoverschrijdende diensten verrichten, wordt overgelaten aan de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg die samenwerkt met de veiligheidsinstantie om ervoor te zorgen dat zij haar controleopdrachten inzake de veiligheid op het spoor naar behoren kan uitoefenen.

In zijn advies 67. 335/4 van 17 juni 2020 heeft de Raad van State de aandacht gevestigd op de noodzaak om te bepalen dat aan de Koning wordt opgedragen "om de nadere regels te bepalen voor de controle op de naleving van de geldende voorschriften inzake werk-, rij- en rusttijden voor treinbestuurders" door ervoor te zorgen dat samengewerkt wordt "met de veiligheidsinstantie opdat zij haar taak van toezichthouder op de veiligheid op het spoor kan uitoefenen" en niet dat deze bevoegdheid door middel van dit wetsontwerp rechtstreeks wordt overgedragen aan de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg.

Er kan evenwel niet worden ingegaan op het verzoek van de Raad van State in die zin dat deze bepaling niet bedoeld is om de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg de bevoegdheid te geven om toe te zien op de naleving van de regels inzake werk-, rij- en rusttijden voor treinbestuurders, maar deze enkel een bestaande bevoegdheid vermeldt die reeds aan de genoemde Federale Overheidsdienst is overgedragen.

In het kader van haar toezichtactiviteiten kan de veiligheidsinstantie van oordeel zijn dat het uniek veiligheidscertificaat niet langer voldoet aan de voorwaarden om het te behouden. Zij moet in dat kader ofwel het Spoorwegbureau van de Europese Unie verwittigen dat zal bepalen of het betreffende certificaat al dan niet het voorwerp moet uitmaken van een beperking/een intrekking, in de hypothese dat het genoemde certificaat afgegeven werd door het Spoorwegbureau, ofwel het genoemde certificaat beperken of intrekken in de hypothese dat zij zelf de afgifte heeft verzekerd.

L'autorité de sécurité est également autorisée dans le cadre de ses missions de surveillance, à prendre toutes mesures de sécurité temporaires lorsqu'elle détecte un risque grave pour la sécurité.

L'autorité de sécurité contrôle les sous-systèmes contrôle-commande et signalisation sur les voies, énergie et infrastructure, et s'assure qu'ils répondent aux exigences essentielles en la matière.

Si le gestionnaire de l'infrastructure ne remplit plus les conditions d'obtention de son agrément de sécurité, l'autorité de sécurité le retire ou le restreint.

Art. 19

Cet article insère un nouvel article 74/2 dans le Code ferroviaire afin d'encadrer le traitement des données à caractère personnel que l'autorité de sécurité traite dans le cadre de ses missions de surveillance conformément à l'article 74/1 du Code ferroviaire.

Art. 21

Cet article modifie l'article 77 du Code ferroviaire et vise à permettre à l'autorité de sécurité de réaliser des audits, inspections et enquêtes et d'avoir accès à des documents et/ou à d'autres éléments, lieux des entreprises ferroviaires, du gestionnaire de l'infrastructure ou de tout acteur visé à l'article 67/1 du Code ferroviaire intégré par l'article 12 du présent projet de loi, pour mener à bien les tâches qui lui incombent.

Cette disposition vise également à instaurer une collaboration entre les différentes autorités de sécurité par le biais d'échange de vues et d'expériences dans l'optique d'une harmonisation des critères de décision à l'échelle de l'Union.

Art. 23

Cet article modifiant l'article 79 du Code ferroviaire ne transpose pas une disposition des directives (UE) 2016/797 et (UE) 2016/798 mais vise à adapter les indices santé de référence en raison de la modification du mécanisme de tarification de certaines des redevances dues en rémunération des prestations effectuées par l'autorité de sécurité, en particulier celles visées à l'article 80 du Code ferroviaire, modifié par l'article 23 du présent projet de loi.

De veiligheidsinstantie is eveneens gemachtigd om in het kader van haar toezichtopdrachten tijdelijke veiligheidsmaatregelen te nemen wanneer zij een ernstig veiligheidsrisico ontdekt.

De veiligheidsinstantie controleert de subsystemen besturing en seingeving op de sporen, energie en infrastructuur en verzekert zich ervan dat deze beantwoorden aan de essentiële eisen terzake.

Als de infrastructuurbeheerder niet meer voldoet aan de voorwaarden voor het verkrijgen van zijn veiligheidsvergunning, dan trekt de veiligheidsinstantie deze in of beperkt zij deze.

Art. 19

Dit artikel voegt in de Spoorcodex een nieuw artikel 74/2 in om de verwerking van persoonsgegevens te regelen die de veiligheidsinstantie verwerkt in het kader van haar toezichtopdrachten overeenkomstig artikel 74/1 van de Spoorcodex.

Art. 21

Dit artikel wijzigt artikel 77 van de Spoorcodex en strekt ertoe de veiligheidsinstantie toe te laten om audits, inspecties en onderzoeken uit te voeren en toegang te hebben tot documenten en/of andere elementen, plaatsen van spoorwegondernemingen, van de infrastructuurbeheerder of van elke actor bedoeld in artikel 67/1 van de Spoorcodex, ingevoegd door artikel 12 van dit wetsontwerp, voor het behoorlijk uitoefenen van de taken die haar worden toebedeeld.

Deze bepaling strekt ertoe om een samenwerking tot stand te brengen tussen de verschillende veiligheidsinstanties door de uitwisseling van meningen en ervaringen in de optiek van een harmonisatie van de beslissingscriteria op het niveau van de Unie.

Art. 23

Dit artikel, dat artikel 79 van de Spoorcodex wijzigt, zet geen bepaling van de richtlijnen (EU) 2016/797 en 2016/798 om maar strekt ertoe de gezondheidsindexen waarnaar verwezen wordt aan te passen omwille van de wijziging van het tarifieringsmechanisme van bepaalde te betalen retributies ter vergoeding van prestaties uitgevoerd door de veiligheidsinstantie, in het bijzonder deze bedoeld in artikel 80 van de Spoorcodex, gewijzigd door artikel 23 van dit wetsontwerp.

En effet, pour les prestations reprises au sein de l'article susmentionné, l'autorité de sécurité ne facturera plus sur la base d'un tarif forfaitaire mais d'un tarif horaire.

Par conséquent, l'indice santé de départ pour les prestations facturées sur la base d'un tarif horaire, est celui de novembre 2019 et non pas celui de novembre 2009.

Art. 24

Cet article vise à modifier l'article 80 du Code ferroviaire afin de créer un système de tarification horaire en ce qui concerne les prestations limitativement énumérées au sein de cet article.

Les prestations anciennement reprises au sein des articles 82, 83, 84, 86, 87, 88 et 88/1 du Code ferroviaire, ont été intégrées dans ce mécanisme de tarification horaire et ne seront par conséquent, plus soumises au système de tarification forfaitaire pour l'avenir.

En effet, le constat fait par l'autorité de sécurité est que l'application d'un montant forfaitaire (appliqué jusqu'alors aux demandes de certificats de sécurité ou de reconnaissance des centres de formation ou des centres médicaux) était inéquitable pour les entreprises.

La redevance annuelle relative aux frais exposés par l'autorité de sécurité dans le cadre de la certification des accompagnateurs de trains n'a par contre pas été reprise en raison de l'entrée en vigueur de l'article 151/1 du Code ferroviaire, qui prévoit que la certification des accompagnateurs de train doit être assurée depuis le 1^{er} janvier 2018 par les entreprises ferroviaires.

Le taux horaire est fixé à 125 euros par heure entamée. Pour élaborer ce montant, l'autorité de sécurité s'est basée sur la manière dont l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer a réalisé le calcul du montant forfaitaire de la redevance qui lui est due par les demandeurs qui s'adressent à elle.

Par parallélisme avec les dispositions applicables à l'Agence, et afin que le demandeur puisse déterminer au préalable le coût de la prestation sollicitée, il est autorisé à demander une estimation de celui-ci à l'autorité de sécurité.

De même, le demandeur peut également demander à être informé lorsque le coût est susceptible de dépasser le montant estimatif de plus de 15 pourcent. Il peut aussi demander une nouvelle estimation lorsque le traitement de sa demande dure plus d'un an.

Inderdaad, voor de prestaties die opgenomen zijn in voormeld artikel, zal de veiligheidsinstantie niet meer factureren op basis van een forfaitair tarief maar op basis van een uurtarief.

Bijgevolg is de gezondheidsindex voor de prestaties gefactureerd op basis van een uurtarief, deze van november 2019 en niet deze van november 2009.

Art. 24

Dit artikel strekt tot wijziging van artikel 80 van de Spoorcodex en beoogt een systeem van uurtarifiering in te voeren voor wat de prestaties betreft die limitatief opgesomd zijn in dat artikel.

De prestaties die voorheen opgenomen waren in de artikelen 82, 83, 84, 86, 87, 88 en 88/1 van de Spoorcodex werden opgenomen in dit systeem van uurtarifiering en zullen bijgevolg in de toekomst niet meer onderworpen zijn aan het systeem van forfaitaire tarifiering.

De vaststelling door de veiligheidsinstantie is dat de toepassing van een forfaitair bedrag (enkel toegepast op aanvragen van veiligheidscertificaten of van erkenning van opleidingscentra of van medische centra) niet billijk was voor de ondernemingen.

De jaarlijkse retributie met betrekking tot de kosten gemaakt door de veiligheidsinstantie in het kader van de certificering van treinbegeleiders is evenwel niet overgenomen omwille van de inwerkingtreding van artikel 151/1 van de Spoorcodex, dat voorziet dat de certificering van treinbegeleiders sinds 1 januari 2018 moet worden verzekerd door de spoorwegondernemingen.

Het uurtarief bedraagt 125 euro per begonnen uur. Om tot dit bedrag te komen, heeft de veiligheidsautoriteit zich gebaseerd op de manier waarop het Spoorwegbureau van de Europese Unie het forfaitair bedrag van de retributie berekend heeft dat de aanvragers die zich tot haar richten, haar verschuldigd zijn.

In parallel met de bepalingen die van toepassing zijn op het Bureau, en opdat de aanvrager op voorhand de kost van de gevraagde prestatie kan bepalen, mag hij aan de veiligheidsinstantie daarvan een schatting vragen.

Op dezelfde manier kan de aanvrager ook vragen om geïnformeerd te worden wanneer de kost mogelijks het geschatte bedrag met meer dan 15 procent zal overschrijden. Hij kan ook een nieuwe schatting vragen wanneer de behandeling van zijn aanvraag langer duurt dan een jaar.

Cet article prévoit également que l'autorité de sécurité peut être rémunérée pour le soutien qu'elle apporte à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer dans le cadre des tâches visées à l'article 74, § 1^{er}, 4^o et 7^o ainsi que pour les experts de l'autorité de sécurité auxquels l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer a recours dans le cadre des mêmes tâches.

Art. 26, 27, 28, 29, 30, 31 et 32

Ces articles visent à abroger les articles 82, 83, 84, 86, 87, 88 et 88/1 du Code ferroviaire car les prestations prévues au sein de ces articles ont été intégrées dans le nouveau système de tarification horaire à l'article 80 du Code ferroviaire, modifié par l'article 23 du présent projet de loi.

Art. 33

Cet article vise à remplacer les références aux anciens certificats de sécurité partie A et B par des références au certificat de sécurité unique à l'article 88/2 du Code ferroviaire, relatif aux redevances dues par les détenteurs de certificat de sécurité unique et d'agrément de sécurité.

Art. 34

Cette disposition intègre à l'article 89 du Code ferroviaire, des éléments complémentaires que doivent prendre en considération les systèmes de gestion de la sécurité des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure.

Les actions à entreprendre dans le cadre du système de gestion de la sécurité par les entreprises ferroviaires ou le gestionnaire de l'infrastructure afin que l'exigence selon laquelle un engagement résolu en faveur d'une application systématique des connaissances et des méthodes relatives aux facteurs humains soit respectée, visées à l'article 89, paragraphe 3, alinéa 2, du Code, sont précisées aux points a) et b) de la section 4.6, de l'annexe I (applicable aux entreprises ferroviaires) et de l'annexe II (applicables au gestionnaire de l'infrastructure) du Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les Règlements de la Commission (UE) n° 1158/2010 et (UE) n° 1169/2010.

Dit artikel voorziet eveneens dat de veiligheidsinstantie kan vergoed worden voor de ondersteuning die zij biedt aan het Spoorwegbureau van de Europese Unie in het kader van de taken bedoeld in artikel 74, § 1, 4^o en 7^o en ook voor de experten van de veiligheidsinstantie waarop het Spoorwegbureau van de Europese Unie in het kader van dezelfde taken een beroep doet.

Art. 26, 27, 28, 29, 30, 31 en 32

Deze artikelen beogen de artikelen 82, 83, 84, 86, 87, 88 en 88/1 van de Spoorcodex op te heffen omdat de prestaties die in die artikelen voorzien zijn, opgenomen zijn in het nieuw systeem van uurtarifiering van artikel 80 van de Spoorcodex, gewijzigd door artikel 23 van dit wetsontwerp.

Art. 33

Dit artikel strekt ertoe om de verwijzingen naar de oude veiligheidscertificaten deel A en B te vervangen door verwijzingen naar het uniek veiligheidscertificaat in artikel 88/2 van de Spoorcodex inzake de retributies verschuldigd door de houders van een unieke veiligheidscertificaat en veiligheidsvergunning.

Art. 34

Deze bepaling neemt in artikel 89 van de Spoorcodex bijkomende elementen op waarmee de veiligheidsbeheersystemen van spoorwegondernemingen en van de infrastructuurbeheerder rekening dienen te houden.

De acties, bedoeld in artikel 89, paragraaf 3, tweede lid van de Spoorcodex, die de spoorwegondernemingen of de infrastructuurbeheerder dienen te ondernemen in het kader van het veiligheidsbeheersysteem opdat het vereiste volgens hetwelk een definitief engagement in het voordeel van een systematische toepassing van kennis en van methoden met betrekking tot menselijke factoren zou worden nageleefd, zijn gepreciseerd in de punten a) en b) van afdeling 4.6, van bijlage I (van toepassing op spoorwegondernemingen) en van bijlage II (van toepassing op de infrastructuurbeheerder) van de gedelegeerde Verordening (EU) 2018/762 van de Commissie van 8 maart 2018 tot vaststelling van gemeenschappelijke veiligheidsmethoden inzake de eisen voor veiligheidsbeheersystemen overeenkomstig richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EU) nr. 1158/2010 en (EU) nr. 1169/2010.

Art. 36

Cet article vise à compléter l'article 91 du Code ferroviaire en intégrant une obligation de coopération à charge du gestionnaire de l'infrastructure avec les gestionnaires d'infrastructures transfrontalières en vue d'une meilleure coordination et préparation des services d'urgence compétents en Belgique et dans les pays limitrophes.

Art. 37

Cet article complète l'article 92 du Code ferroviaire prévoyant l'obligation pour le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires de soumettre un rapport sur la sécurité pour l'année civile précédente, à l'autorité de sécurité.

Le point 4° a été précisé en ce que les observations sur les insuffisances et les défauts de fonctionnement des opérations ferroviaires et de la gestion de l'infrastructure, consistent notamment en des notes de synthèse lorsque les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure constatent un risque pour la sécurité lié à des défauts et à des non-conformités ou des dysfonctionnements dans la construction d'équipements techniques ou en sont informés et qu'ils le signalent aux parties concernées afin qu'elles prennent les mesures nécessaires en vue d'assurer la sécurité du système ferroviaire de l'Union.

Un point 5° a été ajouté afin que les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure intègrent dans leurs rapports annuels sur la sécurité, un compte-rendu de la mise en œuvre des méthodes de sécurité communes pertinentes.

Art. 38

Cet article complète l'article 93 du Code ferroviaire afin de préciser l'obligation d'assistance dans le cadre de procédures de plaintes, qui incombe aux entreprises ferroviaires en cas d'accident grave.

Art. 39

Cet article vise à abroger l'article 94 du Code ferroviaire afin d'éviter des répétitions avec le nouvel article 67/1, intégré par l'article 12 du présent projet.

Art. 36

Dit artikel strekt ertoe artikel 91 van de Spoorcodex te vervolledigen door voor de infrastructuurbeheerder een verplichting tot samenwerking op te nemen met de beheerders van grensoverschrijdende infrastructuur met het oog op een betere coördinatie en voorbereiding van de bevoegde nooddiensten in België en in de naburige landen.

Art. 37

Dit artikel vervolledigt artikel 92 van de Spoorcodex door te voorzien in een verplichting voor de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen om bij de veiligheidsinstantie een veiligheidsverslag in te dienen over het voorafgaande kalenderjaar.

Het punt 4° werd gepreciseerd in die zin dat opmerkingen over gebreken en tekortkomingen in de spoorwegactiviteiten en het infrastructuurbeheer onder meer bestaan uit samenvattingen waarbij spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder een veiligheidsrisico in verband met defecten en tekortkomingen of storingen in de constructie van technische uitrusting vaststellen of daarvan in kennis worden gesteld en dit aan de betrokken partijen melden zodat zij de nodige maatregelen kunnen nemen om de veiligheid van het spoorwegsysteem van de Unie te waarborgen.

Een punt 5° werd toegevoegd opdat de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder in hun jaarlijkse veiligheidsverslagen, een samenvatting opnemen van de toepassing van de relevante gemeenschappelijke veiligheidsmethoden.

Art. 38

Dit artikel vervolledigt artikel 93 van de Spoorcodex teneinde in het kader van klachtenprocedures de bijstandsverplichting die rust op spoorwegondernemingen in geval van een ernstig ongeval te verduidelijken.

Art. 39

Dit artikel strekt tot opheffing van artikel 94 van de Spoorcodex teneinde herhalingen van het nieuwe artikel 67/1, ingevoegd door artikel 12 van dit ontwerp, te vermijden.

Art. 40 et 41

Ces articles visent à d'une part, remplacer l'article 94/1 du Code ferroviaire et d'autre part, intégrer un nouvel article 94/2, ayant pour but de supprimer la notion d'auxiliaire et de créer une notion de contractant auquel une entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure fait appel dans le cadre de l'exécution d'une tâche critique de sécurité.

Cette notion de contractant est une notion de contractant spécifique qui s'intègre dans la notion générique de contractant.

Les articles 94/1 et 94/2 prévoient néanmoins deux hypothèses distinctes de recours à un contractant dans le cadre de l'exécution d'une tâche critique de sécurité.

L'article 94/1 du Code ferroviaire concerne l'hypothèse dans laquelle une entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferait appel un contractant qui exécuterait une tâche critique de sécurité sans que cette activité ne soit couverte par le certificat de sécurité unique ou l'agrément de sécurité de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure concerné.

Ce type de recours à un contractant s'apparente au mécanisme de partenariat et nécessite par conséquent, que le contractant dispose lui-même d'un système de gestion de la sécurité.

L'article 94/2 du Code ferroviaire prévoit quant à lui, l'hypothèse dans laquelle une entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferait appel à un contractant qui exécuterait une tâche critique de sécurité sous le couvert du certificat de sécurité unique ou de l'agrément de sécurité de ladite entreprise ferroviaire ou dudit gestionnaire de l'infrastructure.

Ce type de recours à un contractant s'apparente au mécanisme de sous-traitance.

Les informations que doivent fournir les entreprises ferroviaires ou le gestionnaire de l'infrastructure qui recourent à un contractant, à l'autorité de sécurité, ainsi que les règles en matière de responsabilité et d'obligations relative à la sécurité, de transfert des capacités, de concurrence, de charge de la preuve et de certification du personnel de sécurité du contactant, varient selon qu'ils se trouvent dans l'hypothèse visée à l'article 94/1 ou celles visées à l'article 94/2 du Code ferroviaire.

Art. 40 en 41

Deze artikelen strekken er enerzijds toe artikel 94/1 van de Spoorcodex te vervangen en anderzijds een nieuw artikel 94/2 in te voegen dat als doel heeft het begrip van hulponderneming af te schaffen en een begrip van contractant te creëren waarop een spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder beroep kan doen in het kader van de uitvoering van een veiligheidskritieke taak.

Dit begrip van contractant is een specifiek begrip van contractant dat onderdeel uitmaakt van het algemeen begrip van contractant.

De artikelen 94/1 en 94/2 voorzien niettemin twee verschillende hypothesen inzake het beroep op een contractant in het kader van de uitvoering van een veiligheidskritieke taak.

Artikel 94/1 van de Spoorcodex heeft betrekking op de hypothese waarin een spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder beroep zou doen op een contractant die een veiligheidskritieke taak uitoefent zonder dat deze activiteit gedekt is door het uniek veiligheids-certificaat of de veiligheidsvergunning van de betrokken spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder.

Dat type van beroep op een contractant is vergelijkbaar met het mechanisme van het partnerschap en noodzaakt bijgevolg dat de contractant zelf beschikt over een veiligheidsbeheersysteem.

Artikel 94/2 van de Spoorcodex voorziet op zijn beurt de hypothese waarbij een spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder een beroep zou doen op een contractant die een veiligheidskritieke taak uitoefent onder de dekking van het uniek veiligheids-certificaat of de veiligheidsvergunning van de genoemde spoorwegonderneming of van de genoemde infrastructuurbeheerder.

Dat type van beroep op een contractant is vergelijkbaar met het mechanisme van onderaanneming.

De informatie die de spoorwegondernemingen of de infrastructuurbeheerder die beroep doen op een contractant aan de veiligheidsinstantie dienen te bezorgen, alsook de regels inzake verantwoordelijkheid en verplichtingen met betrekking tot veiligheid, overdracht van capaciteiten, mededinging, bewijslast en certificering van het veiligheidspersoneel van de contractant, variëren naargelang zij zich bevinden in de hypothese bedoeld in artikel 94/1 of in deze bedoeld in artikel 94/2 van de Spoorcodex.

Art. 44

Cet article modifie l'article 97 du Code ferroviaire et réduit d'un mois à deux semaines le délai dans lequel l'autorité de sécurité doit notifier à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, la délivrance, le renouvellement, la modification ou le retrait de l'agrément de sécurité.

Art. 46

Cet article intègre un article 98/1 dans le Code ferroviaire, prévoyant qu'en cas d'infrastructure transfrontalière, l'autorité de sécurité belge et les autorités de sécurité des États membres limitrophes concernés coopèrent en ce qui concerne la délivrance de l'agrément de sécurité.

Art. 48

Cet article vise à modifier l'article 99 du Code ferroviaire afin de transposer la directive (UE) 2016/798 et, plus particulièrement, le mécanisme de certificat de sécurité unique qu'elle met en œuvre.

Afin d'assurer un niveau élevé de sécurité ferroviaire et des conditions égales entre les entreprises ferroviaires ressortissant d'États membres différents pour accéder à l'infrastructure ferroviaire, il a été instauré un certificat de sécurité unique dont la délivrance est assurée essentiellement par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, à laquelle les autorités de sécurité apportent leur concours et en certaines hypothèses, par l'autorité de sécurité.

Par conséquent, l'autorité de sécurité ne délivrera plus de certificat de sécurité partie A ou partie B aux entreprises ferroviaires, mais elle sera habilitée à délivrer des certificats de sécurité uniques lorsque le domaine d'exploitation visé par l'entreprise ferroviaire concernée est limité au territoire national et qu'elle fait expressément la demande que ce soit l'autorité de sécurité qui procède à la délivrance du certificat de sécurité unique.

Dans l'hypothèse où l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer est l'autorité qui délivre un certificat de sécurité unique, les règles applicables et les modalités d'exécution de la délivrance sont prescrites d'une part, dans le cadre de l'article 10 de la directive (UE) 2016/798 et d'autre part, dans le cadre du Règlement d'exécution (UE) 2018/763 de la Commission du 9 avril 2018 établissant les modalités pratiques de la délivrance des certificats de sécurité uniques aux entreprises ferroviaires en application de la directive (UE) 2016/798

Art. 44

Dit artikel wijzigt artikel 97 van de Spoorcodex en vermindert de termijn waarbinnen de veiligheidsinstantie de afgifte, vernieuwing, wijziging of intrekking van de veiligheidsvergunning aan het Spoorwegbureau van de Europese Unie moet meedelen van één maand naar twee weken.

Art. 46

Dit artikel neemt in de Spoorcodex een artikel 98/1 op dat voorziet dat in geval van grensoverschrijdende infrastructuur, de Belgische veiligheidsinstantie en de veiligheidsinstanties van de naburige lidstaten samenwerken voor wat betreft de afgifte van de veiligheidsvergunning.

Art. 48

Dit artikel strekt tot wijziging van artikel 99 van de Spoorcodex teneinde de richtlijn (EU) 2016/798 en, in het bijzonder het mechanisme van het uniek veiligheids-certificaat dat wordt geïmplementeerd, om te zetten.

Teneinde een hoog veiligheidsniveau inzake spoorvervoer en gelijke voorwaarden inzake toegang tot de spoorweginfrastructuur tussen spoorwegondernemingen uit verschillende lidstaten te waarborgen, wordt een uniek veiligheids-certificaat ingevoerd waarvan de afgifte hoofdzakelijk gebeurt door het Spoorwegbureau van de Europese Unie, waaraan de veiligheidsinstanties hun ondersteuning verlenen, en in bepaalde gevallen door de veiligheidsinstantie.

De veiligheidsinstantie geeft bijgevolg geen veiligheids-certificaat deel A of deel B meer af aan de spoorwegondernemingen, maar zij zal bevoegd zijn om unieke veiligheids-certificaten af te geven wanneer het exploitatiegebied, beoogd door de betrokken spoorwegonderneming, beperkt is tot het nationale grondgebied en zij uitdrukkelijk vraagt dat het de veiligheidsinstantie is die overgaat tot de afgifte van het uniek veiligheids-certificaat.

In de hypothese waarin het Spoorwegbureau van de Europese Unie de instantie is die een uniek veiligheids-certificaat afgeeft, zijn de toepasselijke regels en de uitvoeringsregels voor de afgifte beschreven enerzijds in het kader van artikel 10 van de richtlijn (EU) 2016/798 en anderzijds in het kader van de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/763 van de Commissie van 9 april 2018 tot vaststelling van praktische regelingen voor de afgifte van unieke veiligheids-certificaten aan spoorwegondernemingen overeenkomstig richtlijn (EU) 2016/798 van

du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant le Règlement (CE) n° 653/2007 de la Commission.

À l'inverse lorsque l'autorité de sécurité est l'autorité qui délivre un certificat de sécurité unique, les règles applicables et les modalités d'exécution de la délivrance sont prescrites aux articles 100 à 104/2 du Code ferroviaire ainsi que dans le cadre du Règlement d'exécution (UE) 2018/763 susmentionné.

Art. 49

Cet article modifie l'article 100 du Code ferroviaire et vise à déterminer les conditions dans lesquelles l'autorité de sécurité, est habilitée à délivrer un certificat de sécurité unique.

Pour ce faire, il est nécessaire que le domaine d'exploitation de l'entreprise ferroviaire demanderesse se limite au territoire national et qu'elle demande expressément que ce soit l'autorité de sécurité qui procède à la délivrance du certificat de sécurité unique lorsqu'elle soumet une telle demande via le guichet unique visé à l'article 12 du Règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le Règlement (CE) n° 881/2004.

Les modalités pratiques de délivrance, de renouvellement et de modification de certificat de sécurité unique à respecter tant par l'autorité de sécurité que par l'entreprise ferroviaire demanderesse, sont prévues dans le Règlement d'exécution (UE) 2018/763 susmentionné.

Les modalités de prorogation, de suspension et de retrait des certificats de sécurité uniques seront quant à elles, déterminées par le Roi, dans le cadre d'un arrêté royal d'exécution du présent projet de loi.

L'autorité de sécurité est autorisée à procéder à des visites, inspections, audits et solliciter toute information utile:

a) dans le cadre d'une demande de délivrance de certificat de sécurité unique dont elle assure le traitement; ou

b) lorsque l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer est l'autorité qui délivre le certificat de sécurité, dans le cadre du soutien qu'elle lui apporte en examinant le dossier complet de demande de certificat de sécurité unique afin de vérifier que le système de gestion de la sécurité de l'entreprise ferroviaire demanderesse respecte les exigences reprises au sein des règles nationales lorsque le domaine d'exploitation sollicité par l'entreprise ferroviaire porte en partie sur le

het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 653/2007 van de Commissie.

Wanneer daarentegen de veiligheidsinstantie de instantie is die een uniek veiligheidscertificaat afgeeft, zijn de toepasselijke regels en de uitvoeringsregels voor de afgifte beschreven in de artikelen 100 tot 104/2 van de Spoorcodex en ook in het kader van hoger gemelde Uitvoeringsverordening (EU) 2016/763.

Art. 49

Dit artikel wijzigt artikel 100 van de Spoorcodex en strekt tot het bepalen van de voorwaarden waaronder de veiligheidsinstantie gemachtigd is om een uniek veiligheidscertificaat af te geven.

Daartoe is het nodig dat het exploitatiegebied van de aanvragende spoorwegonderneming beperkt is tot het nationale grondgebied en zij bij het indienen van een aanvraag via het éénloketsysteem, bedoeld in artikel 12 van de Verordening (EU) 2016/796 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 881/2004, uitdrukkelijk vraagt dat het de veiligheidsinstantie is die overgaat tot de afgifte van het uniek veiligheidscertificaat.

De na te leven praktische regels inzake afgifte, vernieuwing en wijziging van het uniek veiligheidscertificaat, zowel door de veiligheidsinstantie als de aanvragende spoorwegonderneming zijn voorzien in voormelde Uitvoeringsverordening (EU) 2018/763.

De regels inzake verlenging, opschorting en intrekking van unieke veiligheidscertificaten worden op hun beurt bepaald door de Koning in het kader van een koninklijk besluit tot uitvoering van dit wetsontwerp.

De veiligheidsinstantie is gemachtigd om over te gaan tot bezoeken, inspecties, audits en om elke nuttige informatie op te vragen:

a) in het kader van een aanvraag tot afgifte van een uniek veiligheidscertificaat die zij behandelt; of

b) wanneer het Spoorwegbureau van de Europese Unie de instantie is die het veiligheidscertificaat afgeeft, in het kader van de ondersteuning die zij aan haar verleent, door het volledige aanvraagdossier van het uniek veiligheidscertificaat te bestuderen teneinde te verifiëren dat het veiligheidsbeheersysteem van de aanvragende spoorwegonderneming de eisen opgenomen in de nationale voorschriften naleeft wanneer het exploitatiegebied gevraagd door de spoorwegonderneming voor

territoire belge et ce, conformément à l'article 10, § 5, b) de la directive 2016/798/UE.

Dans le cadre de son avis 67.335/4 du 17 juin 2020, le Conseil d'État a fait remarquer que: "Afin d'assurer la cohérence avec la terminologie utilisée à l'article 74/1, § 5 [devenu entre-temps le § 6], alinéa 3, ainsi qu'à l'article 17 de la directive (UE) 2016/798, il conviendrait, à l'article 100, § 3, alinéa 2, en projet, dans la version française, de remplacer le mot "limité" par le mot "restreint" ainsi que "Par souci de complétude, il convient que le texte [de l'article 100, § 4] prenne expressément en considération l'hypothèse d'une décision de restriction immédiate des opérations en cause, que prévoit l'article 74/1, § 6 [devenu entre-temps le § 7], en projet parallèlement à l'hypothèse de la suspension de ces opérations. Par ailleurs, les mots "ou de retrait de certificat de sécurité unique" gagneraient à être remplacés par l'expression "ou de retrait total ou restreint de certificat de sécurité unique".".

L'avis du Conseil d'État, en ce qu'il invite à remplacer les termes de "retrait partiel" par les termes "retrait restreint", ne peut être suivi car la terminologie utilisée correspond de manière plus adéquate à la réalité pratique de cette mesure. De surcroît, la notion de "retrait partiel" est bien connue des acteurs du secteur et modifier cette expression viendrait à créer une incertitude dans le chef de ces derniers. Enfin, l'arrêté royal du 21 novembre 2018 relatif à l'agrément de sécurité, au certificat de sécurité et au rapport annuel de sécurité, qui sera remplacé par un autre arrêté royal pour se conformer au pilier technique du 4^{ème} paquet ferroviaire, fera également état au sein de ses définitions que la notion de "retrait partiel" est équivalente à la notion de restriction telle que fixée dans le cadre du Code ferroviaire, à l'article 74/1, § 6, alinéa 3, et § 8.

Art. 52

Cet article vise à insérer à l'article 103 du Code ferroviaire la possibilité pour le détenteur d'un certificat de sécurité unique délivré par une autorité de sécurité (belge ou étrangère), de circuler au moyen de ce certificat jusqu'aux gares situées à proximité de la frontière des États membres voisins de l'État où le certificat est initialement valide, sans devoir demander une extension du domaine d'application dudit certificat, à condition que les caractéristiques de réseau et les règles d'exploitation des États membres concernés soient similaires, et après consultation des autorités de sécurité de ces États membres.

een deel betrekking heeft op het Belgisch grondgebied en dit, overeenkomstig artikel 10, § 5, b) van de richtlijn 2016/798/EU.

In zijn advies 67. 335/4 van 17 juni 2020 heeft de Raad van State erop gewezen dat: "Ter wille van de samenhang met de terminologie gebezigd in artikel 74/1, § 5 [dat intussen § 6 is geworden], derde lid, en in artikel 17 van richtlijn (EU) 2016/798, dient in de Franse tekst van het ontworpen artikel 100, § 3, tweede lid, het woord "limité" vervangen te worden door het woord "restreint" alsook dat "Ter wille van de volledigheid moet in de tekst [van artikel 100, § 4] uitdrukkelijk rekening gehouden worden met de mogelijkheid dat beslist wordt de betrokken activiteiten onmiddellijk te beperken, waarin voorzien wordt door het ontworpen artikel 74/1, § 6 [dat intussen § 7 is geworden], naast de mogelijkheid dat die activiteiten opgeschort worden. Bovendien zouden de woorden "of intrekking van een uniek veiligheidscertificaat" beter vervangen worden door de woorden "of gehele of beperkte intrekking van een uniek veiligheidscertificaat".".

Het advies van de Raad van State kan, waar het pleit voor de vervanging van de woorden "gedeeltelijke intrekking" door de woorden "beperkte intrekking", niet gevolgd worden omdat de gebruikte terminologie de praktische realiteit van deze maatregel beter weergeeft. Bovendien is het begrip "gedeeltelijke intrekking" goed bekend bij de spelers in de sector en het veranderen van deze uitdrukking zou voor hen onzekerheid scheppen. Ten slotte zal het koninklijk besluit van 21 november 2018 betreffende de veiligheidsvergunning, het veiligheidscertificaat en het jaarlijks veiligheidsverslag, dat zal vervangen worden door een ander koninklijk besluit om te voldoen aan de technische pijler van het 4de spoorwegpakket, in zijn definities ook vermelden dat het begrip "gedeeltelijke intrekking" gelijkwaardig is aan het begrip "beperking" zoals vastgelegd in het kader van de Spoorcodex, in artikel 74/1, § 6, derde lid, en § 8.

Art. 52

Dit artikel beoogt in artikel 103 van de Spoorcodex de mogelijkheid op te nemen voor de houder van een uniek veiligheidscertificaat dat door een (Belgische of buitenlandse) veiligheidsinstantie is afgegeven, om met dit certificaat te reizen naar stations die gelegen zijn in de nabijheid van de grens van naburige lidstaten van de Staat waar het certificaat oorspronkelijk geldig was, zonder een uitbreiding van het toepassingsgebied van het certificaat aan te moeten vragen, op voorwaarde dat de netwerkkenmerken en de exploitatieregels van de betrokken lidstaten vergelijkbaar zijn en na raadpleging van de veiligheidsinstanties van deze lidstaten.

Il est précisé que la consultation des autorités de sécurité précitée doit se faire conformément au Règlement d'exécution (UE) 2018/763 de la Commission du 9 avril 2018 établissant les modalités pratiques de la délivrance des certificats de sécurité uniques aux entreprises ferroviaires en application de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant le Règlement (CE) n° 653/2007 de la Commission, et peut avoir lieu dans le cadre d'un accord transfrontalier conclu entre les États membres ou les autorités de sécurité.

Il est considéré qu'il appartient en premier lieu au droit européen de définir le cadre, la procédure et des processus harmonisés pour la mise en œuvre de la présente disposition, et qu'à cette fin, le Règlement d'exécution (UE) 2018/763 susmentionné devrait être complété.

En particulier, la notion de "gare située à proximité de la frontière" devrait recevoir une définition harmonisée au niveau européen, afin de garantir une application uniforme de la présente disposition.

Par ailleurs, une habilitation a été donnée au Roi pour adopter les modalités d'exécution en ce qui concerne les règles applicables aux demandeurs de certificats de sécurité uniques visés par le présent article. En effet, il doit être considéré que les accords transfrontaliers susmentionnés, conclus entre États membres ou entre autorités de sécurité, ne pourront pas avoir d'effets directs sur les entreprises concernées, qui devront donc se voir appliquer une réglementation spécifique, adoptée par le Roi en exécution de tels accords.

Dans le cadre de ladite habilitation, il pourrait appartenir au Roi, à défaut de définition harmonisée au niveau européen, de définir les sections frontalières sur lesquelles le certificat de sécurité unique pourrait également être valide sans extension du domaine d'exploitation.

Art. 53

Cet article remplace l'article 104 du Code ferroviaire et prévoit la procédure de recours qu'un demandeur de certificat de sécurité unique peut introduire lorsqu'il a été débouté par l'autorité de sécurité.

Er wordt gespecificeerd dat bovengenoemde raadpleging van de veiligheidsinstanties moet worden uitgevoerd overeenkomstig Uitvoeringsverordening (EU) 2018/763 van de Commissie van 9 april 2018 tot vaststelling van praktische regelingen voor de afgifte van unieke veiligheidscertificaten aan spoorwegondernemingen overeenkomstig richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 653/2007 van de Commissie, en dat dit kan gebeuren in het kader van een grensoverschrijdende overeenkomst tussen de lidstaten of de veiligheidsinstanties.

Het wordt geacht in de eerste plaats aan het Europees recht toe te komen om het kader, de procedure en de geharmoniseerde procedures voor de uitvoering van deze bepaling vast te stellen, en dat daartoe bovengenoemde Uitvoeringsverordening (EU) 2018/763 moet worden aangevuld.

In het bijzonder zou het begrip "stations in de nabijheid van de grens" een op Europees niveau geharmoniseerde definitie moeten krijgen teneinde een uniforme toepassing van deze bepaling te verzekeren.

Bovendien is de Koning gemachtigd om de uitvoeringsregels vast te stellen met betrekking tot de voorschriften die van toepassing zijn op de aanvragers van de in dit artikel bedoelde unieke veiligheidscertificaten. Er moet rekening mee worden gehouden dat bovengenoemde grensoverschrijdende overeenkomsten tussen lidstaten of tussen veiligheidsinstanties geen rechtstreekse gevolgen mogen hebben voor de betrokken ondernemingen, die derhalve onderworpen moeten zijn aan specifieke regels die door de koning op grond van dergelijke overeenkomsten worden vastgesteld.

In het kader van de genoemde machtiging, zou het, bij gebrek aan een geharmoniseerde definitie op Europees niveau, aan de Koning kunnen toekomen de grenssecties te bepalen waarop het uniek veiligheidscertificaat geldig zou kunnen zijn zonder uitbreiding van het exploitatiegebied.

Art. 53

Dit artikel vervangt artikel 104 van de Spoorcodex en bepaalt de beroepsprocedure die een aanvrager van een uniek veiligheidscertificaat kan instellen wanneer deze is afgewezen door de veiligheidsinstantie.

Art. 56

Cet article modifie l'article 105 du Code ferroviaire et prévoit que chaque véhicule se voit assigner une entité chargée de l'entretien. Cette entité doit être inscrite au registre national des véhicules (RNV) jusqu'au 16 juin 2024, date à partir de laquelle l'inscription ne se fera plus dans le registre national mais bien dans le registre européen.

Art. 57

Cet article modifie l'article 106 du Code ferroviaire et ce qui est attendu de l'entité chargée de l'entretien. En effet, cette dernière via son système d'entretien ne doit plus uniquement veiller à ce que le véhicule soit entretenu conformément au carnet d'entretien et aux exigences en vigueur (règles en matière d'entretien et STI). L'entité chargée de l'entretien doit également mettre en œuvre les méthodes d'évaluation des risques reprises dans les méthodes de sécurité communes, s'assurer que ses contractants appliquent également ces méthodes et assurer une traçabilité des activités d'entretien.

Art. 58

Cet article intègre dans le Code ferroviaire un nouvel article 106/1, qui comprend une description des fonctions qui doivent être couvertes par le système d'entretien, ce qui n'était pas le cas dans la version précédente du Code ferroviaire.

Art. 59

Cet article remplace l'article 107 du Code ferroviaire afin de prévoir que les entités chargées de l'entretien doivent être certifiées au moyen d'un certificat d'entretien (certificat ECE) délivré par un organisme d'accréditation, afin qu'elles puissent exécuter les tâches qui leur incombent en vertu de l'article 106 du Code ferroviaire.

En raison de l'entrée en vigueur du Règlement d'exécution (UE) 2019/779 de la Commission du 16 mai 2019 établissant des dispositions détaillées concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des véhicules conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le Règlement (UE) n° 445/2011 de la Commission, cette certification sera nécessaire pour toute entité chargée de l'entretien que cette dernière exerce à l'égard de wagons de fret ou de tout type de véhicule.

Art. 56

Dit artikel wijzigt artikel 105 van de Spoorcodex en voorziet dat elk voertuig een met het onderhoud belaste entiteit krijgt toegewezen. Deze entiteit moet worden ingeschreven in het nationaal voertuigregister (NVR) tot 16 juni 2024, datum vanaf wanneer de inschrijving niet langer zal gebeuren in het nationaal register maar in het Europees register.

Art. 57

Dit artikel wijzigt artikel 106 van de Spoorcodex en wat wordt verwacht van de met het onderhoud belaste entiteit. Deze laatste moet immers niet langer alleen zorgen dat het voertuig wordt onderhouden overeenkomstig het onderhoudsdossier en de geldende voorschriften (onderhoudsvoorschriften en TSI's). De met het onderhoud belaste entiteit moet ook uitvoering geven aan de risicobeheersings- en beoordelingsmethoden die zijn opgenomen in de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden, zich ervan verzekeren dat hun aannemers deze methoden ook toepassen en de traceerbaarheid van de onderhoudsactiviteiten waarborgen.

Art. 58

Dit artikel neemt in de Spoorcodex een nieuw artikel 106/1 op dat een omschrijving van de functies omvat die vervat moeten zitten in het onderhoudssysteem, hetgeen in de vorige versie van de Spoorcodex niet het geval was.

Art. 59

Dit artikel vervangt artikel 107 van de Spoorcodex om te voorzien dat de onderhoudsentiteiten gecertificeerd moeten zijn via een onderhoudscertificaat (ECM-certificaat) afgeleverd door een accreditatie-instantie, opdat zij de taken die hen in het kader van artikel 106 van de Spoorcodex zijn toevertrouwd, kunnen uitoefenen.

Omwille van de inwerkingtreding van de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/779 van de Commissie van 16 mei 2019 tot vaststelling van nadere bepalingen inzake een systeem voor de certificering van met het onderhoud van voertuigen belaste entiteiten overeenkomstig richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 445/2011 van de Commissie, zal deze certificering vereist zijn voor elke entiteit die belast is met het onderhoud dat deze laatste doet met betrekking tot goederenwagons of elk type van voertuigen.

Art. 61

Cet article modifie l'article 109 du Code ferroviaire, afin de prévoir que le Roi est habilité à fixer l'obligation d'identification des entités chargées de l'entretien par le biais d'autres mesures que le système d'entretien. L'établissement de ces autres mesures n'est toutefois possible que dans les cas limitativement énumérés au sein de cette disposition. Ces mesures ne sont applicables que si l'autorité de sécurité ou l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer en accorde la dérogation au moment de l'immatriculation du véhicule ou lors de la délivrance de certificats de sécurité uniques et d'agréments de sécurité aux entreprises ferroviaires et au gestionnaire d'infrastructure relativement à l'identification ou la certification de l'entité chargée de l'entretien.

Art. 62

Cet article vise à adapter l'article 110 du Code ferroviaire, qui prévoit la désignation par le Roi d'un organisme d'enquête, organisme qui joue un rôle central dans la procédure d'enquête de sécurité.

Cette disposition a été complétée afin de prévoir que l'organisme d'enquête doit être indépendant tant dans son organisation, sa structure juridique et ses décisions que fonctionnellement afin d'éviter tout conflit d'intérêt et tout lien éventuel avec les causes de l'événement faisant l'objet de l'enquête.

De plus, son indépendance ne devrait pas être compromise au cas où l'organisme d'enquête serait étroitement lié, pour des raisons de structures organisationnelle et juridique, avec l'autorité de sécurité, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, l'organisme de régulation des chemins de fer,...

Art. 63

Cet article modifie l'article 111 du Code ferroviaire et détermine les tâches qui incombent à l'organisme d'enquête. Celles-ci n'ont pas été modifiées par rapport à la version antérieure du Code ferroviaire, à l'exception de la précision de l'objectif dans lequel les enquêtes relatives aux accidents graves sont réalisées, à savoir l'amélioration de la sécurité ferroviaire et de la prévention des accidents.

À la demande de l'Autorité de protection des données dans son avis n° 87/2020 du 11 septembre 2020, il a été précisé au paragraphe 1^{er}, point 4^o, de cet article, que les données contenues dans la banque de données

Art. 61

Dit artikel wijzigd artikel 109 van de Spoorcodex om te voorzien dat de Koning bevoegd is voor het vaststellen van de verplichting om de met het onderhoud belaste entiteit aan te wijzen op basis van andere maatregelen dan het onderhoudssysteem. Het vaststellen van deze andere maatregelen is echter alleen mogelijk in de in deze bepaling limitatief opgesomde gevallen. Deze maatregelen zijn enkel van toepassing als de veiligheidsinstantie of het Spoorwegbureau van de Europese Unie de afwijking toestaat op het moment van de registratie van het voertuig of bij de afgifte van unieke veiligheids-certificaten en veiligheidsvergunningen aan de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder voor wat betreft de aanwijzing of certificering van de met het onderhoud belaste entiteit.

Art. 62

Dit artikel strekt tot aanpassing van artikel 110 van de Spoorcodex, dat voorziet dat de aanwijzing van het onderzoeksorgaan, het orgaan dat de spil vormt van het veiligheidsonderzoeksproces, gebeurt door de Koning.

Deze bepaling is aangevuld om te voorzien dat het onderzoeksorgaan onafhankelijk moet zijn in zijn organisatie, juridische structuur en besluitvorming, alsmede functioneel teneinde elk belangenconflict en elke eventuele band met de oorzaken van het voorval die voorwerp uitmaken van het onderzoek te vermijden.

Bovendien zou zijn onafhankelijkheid niet gecompromitteerd mogen worden ingeval het onderzoeksorgaan omwille van organisatorische en juridische structuren sterk verbonden zou zijn met de veiligheidsinstantie, het Europees Spoorwegbureau, het toezichthoudend orgaan, ...

Art. 63

Dit artikel wijzigd artikel 111 van de Spoorcodex en stelt de taken vast die aan het onderzoeksorgaan toekomen. Deze zijn niet gewijzigd in vergelijking met de vorige versie van de Spoorcodex, uitgezonderd de verduidelijking dat de doelstelling van onderzoeken naar ernstige ongevallen erin bestaat de veiligheid van het spoor te verbeteren en ongevallen te voorkomen.

Op vraag van de Gegevensbeschermingsautoriteit in haar advies nr. 87/2020 van 11 september 2020 werd in paragraaf 1, punt 4, van dit artikel verduidelijkt dat de gegevens opgenomen in de gegevensbank van

des accidents et incidents exploitation que l'organisme d'enquête doit tenir, sont celles qui sont arrêtées par le Roi conformément à l'article 68, § 2, 2°, du Code ferroviaire. À l'heure actuelle, ces données sont celles listées à l'annexe V de l'arrêté royal du 16 janvier 2007 fixant certaines règles relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires.

Art. 64

Cet article procède à des adaptations formelles concernant la référence à certains articles à l'article 112 du Code ferroviaire.

Art. 65

Cet article modifie l'article 112/1 du Code ferroviaire et détermine le montant de la redevance due par les détenteurs d'un agrément de sécurité ou d'un certificat de sécurité unique au titre de participation au recouvrement des coûts de l'organisme d'enquête pour les enquêtes qu'il mène ainsi que le niveau général de sécurité. Cette disposition a été adaptée afin de ne plus faire référence aux certificats de sécurité partie A et partie B mais bien uniquement aux certificats de sécurité uniques.

Art. 66

Cet article modifie l'article 113 du Code ferroviaire et détermine les informations et les éléments probants pertinents auxquels l'organisme d'enquête a accès pour mener son enquête. Sous réserve de quelques adaptations, les éléments auxquels l'organisme d'enquête a accès, sont restés les mêmes. La nouveauté intégrée par cette disposition réside dans le fait que l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer coopère avec l'Organisme d'enquête lorsque l'enquête concerne des véhicules pour lesquels l'Agence a délivré une autorisation de mise sur le marché ou des entreprises ferroviaires pour lesquelles l'Agence a délivré le certificat de sécurité unique.

Cet article détermine également la procédure de traitement des données à caractère personnel auxquelles l'organisme d'enquête a accès conformément au paragraphe 1^{er} de l'article 113 du Code ferroviaire.

Dans son avis n° 87/2020 du 11 septembre 2020, l'Autorité de protection des données a demandé que soient précisées les catégories de données à caractère personnel qui seront traitées dans le cadre de la mission d'enquête de l'organisme d'enquête. Bien qu'il ne soit

exploitatie-ongevallen en incidenten die het onderzoeksorgaan moet bijhouden, deze zijn die door de Koning zijn aangenomen overeenkomstig artikel 68, § 2, 2°, van de Spoorcodex. Op dit ogenblik zijn die gegevens opge-lijst in bijlage V van het koninklijk besluit van 16 januari 2007 tot vaststelling van sommige regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten bij de spoorwegen.

Art. 64

Dit artikel doet formele aanpassingen in artikel 112 van de Spoorcodex met betrekking tot de verwijzing naar bepaalde artikelen.

Art. 65

Dit artikel wijzigt artikel 112/1 van de Spoorcodex en stelt het bedrag vast van de retributie die verschuldigd is door de houders van een veiligheidsvergunning of een uniek veiligheidscertificaat met het oog op de dekking van de kosten van het onderzoeksorgaan voor de onderzoeken die het voert en van het algemeen veiligheidsniveau. Deze bepaling is aangepast zodat niet langer wordt verwezen naar de veiligheidscertificaten deel A en deel B maar enkel naar de unieke veiligheidscertificaten.

Art. 66

Dit artikel wijzigt artikel 113 van de Spoorcodex en bepaalt tot welke informatie en welk voor het onderzoek relevant bewijsmateriaal het onderzoeksorgaan toegang heeft om zijn onderzoek te voeren. Onder voorbehoud van enkele wijzigingen, zijn de elementen waartoe het onderzoeksorgaan toegang heeft dezelfde gebleven. De nieuwigheid die deze bepaling invoert zit in het feit dat het Spoorwegbureau van de Europese Unie samenwerkt met het Onderzoekorgaan wanneer het onderzoek voertuigen betreft waarvoor het Bureau een vergunning heeft afgegeven voor het in de handel brengen of spoorwegondernemingen waarvoor het Bureau een uniek veiligheidscertificaat heeft afgegeven.

Dit artikel bepaalt eveneens de procedure voor de verwerking van persoonsgegevens waartoe het onderzoeksorgaan toegang heeft overeenkomstig artikel 113, paragraaf 1 van de Spoorcodex.

In haar advies nr. 87/2020 van 11 september 2020 heeft de Gegevensbeschermingsautoriteit verzocht om een verduidelijking van de categorieën persoonsgegevens die in het kader van de onderzoekstaak van het onderzoeksorgaan zullen worden verwerkt. Hoewel het

pas possible d'en donner une liste exhaustive, il peut être considéré que ces catégories comprendront au moins les catégories des données à caractère personnel visées par le Règlement d'exécution (UE) 2020/572 de la Commission du 24 avril 2020 relatif à la structure de rapport à adopter dans la présentation des rapports d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires en son annexe, point 4, c), qui liste les "Caractéristiques humaines et individuelles" suivantes:

"a) formation et développement, y compris les compétences et l'expérience;

b) circonstances médicales et personnelles ayant une influence sur le fait survenu, y compris l'existence d'un stress physique ou psychologique;

c) fatigue;

d) motivation et attitude."

Par ailleurs, l'article 113, § 3, prévoit un délai de conservation de cinquante ans des données à caractère personnel collectées par l'organisme d'enquête dans le cadre de ses enquêtes sur des accidents ou des incidents. Ce délai se justifie pour les raisons ci-dessous.

L'organisme d'enquête effectue des enquêtes sur les accidents et incidents pouvant impliquer plusieurs personnes physiques, telles que des conducteurs de train, du personnel d'entretien et de signalisation, des enquêteurs, des gestionnaires, des experts externes, ... et établit à cette fin des rapports d'enquête et des procès-verbaux de réunions.

Dans le cadre des rapports d'enquête et des procès-verbaux de réunions, des données à caractère personnel (telles que les adresses électroniques et les noms des employeurs) sont collectées et conservées car elles sont importantes pour formuler des recommandations et pour pouvoir retracer certaines décisions au sein d'une même entreprise.

Les autorités judiciaires sont également compétentes pour mener des enquêtes sur les accidents et incidents susmentionnés pour lesquels, dans la plupart des cas, des instructions judiciaires sont ouvertes. Dans ces dossiers, l'organisme d'enquête est parfois appelé à partager des informations, y compris des données personnelles. Comme ces instructions judiciaires prennent souvent beaucoup de temps, l'organisme d'enquête est obligé de conserver ces données personnelles pendant une longue période.

Une durée de conservation maximale de cinquante ans est justifiée afin de permettre à l'organisme d'enquête

niet mogelijk is een uitputtende lijst te geven, kan ervan worden uitgegaan dat deze categorieën ten minste de categorieën persoonsgegevens zullen omvatten waarnaar wordt verwezen in de Uitvoeringsverordening (EU) 2020/572 van de Commissie van 24 april 2020 inzake de voor onderzoeksrapporten betreffende spoorwegongevallen en -incidenten te volgen rapportagestructuur in zijn bijlage, punt 4, onder c), waarin de volgende "Menselijke en individuele kenmerken" worden opgesomd:

"a) opleiding en ontwikkeling, met inbegrip van vaardigheden en ervaring;

b) medische en persoonlijke omstandigheden die van invloed waren op het voorval, m.i.v. fysieke of psychologische stress;

c) vermoeidheid;

d) motivatie en attitude."

Artikel 113, § 3, voorziet overigens een bewaartermijn van vijftig jaar voor persoonsgegevens die verzameld worden door het onderzoeksorgaan in het kader van zijn onderzoeken van ongevallen en incidenten. Die termijn is gerechtvaardigd omwille van onderstaande redenen.

Het onderzoeksorgaan voert onderzoeken uit naar ongevallen en incidenten waarbij verschillende natuurlijke personen kunnen betrokken zijn, zoals treinbestuurders, onderhouds- en seinpersoneel, onderzoekers, managers, externe deskundigen, en stelt in dat verband onderzoeksverslagen en notulen van vergaderingen op.

In het kader van onderzoeksverslagen en notulen van vergaderingen worden persoonsgegevens (zoals e-mailadressen en namen van werkgevers) verzameld en bewaard omdat deze belangrijk zijn voor het formuleren van aanbevelingen en voor het kunnen traceren van bepaalde beslissingen binnen eenzelfde bedrijf.

De gerechtelijke instanties zijn eveneens bevoegd om onderzoeksdaten te verrichten met betrekking tot voormelde ongevallen en incidenten waarvoor meestal gerechtelijke dossiers worden opgestart. Het onderzoeksorgaan wordt in deze dossiers soms opgeroepen om informatie te delen, waaronder persoonsgegevens. Aangezien die gerechtelijke dossiers vaak lange tijd in beslag nemen, is het onderzoeksorgaan genooddaakt die persoonsgegevens gedurende lange tijd te bewaren.

Een maximale bewaartermijn van vijftig jaar is gerechtvaardigd om het onderzoeksorgaan de mogelijkheid te

de traiter les données à caractère personnel pendant une période correspondant à une carrière complète de la personne à laquelle ces données se rapportent, et ce, en raison du fait que l'organisme d'enquête n'est pas tenu informé du départ (retraite ou autre) des personnes.

Art. 67

Cet article vise à insérer un nouveau paragraphe 2 dans l'article 114 actuel du Code ferroviaire. Il est intéressant que les organismes d'enquête nationaux coopèrent en vue d'échanger des informations et des bonnes pratiques raison pour laquelle un programme d'évaluation par les pairs a été intégré par cet article. Ce mécanisme permet également qu'il y ait un contrôle entre les différents organismes quant à l'efficacité de leurs enquêtes. Cet article intègre également le fait que les rapports d'évaluation par les pairs seront adressés à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer afin qu'elle puisse contrôler les performances globales du système ferroviaire de l'Union en matière de sécurité.

Art. 68

Cet article modifie l'article 115 du Code ferroviaire et apporte comme précision qu'en cas d'accident ou d'incident ferroviaire ayant eu lieu sur le territoire belge, l'organisme d'enquête belge sera compétent.

Suite à l'avis 67.335/4 du 17 juin 2020 du Conseil d'État qui demandait des clarifications quant au caractère que prendrait la participation d'un autre organisme d'enquête, il est renvoyé pour ce faire, à l'arrêté royal du 16 janvier 2007 fixant certaines règles relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires et plus particulièrement son article 9 qui détermine dans quelle mesure l'organisme d'enquête d'un autre État membre est autorisé à poser des actes sur le territoire belge.

Art. 69

Cet article modifie l'article 116 du Code ferroviaire et vise à ce que les enquêtes soient menées de manière telle que toutes les parties aient la possibilité d'être entendues et d'en partager les résultats avec d'autres organismes d'enquête. L'organisme d'enquête veille à tenir informé des progrès de l'enquête les parties dont il estime qu'elles exercent des responsabilités en matière de sécurité et il tient compte de leurs avis et opinions. De cette manière, l'organisme d'enquête recevra toute

geven persoonsgegevens te verwerken gedurende een periode die overeenkomt met een volledige loopbaan van de persoon waarop die gegevens betrekking hebben, en dit om reden dat het onderzoeksorgaan niet in kennis wordt gesteld van het vertrek (pensioen of andere) van personen.

Art. 67

Dit artikel beoogt in huidig artikel 114 van de Spoorcodex, een nieuwe paragraaf 2 in te voegen. Het is interessant dat nationale onderzoeksorganen samenwerken met het oog op de uitwisseling van informatie en beste praktijken waarvoor zij een programma van collegiale toetsingen opstellen dat wordt ingevoerd door dit artikel. Dit mechanisme staat toe dat er toezicht is op de verschillende organen voor wat betreft de doeltreffendheid van hun onderzoeken. Dit artikel voegt eveneens toe dat de verslagen van de collegiale toetsing zullen worden overgemaakt aan het Spoorwegbureau van de Europese Unie zodat het kan toezien op de algemene prestaties van het spoorwegsysteem in de Unie op het gebied van veiligheid.

Art. 68

Dit artikel wijzigt artikel 115 van de Spoorcodex en bepaalt ter verduidelijking dat in geval van een ongeval of incident dat heeft plaatsgevonden op het Belgisch grondgebied, het Belgisch onderzoeksorgaan bevoegd is.

Naar aanleiding van het advies 67.335/4 van 17 juni 2020 van de Raad van State, waarin werd gevraagd om een verduidelijking van de aard van de deelname van een ander onderzoeksorgaan, wordt verwezen naar het koninklijk besluit van 16 januari 2007 tot vaststelling van sommige regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten bij de spoorwegen, en meer bepaald naar zijn artikel 9, dat bepaalt in hoeverre het onderzoeksorgaan van een andere lidstaat bevoegd is om op Belgisch grondgebied daden te stellen.

Art. 69

Dit artikel wijzigt artikel 116 van de Spoorcodex en strekt ertoe ervoor te zorgen dat onderzoeken op dusdanige wijze worden gevoerd dat alle partijen de mogelijkheid hebben om te worden gehoord en dat de resultaten gedeeld worden met andere onderzoeksorganen. Het onderzoeksorgaan waakt erover dat de partijen, waarvan het acht dat zij verantwoordelijkheden hebben op het vlak van veiligheid, op de hoogte worden gehouden van de voortgang van het onderzoek en het houdt rekening

information complémentaire utile et il pourra ainsi mener de la manière la plus appropriée son enquête.

Art. 70

Cet article insère un nouvel article 116/1 dans le Code ferroviaire afin d'encadrer le traitement des données à caractère personnel d'une part, que l'organisme d'enquête met en commun avec d'autres organismes d'enquête ou communique aux parties intéressées à l'enquête conformément à l'article 116, et d'autre part, auxquelles il donne accès aux organismes d'enquête d'autres États membres dans le cadre de la coopération visée à l'article 115.

Art. 71

Cet article complète l'article 120 du Code ferroviaire en prévoyant l'hypothèse selon laquelle l'organisme d'enquête ne serait pas en mesure de rendre son rapport final relatif à un incident, un accident ou un accident grave dans les douze mois après la date de l'événement. Auparavant aucune obligation ne pesait sur l'organisme d'enquête mais dorénavant, ce dernier devra publier si le délai de douze mois n'est pas respecté, une déclaration intermédiaire à chaque date d'anniversaire de l'accident reprenant les progrès de l'enquête et les questions de sécurité soulevées.

Art. 73

Cet article modifie l'article 122 du Code ferroviaire et élargit la liste des organismes et instances concernés par les recommandations de sécurité adoptées par l'organisme d'enquête puisque ce dernier peut si nécessaire, les communiquer également à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer ou d'autres organismes belges ou européens.

Il incombe également désormais à l'autorité de sécurité de prendre les mesures adaptées afin que les recommandations de sécurité formulées par l'organisme d'enquête soient prises en compte et, le cas échéant, suivies d'effet.

met hun adviezen en meningen. Op die manier zal het onderzoeksorgaan alle nuttige aanvullende informatie ontvangen en kan het op de meest gepaste manier het onderzoek voeren.

Art. 70

Dit artikel voegt in de Spoorcodex een nieuw artikel 116/1 in om de verwerking van persoonsgegevens te regelen die, enerzijds het onderzoeksorgaan deelt met andere onderzoekorganen of meedeelt aan belanghebbende partijen bij het onderzoek overeenkomstig artikel 116 en, anderzijds, waartoe het toegang verleent aan de onderzoeksorganen van andere lidstaten in het kader van de samenwerking, bedoeld in artikel 115.

Art. 71

Dit artikel vult artikel 120 van de Spoorcodex aan door de hypothese te voorzien waarin het onderzoeksorgaan het eindverslag met betrekking tot een incident, een ongeval of een ernstig ongeval niet binnen de twaalf maanden na datum van het voorval zou kunnen uitbrengen. Voorheen was er geen enkele verplichting voor het onderzoeksorgaan, maar voortaan moet het op de verjaardag van het ongeval een tussentijdse verklaring opmaken waarin de voortgang van het onderzoek en de veiligheidskwesties die aan het licht zijn gekomen worden besproken wanneer de termijn van twaalf maanden niet wordt gerespecteerd.

Art. 73

Dit artikel wijzigt artikel 122 van de Spoorcodex en breidt de lijst uit van organen en instanties die betrokken zijn bij de veiligheidsaanbevelingen die door het onderzoeksorgaan zijn vastgesteld, zodat deze laatste deze, indien nodig, ook kan overmaken aan het Spoorwegbureau van de Europese Unie en andere Belgische en Europese instanties.

Het komt thans aan de veiligheidsinstantie toe om de gepaste maatregelen te nemen zodat de door het onderzoeksorgaan geformuleerde veiligheidsaanbevelingen in aanmerking worden genomen en, indien nodig, worden gevolgd door acties.

Art. 74

Cet article insère dans le titre 5 du Code ferroviaire, un nouveau chapitre 0, relatif à l'accès aux services de formation, qui comprend les articles 124/1 et 124/2.

L'avis du Conseil d'État 67.335/4 du 17 juin 2020 n'a pas été suivi en ce qu'il invitait à renuméroter les chapitres du titre 5 afin de ne pas y intégrer un chapitre 0, puisque cela va à l'encontre des principes de la technique législative, qui prévoit qu'il ne faut jamais procéder à une renumérotation des articles ou de toute autre division du dispositif (chapitre, paragraphes, etc), sauf en cas de coordination ou de codification, ce qui n'est pas le cas en l'espèce.

Art. 75

Cet article insère dans le nouveau chapitre 0, du titre 5 du Code ferroviaire, un article 124/1 qui vise à ce que le personnel qui postule à une fonction relative à l'exécution de tâches critiques de sécurité au sein d'une entreprise ferroviaire ou d'un gestionnaire de l'infrastructure, puisse faire valoir les formations, les qualifications et expériences qu'il aurait acquises auprès d'une autre entreprise ferroviaire ou d'un autre gestionnaire de l'infrastructure. Pour ce faire, il est également prévu que ces personnes puissent accéder aux documents attestant de ces formations, qualifications et expériences.

Cet article prévoit également que ce sont aux entreprises ferroviaires et au gestionnaire d'infrastructure qu'incombent le niveau de formation et de qualification de leur personnel exerçant des tâches critiques de sécurité.

Art. 76

Cet article, en insérant l'article 124/2 du Code ferroviaire, vise à assurer un accès équitable et non discriminatoire aux services de formation aux membres du personnel de sécurité d'une entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure.

Cet article impose également que, si des services de formation ne sont offerts que par une seule entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure, il ou elle veille à ce que ces services soient mis à la disposition d'autres entreprises ferroviaires ou du gestionnaire de l'infrastructure à un prix raisonnable et non discriminatoire, qui soit en rapport avec les coûts et qui puisse inclure une marge bénéficiaire.

Art. 74

Dit artikel neemt in titel 5 van de Spoorcodex een nieuw hoofdstuk 0 op inzake de toegang tot opleidingsdiensten, dat de artikelen 124/1 en 124/2 bevat.

Het advies 67.335/4 van de Raad van State van 17 juni 2020 dat pleitte voor hernummering van de hoofdstukken van titel 5 om geen hoofdstuk 0 te moeten opnemen, werd niet gevolgd aangezien hernummering in strijd is met de beginselen van de wetgevingstechniek die bepaalt dat artikelen nooit mogen worden hernummerd of dat het dispositief (hoofdstuk, paragrafen, enz.) nooit anders mag worden ingedeeld dan in geval van coördinatie of codificatie, wat hier niet het geval is.

Art. 75

Dit artikel neemt in het nieuwe hoofdstuk 0 van titel 5 van de Spoorcodex een artikel 124/1 op, dat ertoe strekt ervoor te zorgen dat het personeel dat postuleert voor een functie met betrekking tot de uitoefening van veiligheidskritieke taken bij een spoorwegonderneming of bij een infrastructuurbeheerder, zijn opleidingen, kwalificaties en ervaring die hij bij een andere spoorwegonderneming of bij een andere infrastructuurbeheerder heeft verkregen, kan doen gelden. Daartoe wordt voorzien dat deze personen toegang hebben tot documenten die deze opleidingen, kwalificaties en ervaring aantonen.

Dit artikel voorziet ook dat de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder verantwoordelijk zijn voor het opleidings- en kwalificatieniveau van hun personeel dat veiligheidskritieke taken verricht.

Art. 76

Dit artikel strekt ertoe om, via de invoeging van artikel 124/2 van de Spoorcodex, een billijke en niet-discriminerende toegang tot opleidingsfaciliteiten te waarborgen voor het veiligheidspersoneel van een spoorwegonderneming of van de infrastructuurbeheerder.

Dit artikel voorziet ook dat wanneer opleidingsdiensten slechts aangeboden worden door één spoorwegonderneming of door de infrastructuurbeheerder, deze erover moet waken dat die diensten ter beschikking worden gesteld van andere spoorwegondernemingen of van de infrastructuurbeheerder tegen een redelijke, niet-discriminerende prijs, die kostengerelateerd is en een winstmarge kan hebben.

Ces obligations sont sous le contrôle de l'organe de contrôle, conformément à l'article 62, paragraphe 3, 12°, du Code ferroviaire, inséré par le présent projet.

Cet article prévoit également les matières couvertes par les services de formation et les modalités d'obtention de certificats prouvant que le membre du personnel concerné a effectivement suivi ladite formation.

Art. 77

Cet article modifie l'article 132 afin de clarifier les références aux règles applicables au traitement de données à caractère personnel par l'autorité de sécurité dans le cadre de ses tâches liées à la tenue d'un registre de toutes les licences de conducteur de train.

Art. 79

Cet article modifie l'article 140 afin de clarifier les références aux règles applicables au traitement de données à caractère personnel par le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires dans le cadre de leurs tâches liées à la tenue de registres des attestations de conducteurs de train.

Art. 81

Cet article remplace le paragraphe 2 de l'article 143 du Code ferroviaire en intégrant une référence à l'article 124/1 du Code.

En effet, l'article 124/1 du Code ferroviaire, nouvellement intégré, a vocation à s'appliquer à l'ensemble des personnels de sécurité tandis que l'article 144 du Code ferroviaire ne concerne que les conducteurs de train. Afin d'éviter toute confusion possible, il a été intégré le fait que les dispositions en matière de formation applicables aux conducteurs de train s'appliquent sans préjudice de l'article 124/1 du Code ferroviaire qui s'applique à l'ensemble du personnel de sécurité puisque les conducteurs de train sont eux-mêmes du personnel de sécurité.

Art. 83

Cet article vise à modifier l'article 152 afin de remplacer les références à la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de

Deze verplichtingen vallen onder de controle van het toezichthoudend orgaan, overeenkomstig artikel 62, § 3, 12°, van de Spoorcodex, ingevoegd bij dit ontwerp.

Dit artikel regelt ook de onderwerpen die door de opleidingsdiensten worden behandeld en de procedures voor het verkrijgen van certificaten waaruit blijkt dat het betrokken personeelslid de opleiding daadwerkelijk heeft gevolgd.

Art. 77

Dit artikel wijzigt artikel 132 om de verwijzingen naar de van toepassing zijnde regels inzake de verwerking van persoonsgegevens door de veiligheidsinstantie in het kader van haar taken die verband houden met het bijhouden van een register van alle vergunningen van treinbestuurders te verduidelijken.

Art. 79

Dit artikel wijzigt artikel 140 om de verwijzingen naar de van toepassing zijnde regels inzake de verwerking van persoonsgegevens door de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen in het kader van hun taken die verband houden met het bijhouden van een register van alle bevoegdheidsbewijzen van treinbestuurders te verduidelijken.

Art. 81

Dit artikel vervangt paragraaf 2 van artikel 143 van de Spoorcodex met invoeging van een verwijzing naar artikel 124/1 van de Codex.

Het nieuw ingevoegde artikel 124/1 van de Spoorcodex is bedoeld om van toepassing te zijn op al het veiligheidspersoneel, terwijl artikel 144 van de Spoorcodex enkel betrekking heeft op treinbestuurders. Om elke mogelijke verwarring te vermijden, is vermeld dat de bepalingen inzake opleiding die van toepassing zijn op treinbestuurders, van toepassing zijn onverminderd artikel 124/1 van de Spoorcodex dat van toepassing is op al het veiligheidspersoneel aangezien treinbestuurders zelf ook veiligheidspersoneel zijn.

Art. 83

Dit artikel beoogt artikel 152 te wijzigen om de verwijzingen naar de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte

données à caractère personnel et à la Commission de la protection de la vie privée, par des références à la loi du 3 décembre 2017 portant création de l'Autorité de protection des données et à l'Autorité créée par cette loi.

Art. 85

Cet article modifie l'article 155 du Code ferroviaire et prévoit que les sous-systèmes fixes et les véhicules respectent les exigences prévues au sein des STI et des règles nationales au moment de la demande d'autorisation de mise en service ou d'autorisation de mise sur le marché.

Il revient aux utilisateurs de ces sous-systèmes fixes ou de ces véhicules de veiller à ce que ces derniers respectent de manière continue au cours de leur utilisation, les exigences fixées dans les STI et les règles nationales.

Il est également prévu qu'en cas de renouvellement et de réaménagement des sous-systèmes fixes et des véhicules, les dispositions que ces derniers doivent respecter sont précisées dans le cadre des STI.

Art. 90

Cet article modifie l'article 159 du Code ferroviaire et prévoit la possibilité pour l'autorité de sécurité de permettre au demandeur de ne pas appliquer les STI dans des cas énumérés de manière exhaustive.

Les hypothèses sont les mêmes que dans la version précédente de l'article 159, sous réserve de quelques adaptations et de l'ajout d'un cas supplémentaire. En effet, l'ancien 1^{er} est repris au 1^{er} de la présente loi, les anciens 2^o et 3^o au 2^o et l'ancien 4^o au 3^o, l'ancien 5^o au 4^o.

Cet article prévoit également la procédure que doit suivre l'autorité de sécurité vis-à-vis de la Commission européenne afin de décider de ne pas rendre applicable une spécification technique d'interopérabilité dans les cas limitativement énumérés au paragraphe 1^{er}.

Dans le cadre de la dérogation prévue au point 1^o du paragraphe 1^{er}, l'autorité de sécurité adopte une décision de ne pas appliquer une ou plusieurs STI ou partie(s) de celle(s)-ci, qu'elle communique à la Commission européenne en veillant à l'accompagner d'un dossier justificatif contenant les motifs sous-tendant sa décision

van de verwerking van persoonsgegevens en naar de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, te vervangen door verwijzingen naar de wet van 3 december 2017 tot oprichting van de Gegevensbeschermingsautoriteit.

Art. 85

Dit artikel wijzigt artikel 155 van de Spoorcodex en bepaalt dat vaste subsystemen en voertuigen moeten voldoen aan de eisen die in de TSI's en de nationale voorschriften zijn vastgelegd op het moment van de aanvraag van de vergunning tot indienststelling of de vergunning voor het in de handel brengen.

Het komt toe aan de gebruikers van deze vaste subsystemen of voertuigen om ervoor te zorgen dat zij tijdens het gebruik voortdurend aan de eisen van de TSI's en de nationale voorschriften voldoen.

Het is eveneens voorzien dat bij vernieuwing en verbetering van vaste subsystemen en voertuigen, de bepalingen die deze laatsten dienen na te leven, zijn gepreciseerd in het kader van TSI's.

Art. 90

Dit artikel wijzigt artikel 159 van de Spoorcodex en voorziet in de mogelijkheid voor de veiligheidsinstantie om een aanvrager toe te staan om in de limitatief opgesomde gevallen de TSI's niet toe te passen.

Deze gevallen zijn, behoudens enkele aanpassingen en de toevoeging van een bijkomend geval, hetzelfde gebleven als in de vorige versie van artikel 159. Effectief, de oude bepaling onder 1^o is overgenomen in de bepaling onder 1^o van de huidige wet, de oude bepalingen onder 2^o en 3^o in de bepaling onder 2^o, de oude bepaling onder 4^o in de bepaling onder 3^o en de oude bepaling onder 5^o in de bepaling onder 4^o.

Dit artikel voorziet eveneens in de procedure die de veiligheidsinstantie ten aanzien van de Europese Commissie moet volgen alvorens te beslissen om in de in paragraaf 1 limitatief opgesomde gevallen, een technische specificatie inzake interoperabiliteit niet van toepassing te laten zijn.

In het kader van de in paragraaf 1, punt 1^o, voorziene afwijking neemt de veiligheidsinstantie een beslissing om één of meerdere TSI's of delen daarvan niet toe te passen, welke beslissing zij meedeelt aan de Europese Commissie en daarbij een ondersteunend dossier voegt met de redenen voor haar beslissing en de vervangende

ainsi que les règles de remplacement qui seront appliquées en lieu et place des STI non appliquées.

Toujours dans le cas visé au point 1° du paragraphe 1^{er}, l'autorité de sécurité veille également à communiquer à la Commission européenne, dans l'année qui suit l'entrée en vigueur de chaque STI, une liste de projets qui, de son avis, sont à un stade avancé de développement.

Si la Commission européenne estime que la justification avancée par l'autorité de sécurité ou les règles de remplacement qui seront appliquées, ne sont pas satisfaisantes, elle sera libre d'utiliser les voies de recours instaurées par le Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Dans le cadre des dérogations prévues aux points 2° et 4°, du paragraphe 1^{er}, l'autorité de sécurité introduit auprès de la Commission européenne, une demande de non-application d'une ou plusieurs STI ou partie(s) de celle(s)-ci accompagnée d'un dossier justificatif reprenant les règles de remplacement qui seront appliquées en lieu et place des STI non appliquées.

Dans les cas visés aux points 1°, 2° et 4°, dans l'attente de la décision de la Commission, l'autorité de sécurité peut appliquer sans délai les règles de remplacement qu'elle a indiquées dans son dossier justificatif.

En l'absence d'une décision de la Commission européenne dans un délai de quatre mois à compter de la présentation de la demande accompagnée du dossier complet, l'autorité de sécurité considère la demande comme acceptée.

Dans le cadre de la dérogation prévue au point 3°, du paragraphe 1^{er}, l'autorité de sécurité doit uniquement communiquer à la Commission européenne, sa décision de ne pas appliquer une ou plusieurs STI ou partie(s) de celle(s)-ci.

Art. 93

Cet article ajoute à la disposition actuelle de l'article 161 du Code ferroviaire que l'autorité de sécurité ne peut exiger des vérifications qui ont déjà été effectuées lors de la procédure donnant lieu à la déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi.

Art. 94

Cet article modifie l'article 162 du Code ferroviaire et prévoit que les constituants d'interopérabilité, pour

voorschriften die in plaats van de niet-toegepaste TSI's zullen worden toegepast.

Nog steeds in het in paragraaf 1, punt 1°, bedoelde geval stelt de veiligheidsinstantie de Europese Commissie binnen één jaar na de inwerkingtreding van elke TSI in kennis van een lijst van projecten die volgens haar in een vergevorderd stadium zijn.

Als de Europese Commissie van mening is dat de door de veiligheidsinstantie aangevoerde rechtvaardiging of de toe te passen vervangende voorschriften niet bevredigend zijn, staat het haar vrij om de door het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie voorziene beroepen in te stellen.

In het kader van de in paragraaf 1, punten 2° en 4°, bedoelde afwijkingen dient de veiligheidsinstantie bij de Europese Commissie een verzoek in om één of meerdere TSI's of delen daarvan niet toe te passen, vergezeld van een rechtvaardigend dossier met de vervangende voorschriften die in plaats van de niet-toegepaste TSI's zullen worden toegepast.

In de gevallen bedoeld in de punten 1°, 2° en 4°, mag de veiligheidsinstantie in afwachting van de beslissing van de Europese Commissie de vervangende voorschriften die zij vermeld heeft in haar rechtvaardigend dossier, meteen toepassen.

Als de Europese Commissie binnen een termijn van vier maanden vanaf de indiening van het verzoek met het volledige dossier als bijlage geen beslissing neemt, dan beschouwt de veiligheidsinstantie het verzoek als zijnde aanvaard.

In het kader van de afwijking voorzien in punt 3° van paragraaf 1, stelt de veiligheidsinstantie de Europese Commissie enkel in kennis van haar beslissing om één of meerdere TSI's of delen daarvan niet toe te passen.

Art. 93

Dit artikel voegt aan het huidige artikel 161 van de Spoorcodex toe dat de veiligheidsinstantie geen verificaties mag vragen die al zijn verricht in het kader van de procedure voor de "EG"-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik.

Art. 94

Dit artikel wijzigt artikel 162 van de Spoorcodex en bepaalt dat, teneinde te voldoen aan de essentiële

satisfaire aux exigences essentielles, doivent être conformes aux conditions fixées par les STI correspondantes ou aux spécifications européennes mises au point pour satisfaire à ces conditions. La preuve de cette conformité découle de la déclaration “CE” de conformité ou d’aptitude à l’emploi.

Il se peut également que, dans certaines hypothèses énumérées de manière limitative au paragraphe 2 de cet article, la déclaration “CE” de conformité ou d’aptitude à l’emploi soit accompagnée d’un certificat délivré par un ou plusieurs organismes notifiés.

En ce qui concerne les critères auxquels la déclaration “CE” de conformité ou d’aptitude à l’emploi des constituants d’interopérabilité doit répondre, ces derniers ne sont plus fixés dans le cadre de l’annexe 17 du Code ferroviaire, qui est abrogée par l’article 180 du présent projet de loi mais dans une réglementation européenne, à savoir le Règlement d’exécution (UE) 2019/250 de la Commission du 12 février 2019 sur les modèles de déclarations et de certificats “CE” pour les constituants et sous-systèmes d’interopérabilité ferroviaires, sur le modèle de déclaration de conformité avec un type autorisé de véhicule ferroviaire et sur les procédures de vérification “CE” des sous-systèmes conformément à la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le Règlement (UE) n° 201/2011 de la Commission.

Art. 98

Cet article vise à modifier l’article 166 du Code ferroviaire afin de permettre à l’autorité de sécurité d’ordonner le rappel d’un constituant d’interopérabilité muni d’une déclaration “CE” de conformité ou d’aptitude et mis sur le marché, lorsque ce dernier risque, s’il est utilisé conformément à sa destination, de ne pas répondre aux exigences essentielles.

Cette possibilité s’ajoute à celles existant dans la version antérieure de l’article 166 du Code ferroviaire, à savoir l’interdiction d’emploi et retrait du marché du constituant d’interopérabilité visé.

Art. 99

Cet article intègre une nouvelle disposition au sein du Code, à savoir l’article 166/1. Cet article prévoit que, lorsque l’autorité de sécurité constate qu’un constituant d’interopérabilité muni de la déclaration “CE” de conformité ou d’aptitude à l’emploi et mis sur le marché, risque

eisen, de interoperabiliteitsonderdelen conform moeten zijn aan de voorwaarden die zijn vastgesteld door de desbetreffende TSI's of aan de Europese specificaties die zijn ontwikkeld om aan die voorwaarden te voldoen. Het bewijs van deze conformiteit vloeit voort uit de “EG”-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik.

Het is ook mogelijk dat in bepaalde in paragraaf 2 van dit artikel limitatief opgesomde gevallen de “EG”-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik vergezeld gaat van een door één of meer aangemelde instanties afgeleverd certificaat.

De criteria waaraan de “EG”-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik van interoperabiliteitsonderdelen moet voldoen, zijn niet langer opgenomen in bijlage 17 van de Spoorcodex, die bij artikel 180 van dit wetsontwerp wordt opgeheven, maar in Europese reglementering, namelijk Uitvoeringsverordening (EU) 2019/250 van de Commissie van 12 februari 2019 inzake de modellen voor “EG”-verklaringen en certificaten voor interoperabiliteitsonderdelen en -subsystemen, het model voor de verklaring van conformiteit met een vergund voertuigtype en de “EG”-keuringsprocedures voor subsystemen overeenkomstig richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 201/2011 van de Commissie.

Art. 98

Dit artikel beoogt een wijziging van artikel 166 van de Spoorcodex om de veiligheidsinstantie in staat te stellen de terugroeping te bevelen van een interoperabiliteitsonderdeel dat voorzien is van een “EG”-verklaring van conformiteit of geschiktheid en dat in de handel is gebracht, wanneer het risico bestaat dat het interoperabiliteitsonderdeel, wanneer het overeenkomstig zijn bestemming wordt gebruikt, niet aan de essentiële eisen voldoet.

Deze mogelijkheid komt bovenop deze die bestaat in de vorige versie van artikel 166 van de Spoorcodex, namelijk het verbod op het gebruik en het uit de handel nemen van het betrokken interoperabiliteitsonderdeel.

Art. 99

Dit artikel neemt in de Spoorcodex een nieuwe bepaling op, te weten artikel 166/1. Dit artikel voorziet dat, wanneer de veiligheidsinstantie vaststelt dat een interoperabiliteitsonderdeel voorzien van een “EG”-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik

de ne pas satisfaire aux exigences essentielles et que cette non-conformité résulte d'une insuffisance des spécifications européennes, elle soumet à la Commission européenne et à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer une des trois mesures déterminées de manière limitative aux points 1° à 3°, pour gérer cette situation.

Art. 101

Cet article vise à abroger l'article 168 du Code ferroviaire qui portait sur la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle.

En effet, la mise en services de sous-systèmes fixes, la mise sur le marché des sous-systèmes mobiles et la mise sur le marché de véhicule ou de type véhicule, ont été regroupés sous le chapitre 4/1, du titre 6 du Code ferroviaire, inséré par l'article 112 du présent projet de loi.

Art. 103

Cet article vise à modifier l'article 170 du Code ferroviaire afin d'imposer à l'autorité de sécurité de considérer comme conforme aux exigences essentielles, tout sous-système de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire de l'Union européenne, qui est muni d'une déclaration "CE" de conformité établie par référence aux STI ou aux règles nationales selon qu'elle aura été délivrée par un organisme notifié ou un organisme désigné.

Art. 104

Cet article vise à abroger l'article 171 du Code ferroviaire.

Cette disposition avait pour objectif de prévoir les règles de sécurité déterminant les exigences essentielles applicables aux sous-systèmes lorsqu'aucune STI ne s'appliquait.

Le terme de "règle de sécurité" n'est plus utilisé dans le cadre du Code ferroviaire puisque les notions de règles de sécurité, de règles nationales de sécurité et de règles nationales techniques ont été regroupées sous un seul et même vocable, à savoir celui de "règle nationale".

Par conséquent, il a été décidé de centraliser les hypothèses dans lesquelles des règles nationales (comprenant

en dat in de handel is gebracht, mogelijk niet voldoet aan de essentiële eisen en dat deze non-conformiteit resulteert in een lacune in de Europese specificaties, ze één van de drie in de punten 1° tot 3° limitatief vastgestelde maatregelen bij de Europese Commissie en bij het Spoorwegbureau van de Europese Unie indient om deze situatie op te lossen.

Art. 101

Dit artikel beoogt de opheffing van artikel 168 van de Spoorcodex, dat betrekking had op de ingebruikname van subsystemen van structurele aard.

De indienststelling van vaste subsystemen, het in de handel brengen van mobiele subsystemen en het in de handel brengen van voertuigen of voertuigtypen zijn namelijk gehergroepeerd in hoofdstuk 4/1, titel 6 van de Spoorcodex, ingevoegd bij artikel 112 van dit wetsontwerp.

Art. 103

Dit artikel strekt tot wijziging van artikel 170 van de Spoorcodex teneinde de veiligheidsinstantie op te leggen om elk subsysteem van structurele aard en elk samenstellend bestanddeel van het spoorwegsysteem van de Europese Unie dat voorzien is van een "EG"-verklaring van conformiteit, opgesteld in overeenstemming met de TSI of de nationale voorschriften naargelang zij is afgeleverd door een aangemelde of een aangewezen instantie, te beschouwen als in overeenstemming met de essentiële eisen.

Art. 104

Dit artikel strekt tot opheffing van artikel 171 van de Spoorcodex.

Deze bepaling had als doel de veiligheidsvoorschriften vast te stellen met betrekking tot de essentiële eisen die van toepassing waren op subsystemen wanneer geen TSI van toepassing was.

De term "veiligheidsvoorschrift" wordt niet langer gebruikt in de context van de Spoorcodex, aangezien de begrippen van veiligheidsvoorschriften, nationale veiligheidsvoorschriften en nationale technische voorschriften gegroepeerd zijn in één enkele benaming, namelijk die van "nationaal voorschrift".

Bijgevolg is beslist om de gevallen waarin nationale voorschriften (voorheen met inbegrip van

anciennement les règles de sécurité) peuvent être adoptées, au sein de l'article 69 du Code ferroviaire, modifié par l'article 15 du présent projet de loi. L'article 171 du Code ferroviaire n'a *de facto* plus de raison d'être et a donc été abrogé.

Art. 105

Cet article modifie l'article 172 du Code ferroviaire qui concerne la procédure de déclaration "CE" de vérification des sous-systèmes et véhicules. Cette vérification permet aux entités chargées de la mise en service ou de la mise sur le marché d'être assurées qu'au stade du projet, de la construction et de la mise en service, le résultat est conforme aux dispositions réglementaires, techniques et opérationnelles en vigueur.

Le demandeur fait appel à un ou plusieurs organisme(s) notifié(s) ou désigné(s) de son choix, selon que la vérification a lieu sur la base de règles nationales ou de STI, afin que ce(s) dernier(s) mette(nt) en œuvre la procédure de vérification "CE" prévue à l'annexe 19.

Les tâches de vérification "CE" réalisées par l'organisme notifié ou désigné débutent dès le stade de la conception du sous-système ou du véhicule jusqu'à la mise en service ou mise sur le marché de celui-ci.

Toutefois, la responsabilité relative à l'établissement de la déclaration de vérification "CE" de même que celle relative à la constitution du dossier devant accompagner la déclaration de vérification "CE" incombe uniquement au demandeur et non à l'organisme notifié ou désigné, sollicité.

Il en va de même en cas de renouvellement et de réaménagement puisqu'il reviendra au demandeur de déterminer si une nouvelle déclaration "CE" est nécessaire ou non.

Le recours à un organisme désigné se justifie lorsque la procédure de vérification concerne des règles nationales. Néanmoins, il est autorisé qu'un organisme notifié puisse également endosser cette fonction.

Art. 106, 107 et 108

Ces articles visent à abroger les articles 173, 174 et 175 du Code ferroviaire.

veiligheidsvoorschriften) kunnen worden vastgesteld, te centraliseren in het kader van artikel 69 van de Spoorcodex, zoals gewijzigd bij artikel 15 van dit wetsontwerp. Artikel 171 van de Spoorcodex heeft *de facto* geen bestaansreden meer en is daarom opgeheven.

Art. 105

Dit artikel wijzigt artikel 172 van de Spoorcodex voor wat betreft de procedure voor de "EG"-keuringsverklaring voor subsystemen en voertuigen. Deze keuring laat de entiteiten belast met de indienststelling of het in de handel brengen toe zich ervan te vergewissen dat het resultaat, zowel in het stadium van het project, van de constructie als bij het in de handel brengen, in overeenstemming is met de geldende reglementaire, technische en operationele bepalingen.

De aanvrager doet beroep op één of meerdere aangemelde of aangewezen instanties van zijn keuze, naargelang de keuring gebeurt op basis van de nationale voorschriften of de TSI's, zodat deze laatste(n) de procedure voor de "EG"-keuring voorzien in bijlage 19 kan (kunnen) uitvoeren.

De "EG"-keuringstaken die door de aangemelde of aangewezen instantie worden uitgevoerd, beginnen bij het ontwerpstadium van het subsysteem of het voertuig en duren tot de indienststelling of het in de handel brengen ervan.

De verantwoordelijkheid voor het opstellen van de "EG"-keuringsverklaring en deze voor het samenstellen van het dossier dat de "EG"-keuringsverklaring vergezelt, ligt echter uitsluitend bij de aanvrager en niet bij de betrokken aangemelde of aangewezen instantie.

Hetzelfde geldt ingeval van vernieuwing en verbetering omdat het aan de aanvrager toekomt om te bepalen of een nieuwe "EG"-verklaring nodig is of niet.

Het beroep doen op een aangewezen instantie is gerechtvaardigd wanneer de keuringsprocedure nationale voorschriften betreft. Desalniettemin is het toegelaten dat een aangemelde instantie deze taak vervult.

Art 106, 107 en 108

Deze artikelen beogen de artikelen 173, 174 en 175 van de Spoorcodex op te heffen.

Ces derniers prévoyaient d'une part, la possibilité pour les entités adjudicatrices, constructeurs ou leurs mandataires dans l'Union européenne, d'avoir recours à des déclarations "CE" de vérification intermédiaire, des déclarations de vérification intermédiaire aux règles de sécurité et d'autre part, la procédure de vérification "CE" en cas de règles de sécurité.

La procédure de déclaration "CE" en cas de règles nationales (anciennement règles de sécurité) est reprise au sein de l'article 172 du Code ferroviaire, raison pour laquelle ces articles ont été abrogés.

Art. 109

Cet article précise dans l'article 176 du Code ferroviaire que, lorsque l'autorité de sécurité sollicite des vérifications complémentaires en raison du fait que le sous-système de nature structurelle muni de la déclaration "CE" de vérification accompagnée du dossier technique, ne satisfait pas totalement aux dispositions du Code ferroviaire telles que les exigences essentielles, elle en informe la Commission européenne. Dans le cadre de cette information, l'autorité de sécurité doit également déterminer pour quelle raison le sous-système de nature structurelle en question ne satisfait pas entièrement aux dispositions qui s'imposent.

Art. 110

Cet article intègre un nouvel article 176/1 dans le Code ferroviaire qui établit une présomption de conformité aux exigences essentielles des constituants d'interopérabilité et des sous-systèmes lorsque ceux-ci sont conformes à des normes harmonisées dont les références ont été publiées au Journal Officiel de l'Union européenne mais ce, uniquement pour les exigences essentielles que ces normes couvrent.

Art. 111

Cet article abroge l'article 178 du Code ferroviaire qui portait sur le renouvellement et le réaménagement des sous-systèmes puisque cette thématique a été reprise au sein du nouvel article 179/1 du Code ferroviaire, inséré par l'article 114 du présent projet de loi.

Art. 112

Cet article intègre au sein du titre 6 du Code ferroviaire, un nouveau chapitre 4/1 qui centralise l'ensemble des thématiques relatives à la mise en service des installations

Deze laatste voorzagen enerzijds de mogelijkheid voor de aanbestedende diensten, de constructeurs of hun in de Europese Unie gevestigde gemachtigden, om een beroep te doen op tussentijdse "EG"-keuringsverklaringen, op tussentijdse keuringsverklaringen voor de veiligheidsvoorschriften en anderzijds de procedure van "EG"-keuring in geval van veiligheidsvoorschriften.

De procedure van "EG" verklaring in geval van nationale voorschriften (voorheen veiligheidsvoorschriften) is opgenomen in artikel 172 van de Spoorcodex, reden waarom deze artikelen opgeheven zijn.

Art. 109

Dit artikel bepaalt in artikel 176 van de Spoorcodex dat, wanneer de veiligheidsinstantie aanvullende keuringen vraagt omdat het structurele subsysteem is voorzien van de "EG"-keuringsverklaring vergezeld van het technisch dossier niet volledig voldoet aan de bepalingen van de Spoorcodex, zoals de essentiële eisen, zij de Europese Commissie op de hoogte brengt. In het kader van die informatie, moet de veiligheidsinstantie ook vaststellen om welke reden het betrokken structurele subsysteem niet volledig voldoet aan de relevante bepalingen.

Art. 110

Dit artikel neemt in de Spoorcodex een nieuw artikel 176/1 op dat een vermoeden van overeenstemming met de essentiële eisen van interoperabiliteitsonderdelen en subsystemen instelt wanneer deze voldoen aan geharmoniseerde normen waarvan de referentienummers zijn gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie, maar dit geldt enkel voor de essentiële eisen die onder die normen vallen.

Art. 111

Dit artikel heft artikel 178 van de Spoorcodex op dat betrekking had op de vernieuwing en de verbetering van subsystemen aangezien dit thema opgenomen is in het nieuwe artikel 179/1 van de Spoorcodex, ingevoegd bij artikel 114 van dit wetsontwerp.

Art. 112

Dit artikel neemt in titel 6 van de Spoorcodex een nieuw hoofdstuk 4/1 op dat het geheel van thema's centraliseert dat betrekking heeft op de indienststelling van vaste

fixes et la mise sur le marché des sous-systèmes mobiles, des véhicules et des types de véhicule.

Art. 113

Cet article intègre au sein du chapitre 4/1, inséré par l'article 112 du présent projet de loi, une section portant spécifiquement sur l'autorisation de mise en service des installations fixes, comprenant les nouveaux articles 179/1 et 179/2.

Art. 114

Cet article intègre un article 179/1 dans le Code ferroviaire portant sur l'autorisation et la procédure de mise en service des installations fixes, également appelées sous-systèmes fixes.

Auparavant, certains éléments de procédure étaient repris au sein de l'arrêté royal du 23 mai 2019 relatif à la procédure d'autorisation de mise en service des sous-systèmes de nature structurelle, des véhicules et des types de véhicules mais en raison de l'abrogation de ce dernier, une partie de ces éléments ont été réintégrés dans le cadre de l'article 179/1 du Code ferroviaire, dont notamment l'introduction d'un dossier préliminaire, les modalités de communication d'une demande d'autorisation, la conservation du dossier complet dans le chef du demandeur,...

Afin de pouvoir mettre en service un sous-système fixe sur le territoire belge, le demandeur devra dans un premier temps, soumettre à l'autorité de sécurité un dossier préliminaire dont le contenu est fixé à l'annexe 30, intégrée par l'article 187 du présent projet de loi. En cas d'avis positif, le demandeur pourra soumettre à l'autorité de sécurité une demande d'autorisation de mise en service de sous-systèmes fixes accompagnée d'un dossier technique composé des documents énumérés de manière limitative au paragraphe 5. L'autorité de sécurité informera le demandeur, dans un délai d'un mois après la réception de la demande, du caractère complet ou non de cette dernière et de la nécessité ou non de lui communiquer des informations complémentaires. Sur la base de cet examen, l'autorité de sécurité, dans un délai raisonnable ou à tout le moins dans les quatre mois de la réception de la demande, autorisera la mise en service du sous-système ou prendra une décision négative motivée.

Si le demandeur souhaite renouveler ou réaménager un sous-système existant, il doit dans un premier temps soumettre à l'autorité de sécurité un dossier de conception conformément au paragraphe 8, sur la base duquel

installaties en op het in de handel brengen van mobiele subsystemen, van voertuigen en van voertuigtypen.

Art. 113

Dit artikel neemt in hoofdstuk 4/1, ingevoegd bij artikel 112 van dit wetsontwerp, een afdeling op die specifiek betrekking heeft op de vergunning tot indienststelling van vaste installaties, omvattende de nieuwe artikelen 179/1 en 179/2.

Art. 114

Dit artikel neemt in de Spoorcodex een artikel 179/1 op dat betrekking heeft op de vergunning en de procedure van indienststelling van vaste installaties, ook vaste subsystemen genoemd.

Voorheen werden bepaalde procedurele elementen opgenomen in het koninklijk besluit van 23 mei 2019 tot bepaling van de procedure van toelating tot indienststelling van de subsystemen van structurele aard, van voertuigen en van voertuigtypen, maar door de opheffing van dit laatste werden sommige van deze elementen opnieuw opgenomen in het kader van artikel 179/1 van de Spoorcodex, met inbegrip van onder meer de indiening van een voorafgaand dossier, de kennisgevingsmodaliteiten van een vergunningsaanvraag, het bijhouden van het volledige dossier door de aanvrager, ...

Om een vast subsysteem in dienst te kunnen stellen op het Belgisch grondgebied, dient de aanvrager in eerste instantie bij de veiligheidsinstantie een voorafgaand dossier in te dienen waarvan de inhoud bepaald is in de bijlage 30, ingevoegd bij artikel 187 van dit wetsontwerp. Ingeval van positief advies, kan de aanvrager bij de veiligheidsinstantie een aanvraag indienen voor een vergunning tot indienststelling van vaste subsystemen, vergezeld van een technisch dossier bestaande uit de in paragraaf 5 limitatief opgesomde documenten. De veiligheidsinstantie informeert de aanvrager binnen een termijn van één maand na ontvangst van de aanvraag, of deze laatste al dan niet volledig is en of het al dan niet noodzakelijk is om aanvullende informatie te bezorgen. Op basis van dit onderzoek zal de veiligheidsinstantie binnen redelijke termijn of uiterlijk binnen een termijn van vier maanden na ontvangst van de aanvraag, de indienststelling van het subsysteem toelaten, dan wel een gemotiveerde afwijzende beslissing nemen.

Als de aanvrager een bestaand subsysteem wenst te vernieuwen of verbeteren, dient hij in eerste instantie zijn conceptdossier voor te leggen aan de veiligheidsinstantie overeenkomstig paragraaf 8, op basis waarvan

cette dernière se positionnera afin de déterminer si le renouvellement ou le réaménagement nécessite une nouvelle autorisation de mise en service.

Dans l'hypothèse où l'autorité de sécurité estime qu'aucune demande d'autorisation de mise en service n'est requise, le demandeur pourra continuer à utiliser son installation fixe telle que renouvelée ou réaménagée.

À l'inverse, dans l'hypothèse où l'autorité de sécurité estime qu'une nouvelle demande d'autorisation de mise en service est nécessaire, le demandeur devra alors soumettre à l'autorité de sécurité un dossier préliminaire conformément au paragraphe 4 et introduire le cas échéant une demande d'autorisation de mise en service.

Dans le cas spécifique de projet d'équipements au sol ERTMS, le demandeur doit soumettre son projet à l'approbation de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.

En effet, pour faire en sorte que les équipements du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) soient conformes aux spécifications pertinentes en vigueur et éviter que des exigences supplémentaires relatives à l'ERTMS ne nuisent à son interopérabilité, il a été décidé que l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer agisse en tant qu' "autorité responsable du système ERTMS".

Cela a pour conséquence que l'Agence en question est en charge de l'évaluation des solutions techniques envisagées avant le lancement ou la publication de tout appel d'offres relatif aux équipements au sol ERTMS afin de vérifier si ces solutions techniques sont conformes aux STI pertinentes et si elles sont pleinement interoperables.

Lorsque l'Agence ferroviaire européenne aura rendu une décision positive relative à ce projet d'équipement sol ERTMS, conformément à l'article 19 de la directive (UE) 2016/797, le demandeur pourra introduire auprès de l'autorité de sécurité, une demande d'autorisation de mise en service de cet équipement, comme pour tout sous-système fixe.

Art. 115

Cet article intègre un nouvel article 179/2 au sein du Code ferroviaire visant à permettre à l'autorité de sécurité, de rendre un avis sur la demande d'approbation d'un projet d'équipement sol ERTMS, qu'un demandeur aurait soumis à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.

deze laatste een standpunt zal innemen om te bepalen of voor de vernieuwing of verbetering een nieuwe vergunning voor indienststelling nodig is.

In de hypothese dat de veiligheidsinstantie van mening is dat er geen aanvraag voor een vergunning voor indienststelling vereist is, mag de aanvrager zijn vaste installatie zoals hernieuwd of verbeterd, blijven gebruiken.

In de hypothese dat de veiligheidsinstantie daarentegen van oordeel is dat een nieuwe aanvraag voor een vergunning voor indienststelling noodzakelijk is, zal de aanvrager bij de veiligheidsinstantie een voorafgaand dossier moeten indienen overeenkomstig paragraaf 4 en, indien nodig, een aanvraag voor een vergunning voor indienststelling.

In het specifiek geval van een project voor ERTMS-baanuitrusting, moet de aanvrager zijn project ter goedkeuring voorleggen aan het Spoorwegbureau van de Europese Unie.

Om ervoor te zorgen dat de uitrusting van het Europees systeem voor het beheer van het spoorverkeer (ERTMS) in overeenstemming is met de geldende relevante specificaties en om te voorkomen dat de interoperabiliteit van ERTMS wordt ondermijnd als gevolg van aanvullende eisen, werd beslist dat het Spoorwegbureau van de Europese Unie optreedt als "ERTMS systeemautoriteit".

Dit heeft als gevolg dat het Bureau waarvan sprake verantwoordelijk is voor het beoordelen van de beoogde technische oplossingen, teneinde te controleren of deze technische oplossingen overeenstemmen met de desbetreffende TSI's en derhalve volledig interoperabel zijn, en dit voor de lancering of publicatie van aanbestedingen met betrekking tot ERTMS-baanuitrusting.

Wanneer het Europees Spoorwegbureau overeenkomstig artikel 19 van de richtlijn (EU) 2016/797 een positieve beslissing heeft genomen over dit project ERTMS-baanuitrusting, kan de aanvrager bij de veiligheidsinstantie een aanvraag indienen voor een vergunning tot indienststelling van deze uitrusting, zoals voor elk vast subsysteem.

Art. 115

Dit artikel neemt in de Spoorcodex een nieuw artikel 179/2 op om de veiligheidsinstantie toe te laten advies uit te brengen over een aanvraag tot goedkeuring van een project voor ERTMS-baanuitrusting dat een aanvrager zou ingediend hebben bij het Spoorwegbureau van de Europese Unie.

Art. 116

Cet article intègre au sein du chapitre 4/1, inséré par l'article 112 du présent projet de loi, une section portant spécifiquement sur l'autorisation de mise sur le marché de sous-systèmes mobiles, composée du nouvel article 179/3.

Art. 117

Cet article intègre un nouvel article 179/3 au sein du Code ferroviaire concernant la mise sur le marché des sous-systèmes mobiles. Ces sous-systèmes mobiles ne pourront également être mis sur le marché que pour autant qu'ils respectent les exigences essentielles. À cet effet, le demandeur veillera particulièrement que la déclaration "CE" de vérification ait été délivrée.

Art. 118

Cet article intègre au sein du chapitre 4/1, inséré par l'article 112 du présent projet de loi, une section portant spécifiquement sur l'autorisation de mise sur le marché de véhicule ou de type de véhicule, composée des nouveaux articles 179/4 à 179/20.

Auparavant, l'autorisation de mise en service de véhicule ou de type de véhicule était réglée au sein du chapitre 5, du titre 6 mais ce dernier a été abrogé ainsi que les articles qui le composaient, afin de centraliser sous un nouveau chapitre 4/1, toutes les procédures d'autorisation de mise en service ou de mise sur le marché des sous-systèmes.

Art. 119

Cet article intègre un nouvel article 179/4 au sein du Code ferroviaire qui prévoit l'obligation pour un demandeur qui souhaite exploiter un véhicule, d'obtenir une autorisation de mise sur le marché pour ce véhicule.

L'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule est délivrée:

— soit par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer conformément à la procédure prévue à cette fin à l'article 21 de la directive (UE) 2016/797, lorsque le domaine d'utilisation est étendu ou non sur un ou plusieurs États membres;

— soit par l'autorité de sécurité, et sur requête du demandeur, lorsque le domaine d'utilisation est limité à

Art. 116

Dit artikel neemt in hoofdstuk 4/1, ingevoegd bij artikel 112 van dit wetsontwerp, een afdeling op over de afgifte van vergunningen voor het in de handel brengen van mobiele subsystemen, bestaande uit het nieuwe artikel 179/3.

Art. 117

Dit artikel neemt in de Spoorcodex een nieuw artikel 179/3 op met betrekking tot het in de handel brengen van mobiele subsystemen. Deze mobiele subsystemen mogen enkel in de handel worden gebracht als zij voldoen aan de essentiële eisen. Daartoe zal de aanvrager er in het bijzonder voor zorgen dat de "EG" keuringsverklaring is afgegeven.

Art. 118

Dit artikel neemt in hoofdstuk 4/1, ingevoegd bij artikel 112 van dit wetsontwerp, een afdeling op die specifiek betrekking heeft op de vergunning voor het in de handel brengen van voertuigen of voertuigtypen, bestaande uit de nieuwe artikelen 179/4 tot en met 179/20.

Voorheen werd de toelating voor het in de handel brengen van voertuigen of voertuigtypen geregeld in hoofdstuk 5 van titel 6, maar deze titel werd opgeheven, samen met de artikelen waaruit zij was samengesteld, om alle procedures voor vergunningen voor het in de handel brengen of in gebruik nemen van subsystemen te centraliseren in een nieuw hoofdstuk 4/1.

Art. 119

Dit artikel neemt in de Spoorcodex een nieuw artikel 179/4 op dat voorziet in de verplichting voor een aanvrager die een voertuig wil exploiteren, om een vergunning te verkrijgen voor het in de handel brengen van dat voertuig.

De vergunning voor het in de handel brengen van een voertuig wordt afgegeven:

— hetzij door het Spoorwegbureau van de Europese Unie overeenkomstig de daarvoor in artikel 21 van de richtlijn (EU) 2016/797 voorziene procedure wanneer het gebruiksgebied zich al dan niet uitstrekt over één of meerdere lidstaten;

— hetzij door de veiligheidsinstantie, en op verzoek van de aanvrager, wanneer het gebruiksgebied beperkt

un ou plusieurs réseaux sur le territoire belge ou lorsque le domaine d'utilisation est limité au territoire belge et en cas de non-application d'une ou de plusieurs STI, et ce, conformément à l'article 179/9 du Code ferroviaire, inséré par l'article 124 du présent projet de loi.

Par conséquent, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer dispose d'une compétence générale quant à l'autorisation de la mise sur le marché de véhicule mais il est loisible pour le demandeur, dans les cas prévus à l'article 179/9 du Code ferroviaire, de solliciter l'autorité de sécurité en lieu et place de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.

Art. 120

Cet article intègre un nouvel article 179/5 au sein du Code ferroviaire qui détermine la procédure que doit suivre le demandeur afin d'obtenir une autorisation de mise sur le marché d'un véhicule.

La procédure n'est pas détaillée au sein du Code ferroviaire puisqu'elle est fixée dans le cadre du Règlement d'exécution (UE) 2018/545 de la Commission du 4 avril 2018 établissant les modalités pratiques du processus d'autorisation des véhicules ferroviaires et d'autorisation par type de véhicule ferroviaire conformément à la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil, qui est directement applicable en droit belge.

Cet article insiste également sur le fait que la demande d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule comprenne la ou les preuves que les sous-systèmes mobiles composant ce véhicule, aient également été mis sur le marché conformément à l'article 179/3 du Code ferroviaire, inséré par l'article 117 du présent projet de loi.

Art. 121

Cet article intègre un nouvel article 179/6 au sein du Code ferroviaire prévoyant la possibilité pour le demandeur d'une autorisation de mise sur le marché d'un véhicule, de procéder, en concertation avec le gestionnaire de l'infrastructure, à des essais afin d'obtenir des documents portant sur la comptabilité technique du véhicule concerné, nécessaires à la demande d'autorisation de mise sur le marché du véhicule.

Le Conseil d'État a souligné dans le cadre de son avis 67.335/4 du 17 juin 2020 que: "Les articles 179/6, alinéa 1^{er}, 179/7, alinéa 1^{er}, 179/8, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 179/10, 1^o, et 179/11, alinéa 1^{er}, en projet, font référence à différents

is tot één of meerdere netwerken op Belgisch grondgebied of wanneer, bij niet-toepassing van één of meerdere TSI's, het gebruiksgebied beperkt is tot het Belgisch grondgebied, en dit, overeenkomstig artikel 179/9 van de Spoorcodex, ingevoegd bij artikel 124 van dit wetsontwerp.

Bijgevolg heeft het Spoorwegbureau van de Europese Unie een algemene bevoegdheid wat betreft de vergunningen voor het in de handel brengen van voertuigen maar het staat de aanvrager vrij om in de gevallen bedoeld in artikel 179/9 van de Spoorcodex, zich te richten tot de veiligheidsinstantie in plaats van tot het Spoorwegbureau van de Europese Unie.

Art. 120

Dit artikel neemt in de Spoorcodex een nieuw artikel 179/5 op dat de procedure bepaalt die de aanvrager moet volgen om een vergunning te verkrijgen voor het in de handel brengen van een voertuig.

De procedure is niet gedetailleerd in de Spoorcodex, aangezien zij is vastgelegd in de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/545 van de Commissie van 4 april 2018 tot vaststelling van de praktische regelingen voor het proces voor de afgifte van typegoedkeuringen en vergunningen voor spoorvoertuigen overeenkomstig richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad, die rechtstreeks toepasselijk is in het Belgische recht.

In dit artikel wordt ook benadrukt dat de vergunningsaanvraag voor het in de handel brengen van een voertuig het bewijs moet bevatten dat de mobiele subsystemen waaruit het voertuig bestaat, ook in de handel zijn gebracht overeenkomstig artikel 179/3 van de Spoorcodex, ingevoegd bij artikel 117 van dit wetsontwerp.

Art. 121

Dit artikel neemt in de Spoorcodex een nieuw artikel 179/6 op dat voorziet in de mogelijkheid voor de aanvrager van een vergunning voor het in de handel brengen van een voertuig om, in overleg met de infrastructuurbeheerder, tests uit te voeren met het oog op het verkrijgen van de documenten met betrekking tot de technische compatibiliteit van het betrokken voertuig, die nodig zijn voor de aanvraag van een vergunning voor het in de handel brengen van het voertuig.

De Raad van State benadrukte in zijn advies 67.335/4 van 17 juni 2020 het volgende: "In de ontworpen artikelen 179/6, eerste lid, 179/7, eerste lid, 179/8, § 1, eerste lid, 179/10, 1^o, en 179/11, eerste lid, wordt

paragrapes de l'article 21, paragraphe 3, de la directive (UE) 2016/797 quant aux documents à fournir.

Le tableau de transposition indique que cet article 21 est de la sorte transposé. Or, pour ce faire, il convient, dans les dispositions à l'examen, d'énoncer clairement et à chaque fois les documents concernés, une simple référence aux subdivisions de l'article 21 de la directive (UE) 2016/798 ne suffisant pas pour ce faire.”.

Cet article et les autres articles sur lesquels le Conseil d'État se prononce font en effet référence à l'article 21 de la directive (UE) 2016/797 suite à l'adoption par la Commission européenne du Règlement d'exécution (UE) 2018/545 du 4 avril 2018 établissant les modalités pratiques du processus d'autorisation des véhicules ferroviaires et d'autorisation par type de véhicule ferroviaire conformément à la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil.

Ce règlement directement applicable fixe les modalités et la procédure à suivre pour obtenir une autorisation de mise sur le marché d'un véhicule ou d'un type de véhicule.

Toutefois, ledit règlement ne se limite pas à une transposition générale des dispositions de la directive (UE) 2016/797, mais va plus en détail, de sorte qu'il ne peut pas être renvoyé vers des dispositions spécifiques du Règlement d'application (UE) 2018/545 dans le présent projet de loi.

Par conséquent, afin d'éviter les redondances et les discordances entre le régime juridique établi par la directive (UE) 2016/797 et le Règlement d'application (UE) 2018/545, et pour assurer l'agencement et la bonne compréhension des deux textes, il a été décidé de se référer aux dispositions spécifiques de la directive (UE) 2016/797, en tenant compte du fait que les dispositions du Règlement d'application (UE) 2018/545 priment sur les dispositions de la directive (UE) 2016/797 et du présent projet de loi.

Art. 122

Cet article intègre un nouvel article 179/7 au sein du Code ferroviaire. Lorsque l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer est amenée à se prononcer sur la mise sur le marché d'un véhicule, cette dernière procède en premier lieu à un examen de la cohérence et de la pertinence du dossier vis-à-vis des STI correspondantes et soumet le dossier à l'autorité de

verwezen naar verschillende paragrafen van artikel 21 van richtlijn (EU) 2016/797 wat betreft de voor te leggen documenten.

Uit de omzettingstabel blijkt dat artikel 21 als volgt is omgezet. Te dien einde dient in de voorliggende bepalingen echter telkens duidelijk melding gemaakt te worden van de betrokken documenten, aangezien een loutere verwijzing naar de onderverdelingen van artikel 21 van richtlijn (EU) 2016/798 daartoe niet volstaat.”.

In dit artikel en in de overige artikelen waarover de Raad van State een opmerking maakt, wordt inderdaad verwezen naar artikel 21 van de richtlijn (EU) 2016/797 en dit als gevolg van de vaststelling door de Europese Commissie van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/545 van 4 april 2018 tot vaststelling van praktische regelingen voor het proces voor afgifte van typegoedkeuringen en vergunningen voor spoorvoertuigen overeenkomstig richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad.

In deze rechtstreeks toepasselijke verordening worden de modaliteiten en de procedure vastgesteld die moeten worden gevolgd om een vergunning voor het in de handel brengen van een voertuig of een voertuigtype te verkrijgen.

Deze verordening beperkt zich evenwel niet tot een algemene overname van de bepalingen van de richtlijn (EU) 2016/797, maar diept deze verder uit zodat in dit wetsontwerp niet kan verwezen worden naar specifieke bepalingen van de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/545.

Om overbodigheden en discordanties tussen de bij de richtlijn (EU) 2016/797 en de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/545 vastgestelde wettelijke regeling te voorkomen en om de homogeniteit en het begrip van beide teksten te waarborgen, is bijgevolg beslist om te verwijzen naar de specifieke bepalingen van de richtlijn (EU) 2016/797, rekening houdend met het feit dat de bepalingen van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/545 voorrang hebben op bepalingen van de richtlijn (EU) 2016/797 en dit wetsontwerp.

Art. 122

Dit artikel neemt in de Spoorcodex een nieuw artikel 179/7 op. Wanneer het Spoorwegbureau van de Europese Unie een beslissing moet nemen over het in de handel brengen van een voertuig, onderzoekt het eerst de samenhang en de relevantie van het dossier met de desbetreffende TSI's en legt het het dossier voor aan de veiligheidsinstantie van het gebruiksgebied van het

sécurité du domaine d'utilisation du véhicule concerné, pour examen de ce dernier notamment au regard des règles nationales. Dans le cadre de ces examens, il est possible pour l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer ainsi que pour l'autorité de sécurité de faire procéder à des essais.

Art. 123

Cet article intègre dans le Code ferroviaire un nouvel article 179/8, qui détermine la procédure à suivre lorsque les positions de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et de l'autorité de sécurité sont divergentes quant à la délivrance d'une autorisation de mise sur le marché d'un véhicule soumise auprès de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et pour laquelle l'autorité de sécurité a vérifié la conformité aux règles nationales, conformément à l'article 21, paragraphe 5, b) de la directive 2016/797/UE.

L'objectif poursuivi est dans un premier temps, d'aboutir à une conclusion mutuellement acceptable ou, faute d'accord, à la décision unilatérale de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer sous réserve dans certaines hypothèses, de l'exercice d'un recours par l'autorité de sécurité auprès de la chambre de recours visées à l'article 55 du Règlement (UE) 2016/796.

Art. 124

Cet article intègre un nouvel article 179/9 au sein du Code ferroviaire déterminant les hypothèses dans lesquelles l'autorité de sécurité peut procéder, à la place de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, à la délivrance d'une autorisation de mise sur le marché d'un véhicule.

Pour ce faire, il est néanmoins nécessaire que deux conditions soient remplies, à savoir:

— le domaine d'utilisation du véhicule doit être limité à un ou plusieurs réseaux sur le territoire belge ou au territoire belge et en cas de non-application d'une ou plusieurs STI; et,

— le demandeur doit adresser sa demande expressément auprès de l'autorité de sécurité. Par conséquent, l'autorité de sécurité n'est pas directement saisie dans les cas énumérés au précédent tiret. En effet, le demandeur pourrait souhaiter que sa demande soit traitée par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.

betrokken voertuig, voor onderzoek door deze laatste met name in het licht van de nationale voorschriften. In het kader van deze onderzoeken is het mogelijk dat het Spoorwegbureau van de Europese Unie en de veiligheidsinstantie tests laten uitvoeren.

Art. 123

Dit artikel neemt in de Spoorcodex een nieuw artikel 179/8 op dat de te volgen procedure bepaalt wanneer de standpunten van het Spoorwegbureau van de Europese Unie en de veiligheidsinstantie uiteenlopen voor wat betreft de afgifte van een vergunning voor het in de handel brengen van een voertuig ingediend bij het Spoorwegbureau van de Europese Unie en voor dewelke de veiligheidsinstantie de conformiteit met de nationale voorschriften in artikel 21, lid 5, b) van de richtlijn 2016/797/EU heeft gecontroleerd.

De nagestreefde doelstelling is in de eerste plaats om tot een voor alle partijen aanvaardbare conclusie te komen of, bij gebrek aan akkoord, tot een eenzijdige beslissing van het Spoorwegbureau van de Europese Unie, in enkele gevallen onder voorbehoud van het instellen van een beroep door de veiligheidsinstantie bij de kamer van beroep bedoeld in artikel 55 van de Verordening (EU) 2016/796.

Art. 124

Dit artikel neemt in de Spoorcodex een nieuw artikel 179/9 op dat de gevallen bepaalt waarin de veiligheidsinstantie in de plaats van het Spoorwegbureau van de Europese Unie kan overgaan tot de afgifte van een vergunning voor het in de handel brengen van een voertuig.

Daartoe is het echter noodzakelijk dat aan twee voorwaarden is voldaan, namelijk:

— het gebruiksgebied van het voertuig moet beperkt zijn tot ofwel één of meerdere netwerken op Belgisch grondgebied ofwel tot het Belgisch grondgebied en in geval van niet-toepassing van één of meerdere TSI's; en,

— de aanvrager moet zijn aanvraag expliciet richten aan de veiligheidsinstantie. De veiligheidsinstantie is derhalve niet automatisch gevat in de gevallen opgesomd in het voorgaande streepje. De aanvrager zou inderdaad kunnen wensen dat zijn aanvraag behandeld wordt door het Spoorwegbureau van de Europese Unie.

L'autorité de sécurité procèdera alors à l'examen de la demande d'autorisation de mise sur le marché de la même manière que l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer c'est-à-dire conformément au Règlement d'exécution 2018/545/UE de la Commission du 4 avril 2018 établissant les modalités pratiques du processus d'autorisation des véhicules ferroviaires et d'autorisation par type de véhicule ferroviaire conformément à la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil.

Sur la base de cet examen, l'autorité de sécurité rendra une décision positive ou négative.

Cet article prévoit également en ses paragraphes 2 et 3, le fait que:

— l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule délivrée par l'autorité de sécurité ou par une autorité de sécurité d'un État membre limitrophe, peut valoir pour des véhicules se rendant dans des gares de pays limitrophes proches de la frontière belge; et

— à l'inverse, l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule délivrée par une autorité de sécurité d'un État membre limitrophe à la Belgique, peut valoir pour des véhicules se rendant dans des gares belges proches des frontières avec le pays limitrophe concerné,

pour autant que les caractéristiques de réseau soient similaires et qu'une consultation entre les autorités de sécurité concernées a été réalisée.

La consultation des autorités de sécurité concernées doit avoir lieu soit au cas par cas soit dans le cadre d'un accord transfrontalier et doit déboucher sur un accord entre les autorités de sécurité concernées, pour que des véhicules munis de ce type d'autorisation de mise sur le marché, puissent valablement circuler jusqu'à une gare située dans un pays limitrophe mais proche de la frontière entre les États dont relèvent les autorités de sécurité concernées.

Cette thématique des autorisations de mise sur le marché de véhicule permettant de se rendre dans des gares d'un pays limitrophe proches de la frontière avec ce pays, également appelées autorisations de mise sur le marché de véhicule "cross-border", est développée plus avant au sein du Règlement d'exécution 2018/545/UE de la Commission du 4 avril 2018 établissant les modalités pratiques du processus d'autorisation des véhicules ferroviaires et d'autorisation par type de véhicule ferroviaire conformément à la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil.

De veiligheidsinstantie zal vervolgens de aanvraag voor vergunning voor het in de handel brengen op dezelfde manier behandelen als het Spoorwegbureau van de Europese Unie, dat wil zeggen in overeenstemming met de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/545 van de Commissie van 4 april 2018 tot vaststelling van de praktische regelingen voor het proces voor de afgifte van typegoedkeuringen en vergunningen voor spoorvoertuigen overeenkomstig richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad.

Op basis van dit onderzoek zal de veiligheidsinstantie een positieve of een negatieve beslissing nemen.

Dit artikel voorziet in zijn paragrafen 2 en 3 ook dat:

— de vergunning voor het in de handel brengen van een voertuig afgegeven door de veiligheidsinstantie of door een veiligheidsinstantie van een naburige lidstaat, kan gelden voor de voertuigen die naar stations in aangrenzende landen nabij de Belgische grens reizen; en

— omgekeerd, de vergunning voor het in de handel brengen van een voertuig afgegeven door de veiligheidsinstantie van een naburige lidstaat van België, kan gelden voor de voertuigen die naar Belgische stations in de buurt van de grens met de betrokken buurlanden reizen,

voor zover de netwerkenmerken gelijkaardig zijn en een raadpleging van de bevoegde veiligheidsinstanties is gebeurd.

De raadpleging van de bevoegde veiligheidsinstanties moet van geval tot geval of in het kader van een grensoverschrijdende overeenkomst plaatsvinden en moet leiden tot een akkoord tussen de bevoegde veiligheidsinstanties, zodat voertuigen met een dergelijke vergunning voor het in de handel brengen geldig naar een station in een naburig land, maar dicht bij de grens tussen de staten waartoe de bevoegde veiligheidsinstanties behoren, kunnen reizen.

Dit onderwerp van vergunningen voor het in de handel brengen van voertuigen om te reizen naar stations in een buurland dichtbij de grens met dat land, ook bekend als "grensoverschrijdende" vergunningen voor het in de handel brengen van voertuigen, wordt verder uitgewerkt in de Uitvoeringsverordening 2018/545/EU van de Commissie van 4 april 2018 tot vaststelling van de praktische regelingen voor het proces voor de afgifte van typegoedkeuringen en vergunningen voor spoorvoertuigen overeenkomstig richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad.

Il est considéré qu'il appartient en premier lieu au droit européen de définir le cadre, la procédure et des processus harmonisés pour la mise en œuvre de la présente disposition, et qu'à cette fin, le Règlement d'exécution (UE) 2018/545 susmentionné devrait être complété.

En particulier, la notion de "gare située à proximité de la frontière" devrait recevoir une définition harmonisée au niveau européen, afin de garantir une application uniforme de la présente disposition.

Par ailleurs, une habilitation a été donnée au Roi pour adopter les modalités d'exécution en ce qui concerne les règles applicables aux demandeurs d'autorisations de mise sur le marché de véhicules visés par le présent article. En effet, il doit être considéré que les accords transfrontaliers susmentionnés, conclus entre autorités de sécurité, ne pourront pas avoir d'effets directs sur les entreprises concernées, qui devront donc se voir appliquer une réglementation spécifique, adoptée par le Roi en exécution de tels accords.

Dans le cadre de ladite habilitation, il pourrait appartenir au Roi, à défaut de définition harmonisée au niveau européen, de définir les sections frontalières sur lesquelles l'autorisation de mise sur le marché du véhicule pourrait également être valide sans extension du domaine d'utilisation.

Art. 125

Cet article intègre un nouvel article 179/10 au sein du Code ferroviaire visant à déterminer les hypothèses dans lesquelles une nouvelle autorisation de mise sur le marché doit être sollicitée lorsqu'un véhicule existant déjà autorisé fait l'objet d'un réaménagement ou d'un renouvellement. L'énumération des hypothèses est exhaustive.

Art. 126

Cet article intègre un nouvel article 179/11 au sein du Code ferroviaire qui détermine la procédure que le demandeur doit suivre afin d'étendre le domaine d'utilisation d'un véhicule pour lequel il a déjà reçu de la part de l'autorité de sécurité une autorisation de mise sur le marché.

Het wordt geacht in de eerste plaats aan het Europees recht toe te komen om het kader, de procedure en de geharmoniseerde procedures voor de uitvoering van deze bepaling vast te stellen, en dat daartoe bovengenoemde Uitvoeringsverordening (EU) 2018/545 moet worden aangevuld.

Met name het begrip "station in de buurt van de grens" moet op Europees niveau op geharmoniseerde wijze worden gedefinieerd om een uniforme toepassing van deze bepaling te waarborgen.

Bovendien is de Koning gemachtigd om de nadere uitvoeringsregels vast te stellen met betrekking tot de voorschriften die van toepassing zijn op de aanvragers van een vergunning voor het in de handel brengen van voertuigen die onder dit artikel vallen. Er moet rekening mee worden gehouden dat de bovengenoemde grensoverschrijdende overeenkomsten tussen de veiligheidsinstanties geen rechtstreekse gevolgen kunnen hebben voor de betrokken ondernemingen, die derhalve onderworpen zullen zijn aan specifieke regels die door de Koning ter uitvoering van dergelijke overeenkomsten worden vastgesteld.

In het kader van de gezegde machtiging zou het aan de Koning kunnen toekomen om, bij gebrek aan een geharmoniseerde definitie op Europees niveau, de grenssecties vast te stellen waarvoor de vergunning voor het in de handel brengen van het voertuig ook geldig kan zijn zonder uitbreiding van het gebruiksgebied.

Art. 125

Dit artikel neemt in de Spoorcodex een nieuw artikel 179/10 op dat de gevallen vaststelt waarin een nieuwe vergunning voor het in de handel brengen moet worden gevraagd wanneer een voertuig waarvoor reeds vergunning werd gegeven het voorwerp is van verbetering of vernieuwing. De opsomming van deze gevallen is exhaustief.

Art. 126

Dit artikel neemt in de Spoorcodex een nieuw artikel 179/11 op dat de procedure vaststelt die de aanvrager moet volgen wanneer hij het gebruiksgebied van een voertuig waarvoor reeds een vergunning is gegeven voor het in de handel brengen door de veiligheidsinstantie wenst uit te breiden.

Art. 127

Cet article intègre un nouvel article 179/12 au sein du Code ferroviaire déterminant les vérifications auxquelles un utilisateur de l'infrastructure, dont la définition est fixée à l'article 3, 84° du Code ferroviaire, doit se soumettre avant d'utiliser un véhicule ayant reçu une autorisation de mise sur le marché, dans le domaine d'utilisation visée par cette dernière.

Pour ce faire, et plus particulièrement dans l'hypothèse d'une entreprise ferroviaire, cette dernière peut, avec l'appui du gestionnaire d'infrastructure, procéder à des essais.

Art. 128

Cet article intègre un nouvel article 179/13 au sein du Code ferroviaire visant à déterminer les démarches à suivre dans le chef d'un utilisateur de l'infrastructure lorsque, lors de l'exploitation d'un véhicule, il constate que ce dernier ne répond plus aux exigences essentielles.

L'utilisateur de l'infrastructure est en effet tenu d'adopter les mesures correctrices idoines afin que le véhicule soit en conformité avec lesdites exigences essentielles et d'en informer l'autorité de sécurité et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.

Si la non-conformité aux exigences essentielles est apparue après la délivrance de l'autorisation de mise sur le marché du véhicule, l'utilisateur de l'infrastructure en informe également l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et l'autorité de sécurité.

Art. 129

Cet article intègre un nouvel article 179/14 au sein du Code ferroviaire déterminant qu'il se peut également que la non-conformité d'un véhicule ou type de véhicule soit constatée par l'autorité de sécurité, notamment lors d'un contrôle effectué dans le cadre de sa tâche de surveillance du système ferroviaire, visée à l'article 74/1 du Code ferroviaire, inséré par l'article 18 du présent projet de loi.

Dans ce cadre, l'autorité de sécurité en informe directement l'utilisateur de l'infrastructure en lui enjoignant d'adopter les mesures correctrices nécessaires pour mettre un terme à cette situation de non-conformité.

Art. 127

Dit artikel neemt in de Spoorcodex een nieuw artikel 179/12 op dat de controles bepaalt waaraan een infrastructuurgebruiker, waarvan de definitie is bepaald in artikel 3, 84° van de Spoorcodex, zich moet onderwerpen alvorens een voertuig te gebruiken waarvoor een vergunning voor het in de handel brengen werd verkregen, in het gebruiksgebied dat in de vergunning is voorzien.

Daartoe en meer bepaald in de hypothese van een spoorwegonderneming, kan deze laatste in samenwerking met de infrastructuurbeheerder, tests uitvoeren.

Art. 128

Dit artikel neemt in de Spoorcodex een nieuw artikel 179/13 op dat de stappen bepaalt die moeten gevolgd worden door een infrastructuurgebruiker wanneer hij, bij de exploitatie van een voertuig, vaststelt dat het niet meer voldoet aan de essentiële eisen.

De infrastructuurgebruiker is ertoe gehouden om de noodzakelijke corrigerende maatregelen te nemen opdat het voertuig in overeenstemming zou zijn met de essentiële eisen en om de veiligheidsinstantie en het Spoorwegbureau van de Europese Unie hiervan in kennis te stellen.

Als de non-conformiteit met de essentiële eisen is ontstaan nadat de vergunning voor het in de handel brengen van het voertuig werd afgegeven, brengt de infrastructuurgebruiker eveneens het Spoorwegbureau van de Europese Unie en de veiligheidsinstantie op de hoogte van de genomen corrigerende maatregelen.

Art. 129

Dit artikel neemt in de Spoorcodex een nieuw artikel 179/14 op dat bepaalt dat het ook mogelijk is dat de non-conformiteit van een voertuig of van een voertuigtype wordt vastgesteld door de veiligheidsinstantie, met name tijdens een controle uitgevoerd in het kader van haar taak van toezicht op het spoorwegsysteem als bedoeld in artikel 74/1 van de Spoorcodex, ingevoegd bij artikel 18 van dit wetsontwerp.

In dat kader informeert de veiligheidsinstantie onmiddellijk de infrastructuurgebruiker waarbij ze deze aanmaant om de noodzakelijke corrigerende maatregelen te nemen om een einde te stellen aan deze situatie van non-conformiteit.

L'autorité de sécurité en informe également l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et les autres autorités de sécurité concernées.

Art. 130

Cet article intègre un nouvel article 179/15 au sein du Code ferroviaire permettant à l'autorité de sécurité de prendre des mesures de sécurité temporaires à l'égard d'un véhicule ou type de véhicule qui, malgré les mesures correctrices adoptées conformément aux articles 179/13 et 179/14 du Code ferroviaire, insérés par les articles 128 et 129 du présent projet de loi, n'est toujours pas en conformité avec les exigences essentielles et constitue un risque grave pour la sécurité.

Après avoir adopté des mesures temporaires de sécurité et effectué un examen de celles-ci afin de déterminer leur efficacité, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer ou l'autorité de sécurité chacune respectivement pour les autorisations qu'elles ont délivrées, peut retirer ou modifier l'autorisation en question s'il est démontré que la non-conformité à ou aux exigence(s) essentielle(s) existait au moment de la délivrance de cette autorisation.

Pour ce faire, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et l'autorité de sécurité sont néanmoins tenues de suivre la procédure prévue aux paragraphes 2 à 4 de cet article.

Art. 131

Cet article intègre un nouvel article 179/16 au sein du Code ferroviaire précisant qu'une fois la décision de retrait de l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule ou type de véhicule adoptée par l'autorité de sécurité, celle-ci doit en informer l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.

Art. 132

Cet article intègre un article 179/17 au sein du Code ferroviaire qui détermine que l'autorité de sécurité est tenue de veiller à ce que les décisions de retrait d'une autorisation de mise sur le marché d'un véhicule, soient prises en compte dans les registres des véhicules ou types de véhicules visés respectivement dans les articles 210 et 179/20 (inséré par l'article 136 du présent projet de loi) du Code ferroviaire.

L'autorité de sécurité doit également s'assurer que les utilisateurs de l'infrastructure qui ont recours à un

De veiligheidsinstantie brengt ook het Spoorwegbureau van de Europese Unie en de andere betrokken veiligheidsinstanties hiervan op de hoogte.

Art. 130

Dit artikel neemt in de Spoorcodex een nieuw artikel 179/15 op dat de veiligheidsinstantie toelaat om tijdelijke veiligheidsmaatregelen te nemen ten aanzien van een voertuig of een voertuigtype dat, ondanks de genomen corrigerende maatregelen overeenkomstig de artikelen 179/13 en 179/14 van de Spoorcodex, ingevoegd bij de artikelen 128 en 129 van dit wetsontwerp, nog steeds niet in overeenstemming is met de essentiële eisen en een ernstig veiligheidsrisico vormt.

Nadat tijdelijke veiligheidsmaatregelen zijn genomen en er een onderzoek is uitgevoerd om hun doeltreffendheid vast te stellen, kunnen het Spoorwegbureau van de Europese Unie en de veiligheidsinstantie, elk voor de vergunningen die ze respectievelijk hebben afgegeven, de betrokken vergunning intrekken of wijzigen als is aangetoond dat de non-conformiteit aan de essentiële eis(en) bestond op het moment dat deze vergunning werd afgegeven.

Het Spoorwegbureau van de Europese Unie en de veiligheidsinstantie zijn daarbij niettemin gehouden tot het volgen van de procedure die is voorzien in de paragrafen 2 en 4 van dit artikel.

Art. 131

Dit artikel neemt in de Spoorcodex een nieuw artikel 179/16 op waarin wordt bepaald dat zodra de veiligheidsinstantie heeft beslist de vergunning voor het in de handel brengen van een voertuig of voertuigtype in te trekken, zij het Spoorwegbureau van de Europese Unie daarvan in kennis moet stellen.

Art. 132

Dit artikel neemt in de Spoorcodex een nieuw artikel 179/17 op dat bepaalt dat de veiligheidsinstantie erover moet waken dat de beslissingen tot intrekking of wijziging van een vergunning voor het in de handel brengen van een voertuig, in rekening worden gebracht in de registers van voertuigen of voertuigtypes respectievelijk bedoeld in de artikelen 210 en 179/20 (ingevoegd bij artikel 136 van dit wetsontwerp) van de Spoorcodex.

De veiligheidsinstantie moet er ook voor zorgen dat de infrastructuurgebruikers die hetzelfde voertuig of

même véhicule ou type de véhicule soient informés du retrait de l'autorisation du véhicule ou du type de véhicule auxquels elle a procédé. De cette manière, les utilisateurs de l'infrastructure concernés examineront si le(s) problème(s) de non-conformité touche(nt) également les véhicules de même type qu'ils utilisent.

Dans l'affirmative, la procédure prévue aux articles 179/14 et suivants du Code ferroviaire, sera appliquée.

Art. 133

Cet article intègre un nouvel article 179/18 au sein du Code ferroviaire. Cette disposition prévoit que la décision de retrait de l'autorisation de mise sur le marché d'un (de) véhicule(s) ou type de véhicule a pour conséquence que le(s) véhicule(s) ne peu(ven)t plus être utilisé(s) ou que l'autorisation par type de véhicule ne peut plus être utilisée pour mettre sur le marché des véhicules de ce type.

Néanmoins il est toujours possible d'introduire une nouvelle demande d'autorisation conformément aux articles 179/4 à 179/11 ou 179/20 du Code ferroviaire concernant ce(s) véhicule(s) ou type de véhicule.

Art. 134

Cet article intègre un nouvel article 179/19 au sein du Code ferroviaire déterminant que si la non-conformité d'un véhicule aux exigences essentielles visé aux articles 179/13 et 179/14 du Code ferroviaire, insérés par les articles 128 et 129 du présent projet de loi, ne concerne qu'une partie du domaine d'utilisation et que celle-ci existait au moment de la délivrance de l'autorisation de mise sur le marché, une simple modification de ladite autorisation excluant la partie du domaine d'utilisation est suffisante.

Art. 135

Cet article intègre au sein du chapitre 4/1, inséré par l'article 112 du présent projet de loi, une section portant spécifiquement sur les autorisations par type de véhicule, comportant un nouvel article 179/20.

voertuigtype gebruiken op de hoogte worden gebracht van de intrekking van de vergunning voor het voertuig of voertuigtype waartoe zij is overgegaan. Op deze manier zullen de betrokken infrastructuurgebruikers controleren of het probleem/de problemen van non-conformiteit ook de voertuigen van hetzelfde type betref(t)(fen) dat zij gebruiken.

In bevestigend geval, zal de procedure voorzien in de artikelen 179/14 en volgende van de Spoorcodex worden toegepast.

Art. 133

Dit artikel neemt in de Spoorcodex een nieuw artikel 179/18 op. Deze bepaling voorziet dat de beslissing tot intrekking van de vergunning voor het in de handel brengen van (een) voertuig(en) of voertuigtype als gevolg heeft dat het voertuig/de voertuigen niet meer gebruikt mag/mogen worden of dat de vergunning voor een voertuigtype niet langer gebruikt mag worden voor het in de handel brengen van voertuigen van dit type.

Desalniettemin is het steeds mogelijk om een nieuwe aanvraag tot vergunning in te dienen overeenkomstig de artikelen 179/4 tot en met 179/11 of 179/20 van de Spoorcodex voor dit voertuig/deze voertuigen of dit voertuigtype.

Art. 134

Dit artikel neemt in de Spoorcodex een nieuw artikel 179/19 op dat bepaalt dat wanneer de non-conformiteit van een voertuig aan de essentiële eisen bedoeld in de artikelen 179/13 en 179/14 van de Spoorcodex, ingevoegd bij de artikelen 128 en 129 van dit wetsontwerp, slechts een deel van het gebruiksgebied betreft en dit bestond op het moment van de afgifte van de vergunning voor het in de handel brengen, een eenvoudige wijziging aan voornoemde vergunning, waarbij dat deel van het gebruiksgebied wordt uitgesloten, voldoende is.

Art. 135

Dit artikel neemt in hoofdstuk 4/1, ingevoegd bij artikel 112 van dit wetsontwerp, een afdeling op die specifiek betrekking heeft op typegoedkeuringen van voertuigen, dat een nieuw artikel 179/20 bevat.

Art. 136

Cet article intègre un nouvel article 179/20 au sein du Code ferroviaire qui établit la possibilité pour l'autorité de sécurité de délivrer des autorisations par type de véhicule en respectant la même procédure que celle prévue pour l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule aux articles 179/4 et 179/11 du Code ferroviaire.

Il est également prévu qu'un demandeur peut obtenir qu'un véhicule ou une série de véhicules qu'il désire exploiter et qui est/sont conforme(s) à un type de véhicule pour lequel l'autorité de sécurité a délivré une autorisation de mise sur le marché, soi(en)t également autorisé(s) sur une simple déclaration de conformité à ce type de véhicule présentée par ledit demandeur.

La déclaration de conformité en question est précisée au paragraphe 5 de l'article 179/20.

En cas de renouvellement d'une autorisation par type de véhicule, le contrôle de l'autorité de sécurité est restreint aux règles qui ont été modifiées.

De plus, les véhicules qui ont été autorisés à être mis sur le marché sur la base de la précédente autorisation par type de véhicule dont le renouvellement est sollicité, ne sont pas affectés et ne doivent pas par conséquent, faire l'objet d'une nouvelle demande d'autorisation de mise sur le marché.

Art. 137

Cet article vise à abroger le chapitre 5, du titre 6 du Code ferroviaire comprenant les articles 180 à 200.

En effet, les thématiques des autorisations de mise en service des sous-systèmes fixes, des autorisations de mise sur le marché des sous-systèmes mobiles et des véhicules, et des autorisations par type de véhicule ont été intégrées au sein d'un même chapitre, à savoir le chapitre 4/1, intégré par l'article 112 du présent projet de loi.

Ce nouveau chapitre 4/1, est lui-même subdivisé en quatre sections se rapportant respectivement à l'autorisation de mise en service de sous-systèmes fixes (section 1^{re}), la mise sur le marché de sous-systèmes mobiles (section 2), la mise sur le marché de véhicule (section 3) et l'autorisation par type de véhicule (section 4).

Art. 136

Dit artikel neemt in de Spoorcodex een nieuw artikel 179/20 op dat de mogelijkheid verleent aan de veiligheidsinstantie om typegoedkeuringen van voertuigen af te geven met naleving van dezelfde procedure als deze voorzien voor de vergunning voor het in de handel brengen van een voertuig in de artikelen 179/4 en 179/11 van de Spoorcodex.

Ook is bepaald dat een aanvrager kan verkrijgen dat voor een voertuig of een reeks van voertuigen die hij wenst te gebruiken en die in overeenstemming is/zijn met een voertuigtype waarvoor de veiligheidsinstantie een vergunning heeft afgegeven om het in de handel te brengen, ook een vergunning wordt afgegeven op basis van een eenvoudige verklaring van overeenstemming met dat voertuigtype, die door de aanvrager wordt ingediend.

De verklaring van overeenstemming in kwestie wordt gespecificeerd in paragraaf 5 van artikel 179/20.

In geval van vernieuwing van een vergunning per voertuigtype wordt de controle door de veiligheidsinstantie beperkt tot de voorschriften die gewijzigd zijn.

Bovendien geldt dit niet voor voertuigen waarvoor een vergunning voor het in de handel brengen is afgegeven op grond van de vorige vergunning per voertuigtype waarvoor de vernieuwing wordt aangevraagd, en bijgevolg moet voor deze voertuigen geen nieuwe vergunningsaanvraag voor het in de handel brengen worden ingediend.

Art. 137

Dit artikel beoogt de opheffing van hoofdstuk 5, van titel 6 van de Spoorcodex, dat de artikelen 180 tot en met 200 bevat.

De onderwerpen inzake vergunningen tot indienststelling van vaste subsystemen, van vergunningen voor het in de handel brengen van mobiele subsystemen en voertuigen, en van typegoedkeuringen van voertuigen zijn effectief opgenomen in hetzelfde hoofdstuk, namelijk in hoofdstuk 4/1, ingevoegd bij artikel 112 van dit wetsontwerp.

Dit nieuwe hoofdstuk 4/1 is zelf onderverdeeld in vier afdelingen die respectievelijk betrekking hebben op de vergunning tot het indienststellen van vaste subsystemen (afdeling 1), het in de handel brengen van mobiele subsystemen (afdeling 2), het in de handel brengen van voertuigen (afdeling 3) en de vergunning per voertuigtype

Par conséquent, le chapitre 5 actuel, du titre 6 du Code ferroviaire n'a plus de raison d'être et doit être abrogé.

Art. 138

Cet article vise à modifier le libellé du chapitre 6, du titre 6 du Code ferroviaire.

Ce dernier faisait référence aux organismes notifiés et désignés mais dans le cadre de la directive (UE) 2016/797, une notion générique, à savoir "organisme d'évaluation de la conformité", permet de regrouper ces deux termes.

Art. 139

Cet article intègre au sein du chapitre 6 du titre 6 du Code ferroviaire, une nouvelle section 0 concernant l'autorité notifiante, instance chargée de l'évaluation, de la notification et du contrôle des organismes d'évaluation de la conformité, à savoir, les organismes notifiés et les organismes désignés.

L'avis du Conseil d'État 67.335/4 du 17 juin 2020 n'a pas été suivi en ce qu'il invitait à renuméroter les sections du chapitre 6 du titre 6 afin de ne pas y intégrer une section 0, puisque cela va à l'encontre des principes de la technique législative qui prévoit de ne jamais procéder à une renumérotation des articles ou de toute autre division du dispositif (chapitre, paragraphes, etc), sauf en cas de coordination ou de codification, ce qui n'est pas le cas en l'espèce.

Art. 140

Cet article crée au sein de la section 0 intégrée par l'article 139 du présent projet de loi, un nouvel article 200/1 portant sur la désignation et les tâches de l'autorité notifiante.

Cette dernière constitue une nouvelle autorité par rapport à l'ancienne version du Code ferroviaire, qui doit être désignée par le Roi et qui veillera à l'évaluation, à la notification et au contrôle des organismes d'évaluation de la conformité.

Il est toutefois possible sur la base de l'adoption d'un arrêté royal que les tâches d'évaluation et de contrôle soient effectuées par un organisme national d'accréditation au sens du Règlement (CE) n° 765/2008, la

(afdeling 4). Bijgevolg is het huidige hoofdstuk 5 van titel 6 van de Spoorcodex niet langer noodzakelijk en moet het worden opgeheven.

Art. 138

Dit artikel beoogt de formulering van hoofdstuk 6, van titel 6 van de Spoorcodex te wijzigen.

Dit laatste verwees naar aangemelde en aangewezen instanties, maar in het kader van de richtlijn (EU) 2016/797 is er een algemeen begrip, namelijk "conformiteitsbeoordelingsinstantie", dat het mogelijk maakt deze twee termen te hergroeperen.

Art. 139

Dit artikel neemt in hoofdstuk 6 van titel 6 van de Spoorcodex een nieuwe afdeling 0 op betreffende de aanmeldende instantie, de instantie die belast is met de beoordeling en aanmelding van en het toezicht op conformiteitsbeoordelingsinstanties, namelijk de aangemelde instanties en de aangewezen instanties.

Het advies 67.335/4 van de Raad van State van 17 juni 2020 dat pleitte voor hernummering van de afdelingen van hoofdstuk 6 van titel 6 om geen afdeling 0 te moeten opnemen, werd niet gevolgd aangezien hernummering in strijd is met de beginselen van de wetgevingstechniek die bepaalt dat artikelen nooit mogen worden hernummerd of dat het dispositief (hoofdstuk, paragrafen, enz.) nooit anders mag worden ingedeeld dan in geval van coördinatie of codificatie, wat hier niet het geval is.

Art. 140

Dit artikel neemt in afdeling 0, ingevoegd bij artikel 139 van dit wetsontwerp, een nieuw artikel 200/1 op dat betrekking heeft op de aanduiding van en de taken van de aanmeldende instantie.

Deze laatste bestaat, in vergelijking met de oude versie van de Spoorcodex, uit een nieuwe instantie, die moet worden aangeduid door de Koning en die zal waken over de beoordeling, de aanmelding en de controle op conformiteitsbeoordelingsinstanties.

Het is op grond van de aanneming van een koninklijk besluit altijd mogelijk dat de beoordelings- en controletaken worden uitgevoerd door een nationale accreditatieinstantie in de zin van de Verordening (EG) nr. 765/2008,

tâche de notification ou d'information à la Commission européenne incombant toujours à l'autorité notifiante.

Néanmoins, dans une telle hypothèse, bien que l'autorité notifiante assume normalement la responsabilité des tâches qui seront accomplies par l'organisme national d'accréditation, la compétence et l'aptitude de ce dernier pour effectuer les tâches qui lui seront transférées, sont garanties de par le fait qu'il est accrédité au sens du Règlement (CE) n° 765/2008. Il existe par conséquent, une présomption que les tâches accomplies à cet effet, par l'organisme national d'accréditation, seront exécutées conformément aux exigences applicables à ces tâches.

Art. 141

Cet article insère dans la section 0, intégrée par l'article 139 du présent projet de loi, un nouvel article 200/2 déterminant les exigences auxquelles doit répondre l'autorité notifiante afin de mener à bien les tâches qui lui incombent.

Art. 142

Cet article insère dans la section 0, intégrée par l'article 139 du présent projet de loi, un nouvel article 200/3, prévoyant la possibilité pour l'autorité notifiante d'avoir accès aux dossiers gérés par un organisme notifié lorsqu'elle décide de procéder à la restriction, suspension, ou au retrait de la notification dudit organisme notifié, ou lorsque ce dernier a cessé ses activités.

Art. 143

Cet article insère dans la section 0 nouvelle, insérée par l'article 139, du chapitre 6, du titre 6, du Code ferroviaire, un nouvel article 200/4 qui détermine, la procédure de notification à la Commission européenne et aux autres États membres, par l'autorité notifiante, d'un organisme notifié répondant aux exigences pour être reconnu comme tel.

Art. 144

Cet article remplace l'article 201 du Code ferroviaire et précise que l'organisme qui sera notifié par l'autorité notifiante, ne pourra exercer ses activités que pour autant que la Commission européenne et/ou les autres

waarbij de taak van notificatie of informatieverstrekking aan de Europese Commissie altijd toekomt aan de aanmeldende instantie.

Hoewel de aanmeldende instantie in een dergelijk geval normaal gesproken verantwoordelijk is voor de door de nationale accreditatie-instantie uit te voeren taken, zijn de competentie en het vermogen van de nationale accreditatie-instantie om de aan haar over te dragen taken uit te voeren desalniettemin gewaarborgd door het feit dat zij geaccrediteerd is in de zin van de Verordening (EG) nr. 765/2008. Er wordt dan ook aangenomen dat de taken die de nationale accreditatie-instantie daartoe uitvoert, zullen worden uitgevoerd overeenkomstig de vereisten die voor deze taken gelden.

Art. 141

Dit artikel neemt in afdeling 0, ingevoegd bij artikel 139 van dit wetsontwerp, een nieuw artikel 200/2 op dat de vereisten bepaalt waaraan de aanmeldende instantie moet beantwoorden om de haar toevertrouwde taken naar behoren te kunnen uitvoeren.

Art. 142

Dit artikel neemt in afdeling 0, ingevoegd bij artikel 139 van dit wetsontwerp, een nieuw artikel 200/3 op dat de mogelijkheid voorziet voor de aanmeldende instantie om toegang te hebben tot dossiers die beheerd worden door de aangemelde instantie wanneer zij beslist om over te gaan tot een beperking, een opschorting of een intrekking van de aanmelding van de gezegde aangemelde instantie of wanneer deze laatste haar activiteiten heeft stopgezet.

Art. 143

Dit artikel voegt in de nieuwe afdeling 0, ingevoegd bij artikel 139, hoofdstuk 6 van titel 6 van de Spoorcodex een nieuw artikel 200/4 in dat de procedure bepaalt voor aanmelding aan de Europese Commissie en aan andere lidstaten door de aanmeldende instantie van een aangemelde instantie die voldoet aan de vereisten om als zodanig erkend te worden.

Art. 144

Dit artikel vervangt artikel 201 van de Spoorcodex en verduidelijkt dat de instantie die zal aangemeld worden door de aanmeldende instantie haar activiteiten maar zal kunnen uitoefenen als de Europese Commissie en/of de

États membres ne s'opposent pas à cette notification endéans un délai de deux semaines, à compter de la notification faite par l'autorité notifiante.

Le Conseil d'État dans le cadre de son avis 67.335/4 du 17 juin 2020 a soulevé le fait que: "L'article 37, paragraphe 5, de la directive (UE) 2016/797 prévoit un délai de deux mois à compter de la notification, dans l'hypothèse où il n'est pas fait usage d'un certificat d'accréditation. Cette règle n'est pas transposée par l'article 201, § 2 (devenant alinéa unique), en projet. Sauf à pouvoir démontrer que l'article 37, paragraphe 5, de la directive (UE) 2016/797 est adéquatement transposé par le dispositif à l'examen, celui-ci sera complété afin de garantir la parfaite transposition de cette disposition."

L'avis du Conseil d'État ne peut être suivi et la disposition en question n'a pas été adaptée en conséquence puisqu'il est prévu dans le cadre du présent projet de loi aux fins de notification des organismes d'évaluations de la conformité que ces derniers, soient accrédités. Par conséquent, l'accréditation constitue une condition *sine qua non* pour qu'un organisme d'évaluation de la conformité soit notifié en Belgique, raison pour laquelle l'article 37, § 5, de la directive (UE) 2016/797 n'a pas été transposé en Belgique en ce que cette disposition prévoit l'hypothèse selon laquelle il ne serait pas fait usage d'un certificat d'accréditation, hypothèse qui ne se produira pas en vertu du droit belge.

Art. 145

Cet article remplace l'article 202 du Code ferroviaire portant sur les conditions à remplir dans le chef d'un organisme afin d'être notifié par l'autorité notifiante. L'organisme sollicitant sa notification doit soumettre à l'autorité notifiante une demande comprenant les activités d'évaluation de la conformité qu'il souhaite effectuer, un certificat d'accréditation et une preuve du respect des exigences fixées à l'annexe 21 du Code ferroviaire.

Les modalités d'exécution de la procédure de notification sont fixées au sein de l'arrêté royal du 8 décembre 2013 fixant 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 des organismes visés à l'article 201 du Code ferroviaire, dont le contenu sera adapté en exécution du Code ferroviaire tel que modifié par le présent projet de loi.

andere lidstaten zich binnen een termijn van twee weken, te rekenen vanaf de aanmelding door de aanmeldende instantie, niet verzetten tegen deze aanmelding.

De Raad van State heeft in zijn advies 67.335/4 van 17 juni 2020 het volgende gesteld: "Artikel 37, lid 5, van richtlijn (EU) 2016/797 voorziet in een termijn van twee maanden vanaf de aanmelding indien geen accreditatiecertificaat gebruikt wordt. Die regel wordt niet omgezet bij het ontworpen artikel 201, § 2 (dat het enige lid wordt). Tenzij aangetoond kan worden dat artikel 37, lid 5, van richtlijn (EU) 2016/797 naar behoren omgezet wordt bij het voorliggende dispositief, moet het dispositief aangevuld worden om ervoor te zorgen dat die bepaling perfect omgezet wordt."

Het advies van de Raad van State kan niet worden gevolgd en de betrokken bepaling is niet aangepast omdat in dit wetsontwerp voor de aanmelding van conformiteitsbeoordelingsinstanties is voorzien dat deze laatste worden geaccrediteerd. Bijgevolg is de accreditatie een *conditio sine qua non* voor een in België aan te melden conformiteitsbeoordelingsinstantie. Daarom is artikel 37, lid 5, van richtlijn (EU) 2016/797 in België niet omgezet, aangezien deze bepaling voorziet in de hypothese dat er geen accreditatiecertificaat zou worden gebruikt, een hypothese die zich op grond van het Belgisch recht niet zal voordoen.

Art. 145

Dit artikel vervangt artikel 202 van de Spoorcodex met betrekking tot de voorwaarden waaraan de instantie moet voldoen teneinde aangemeld te worden door de aanmeldende instantie. De instantie die om haar aanmelding verzoekt, moet aan de aanmeldende instantie een aanvraag richten die de beoordelingsactiviteiten omvat die zij wenst uit te oefenen, een accreditatie-certificaat en een bewijs van de naleving van de vereisten bepaald in de bijlage 21 van de Spoorcodex.

De uitvoeringsmodaliteiten inzake de procedure voor aanmelding zijn bepaald in het koninklijk besluit van 8 december 2013 tot bepaling van 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 van de instanties bedoeld in artikel 201 van de Spoorcodex, waarvan de inhoud zal worden aangepast in uitvoering van de Spoorcodex zoals gewijzigd door dit wetsontwerp.

Art. 146

Cet article modifie l'article 203 du Code ferroviaire afin de prévoir des obligations de coordination dans le chef des organismes d'évaluation de la conformité, visant à promouvoir l'échange d'expérience avec leurs homologues dans l'Union européenne.

Art. 147

Cet article remplace l'article 204 du Code ferroviaire en prévoyant une présomption de conformité aux articles 202, 203 et à l'annexe 21 du Code ferroviaire dans le chef d'un organisme d'évaluation de la conformité lorsque ce dernier prouve qu'il est en conformité avec les critères fixés dans les normes harmonisées ou parties de celles-ci dont les références ont été publiées au Journal Officiel de l'Union européenne (J.O.U.E.).

Art. 148

Cet article insère dans la section 1^{re}, du chapitre 6, du titre 6 du Code ferroviaire, un nouvel article 204/1 qui prévoit la possibilité pour un organisme notifié d'avoir recours à un sous-traitant ou à une filiale pour exercer ses tâches d'évaluation de la conformité pour autant d'une part, que ceux-ci répondent également aux mêmes exigences que l'organisme notifié doit respecter, à savoir celles fixées aux articles 201, 202, 203 et à l'annexe 21 du Code ferroviaire et d'autre part, que le client sollicitant l'évaluation marque son accord quant à cette sous-traitance ou délégation.

Art. 149

Cet article insère dans la section 1^{re}, du chapitre 6, du titre 6 du Code ferroviaire, un nouvel article 204/2 qui détermine la manière dont les organismes notifiés procèdent aux évaluations de la conformité qui leur sont demandées par des fabricants. Pour ce faire, les organismes doivent recourir aux procédures d'évaluation de conformité prévues par les STI concernées.

Si les exigences définies dans les STI correspondantes sont respectées, l'organisme notifié délivre un certificat de conformité.

À l'inverse, il demandera au fabricant d'adopter les mesures correctrices nécessaires.

Art. 146

Dit artikel wijzigt artikel 203 van de Spoorcodex om te voorzien in coördinatieverplichtingen voor conformiteitsbeoordelingsinstanties, teneinde de uitwisseling van ervaringen met hun tegenhangers in de Europese Unie te bevorderen.

Art. 147

Dit artikel vervangt het artikel 204 van de Spoorcodex door een vermoeden van overeenstemming met de artikelen 202, 203 en de bijlage 21 van de Spoorcodex in hoofde van een conformiteitsbeoordelingsinstantie te voorzien wanneer deze laatste bewijst dat zij in overeenstemming is met de criteria vastgelegd in de toepasselijke geharmoniseerde normen of delen ervan waarvan de referentienummers zijn bekendgemaakt in het Publicatieblad van de Europese Unie (PBEU).

Art. 148

Dit artikel neemt in afdeling 1, van hoofdstuk 6, van titel 6 van de Spoorcodex, een nieuw artikel 204/1 op dat voorziet in de mogelijkheid voor een aangemelde instantie om voor de uitvoering van haar conformiteitsbeoordelingstaken beroep te doen op een onderaannemer of een dochteronderneming voor zover enerzijds dat deze voldoen aan dezelfde vereisten die de aangemelde instantie moet naleven, namelijk deze die zijn vastgelegd in de artikelen 201, 202, 203 en de bijlage 21 bij de Spoorcodex en anderzijds dat de klant die de beoordeling vraagt, akkoord gaat met deze onderaanneming of delegatie.

Art. 149

Dit artikel neemt in afdeling 1, van hoofdstuk 6, van titel 6 van de Spoorcodex, een nieuw artikel 204/2 op dat de manier bepaalt waarop de aangemelde instanties de conformiteitsbeoordelingen die hen door fabrikanten worden gevraagd, moeten uitvoeren. Hiertoe moeten de instanties de conformiteitsbeoordelingsprocedures gebruiken die door de relevante TSI's zijn voorzien.

Als de eisen die gedefinieerd zijn door de betrokken TSI's zijn gerespecteerd, levert de aangemelde instantie een conformiteitscertificaat af.

In het andere geval vraagt zij aan de fabrikant om de noodzakelijke corrigerende maatregelen te nemen.

Il se peut également qu'après la délivrance d'un certificat de conformité, l'organisme notifié constate que le produit concerné ne correspond plus aux exigences de la STI correspondante. Dans ce cadre, le fabricant devra également adopter des mesures correctrices.

L'organisme notifié peut, si les mesures correctrices ne suffisent pas ou ne sont pas adoptées par le fabricant, restreindre, suspendre ou retirer le certificat de conformité.

Art. 150

Cet article insère dans la section 1^{re}, du chapitre 6, du titre 6 du Code ferroviaire, un nouvel article 204/3 qui détermine les informations qui doivent être transmises par l'organisme notifié à l'autorité notifiante et les échanges qui doivent avoir lieu entre les organismes notifiés et les autres organismes notifiés et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.

Art. 151

Cet article remplace l'article 205 du Code ferroviaire portant sur les organismes désignés. Un organisme désigné est un organisme chargé de l'évaluation de la conformité d'un produit vis-à-vis de règles nationales et non d'exigences résultant de STI. Afin d'être désigné, l'organisme doit répondre aux obligations fixées dans les articles 203, 204 et 204/1 ainsi que dans l'annexe 21 du Code ferroviaire et disposer d'un certificat d'accréditation.

Les modalités d'exécution de la procédure de désignation sont fixées au sein de l'arrêté royal du 8 décembre 2013 relatif aux critères de désignation, aux modalités d'introduction de la demande de désignation des organismes chargés d'effectuer la procédure de vérification des sous-systèmes par référence aux règles de sécurité et aux modalités de suspension et de révocation de la désignation, dont le contenu sera adapté en exécution du Code ferroviaire tel que modifié par le présent projet de loi.

Art. 152

Cet article insère dans la section 2, du chapitre 6, du titre 6 du Code ferroviaire, un nouvel article 205/1 qui impose aux organismes désignés les mêmes obligations que pour les organismes notifiés visées à l'article 204/2 sur la manière de procéder à l'évaluation de la conformité,

Het is mogelijk dat de aangemelde instantie na de aflevering van een conformiteitscertificaat vaststelt dat het betrokken product niet langer voldoet aan de eisen van de betrokken TSI. In dat kader moet de fabrikant ook corrigerende maatregelen nemen.

Als de corrigerende maatregelen niet voldoende zijn of niet worden genomen door de fabrikant, kan de aangemelde instantie het conformiteitscertificaat beperken, opschorten of intrekken.

Art. 150

Dit artikel neemt in afdeling 1, van hoofdstuk 6, van titel 6 van de Spoorcodex een nieuw artikel 204/3 op dat bepaalt welke informatie door de aangemelde instantie aan de aanmeldende instantie moet worden meegedeeld en welke uitwisselingen moeten gebeuren tussen de aangemelde instanties en de andere aangemelde instanties en het Spoorwegbureau van de Europese Unie.

Art. 151

Dit artikel vervangt artikel 205 van de Spoorcodex dat betrekking heeft op de aangewezen instanties. Een aangewezen instantie is een instantie die belast is met de beoordeling van de conformiteit van een product ten opzichte van de nationale voorschriften en niet ten opzichte van de eisen die voortvloeien uit de TSI's. Om aangewezen te worden, moet de instantie voldoen aan de verplichtingen bepaald in de artikelen 203, 204 en 204/1 en ook in de bijlage 21 van de Spoorcodex en beschikken over een accreditatie-certificaat.

De uitvoeringsmodaliteiten inzake de procedure voor aanwijzing zijn bepaald in het koninklijk besluit van 8 december 2013 betreffende de criteria van aanwijzing, de nadere regels voor de indiening van de aanwijzingsaanvraag van instanties belast met de uitvoering van de keuringsprocedure van subsystemen door verwijzing naar de veiligheidsvoorschriften en de nadere regels voor schorsing en intrekking van de aanwijzing, waarvan de inhoud zal worden aangepast in uitvoering van de Spoorcodex zoals gewijzigd door dit wetsontwerp.

Art. 152

Dit artikel neemt in afdeling 2 van hoofdstuk 6, van titel 6, van de Spoorcodex een nieuw artikel 205/1 op dat aan aangewezen instanties dezelfde verplichtingen oplegt als aan de in artikel 204/2 bedoelde aangemelde instanties over de wijze waarop de conformiteitsbeoordelingen

sauf en ce que lesdites obligations doivent se lire comme renvoyant aux règles nationales en lieu et place des STI.

Art. 154

Cet article intègre une nouvelle section 3 au sein du chapitre 6, du titre 6 du Code ferroviaire portant sur les organismes internes accrédités.

Art. 155

Cet article insère dans la section 3, intégrée par l'article 154 du présent projet de loi, un nouvel article 205/3 qui prévoit la possibilité pour un demandeur de solliciter que certaines tâches d'évaluation de la conformité soient effectuées par un organisme interne accrédité dans les hypothèses expressément visées dans cet article et pour autant que l'organisme interne accrédité en question réponde aux exigences prévues au même article.

Art. 159

Cet article remplace l'article 210 du Code ferroviaire qui porte sur le registre dans lequel les véhicules doivent être enregistrés. Actuellement, le registre est organisé au niveau national et le sera encore jusqu'au 16 juin 2024. En effet, suite à l'adoption de la Décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission du 25 octobre 2018 établissant les spécifications relatives aux registres des véhicules visés à l'article 47 de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil et modifiant et abrogeant la Décision 2007/756/CE de la Commission, les véhicules devraient être enregistrés au sein du registre européen des véhicules (REV) instauré mais l'article 7.3 de cette décision permet aux États membres de ne pas basculer dans le système centralisé du REV avant le 16 juin 2024, position qui a été adoptée par la Belgique et notifiée à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.

Cet article est également complété par une disposition relative au traitement des données à caractère personnel dont l'autorité de sécurité effectuerait un traitement dans le cadre de ses tâches relatives à la tenue du registre national des véhicules autorisés en Belgique.

Art. 160 et 161

Ces articles remplacent les articles 211 et 212 du Code ferroviaire et visent l'établissement, la publication

worden uitgevoerd, behalve dat de gezegde verplichtingen moeten gelezen worden als verwijzend naar de nationale voorschriften in plaats van naar de TSI's.

Art. 154

Dit artikel neemt in hoofdstuk 6, van titel 6 van de Spoorcodex een nieuwe afdeling 3 op die betrekking heeft op de interne geaccrediteerde instanties.

Art. 155

Dit artikel neemt in afdeling 3, ingevoegd bij artikel 154 van dit wetsontwerp, een nieuw artikel 205/3 op dat de mogelijkheid voorziet voor een aanvrager om te vragen dat bepaalde conformiteitsbeoordelingstaken worden uitgevoerd door een interne geaccrediteerde instantie in de gevallen die expliciet in dat artikel voorzien zijn en voor zover de interne geaccrediteerde instantie voldoet aan de vereisten die voorzien zijn in dat artikel.

Art. 159

Dit artikel vervangt het artikel 210 van de Spoorcodex dat betrekking heeft op het register waarin de voertuigen moeten worden geregistreerd. Op heden is dit register georganiseerd op nationaal niveau en dat zal nog zo zijn tot 16 juni 2024. Naar aanleiding van de aanneming van het Uitvoeringsbesluit (EU) 2018/1614 van de Commissie van 25 oktober 2018 tot vaststelling van specificaties voor de voertuigregisters die zijn vermeld in artikel 47 van richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad en tot wijziging en intrekking van Beschikking 2007/756/EG van de Commissie, dienen de voertuigen geregistreerd te worden in het ingestelde Europees voertuigregister (EVR) maar artikel 7.3 van die beschikking laat lidstaten toe niet over te stappen naar het centraal systeem van het EVR vóór 16 juni 2024, standpunt dat aangenomen is door België en genotificeerd is aan het Spoorwegbureau van de Europese Unie.

Dit artikel wordt eveneens aangevuld met een bepaling in verband met de verwerking van persoonsgegevens die de veiligheidsinstantie zou verwerken in het kader van haar taken met betrekking tot het bijhouden van een nationaal voertuigregister in België.

Art. 160 en 161

Deze artikelen vervangen de artikelen 211 en 212 van de Spoorcodex en beogen de opstelling, de publicatie

et la mise à jour d'un registre de l'infrastructure par le gestionnaire de l'infrastructure.

Les éléments devant y figurer et les exigences à respecter pour l'établissement, la publication et la mise à jour du registre sont explicités dans l'article 212 du Code ferroviaire.

Les principales nouveautés de ces dispositions résident, d'une part, dans la précision selon laquelle le registre doit contenir les valeurs des paramètres de réseau de chaque sous-système ou partie de sous-système concernés, et, d'autre part, dans la précision en vertu de laquelle le registre de l'infrastructure doit respecter les spécifications communes adoptées par la Commission européenne relatives au contenu, au format des données, à l'architecture fonctionnelle et technique, au mode d'exploitation et aux règles d'introduction et de consultation des données.

Art. 165

Cet article modifie l'article 221/3 du Code ferroviaire afin d'adapter les hypothèses dans lesquelles une personne peut introduire un appel devant la Cour des marchés, contre les décisions de l'autorité de sécurité. Auparavant, les hypothèses étaient énumérées alors que désormais, ce droit de recours vaut contre toutes les décisions de l'autorité de sécurité.

Art. 166

Cet article vise à compléter l'article 221/4 du Code ferroviaire en établissant que le délai de recours contre la décision de l'autorité de sécurité visée à l'article 179/15, § 2 du Code ferroviaire, intégré par l'article 130 du présent projet de loi, à savoir, la décision de suspension ou de retrait de l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule en cas de risque grave pour la sécurité lorsqu'il est prouvé qu'il n'était pas satisfait à une exigence essentielle au moment de la délivrance de l'autorisation, est de deux mois et non d'un mois.

Art. 169

Cet article modifie l'article 225 du Code ferroviaire prévoyant que:

— les certificats de sécurité et les agréments de sécurité délivrés avant l'entrée en vigueur du présent projet de loi, continuent à être valables jusqu'à leur date

en de actualisering van een infrastructuurregister door de infrastructuurbeheerder.

De elementen die erin moeten worden opgenomen en de voorwaarden waaraan moet worden voldaan voor de opstelling, de publicatie en de actualisering van het register zijn opgenomen in artikel 212 van de Spoorcodex.

De voornaamste nieuwigheden van deze bepalingen liggen enerzijds in de bepaling volgens dewelke het register de waarden van de netwerkparameters van elk betrokken subsysteem of deel van een subsysteem moet bevatten en anderzijds in de bepaling op grond waarvan het infrastructuurregister in overeenstemming moet zijn met de gemeenschappelijke specificaties vastgesteld door de Europese Commissie voor wat betreft de inhoud, het gegevensformaat, de functionele en technische architectuur, de bedrijfsmodus en de regels voor invoer en raadpleging van gegevens.

Art. 165

Dit artikel wijzigt artikel 221/3 van de Spoorcodex om de gevallen waarin een persoon bij het Marktenhof een beroep kan instellen tegen de beslissingen van de veiligheidsinstantie aan te passen. Voorheen waren de gevallen opgesomd terwijl vanaf nu dit recht op beroep geldt tegen alle beslissingen van de veiligheidsinstantie.

Art. 166

Dit artikel strekt ertoe artikel 221/4 van de Spoorcodex aan te vullen door te bepalen dat de termijn voor het instellen van beroep tegen de beslissing van de veiligheidsinstantie bedoeld in artikel 179/15, § 2 van de Spoorcodex, ingevoegd bij artikel 130 van dit wetsontwerp, namelijk de beslissing om de vergunning voor het in de handel brengen van een voertuig op te schorten of in te trekken in geval van een ernstig gevaar voor de veiligheid wanneer wordt aangetoond dat op het ogenblik van de afgifte van de vergunning niet is voldaan aan een essentiële eis, twee maanden en niet één maand bedraagt.

Art. 169

Dit artikel wijzigt artikel 225 van de Spoorcodex, dat voorziet dat:

— de vóór de inwerkingtreding van dit wetsontwerp afgegeven veiligheidscertificaten en veiligheidsvergunningen geldig blijven tot aan hun vervaldatum, en ook

d'échéance, ainsi que le fait que le Code ferroviaire tel qu'il était d'application avant l'entrée en vigueur du présent projet de loi, continue à s'appliquer à ces certificats et ces agréments. En effet, le Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les Règlements de la Commission (UE) n° 1158/2010 et (UE) n° 1169/2010, prévoit expressément au sein de ses 11^{ème} et 12^{ème} considérants que les certificats de sécurité et les agréments de sécurité existants et par conséquent, délivrés avant l'entrée en vigueur de la directive (UE) 2016/798 dans l'ordre juridique des États membres, soit le présent projet de loi en Belgique, continuent à se voir appliquer le régime applicable avant l'entrée en vigueur de ladite directive, c'est-à-dire celui instauré par la directive 2004/49/CE, tel qu'existant dans le cadre du Code ferroviaire avant l'entrée en vigueur du présent projet de loi; et

— les entreprises disposant de tels certificats de sécurité ou de tels agréments de sécurité continuent à se voir appliquer les redevances fixées à l'article 88/2 et 112/1 ainsi que les titres 4 et 7 du Code ferroviaire tels qu'ils existaient avant l'entrée en vigueur du présent projet de loi.

Art. 170

Cet article adapte les références à des articles visés par l'article 225/2 du Code ferroviaire, tel qu'inséré par la loi du 23 juin 2020 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire en raison du fait que ces articles sont à nouveau modifiés par le présent projet de loi.

Art. 171

Cet article intègre un nouvel article 225/3 au sein du Code ferroviaire qui prévoit une disposition transitoire concernant les autorisations de mise en service de véhicules délivrées avant l'entrée en vigueur du présent projet de loi.

En effet, il est prévu que les véhicules ayant été autorisés à être mis en service conformément au Code ferroviaire avant l'entrée en vigueur du présent projet de loi, peuvent continuer à être exploités.

Par contre, si l'utilisateur de l'infrastructure qui exploite un tel véhicule, souhaite l'exploiter sur des réseaux ou parties de réseau qui ne sont pas visés dans le cadre

het feit dat de Spoorcodex zoals deze van toepassing was vóór de inwerkingtreding van dit wetsontwerp, van toepassing blijft op deze certificaten en vergunningen. De Gedelegeerde verordening (EU) 2018/762 van de Commissie van 8 maart 2018 tot vaststelling van gemeenschappelijke veiligheidsmethoden inzake de eisen voor veiligheidsbeheersystemen overeenkomstig richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EU) nr. 1158/2010 en (EU) nr. 1169/2010, bepaalt namelijk uitdrukkelijk in zijn 11^{de} en 12^{de} overweging dat de bestaande veiligheidscertificaten en veiligheidsvergunningen en dus afgeleverd vóór de inwerkingtreding van de richtlijn (EU) 2016/798 in de rechtsorde van de lidstaten, hetzij huidig wetsontwerp in België, onderworpen blijven aan het regime dat van toepassing was vóór de inwerkingtreding van de genoemde richtlijn te weten het regime zoals ingevoerd door de richtlijn 2004/49/EG, zoals die bestond in de Spoorcodex vóór de inwerkingtreding van dit wetsontwerp; en

— op ondernemingen die houder zijn van dergelijke veiligheidscertificaten of dergelijke veiligheidsvergunningen de retributies vastgesteld in de artikelen 88/2 en 112/1 en de titels 4 en 7 van de Spoorcodex, zoals die golden vóór de inwerkingtreding van dit wetsontwerp, van toepassing blijven.

Art. 170

Dit artikel wijzigt de verwijzingen naar de artikelen bedoeld in artikel 225/2 van de Spoorcodex, zoals ingevoegd bij de wet van 23 juni 2020 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex omwille van het feit dat deze artikelen opnieuw gewijzigd worden door dit wetsontwerp.

Art. 171

Dit artikel neemt in de Spoorcodex een nieuw artikel 225/3 op dat een overgangsbepaling voorziet betreffende vergunningen voor de indienststelling van voertuigen die vóór de inwerkingtreding van dit wetsontwerp zijn afgegeven.

Er is effectief voorzien dat voertuigen die vóór de inwerkingtreding van dit wetsontwerp overeenkomstig de Spoorcodex in dienst mochten worden gesteld verder mogen worden geëxploiteerd.

Als de infrastructuurgebruiker die een dergelijk voertuig exploiteert, deze daarentegen wenst te exploiteren op netten of delen van netten die niet onder zijn vergunning

de son autorisation de mise en service, il devra solliciter une autorisation de mise sur le marché pour ces réseaux ou parties de réseau conformément aux articles 179/4 à 179/11 du Code ferroviaire.

Art. 172

Cet article intègre un nouvel article 225/4 au sein du Code ferroviaire qui prévoit des dispositions transitoires concernant l'application des annexes 6 et 22 du Code ferroviaire.

Ces annexes ne s'appliqueront plus lorsque la Commission européenne aura adopté des actes d'exécution portant sur:

— la structure de rapport qu'il convient de suivre aussi fidèlement que possible pour les rapports d'enquête sur les accidents et les incidents;

— les informations devant figurer dans le dossier justificatif accompagnant la demande de dérogation aux STI visé à l'article 159 du Code ferroviaire, les exigences de forme requises pour celui-ci et la voie à suivre pour le transmettre.

Art. 173

Cet article intègre un nouvel article 225/5 au sein du Code ferroviaire qui prévoit des dispositions transitoires concernant les projets relatifs aux équipements au sol ERTMS.

En effet, les options prévues dans un contrat portant sur un tel projet qui a été signé avant le 15 juin 2016, ne doivent pas être soumises à l'autorisation de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et ce, jusqu'au 16 juin 2031. Cela est valable même si les options sont exercées après le 16 juin 2016.

Néanmoins, pour ces équipements qui ne sont pas soumis à l'autorisation préalable de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, l'autorité de sécurité coopère avec l'Agence afin que les solutions techniques soient interoperables.

Art. 190

Cet article détermine que le présent projet de loi produit ses effets au même jour que la date de transposition reprise respectivement aux articles 57, paragraphe 2*bis* de la directive (UE) 2016/797 et 33, paragraphe 2*bis* de la directive (UE) 2016/798.

voor indienststelling vallen, moet hij een vergunning voor het in de handel brengen van deze netten of delen van netten aanvragen overeenkomstig de artikelen 179/4 tot en met 179/11 van de Spoorcodex.

Art. 172

Dit artikel neemt in de Spoorcodex een nieuw artikel 225/4 op dat overgangsbepalingen voorziet voor de toepassing van de bijlagen 6 en 22 van de Spoorcodex.

Deze bijlagen zullen niet langer van toepassing zijn wanneer de Europese Commissie uitvoeringshandelingen heeft vastgesteld met betrekking tot:

— de meldingsstructuur voor de verslagen over het onderzoek van ongevallen- en incidenten die zo nauw mogelijk moet worden gevolgd;

— de informatie die moet worden opgenomen in het ondersteunende dossier bij het verzoek om afwijking van de in artikel 159 van de Spoorcodex bedoelde TSI's, de formele eisen voor het verzoek en de te volgen weg voor de overmaking ervan.

Art. 173

Dit artikel neemt in de Spoorcodex een nieuw artikel 225/5 op dat overgangsbepalingen voorziet voor projecten van ERTMS-baanuitrusting.

De opties waarin een contract voor een dergelijk project voorziet en dat ondertekend is vóór 15 juni 2016, moeten niet voor toestemming aan het Spoorwegbureau van de Europese Unie worden voorgelegd en dit tot 16 juni 2031. Dit geldt ook als de opties pas na 16 juni 2016 worden uitgeoefend.

Niettemin werkt de veiligheidsinstantie voor dergelijke uitrustingen die niet onderworpen zijn aan een voorafgaande toestemming van het Spoorwegbureau van de Europese Unie, samen met het Bureau zodat de technische oplossingen interoperabel zijn.

Art. 190

Dit artikel bepaalt dat dit wetsontwerp uitwerking heeft op dezelfde dag als de datum van omzetting respectievelijk opgenomen in de artikelen 57, paragraaf 2*bis* van de richtlijn (EU) 2016/797 en 33, paragraaf 2*bis* van de richtlijn (EU) 2016/798.

Il a été décidé de lier l'entrée en application du présent projet de loi à la date finale de transposition des directives susmentionnées en raison du fait que cette date correspond également à la date d'entrée en application des actes de droit dérivé adoptés par la Commission européenne en exécution desdites directives, et qui seront d'application directe en droit belge au moment de leur entrée en vigueur.

Dès lors, afin d'éviter une incohérence entre le droit belge et le droit européen directement applicable, il est nécessaire que le présent projet de loi produise ses effets en même temps que le droit européen dérivé directement applicable qui s'y rapporte.

Or, la date d'entrée en application dudit droit européen dérivé est fixée par référence à la date de transposition des directives susmentionnées. Cette date était initialement fixée au 16 juin 2020, pour tous les États membres qui en avaient notifié la décision à la Commission européenne et à l'Agence de l'UE pour les chemins de fer.

Cependant, face aux conséquences provoquées par le virus SARS-CoV-2, bon nombre d'États membres de l'Union européenne n'était plus en mesure d'assurer la transposition desdites directives pour le 16 juin 2020.

Le Conseil et le Parlement européen ont dès lors adopté, sur la proposition de la Commission européenne, une directive (UE) 2020/700 du 25 mai 2020 modifiant les directives (UE) 2016/797 et (UE) 2016/798 en ce qui concerne la prorogation de leurs délais de transposition, qui insère dans les deux directives susmentionnées une disposition permettant aux États membres qui ont prorogé le délai de transposition au 16 juin 2020, de le proroger à nouveau jusqu'au 31 octobre 2020.

Cette disposition prévoit également que les mesures de transposition adoptées par ces États membres sont applicables à partir de cette date.

Er werd beslist om het van toepassing worden van dit wetsontwerp te linken aan de uiterste datum van omzetting van de hierboven vermelde richtlijnen omwille van het feit dat deze datum ook overeenkomt met de datum waarop de afgeleide rechtshandelingen die zijn aangenomen door de Europese Commissie in uitvoering van deze richtlijnen van toepassing worden, en die rechtstreeks toepasselijk zijn in Belgisch recht op het ogenblik van hun inwerkingtreding.

Daarom is het nodig dat, teneinde tegenstrijdigheid tussen het Belgisch recht en het rechtstreeks toepasselijk Europees recht te vermijden, dit wetsontwerp op hetzelfde ogenblik uitwerking heeft als het daarop rechtstreeks toepasselijk afgeleid Europees recht.

De datum waarop dit afgeleid recht van toepassing wordt, is echter vastgesteld door verwijzing naar de datum van omzetting van de hierboven vermelde richtlijnen. Deze datum was oorspronkelijk vastgesteld op 16 juni 2020 voor alle lidstaten die hun beslissing ter kennis hadden gebracht van de Europese Commissie en van het Spoorwegbureau van de EU.

Echter, door de gevolgen teweeggebracht door het SARS-CoV-2 virus, waren meerdere lidstaten niet langer in de mogelijkheid om de omzetting van deze richtlijnen tegen uiterlijk 16 juni 2020 te verzekeren.

De Raad en het Europees Parlement hebben daarom op voorstel van de Europese Commissie een richtlijn (EU) 2020/700 van 25 mei 2020 tot wijziging van de richtlijnen (EU) 2016/797 en (EU) 2016/798, wat de verlenging van de omzettingstermijnen betreft, aangenomen die in de twee bovengenoemde richtlijnen een bepaling invoegt die de lidstaten die de omzettingstermijn tot 16 juni 2020 hebben verlengd, de mogelijkheid biedt deze opnieuw te verlengen tot 31 oktober 2020.

Die bepaling bepaalt ook dat de door die lidstaten vastgestelde omzettingsmaatregelen vanaf die datum van toepassing zijn.

Il a dès lors été décidé de fixer l'entrée en application du présent projet de loi par référence à celle mentionnée au sein des directives (UE) 2016/797 et 2016/798, telles que modifiées par la directive (UE) 2020/700.

Le ministre de la Mobilité,

Georges GILKINET

*La ministre de la Fonction publique,
des Entreprises publiques, des Télécommunications
et de la Poste,*

Petra DE SUTTER

Daarom is beslist om de toepassingsdatum van dit wetsontwerp vast te stellen door verwijzing naar de datum vermeld in de richtlijnen (EU) 2016/797 en 2016/798, zoals gewijzigd door de richtlijn (EU) 2020/700.

De minister van Mobiliteit,

Georges GILKINET

*De minister van Ambtenarenzaken,
Overheidsbedrijven, Telecommunicatie
en Post,*

Petra DE SUTTER

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 transpose partiellement la Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire ainsi que la Directive 2016/797 (UE) du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne.**Chapitre 2 - Modification du Code ferroviaire****Art. 3.** L'article 1^{er} de la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire, modifié en dernier lieu par la loi du 23 novembre 2017, est remplacé par ce qui suit:"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 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, telle que modifiée par 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;

2° la Directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen;

3° la Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne;

4° la Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire."

Art. 4. Dans l'article 2, paragraphe 2, du même Code, remplacé par la loi du 15 juin 2016, les modifications suivantes sont apportées:

1° au 1°, les mots "et aux véhicules utilisés sur ces seules infrastructures et destinés à être utilisés exclusivement par leurs propriétaires pour leurs propres opérations de transport de marchandises" sont remplacés par les mots "y compris les voies de service, utilisées par leur propriétaire ou par un

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 voorziet in de gedeeltelijke omzetting van de Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor en van de Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie.**Hoofdstuk 2 - Wijziging aan de Spoorcodex****Art. 3.** Artikel 1 van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen als volgt:

"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° de Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap, zoals gewijzigd door 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;

2° de Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte;

3° de Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie;

4° de Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor."

Art. 4. In artikel 2, paragraaf 2 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van 15 juni 2016, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de bepaling onder 1° worden de woorden "en enkel op deze infrastructuur gebruikte voertuigen die uitsluitend door hun eigenaar voor eigen goederenvervoer worden gebruikt" vervangen door de woorden "met inbegrip van zijsporen, die door de eigenaar of een exploitant worden gebruikt voor zijn

opérateur aux fins de leurs activités respectives de transport de marchandises ou pour le transport de personnes à des fins non commerciales, et les véhicules utilisés exclusivement sur ces infrastructures”;

2° Le 2° est remplacé par ce qui suit:

“2° aux réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire de l’Union et qui sont destinés uniquement à l’exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de voyageurs, ni aux entreprises opérant uniquement sur ces réseaux;”;

3° au 4°, les mots “ni aux infrastructures exclusivement utilisées par ces véhicules” sont insérés entre les mots “lié au rail” et les mots “pour autant que”.

Art. 5. Dans l’article 3 du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du XXX, les modifications suivantes sont apportées:

1° au 2°, les mots “similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou” sont remplacés par les mots “ayant les mêmes conséquences et une incidence évidente sur la réglementation en matière de sécurité ferroviaire ou sur”;

2° au 3°, les mots “le gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire” sont remplacés par les mots “le gestionnaire de l’infrastructure”;

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

“5° “Agence”: l’Agence de l’Union européenne pour les chemins de fer instituée par le règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016”;

4° au 6°, les mots “le gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire” sont remplacés par les mots “le gestionnaire de l’infrastructure”;

5° le 9° est complété par les mots “ou tout organisme chargé de ces tâches par plusieurs Etats membres de manière à assurer un régime unifié en matière de sécurité”;

6° le 10° est abrogé;

7° le 13° est remplacé par ce qui suit:

“13° “Cas spécifique”: toute partie du système ferroviaire qui nécessite des dispositions particulières dans les STI, temporaires ou permanentes, en raison de contraintes géographiques, topographiques, d’environnement urbain ou de cohérence par rapport au système existant, en particulier les lignes et réseaux ferroviaires isolés du reste de l’Union, 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;”;

8° le 16° est remplacé par ce qui suit:

vrachervoeractiviteiten of het vervoer van personen voor niet-commerciële doeleinden, en voertuigen die uitsluitend worden gebruikt op deze infrastructuur”;

2° de bepaling onder 2° wordt vervangen als volgt:

“2° netwerken die functioneel gescheiden zijn van de rest van het spoorwegsysteem van de Unie en die alleen bedoeld zijn voor de exploitatie van lokale, stads- of voorstadsreizigersdiensten alsmede ondernemingen die uitsluitend op deze netwerken opereren;”;

3° in de bepaling onder 4° worden de woorden “en infrastructuur die uitsluitend door die voertuigen wordt gebruikt” ingevoegd tussen de woorden “spoorgebonden modi” en de woorden “voor zover”;

Art. 5. In artikel 3 van dezelfde Codex, laatstelijk gewijzigd bij de wet van XXX, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de bepaling onder 2° worden de woorden “soortgelijk ongeval dat duidelijk consequenties heeft voor” vervangen door de woorden “ander ongeval dat dezelfde gevolgen heeft en duidelijke consequenties heeft voor”;

2° in de bepaling onder 3° worden de woorden “de spoorweginfrastructuurbeheerder” vervangen door de woorden “de infrastructuurbeheerder”;

3° de bepaling onder 5° wordt vervangen als volgt:

“5° “Bureau” : het Spoorwegbureau van de Europese Unie opgericht bij de verordening (EU) 2016/796 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016”;

4° in de bepaling onder 6° worden de woorden “de spoorweginfrastructuurbeheerder” vervangen door de woorden “de infrastructuurbeheerder”;

5° de bepaling onder 9° wordt aangevuld met de woorden “of elk orgaan dat door verschillende lidstaten met deze taken belast is om te zorgen voor een uniforme veiligheidsregeling”;

6° de bepaling onder 10° wordt opgeheven;

7° de bepaling onder 13° wordt vervangen als volgt:

“13° “Specifiek geval”: elk deel van het spoorwegsysteem waarvoor om geografische of topografische redenen of omwille van het stadsmilieu en de compatibiliteit met het bestaande systeem, bijzondere tijdelijke of permanente bepalingen in de TSI’s moeten worden opgenomen, in het bijzonder lijnen en netwerken die niet verbonden zijn met het netwerk in de rest van de 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;”;

8° de bepaling onder 16° wordt vervangen als volgt:

“16° “certificat de sécurité unique” : le document qui a pour objet de démontrer que l’entreprise ferroviaire concernée a mis en place son système de gestion de la sécurité et qu’elle est en mesure d’opérer en toute sécurité dans le domaine d’exploitation envisagé;”;

9° au 19 °, les mots “de matériels” sont remplacés par les mots “d’équipements”;

10° au 20°, les mots “le gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire” sont remplacés par les mots “le gestionnaire de l’infrastructure”;

11° au 21°, les mots “la personne ou l’entité propriétaire du véhicule ou disposant d’un droit de disposition sur celui-ci” sont remplacés par les mots “la personne physique ou morale propriétaire du véhicule ou jouissant d’un droit d’utiliser celui-ci”;

12° au 25°, les mots “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” sont abrogés;

13° au 28°, les mots “de l’Union” sont insérés entre les mots “le système ferroviaire” et les mots “les sous-systèmes”;

14° le 31° est remplacé par ce qui suit:

“31° “Incident”: tout événement, autre qu’un accident ou un accident grave, affectant ou susceptible d’affecter la sécurité des services ferroviaires;”;

15° le 34° est remplacé par ce qui suit:

“34° “Interopérabilité”: l’aptitude d’un système ferroviaire à permettre la circulation sûre et sans rupture de trains qui accomplissent les niveaux de performance requis”;

16° le 37° est remplacé par ce qui suit:

“37° “Méthodes de sécurité communes (MSC) “: les méthodes décrivant l’évaluation des niveaux de sécurité, de la réalisation des objectifs de sécurité et de la conformité à d’autres exigences en matière de sécurité;”;

17° au 40°, les mots “ou un véhicule est mis en état de fonctionnement nominal” sont remplacés par les mots “est mis en service opérationnel”;

18° le 41° est remplacé par ce qui suit:

“41° “Norme harmonisée”: toute norme européenne au sens de l’article 2, paragraphe 1^{er}, point c), du Règlement (UE) n° 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relatif à la normalisation européenne, modifiant les Directives 89/686/CEE et 93/15/CEE du Conseil ainsi que les Directives 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/

“16° “Uniek Veiligheidscertificaat”: het document dat als doel heeft aan te tonen dat de betrokken spoorwegonderneming haar veiligheidsbeheersysteem tot stand heeft gebracht en dat zij in staat is in alle veiligheid te opereren in het beoogde exploitatiegebied;”;

9° in de bepaling onder 19° worden de woorden “van materieel” vervangen door de woorden “van voorzieningen”;

10° in de bepaling onder 20° worden de woorden “de spoorweginfrastructuurbeheerder” vervangen door de woorden “de infrastructuurbeheerder”;

11° in de bepaling onder 21° worden de woorden “de persoon of entiteit die eigenaar is van het voertuig of het recht heeft het te gebruiken” vervangen door de woorden “de natuurlijke of rechtspersoon die eigenaar is van het voertuig of het recht heeft het te gebruiken”;

12° in de bepaling onder 25° worden de woorden “Deze entiteit kan ofwel een spoorwegonderneming, een infrastructuurbeheerder of een houder zijn, ofwel een concessionaris die belast is met de uitvoering van een project” opgeheven;

13° in de bepaling onder 28° worden de woorden “van de Unie” ingevoegd tussen het woord “spoorwegsysteem” en de woorden “de subsystemen”;

14° de bepaling onder 31° wordt vervangen als volgt:

“31° “Incident”: een ander voorval dan een ongeval of een ernstig ongeval, dat de veiligheid van de spoorwegexploitatie aantast;”;

15° de bepaling onder 34° wordt vervangen als volgt;

“34° “Interoperabiliteit”: de geschiktheid van een spoorwegsysteem voor een veilig en ononderbroken treinverkeer dat de vereiste prestaties levert”;

16° de bepaling onder 37° wordt vervangen als volgt:

“37° “Gemeenschappelijke veiligheidsmethoden (GVM)”: de methoden waarin is beschreven hoe de veiligheidsniveaus, het bereiken van de veiligheidsdoelen en de conformiteit met andere veiligheidsvereisten moeten worden beoordeeld;”;

17° in de bepaling onder 40° worden de woorden “of een voertuig in zijn nominale werkingstoestand wordt gebracht” vervangen door de woorden “in bedrijf wordt genomen”;

18° de bepaling onder 41° wordt vervangen als volgt:

“41° “Geharmoniseerde norm”: een Europese norm als gedefinieerd in artikel 2, lid 1, onder c), van de Verordening (EU) nr. 1025/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 25 oktober 2012 betreffende Europese normalisatie, tot wijziging van de Richtlijnen 89/686/EEG en 93/15/EEG van de Raad alsmede de Richtlijnen 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/

CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE et 2009/105/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la Décision 87/95/CEE du Conseil et la Décision n° 1673/2006/CE du Parlement européen et du Conseil;»;

19° le 42° est remplacé par ce qui suit:

“42° “Objectifs de sécurité communs (OSC) “: les niveaux minimaux de sécurité que doivent atteindre le système dans son ensemble et, lorsque c’est possible, les différentes parties du système ferroviaire de l’Union (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);”;

20° au 43°, dans le texte néerlandais, les mots “Toezichthoudende orgaan” sont remplacés par les mots “Toezichthoudend orgaan”;

21° le 45° est abrogé;

22° le 46° est abrogé;

23° le 49° est remplacé par ce qui suit:

“49° “Personnel de bord”: le personnel composé, d’une part, des conducteurs de train et, d’autre part, des accompagnateurs de train de voyageurs. Ce personnel ne comprend pas le personnel de Securail;”;

24° le 51° est remplacé par ce qui suit:

“51° “Projet à un stade avancé de développement”: tout projet dont la phase de planification ou de construction est à un stade tel qu’une modification des spécifications techniques peut compromettre la viabilité du projet tel que planifié;”;

25° le 52° est remplacé par ce qui suit:

“52° “Réaménagement”: les travaux importants de modification d’un sous-système ou d’une de ses parties qui ont pour conséquence une modification du dossier technique accompagnant la déclaration “CE” de vérification, si ledit dossier technique existe, et améliorant les performances globales du sous-système;”;

26° le 54 ° est abrogé;

27° le 55° est abrogé;

28° le 56° est remplacé par ce qui suit:

“56° “Règles nationales”: toutes les règles contraignantes adoptées par le Roi conformément à l’article 68, paragraphe 2, 1°, qui contiennent des exigences en matière de sécurité ferroviaire ou des exigences techniques, autres que celles prévues par les règles de l’Union ou les règles internationales, et qui sont applicables au niveau du réseau ferroviaire belge aux utilisateurs de l’infrastructure”;

EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG en 2009/105/EG van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Beschikking 87/95/EEG van de Raad en Besluit nr. 1673/2006/EG van het Europees Parlement en de Raad”;

19° de bepaling onder 42° wordt vervangen als volgt:

“42° “Gemeenschappelijke veiligheidsdoelen” (GVD): de minimumveiligheidsniveaus die moeten worden gehaald door het systeem als geheel en, waar dat uitvoerbaar is, door de verschillende onderdelen van het spoorwegsysteem van de Unie (zoals het conventionele spoorwegsysteem, het hogesnelheidsspoorwegsysteem, lange spoorwegtunnels of lijnen die uitsluitend voor goederenvervoer worden gebruikt);”;

20° in de bepaling onder 43°, in de Nederlandstalige tekst, worden de woorden “Toezichthoudende orgaan” vervangen door de woorden “Toezichthoudend orgaan”;

21° de bepaling onder 45° wordt opgeheven;

22° de bepaling onder 46° wordt opgeheven;

23° de bepaling onder 49° wordt vervangen als volgt:

“49° “Treinpersoneel”: het personeel samengesteld uit enerzijds treinbestuurders en anderzijds begeleiders van reizigerstreinen. Dit personeel omvat niet het personeel van Securail;”;

24° de bepaling onder 51° wordt vervangen als volgt:

“51° “Project in vergevorderd stadium”: elk project waarvan de planning of de aanleg zodanig is gevorderd dat een wijziging van de technische specificaties de levensvatbaarheid van het project zoals gepland in het gedrang kan brengen;”;

25° de bepaling onder 52° wordt vervangen als volgt:

“52° “Verbetering”: werkzaamheden waarbij een subsysteem of een deel daarvan aanzienlijk wordt gewijzigd, die een aanpassing vergen van het technisch dossier dat de “EG”-keuringsverklaring vergezelt, indien dit technisch dossier er is, en die een verbetering van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben;”;

26° de bepaling onder 54° wordt opgeheven;

27° de bepaling onder 55° wordt opgeheven;

28° de bepaling onder 56° wordt vervangen als volgt:

56° “Nationale voorschriften”: alle bindende voorschriften die door de Koning zijn aangenomen overeenkomstig artikel 68, paragraaf 2, 1°, die vereisten inzake veiligheid op het spoor of technische vereisten bevatten, andere dan de door uniale of internationale voorschriften vastgestelde, die op het niveau van het Belgische spoornet van toepassing zijn op infrastructuurgebruikers”;

29° au 57°, les mots “d’une partie de sous-système” sont remplacés par les mots “d’une de ses parties”;

30° au 58°, les mots “le gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire” sont remplacés par les mots “le gestionnaire de l’infrastructure”;

31° le 59° est remplacé par ce qui suit:

“59° “Réseau”:

- a) en termes d’interopérabilité et de sécurité ferroviaire, les lignes, les gares, les terminaux et tout type d’équipement fixe nécessaire pour assurer l’exploitation sûre et continue du système ferroviaire de l’Union;
- b) en termes de gouvernance et d’accès au marché, l’ensemble de l’infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l’infrastructure”;

32° le 65° est remplacé par ce qui suit:

“65° “Sous-systèmes”: les parties structurelles ou fonctionnelles du système ferroviaire de l’Union, telles que définies à l’annexe 15”;

33° le 66° est remplacé par ce qui suit:

“66° “Spécification européenne”: une spécification qui rentre dans l’une des catégories suivantes:

- une spécification technique commune au sens de l’annexe VIII de la Directive 2014/25/CE,
- un agrément technique européen, visé à l’article 60 de la Directive 2014/25/UE, ou
- une norme européenne, au sens de l’article 2, paragraphe 1er, point b), du Règlement (UE) n° 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relatif à la normalisation européenne, modifiant les Directives 89/686/CEE et 93/15/CEE du Conseil ainsi que les Directives 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE et 2009/105/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la décision 87/95/CEE du Conseil et la décision n° 1673/2006/CE du Parlement européen et du Conseil”;

34° au 67°, les mots “système ferroviaire” sont remplacés par les mots “système ferroviaire de l’Union”;

35° le 69° est remplacé par ce qui suit:

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

29° in de bepaling onder 57° worden de woorden “deel van een subsysteem” vervangen door de woorden “een deel daarvan”;

30° in de bepaling onder 58° worden de woorden “de spoorweginfrastructuurbeheerder” vervangen door de woorden “de infrastructuurbeheerder”;

31° de bepaling onder 59° wordt vervangen als volgt:

“59° “Net”, “Netwerk”:

- a) inzake interoperabiliteit en veiligheid van de spoorwegen: de lijnen, stations, terminals en alle soorten vaste uitrusting die nodig zijn voor het veilig en continu functioneren van het spoorwegsysteem van de Unie;
- b) inzake het beheer en de openstelling van de markt: de gehele spoorweginfrastructuur die beheerd wordt door een infrastructuurbeheerder;

32° de bepaling onder 65° wordt vervangen als volgt:

“65° “subsystemen”: de structurele en functionele delen van het spoorwegsysteem van de Unie, als bepaald in bijlage 15”;

33° de bepaling onder 66° wordt vervangen als volgt:

“66° “Europese specificatie”: een specificatie die in één van onderstaande categorieën valt:

- een gemeenschappelijke technische specificatie als gedefinieerd in bijlage VIII bij de Richtlijn 2014/25/EU,
- een Europese technische goedkeuring als bedoeld in artikel 60 van de Richtlijn 2014/25/EU, of,
- een Europese norm als gedefinieerd in artikel 2, lid 1, onder b), van de Verordening (EU) nr. 1025/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 25 oktober 2012 betreffende Europese normalisatie, tot wijziging van de Richtlijnen 89/686/EEG en 93/15/EEG van de Raad alsmede de Richtlijnen 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG en 2009/105/EG van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Beschikking 87/95/EEG van de Raad en Besluit nr. 1673/2006/EG van het Europees Parlement en de Raad”;

34° in de bepaling onder 67° worden de woorden “spoorwegsysteem” vervangen door de woorden “spoorwegsysteem van de Unie”;

35° de bepaling onder 69° wordt vervangen als volgt:

“69° “Veiligheidsbeheersysteem”: de organisatie, de regelingen en procedures die door een infrastructuurbeheerder of spoorwegonderneming zijn vastgesteld om hun activiteiten veilig te laten verlopen”;

36° le 70° est remplacé par ce qui suit:

“70° “Système ferroviaire”: l’infrastructure constituée par les lignes et les installations fixes du réseau ferroviaire, et les véhicules de toute catégorie et origine qui circulent sur cette infrastructure;”;

37° le 71° est remplacé par ce qui suit:

“71° “Système ferroviaire de l’Union”: les éléments énumérés à l’annexe 14;”;

38° au 72°, les mots “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” sont remplacés par les mots “une attestation d’examen de type ou de conception décrite dans le module de vérification correspondant”;

39° au 73°, les mots “ses propres roues” sont remplacés par les mots “des roues” et les mots “ou de parties de ces sous-systèmes” sont abrogés;

40° le 78° est abrogé;

41° au 82°, les mots “règles nationales de sécurité” sont remplacés par les mots “règles nationales”;

42° au 83°, les mots “directive 2004/49/CE” sont remplacés par les mots “directive 2016/798/UE”;

43° au 84°, les modifications suivantes sont apportées:

1° au point a), les mots “et leurs auxiliaires” sont abrogés;

2° au point b), les mots “et ses auxiliaires” sont abrogés;

44° l’article 3 est complété par les 85° à 113° rédigés comme suit :

“ 85° “Organisme d’évaluation de la conformité”: un organisme qui a été notifié ou désigné responsable des activités d’évaluation de la conformité, y compris l’étalonnage, les essais, la certification et l’inspection; un organisme d’évaluation de la conformité est classé comme “organisme notifié” à la suite de sa notification par un Etat membre; un organisme d’évaluation de la conformité est classé comme “organisme désigné” à la suite de sa désignation par un Etat membre;

86° “Fabricant”: toute personne physique ou morale qui fabrique ou fait concevoir ou fabriquer un produit sous la

36° de la bepaling onder 70° wordt vervangen als volgt:

“70° “Spoorwegsysteem”: het geheel van infrastructuur van het bestaande spoorwegnetwerk, bestaande uit enerzijds de lijnen en vaste installaties en anderzijds de voertuigen, ongeacht categorie of herkomst, die op deze infrastructuur rijden;”;

37° de bepaling onder 71° wordt vervangen als volgt:

“71° “Spoorwegsysteem van de Unie” : de in bijlage 14 genoemde elementen;”;

38° in de bepaling onder 72° worden de woorden “een enkele verklaring van” EG “-typeonderzoek zoals omschreven in module B van de 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” vervangen door de woorden “een type- of ontwerpkeuringscertificaat als beschreven in de toepasselijke keuringsmodule”;

39° in de bepaling onder 73° worden de woorden “eigen wielen” vervangen door de woorden “wielen” en worden de woorden “of onderdelen van dergelijke subsystemen” opgeheven;

40° de bepaling onder 78° wordt opgeheven;

41° in de bepaling onder 82° worden de woorden “nationale veiligheidsvoorschriften” vervangen door de woorden “nationale voorschriften”;

42° in de bepaling onder 83° worden de woorden “richtlijn 2004/49/EG” vervangen door de woorden “richtlijn 2016/798/EU”;

43° in de bepaling onder 84° worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in a) worden de woorden “en hun hulpondernemingen” opgeheven;

2° in b) worden de woorden “en zijn hulpondernemingen” opgeheven;

44° artikel 3 wordt aangevuld door de bepalingen onder 85° tot 113°, luidende:

“85° “Conformiteitsbeoordelingsinstantie”: een instantie die is aangemeld of aangewezen als verantwoordelijke voor conformiteitsbeoordelingsactiviteiten, zoals ijken, testen, certificeren en inspecteren; een conformiteitsbeoordelingsinstantie wordt na aanmelding door een lidstaat ingedeeld als een “aangemelde instantie”; een conformiteitsbeoordelingsinstantie wordt na aanwijzing door een lidstaat ingedeeld als een “aangewezen instantie”;

86° “Fabrikant”: een natuurlijke of rechtspersoon die een product in de vorm van een interoperabiliteitsonderdeel

forme de constituants d'interopérabilité, de sous-systèmes ou de véhicules et le commercialise sous son propre nom ou sa propre marque;

87° “Expéditeur”: une entreprise qui expédie des marchandises pour son compte ou pour le compte de tiers;

88° “Chargeur”: une entreprise qui charge des marchandises emballées, des petits conteneurs ou des citernes mobiles dans ou sur un wagon ou un conteneur ou qui charge un conteneur, un conteneur pour vrac, un conteneur à gaz à éléments multiples, un conteneur-citerne ou une citerne mobile sur un wagon;

89° “Déchargeur”: une entreprise qui enlève un conteneur, un conteneur pour vrac, un conteneur à gaz à éléments multiples, un conteneur-citerne ou une citerne mobile d'un wagon, toute entreprise qui extrait ou décharge des marchandises emballées, des petits conteneurs ou des citernes mobiles d'un wagon ou d'un conteneur ou toute entreprise qui décharge des marchandises d'une citerne (wagon-citerne, citerne amovible, citerne mobile ou conteneur-citerne), d'un wagon-batterie, d'un conteneur à gaz à éléments multiples, d'un wagon, d'un grand ou d'un petit conteneur pour le transport en vrac ou d'un conteneur pour vrac;

90° “Remplisseur”: une entreprise qui charge des marchandises dans une citerne (y compris un wagon-citerne, un wagon avec citerne amovible, une citerne mobile ou un conteneur citerne) dans un wagon, un grand ou un petit conteneur pour le transport en vrac, dans un wagon-batterie ou dans un conteneur à gaz à éléments multiples;

91° “Vidangeur”: une entreprise qui enlève des marchandises d'une citerne (y compris un wagon-citerne, un wagon avec citerne amovible, une citerne mobile ou un conteneur-citerne) d'un wagon, d'un grand ou d'un petit conteneur pour le transport en vrac, d'un wagon-batterie ou d'un conteneur à gaz à éléments multiples;

92° “Transporteur”: une entreprise autre qu'une entreprise ferroviaire qui effectue un transport conformément à un contrat de transport;

93° “Type de service”: le type caractérisé par le transport de passagers, y compris ou non des services à grande vitesse, le transport de fret, y compris ou non le transport de marchandises dangereuses, et les services de manœuvre uniquement;

94° “Etendue du service”: l'étendue caractérisée par le nombre de passagers et/ou le volume de marchandises et par la taille estimée d'une entreprise ferroviaire en termes de nombre d'employés travaillant dans le secteur ferroviaire (à savoir une microentreprise, une petite, moyenne ou grande entreprise);

95° “Domaine d'exploitation”: un réseau ou des réseaux sur le territoire d'un ou de plusieurs Etats membres, où une entreprise ferroviaire envisage d'opérer;

of subsysteem of voertuig maakt of laat ontwerpen of laat maken, en dat onder zijn naam of merk verhandelt;

87° “Afzender”: onderneming die goederen verzendt, hetzij voor eigen rekening, hetzij voor een derde partij;

88° “Lader”: onderneming die verpakte goederen, kleine containers of transporttanks in of op een wagon plaatst of in een container laadt, of die een container, bulkcontainer, gascontainer met verscheidene elementen, tankcontainer of transporttank op een wagon plaatst;

89° “Losser”: onderneming die een container, bulkcontainer, gascontainer met verscheidene elementen, tankcontainer of transporttank van een wagon afhaalt, of een onderneming die verpakte goederen, kleine containers of transporttanks van een wagon of uit een container lost, dan wel een onderneming die goederen lost uit een tank (reservoirwagen, afneembare tank, transporttank of tankcontainer), of uit een batterijwagon of gascontainer met verscheidene elementen, uit een wagon, grote of kleine container voor bulkvervoer of bulkcontainer;

90° “Bulkvuller”: onderneming die goederen laadt in een tank (waaronder een reservoirwagen, wagen met afneembare tanks, transporttank of tankcontainer), een wagon, een grote of kleine container voor bulkvervoer, of in een batterijwagon of gascontainer met verscheidene elementen;

91° “Bulklosser”: onderneming die goederen verwijdert uit een tank (waaronder een reservoirwagen, wagen met afneembare tanks, transporttank of tankcontainer), een wagon, een grote of kleine container voor bulkvervoer, of uit een batterijwagon of gascontainer met verscheidene elementen;

92° “vervoerder”: onderneming, andere dan een spoorwegonderneming, die het vervoer verzorgt, overeenkomstig een vervoersovereenkomst;

93° “Soort vervoer”: soort in die zin dat uitsluitend passagiersvervoer, inclusief of exclusief hogesnelheidsdiensten, goederenvervoer, inclusief of exclusief diensten met betrekking tot gevaarlijke goederen, en rangeerdiensten worden bedoeld;

94° “Omvang van het vervoer”: het volume aan passagiers en/of goederen en de geraamde omvang van een spoorwegonderneming in termen van het aantal werknemers in de spoorwegsector (zijnde een micro-, kleine, middelgrote of grote onderneming);

95° “Exploitatiegebied”: één of meer netwerken binnen één of meer lidstaten waar een spoorwegonderneming voornemens is haar diensten te verrichten;

96° “Sous-système mobile”: le sous-système “matériel roulant” et le sous-système “contrôle-commande et signalisation à bord”;

97° “Produit”: tout produit obtenu par un procédé de fabrication, y compris des constituants d’interopérabilité et des sous-systèmes;

98° “Demandeur”:

a) aux fins des articles 13, 80, 81, 88 et 95, du titre 6, chapitre 4, section 2, de l’article 159, du titre 6, chapitre 4/1, de l’article 199 et du titre 6, chapitre 6, une personne physique ou morale demandant une autorisation ou une licence, qu’il s’agisse d’une entreprise ferroviaire, d’un gestionnaire d’infrastructure ou d’une autre personne physique ou morale comme un fabricant, un propriétaire ou un détenteur;

b) aux fins du titre 6, chapitre 4, section 3, sous-section 1, une entité adjudicatrice, un fabricant ou ses mandataires;

c) aux fins du titre 6, chapitre 4/1, section 1 et de l’annexe 29, dans le cas de projets d’équipements au sol ERTMS une personne physique ou morale demandant une décision de l’Agence en vue de l’approbation des solutions techniques envisagées pour les projets relatifs aux équipements au sol ERTMS;

99° “Etat de fonctionnement nominal”: le mode de fonctionnement normal et la dégradation prévisible des conditions (y compris l’usure) dans les limites et les conditions d’utilisation spécifiées dans les dossiers techniques et d’entretien;

100° “Domaine d’utilisation d’un véhicule”: un réseau ou des réseaux au sein d’un Etat membre ou d’un groupe d’Etats membres sur lesquels un véhicule est destiné à être utilisé;

101° “Mise sur le marché”: la première mise à disposition, sur le marché de l’Union, d’un constituant d’interopérabilité, d’un sous-système ou d’un véhicule prêt à fonctionner dans son état de fonctionnement nominal;

102° “Mandataire”: toute personne physique ou morale établie dans l’Union ayant reçu mandat écrit d’un fabricant ou d’une entité adjudicatrice pour agir au nom dudit fabricant ou de ladite entité adjudicatrice aux fins de l’accomplissement de tâches déterminées;

103° “Accréditation”: l’accréditation au sens de l’article 2, point 10), du Règlement (CE) n° 765/2008;

104° “Organisme national d’accréditation”: l’organisme national d’accréditation au sens de l’article 2, point 11), du Règlement (CE) n° 765/2008;

105° “Evaluation de la conformité”: le processus destiné à établir si les exigences spécifiées relatives à un produit, à un processus, à un service, à un sous-système, à une personne ou à un organisme ont été respectées;

96° “Mobiel subsysteem”: het subsysteem rollend materieel en het subsysteem boorduitrusting voor besturing en seingeving;

97° “Product”: een product dat met een fabricageproces wordt verkregen, met inbegrip van interoperabiliteitsonderdelen en subsystemen;

98° “Aanvrager”:

a) voor de toepassing van de artikelen 13, 80, 81, 88 en 95, van titel 6, hoofdstuk 4, afdeling 2, van artikel 159, van titel 6, hoofdstuk 4/1, van artikel 199 en van titel 6, hoofdstuk 6, een natuurlijke persoon of een rechtspersoon die een vergunning aanvraagt en die een spoorwegonderneming, een infrastructuurbeheerder of andere personen of juridische entiteiten kan zijn, zoals de fabrikant, een eigenaar of een houder;

b) voor de toepassing van titel 6, hoofdstuk 4, afdeling 3, onderafdeling 1, een aanbestedende dienst, een fabrikant of een gemachtigde daarvan;

c) voor de toepassing van titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 1 en van bijlage 29, in het geval van projecten inzake ERTMS-baanuitrusting een natuurlijke persoon of rechtspersoon die aan het Bureau goedkeuring vraagt voor de beoogde technische oplossingen voor de projecten in verband met ERTMS-baanuitrusting;

99° “Exploitatietoestand”: de normale bedrijfsmodus en de te verwachten gevallen van gestoord bedrijf (waaronder slijtage) binnen de in het technisch dossier en het onderhoudsdossier vermelde gebruiksvoorwaarden;

100° “Gebruiksgebied van een voertuig”: een of meer netwerken binnen een lidstaat of groep van lidstaten waarop een voertuig is bedoeld om te worden gebruikt;

101° “In de handel brengen”: de eerste keer dat een interoperabiliteitsonderdeel, subsysteem, of voertuig dat klaar is om in zijn exploitatietoestand te functioneren op de markt van de Unie wordt aangeboden;

102° “Gemachtigde”: een in de Unie gevestigde natuurlijke of rechtspersoon die schriftelijk door een fabrikant of een aanbestedende dienst is gemachtigd om namens die fabrikant of dienst specifieke taken te vervullen;

103° “Accreditatie”: accreditatie zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 10, van de Verordening (EG) nr. 765/2008;

104° “Nationale accreditatie-instantie”: nationale accreditatie-instantie zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 11, van de Verordening (EG) nr. 765/2008;

105° “Conformiteitsbeoordeling”: het proces waarin wordt aangetoond of voldaan is aan de vastgestelde eisen voor een product, proces, dienst, subsysteem, persoon of instantie;

106° “Personne handicapée “et “personne à mobilité réduite”: toute personne présentant une incapacité physique, mentale, intellectuelle ou sensorielle, permanente ou temporaire, dont l’interaction avec divers obstacles peut empêcher sa pleine et effective utilisation des transports sur la base de l’égalité avec les autres usagers, ou dont la mobilité lors de l’usage des transports est réduite en raison de son âge;

107° “Destinataire”: toute personne physique ou morale qui reçoit des marchandises conformément à un contrat de transport; si le transport s’effectue sans un contrat de transport, toute personne physique ou morale qui prend en charge les marchandises à l’arrivée est réputée être le destinataire;

108° “Règlement 2016/796/UE “: Règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif à l’Agence de l’Union européenne des chemins de fer et abrogeant le Règlement (CE) n° 881/2004 ;

109° “Directive 2012/34/UE “: Directive 2012/34/EU du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen;

110° “Personnel de sécurité”: le personnel exerçant, même occasionnellement, une ou plusieurs tâches critiques de sécurité;

111° “Directive 2016/797/UE “: la Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l’interopérabilité du système ferroviaire au sein de l’Union européenne;

112° “Directive 2016/798/UE “: la Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire;

113° “RID “: Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses adopté par la Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses.”

Art. 6. Dans l’article 4/2/1, paragraphe 2, alinéa 2, du même Code, inséré par la loi du 11 janvier 2019, les mots “à l’article 94” sont remplacés par les mots “à l’article 67/1, paragraphe 3”;

Art. 7. Dans l’article 8 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° les mots “le gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire” sont à chaque fois remplacés par les mots “le gestionnaire de l’infrastructure”;

2° dans le texte néerlandais les mots “van de veiligheidsmaatregelen” et les mots “van de veiligheidsvoorschriften” sont remplacés par les mots “van de nationale voorschriften” et dans le texte français les mots “des règles de sécurité” sont à chaque fois remplacés par les mots “des règles nationales”;

106° “Persoon met een handicap” en” persoon met beperkte mobiliteit”: elke persoon met een permanente of tijdelijke fysieke, mentale, intellectuele of zintuiglijke beperking die hem, in samenwerking met uiteenlopende obstakels, kunnen beletten volledig, effectief en op voet van gelijkheid met andere passagiers gebruik te maken van vervoersdiensten, of van wie de mobiliteit bij het gebruiken van vervoersdiensten is beperkt door zijn leeftijd;

107° “Geadresseerde”: een natuurlijke of rechtspersoon die overeenkomstig de vervoersovereenkomst de goederen ontvangt; indien het vervoer zonder vervoersovereenkomst plaatsvindt, wordt de natuurlijke of rechtspersoon die de goederen bij aankomst in ontvangst neemt, geacht de geadresseerde te zijn;

108° “Verordening 2016/796/EU “: Verordening (EU) 2016/796 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 881/2004;

109° “Richtlijn 2012/34/EU “: Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruiimte.”

110° “Veiligheidspersoneel” : het personeel dat, zelfs occasioneel, één of meerdere veiligheidskritieke taken verricht;

111° “Richtlijn 2016/797/EU” : Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie;

112° “Richtlijn 2016/798/EU” : Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor;

113° “RID”: Reglement betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, als vastgesteld bij Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land.”

Art. 6. In artikel 4/2/1, paragraaf 2, tweede lid van dezelfde Codex, ingevoegd bij de wet van 11 januari 2019, worden de woorden “artikel 94” vervangen door de woorden “artikel 67/1, paragraaf 3”;

Art. 7. In artikel 8 van dezelfde Codex, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de woorden “de spoorweginfrastructuurbeheerder” worden telkens vervangen door de woorden “de infrastructuurbeheerder”;

2° in de Nederlandstalige tekst worden de woorden “van de veiligheidsmaatregelen” en de woorden “van de veiligheidsvoorschriften” vervangen door de woorden “van de nationale voorschriften” en worden in de Franstalige tekst de woorden “des règles de sécurité » telkens vervangen door de woorden “des règles nationales »;

3° dans le texte néerlandais, les mots “gebruiker van de spoorweginfrastructuur” sont remplacés par le mot “infrastructuurgebruiker”.

Art. 8. Dans l'article 23 du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 23 novembre 2017, les modifications suivantes sont apportées:

1° les mots “gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire” sont à chaque fois remplacés par les mots “gestionnaire de l'infrastructure”;

2° à l'alinéa 2, les mots “des règles de sécurité” sont remplacés par les mots “des règles nationales”.

Art. 9. Dans l'article 62 du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 11 janvier 2019, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans les paragraphes 1, 2, 3, 4, 5 et 6 du texte néerlandais, les mots “toezichthoudende orgaan” sont à chaque fois remplacés par les mots “toezichhoudend orgaan”;

2° dans le paragraphe 3, alinéa 4, dans le texte néerlandais, les mots “de mogelijke aanpassingen die kunnen aan deze dienst dienen worden aangebracht” sont remplacés par les mots “de mogelijke aanpassingen die aan deze dienst kunnen worden aangebracht”;

3° le paragraphe 3 est complété par un point 12°, rédigé comme suit:

“12° contrôle l'accès équitable et non discriminatoire aux services de formation, à un prix raisonnable et non-discriminatoire qui soit en rapport avec les coûts et qui puisse inclure une marge bénéficiaire, conformément aux articles 124/2 et 143.”

4° dans le paragraphe 5, alinéa 1^{er}, 3°, du texte néerlandais, les mots “en haar resultaten” sont abrogés;

5° aux paragraphes 4 et 6, les mots “gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire” sont à chaque fois remplacés par les mots “gestionnaire de l'infrastructure”;

Art. 10. Dans l'article 63 du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 11 janvier 2019, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans les paragraphes 1, 2, 3 et 4, du texte néerlandais, les mots “toezichthoudende orgaan” sont à chaque fois remplacés par les mots “toezichhoudend orgaan”;

2° le paragraphe 3 est remplacé par ce qui suit:

“§ 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, et notamment en matière

3° in de Nederlandstalige tekst worden de woorden “gebruiker van de spoorweginfrastructuur” vervangen door het woord “infrastructuurgebruiker”.

Art. 8. In artikel 23 van dezelfde Codex, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de woorden “de spoorweginfrastructuurbeheerder” worden telkens vervangen door de woorden “de infrastructuurbeheerder”;

2° in het tweede lid worden de woorden “veiligheidsvoorschriften” vervangen door de woorden “nationale voorschriften”.

Art. 9. In artikel 62 van dezelfde Codex, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 11 januari 2019, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragrafen 1, 2, 3, 4, 5 en 6 van de Nederlandstalige tekst worden de woorden “toezichthoudende orgaan” telkens vervangen door de woorden “toezichhoudend orgaan”;

2° in paragraaf 3, vierde lid, worden in de Nederlandstalige tekst de woorden “de mogelijke aanpassingen die kunnen aan deze dienst dienen worden aangebracht” vervangen door de woorden “de mogelijke aanpassingen die aan deze dienst kunnen worden aangebracht”;

3° paragraaf 3 wordt aangevuld met een bepaling onder 12°, luidende:

“12° het controleert de eerlijke en niet-discriminerende toegang tot opleidingsdiensten, tegen een redelijke en niet-discriminerende prijs die kostengerelateerd is en een winstmarge kan hebben, overeenkomstig de artikelen 124/2 en 143.”;

4° in paragraaf 5, eerste lid, 3°, van de Nederlandstalige tekst worden de woorden “en haar resultaten” geschrapt;

5° in de paragrafen 4 en 6 worden de woorden “de spoorweginfrastructuurbeheerder” telkens vervangen door de woorden “de infrastructuurbeheerder”.

Art. 10. In artikel 63 van dezelfde Codex, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 11 januari 2019, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragrafen 1, 2, 3 en 4 van de Nederlandstalige tekst worden de woorden “toezichthoudende orgaan” telkens vervangen door de woorden “toezichhoudend orgaan”;

2° paragraaf 3 wordt vervangen als volgt:

“§ 3. In uitvoering van zijn opdrachten inzake controle en administratief beroep, neemt het toezichhoudend 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, en onder meer inzake toegang

d'accès aux installations de service conformément à l'article 9 et en matière d'accès équitable et non discriminatoire aux services de formation, à un prix raisonnable et non-discriminatoire qui soit en rapport avec les coûts et qui puisse inclure une marge bénéficiaire, conformément aux articles 124/2 et 143.”;

2° le paragraphe 4 est remplacé par ce qui suit:

“§ 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, le respect des dispositions relatives à la transparence financière établies à l'article 4/2/1, paragraphe 3 et le respect des dispositions relatives à l'accès équitable et non discriminatoire aux services de formation, à un prix raisonnable et non-discriminatoire qui soit en rapport avec les coûts et qui puisse inclure une marge bénéficiaire. 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, paragraphe 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 auxdites autorités.”

Art. 11. Dans le titre 4 du même Code, il est inséré avant le chapitre 1^{er}, un chapitre 0, rédigé comme suit :

“Chapitre 0. - Rôle des acteurs du système ferroviaire de l'Union dans le développement et l'amélioration de la sécurité ferroviaire.”

Art. 12. Dans le titre 4, chapitre 0, du même Code, inséré par l'article 11, il est inséré un article 67/1, rédigé comme suit:

“Art. 67/1. § 1^{er}. Afin de développer et d'améliorer la sécurité ferroviaire, les autorités nationales compétentes, dans les limites de leurs compétences respectives :

1° veillent à ce que la sécurité ferroviaire soit globalement maintenue et, lorsque cela est raisonnablement réalisable, constamment améliorée, en tenant compte de l'évolution du droit de l'Union et des règles internationales, ainsi que du progrès technique et scientifique, et en donnant la priorité à la prévention des accidents;

2° veillent à ce que l'ensemble de la législation applicable soit mise en œuvre d'une manière transparente et non

tot dienstvoorzieningen overeenkomstig artikel 9 en de eerlijke en niet-discriminerende toegang tot opleidingsdiensten, tegen een redelijke en niet-discriminerende prijs die kostengerelateerd is en een winstmarge kan hebben, overeenkomstig de artikelen 124/2 en 143.”;

2° paragraaf 4 wordt vervangen als volgt:

“§ 4. Het toezichthoudend 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, de naleving van de bepalingen met betrekking tot de financiële transparantie uitgewerkt in artikel 4/2/1, paragraaf 3 en de naleving van de bepalingen met betrekking tot de eerlijke en niet-discriminerende toegang tot opleidingsdiensten, tegen een redelijke en niet-discriminerende prijs die kostengerelateerd is en een winstmarge kan hebben, te controleren. In dit verband kan het toezichthoudend orgaan om alle relevante informatie verzoeken. Het toezichthoudend 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, paragraaf 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 toezichthoudend orgaan aan de hand van de boekhouding ook conclusies trekken inzake gevallen van staatssteun, en deelt zij die gevallen mee aan deze autoriteiten.”

Art. 11. In titel 4 van dezelfde Codex, wordt voor hoofdstuk 1, een hoofdstuk 0 ingevoegd, luidende:

“Hoofdstuk 0. - Rol van de actoren van het spoorwegsysteem van de Unie bij de ontwikkeling en verbetering van de veiligheid op het spoor.”

Art. 12. In titel 4, hoofdstuk 0 van dezelfde Codex, ingevoegd door artikel 11, wordt een artikel 67/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 67/1. § 1. Ter ontwikkeling en verbetering van de veiligheid op het spoor doen de bevoegde nationale instanties, binnen de grenzen van hun respectievelijke bevoegdheden, het volgende:

1° zij zien erop toe dat de veiligheid op het spoor over de gehele linie wordt gehandhaafd en, waar dat redelijkerwijs mogelijk is, voortdurend wordt verbeterd, met inachtneming van de ontwikkeling van het recht van de Unie en internationale voorschriften en van de vooruitgang op technisch en wetenschappelijk gebied. Daarbij wordt voorrang gegeven aan het voorkomen van ongevallen;

2° zij zien erop toe dat de toepasselijke wetgeving op een open en niet-discriminerende wijze wordt gehandhaafd, waarbij de

discriminatoire, afin de promouvoir la mise en place d'un système de transport ferroviaire européen unique;

3° veillent à ce que les mesures visant à développer et à améliorer la sécurité ferroviaire tiennent compte d'une approche systémique;

4° veillent à ce que la responsabilité d'une exploitation sûre du système ferroviaire de l'Union et de la maîtrise des risques qui en résultent soit assumée par le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires, chacun pour sa partie du système, en les obligeant à :

a) mettre en œuvre les mesures nécessaires de maîtrise des risques contenues dans les MSC, le cas échéant en coopération les uns avec les autres;

b) appliquer les règles de l'Union et les règles nationales;

c) établir des systèmes de gestion de la sécurité conformément au présent Code ferroviaire;

5° sans préjudice de la responsabilité civile établie conformément aux prescriptions légales des Etats membres, veillent à ce que le gestionnaire d'infrastructure et chaque entreprise ferroviaire soit chargé de sa partie du système et de la sécurité d'exploitation de celle-ci, y compris la fourniture de matériel et la contractualisation des services vis-à-vis des usagers, des clients, des travailleurs concernés et des autres acteurs visés au paragraphe 4.

6° les cas échéant, soutiennent l'Agence dans sa mission de contrôle de l'évolution de la sécurité ferroviaire au niveau de l'Union.

§ 2. Le Ministre, avec le soutien de l'Administration, de l'autorité de sécurité, du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires chacun dans le cadre de ses compétences élabore et rend public un plan de sécurité annuel fixant les mesures envisagées pour réaliser les OSC.

Ce plan tient compte des modifications des règles nationales visées à l'article 69, paragraphe 6, alinéa 2.

§ 3. Sans préjudice de la responsabilité civile établie conformément aux prescriptions légales, le gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise ferroviaire est rendu responsable de sa partie du système ferroviaire de l'Union, de l'exploitation sûre de celle-ci, y compris la fourniture de matériel et la contractualisation de services vis-à-vis des usagers, des clients, des travailleurs concernés et des tiers, et de la maîtrise des risques qui en résultent:

En particulier, le gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise ferroviaire :

1° applique les règles de l'Union et les règles nationales;

2° établit un système de gestion de la sécurité conformément au présent Code ferroviaire;

ontwikkeling van één Europees spoorwegvervoerssysteem wordt bevorderd;

3° zij zorgen ervoor dat bij de maatregelen inzake de ontwikkeling en verbetering van de veiligheid op het spoor rekening wordt gehouden met de noodzaak van een systeemgerichte benadering;

4° zij zien erop toe dat de verantwoordelijkheid voor een veilige exploitatie van het spoorwegsysteem van de Unie en de risicobeheersing wordt gelegd bij de infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen, elk voor het eigen deel van het systeem, en verplichten hen om:

a) in voorkomend geval in onderlinge samenwerking de nodige maatregelen te treffen op het gebied van risicobeheersing vervat in de GVM;

b) nationale en Unievoorschriften toe te passen;

c) veiligheidsbeheersystemen te creëren overeenkomstig deze Spoorcodex;

5° zij zien erop toe dat, onverminderd de burgerlijke aansprakelijkheid volgens de wettelijke voorschriften van de lidstaten, de infrastructuurbeheerder en elke spoorwegonderneming verantwoordelijk wordt gesteld voor zijn deel van het systeem en zijn veilige werking, met inbegrip van de levering van materiaal en het uitbesteden van diensten ten opzichte van gebruikers, afnemers, de betrokken werknemers en andere actoren als bedoeld in paragraaf 4;

6° zij ondersteunen, in voorkomend geval, het Bureau bij zijn werkzaamheden in verband met de monitoring van het ontwikkelen van de veiligheid op het spoor op Unieniveau.

§ 2. De Minister ontwikkelt en publiceert, met de ondersteuning van het Bestuur, de veiligheidsinstantie, de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen, elk in het kader van zijn bevoegdheden, jaarlijks een veiligheidsplan met de voorgenomen maatregelen voor het realiseren van de GVD's.

Dit plan houdt rekening met de wijzigingen van de nationale regels bedoeld in artikel 69, paragraaf 6, tweede lid.

§ 3. Onverminderd de burgerlijke aansprakelijkheid volgens de wettelijke voorschriften, wordt elke spoorweginfrastructuurbeheerder en spoorwegonderneming verantwoordelijk gesteld voor zijn deel van het systeem en zijn veilige werking, met inbegrip van de levering van materiaal en de contractualisering van diensten ten opzichte van gebruikers, afnemers, de betrokken werknemers en derden.

Meer in het bijzonder doet de infrastructuurbeheerder en elke spoorwegonderneming het volgende:

1° hij past de Unieregels en de nationale voorschriften toe;

2° hij stelt een veiligheidsbeheersysteem op overeenkomstig deze Spoorcodex;

3° met en œuvre les mesures nécessaires de maîtrise des risques contenues dans les MSC, le cas échéant en coopération les uns avec les autres et avec d'autres acteurs;

4° tient compte, dans son système de gestion de la sécurité, des risques associés aux activités des autres acteurs et des tierces parties;

5° le cas échéant, oblige par contrat les autres acteurs visés au paragraphe 4 qui ont une incidence potentielle sur l'exploitation sûre du système ferroviaire de l'Union à mettre en œuvre des mesures de maîtrise des risques;

6° s'assure que ses contractants appliquent les mesures de maîtrise des risques déterminées sur la base des MSC, par chaque entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure dans leur système de gestion de la sécurité et que cela soit précisé dans les dispositions contractuelles qui doivent être communiquées sur demande de l'Agence ou de l'autorité de sécurité.

§ 4. Sans préjudice des responsabilités des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure visées au paragraphe 3, les entités chargées de l'entretien et tous les autres acteurs qui ont une incidence potentielle sur l'exploitation sûre du système ferroviaire de l'Union, notamment les fabricants, les fournisseurs de service d'entretien, les détenteurs de wagons, les prestataires de services, les entités adjudicatrices, les transporteurs, les expéditeurs, les destinataires, les chargeurs, les déchargeurs, les remplisseurs et les vidangeurs :

1° mettent en œuvre les mesures nécessaires de maîtrise des risques conformément au paragraphe 3, 4°, le cas échéant en coopération avec d'autres acteurs;

2° veillent à fournir des sous-systèmes, accessoires, équipements et services conformes aux exigences et conditions d'utilisation prescrites, de sorte que ceux-ci puissent être exploités en toute sécurité par l'entreprise ferroviaire et/ou le gestionnaire de l'infrastructure concernés.

§ 5. Sans préjudice de l'article 192 et dans les limites de leurs compétences respectives, les entreprises ferroviaires, le gestionnaire de l'infrastructure et les acteurs visés au paragraphe 4 qui décèlent un risque pour la sécurité lié à des défauts et à des non-conformités ou des dysfonctionnements dans la construction des équipements techniques, y compris ceux des sous-systèmes structurels, ou qui en sont informés :

1° prennent toute action correctrice nécessaire afin de remédier au risque de sécurité décelé;

2° signalent ces risques aux parties concernées, de façon à leur permettre de prendre toute autre action correctrice nécessaire pour assurer en permanence la sécurité du système ferroviaire de l'Union.

§ 6. En cas d'échanges de véhicules entre entreprises ferroviaires, tous les acteurs concernés s'échangent toute information utile aux fins de la sécurité de l'exploitation portant

3° hij treft in voorkomend geval in onderlinge samenwerking en in samenwerking met andere actoren, de nodige maatregelen op het gebied van risicobeheersing vervat in de GVM;

4° hij houdt in zijn veiligheidsbeheersysteem rekening met de risico's die uit de activiteiten van andere actoren en derden voortvloeien;

5° hij verplicht de andere in paragraaf 4 bedoelde actoren met een potentieel effect op de veilige exploitatie van het spoorwegsysteem in voorkomend geval om risicobeheersingsmaatregelen te treffen;

6° hij ziet erop toe dat zijn contractanten de risicobeheersingsmaatregelen toepassen die zijn vastgelegd op basis van de GVM's, door elke spoorwegonderneming en de infrastructuurbeheerder in hun veiligheidsbeheersysteem en dat dit wordt vastgelegd in contractuele regelingen waarin op verzoek van het Bureau of van de veiligheidsinstantie inzage wordt gegeven.

§ 4. Met onderhoud belaste entiteiten en alle andere actoren die een potentiële invloed op de veilige exploitatie van het spoorwegsysteem van de Unie hebben, waaronder fabrikanten, leveranciers van onderhoudsdiensten, houders, dienstverleners, aanbestedende diensten, vervoerders, afzenders, geadresseerden, laders, lossers, bulkvullers en bulklossers, doen, onverminderd de verantwoordelijkheden van spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders als bedoeld in paragraaf 3, het volgende:

1° zij betreffende nodige risicobeheersingsmaatregelen overeenkomstig paragraaf 3, 4°, in voorkomend geval in samenwerking met andere actoren;

2° zij zorgen ervoor dat de door hen geleverde subsystemen, toebehoren en materialen, alsmede de door hen verrichte diensten aan de vastgelegde eisen en gebruiksvoorwaarden voldoen, zodat zij door de betrokken spoorwegonderneming en/of infrastructuurbeheerder veilig kunnen worden geëxploiteerd.

§ 5. Spoorwegondernemingen, de infrastructuurbeheerder en de actoren als bedoeld in paragraaf 4, die constateren of ervan op de hoogte worden gesteld dat defecten, constructieafwijkingen of storingen van technische apparatuur, met inbegrip van structurele subsystemen, een veiligheidsrisico vormen, doen, onverminderd artikel 192 en binnen de grenzen van hun respectieve bevoegdheden, het volgende:

1° zij nemen alle nodige corrigerende maatregelen om het geconstateerde veiligheidsrisico tegen te gaan;

2° zij brengen de relevante betrokken partijen op de hoogte van dat risico om hen in staat te stellen de nodige verdere corrigerende maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat de veiligheidsprestaties van het spoorwegsysteem van de Unie systematisch gehandhaafd blijven.

§ 6. Bij de uitwisseling van voertuigen tussen spoorwegondernemingen wisselen alle betrokken actoren alle informatie uit die relevant is voor een veilige exploitatie, over,

notamment, mais pas exclusivement, sur l'état et l'historique du véhicule concerné, des éléments des dossiers d'entretien à des fins de traçabilité, la traçabilité des opérations de chargement et les lettres de voiture."

Art. 13. Dans le titre 4 du même Code, l'intitulé du chapitre 1^{er} est remplacé par ce qui suit:

"Chapitre 1^{er}. – Règles nationales"

Art. 14. Dans l'article 68 du même Code, remplacé par la loi du XXX, les modifications suivantes sont apportées:

1° aux paragraphes 1^{er} et 2, les mots "règles nationales de sécurité" sont remplacés à chaque fois par les mots "règles nationales";

2° au paragraphe 3 dans le texte néerlandais, les mots "toelating" et "toelatingsaanvraag" sont respectivement remplacés par les mots "een vergunning" et "vergunningsaanvraag";

Art. 15. L'article 69 du même Code, remplacé par la loi du XXX, est remplacé par ce qui suit :

"Art. 69. § 1^{er}. Le Roi ne peut établir de nouvelles règles nationales que dans les cas suivants :

1° lorsque les règles concernant des méthodes de sécurité existantes ne sont pas couvertes par une MSC;

2° lorsque des règles d'exploitation du réseau ferroviaire ne sont pas encore couvertes par des STI;

3° en tant que mesure préventive d'urgence en particulier à la suite d'un accident ou d'un incident;

4° lorsqu'une règle déjà notifiée a besoin d'être révisée;

5° lorsque des règles concernant les exigences applicables au personnel exécutant des tâches critiques de sécurité, y compris les critères de sélection, l'aptitude physique et psychologique et la formation professionnelle ne sont pas encore couvertes par une STI ou par le titre 5, chapitre 1^{er} du présent Code ferroviaire;

6° lorsqu'une STI ne respecte pas pleinement les exigences essentielles ou ne couvre pas, ou pas complètement, certains aspects correspondant aux exigences essentielles, y compris les points ouverts tels que recensés dans son annexe;

7° lorsqu'une demande de non-application d'une ou de plusieurs STI ou de certaines de leurs parties a été soumise conformément à l'article 159;

8° lorsqu'un cas spécifique nécessite l'application de règles techniques ne figurant pas dans la STI concernée;

onder meer maar niet uitsluitend, de status en geschiedenis van het betrokken voertuig, elementen van het onderhoudsdossier ten behoeve van de traceerbaarheid, de traceerbaarheid van laadverrichtingen en vrachtbrieven."

Art. 13. In titel 4 van dezelfde Codex wordt het opschrift van hoofdstuk 1 vervangen als volgt:

"Hoofdstuk 1. – Nationale voorschriften"

Art. 14. In artikel 68 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van XXX, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in §§ 1 en 2 worden de woorden "nationale veiligheidsvoorschriften" telkens vervangen door de woorden "nationale voorschriften";

2° in § 3, vierde lid van de Nederlandstalige tekst worden de woorden "toelating" en "toelatingsaanvraag" respectievelijk vervangen door de woorden "een vergunning" en "vergunningsaanvraag";

Art. 15. Artikel 69 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van XXX, wordt vervangen als volgt:

"Art. 69. § 1. De Koning kan enkel in de volgende gevallen nieuwe nationale voorschriften vaststellen:

1° indien voorschriften betreffende bestaande veiligheidsmethoden niet onder een GVM vallen;

2° indien exploitatievoorschriften van het spoorwegnetwerk nog niet binnen het bestek van de TSI's vallen;

3° indien dringend preventieve maatregelen nodig zijn, in het bijzonder na een ongeval of incident;

4° indien reeds aangemelde voorschriften herziening behoeven;

5° indien voorschriften betreffende eisen waaraan personeelsleden met veiligheidskritieke taken moeten voldoen, met inbegrip van eisen betreffende selectiecriteria, lichamelijke en psychologische geschiktheid en beroepsopleiding, niet reeds binnen het bestek vallen van een TSI of titel 5, hoofdstuk I van deze Spoorcodex;

6° indien een TSI niet volledig aan de essentiële eisen beantwoordt of bepaalde aspecten in verband met de essentiële eisen niet of niet volledig bestrijken, met inbegrip van de open punten als vermeld in haar bijlagen;

7° indien er op grond van artikel 159 een verzoek is ingediend tot niet-toepassing van één of meer TSI's of delen daarvan;

8° indien het in specifieke gevallen nodig is technische regels toe te passen die niet in de desbetreffende TSI zijn opgenomen;

9° lorsque les règles nationales servent à spécifier des systèmes existants et ont pour seul objet l'évaluation technique de la compatibilité du véhicule avec le réseau;

10° lorsque les réseaux et les véhicules ne sont pas couverts par des STI.

§ 2. En cas de modification d'une règle nationale en vertu de laquelle une autorisation par type de véhicule a été délivrée, cette règle détermine si l'autorisation par type de véhicule délivrée reste valable ou si elle doit être renouvelée.

§ 3. Lors de la mise au point du cadre réglementaire national, l'administration consulte tous les acteurs et les parties intéressées, y compris l'autorité de sécurité, le gestionnaire de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires, les fabricants et les fournisseurs de services d'entretien, les usagers et les représentants du personnel.

§ 4. L'administration soumet le texte complet du projet de nouvelle règle nationale à l'Agence et à la Commission européenne, par les voies électroniques appropriées conformément à l'article 27 du règlement 2016/796/UE, pour examen en temps utile, dans les délais visés à l'article 25, paragraphe 1^{er}, du règlement 2016/796/UE, avant l'entrée en vigueur de la nouvelle règle proposée, en apportant la justification de son introduction, en démontrant le cas échéant la nécessité de cette règle pour satisfaire à une exigence essentielle qui n'est pas déjà couverte par la STI concernée. L'administration veille à ce que le projet soit suffisamment avancé pour que l'Agence puisse l'examiner conformément à l'article 25, paragraphe 2, du règlement 2016/796/UE.

§ 5. En cas de mesures préventives d'urgence, le Roi peut adopter et appliquer une nouvelle règle immédiatement.

Cette règle est notifiée conformément à l'article 27, paragraphe 2, du règlement 2016/796/UE et soumise à l'évaluation de l'Agence conformément à l'article 26, paragraphes 1^{er}, 2, et 5, du règlement 2016/796/UE.

§ 6. Le Roi révisé ou abroge les règles nationales notifiées lorsqu'elles deviennent redondantes ou contraires après la publication ou la révision du droit de l'Union, y compris notamment les STI, les OSC et les MSC.

En particulier, le Roi apporte aux règles nationales toutes les modifications nécessaires pour atteindre au moins les OSC, ainsi que tout OSC révisé, conformément aux calendriers de mise en œuvre dont ils sont accompagnés.

§ 7. L'administration notifie à l'Agence et à la Commission européenne les règles nationales adoptées.

Elle utilise les voies électroniques appropriées conformément à l'article 27 du règlement 2016/796/UE.

9° indien nationale voorschriften ertoe dienen om bestaande systemen te specificeren, alleen voor het beoordelen van de technische compatibiliteit van het voertuig met het netwerk;

10° indien netwerken en voertuigen niet onder TSI's vallen.

§ 2. In geval van wijziging van een nationaal voorschrift op grond waarvan een voertuigtypegoedkeuring is verleend, bepaalt dit voorschrift of de verleende voertuigtypegoedkeuring geldig blijft of dat deze moet worden vernieuwd.

§ 3. Tijdens de ontwikkeling van het nationaal regelgevend kader raadpleegt het bestuur alle actoren en belanghebbende partijen, met inbegrip van de veiligheidsinstantie, de infrastructuurbeheerder, spoorwegaondernemingen, fabrikanten en onderhoudsbedrijven, gebruikers en vertegenwoordigers van het personeel.

§ 4. Het bestuur legt de volledige tekst van het ontwerp van een nieuw nationaal voorschrift via het geëigende IT-systeem overeenkomstig artikel 27 van de verordening 2016/796/EU ter overweging voor aan het Bureau en de Europese Commissie, tijdig en binnen de in artikel 25, paragraaf 1, van de verordening 2016/796/EU bedoelde termijnen, vóór de verwachte invoering van het voorgestelde nieuwe voorschrift in het nationaal rechtssysteem, en motiveert zij de invoering van dat voorschrift door, in voorkomend geval, aan te tonen dat dat voorschrift noodzakelijk is om te voldoen aan een essentiële eis die niet reeds onder de betrokken TSI valt. Het bestuur zorgt ervoor dat de ontwerp tekst voldoende is uitgewerkt om het Bureau in staat te stellen zijn onderzoek overeenkomstig artikel 25, paragraaf 2, van de verordening 2016/796 EU uit te voeren.

§ 5. In het geval van dringende preventieve maatregelen kan de Koning een nieuw voorschrift meteen vaststellen en toepassen.

Dat voorschrift wordt aangemeld in overeenstemming met artikel 27, paragraaf 2, van de verordening 2016/796/EU en overeenkomstig artikel 26, paragrafen 1, 2 en 5, van de verordening 2016/796/EU aan de beoordeling van het Bureau onderworpen.

§ 6. De Koning herzielt de nationale voorschriften of heft deze op indien deze redundant of tegenstrijdig worden na bekendmaking of herziening van het Unierecht, met inbegrip onder andere van de TSI's, de GVD en de GVM.

In het bijzonder brengt de Koning de nodige wijzigingen aan in de nationale voorschriften om ten minste de GVD's en herzieningen daarvan te verwezenlijken binnen de daarvoor gestelde termijnen.

§ 7. Het bestuur deelt aan het Bureau en de Europese Commissie mee welke nationale voorschriften zijn aangenomen.

Overeenkomstig artikel 27 van de verordening 2016/796/EU gebruikt zij de geëigende IT-systemen.

L'administration veille à ce que les règles nationales existantes, y compris celles qui couvrent les interfaces entre les véhicules et les réseaux, soient aisément accessibles, fassent partie du domaine public et soient rédigées dans des termes que toutes les parties intéressées peuvent comprendre.

Toute personne peut demander à l'administration de fournir des informations complémentaires sur les règles nationales.

Cette dernière répond à cette demande.

§ 8. L'administration ne notifie pas les règles et restrictions dont le caractère est strictement local.

Dans ce cas, le gestionnaire de l'infrastructure mentionne ces règles et restrictions dans le document de référence du réseau.

§ 9. Les règles nationales notifiées en vertu du présent article ne sont pas soumises à la procédure de notification prévue par la Directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information."

Art. 16. Dans l'article 70 du même Code, modifié par la loi du XXX, les modifications suivantes sont apportées:

1° au paragraphe 1^{er}, les mots "règles de sécurité" sont remplacés par les mots "règles nationales";

2° aux paragraphes 1, 2, 3, 4, 5 et 6, les mots "gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire" sont à chaque fois remplacés par les mots "gestionnaire de l'infrastructure";

Art. 17. L'article 74 du même Code, modifié par la loi du XXX, est remplacé par ce qui suit:

"Art. 74. Les tâches de l'autorité de sécurité sont les suivantes :

1° l'autorisation de la mise en service des sous-systèmes contrôle-commande et signalisation au sol, énergie et infrastructure constituant le système ferroviaire de l'Union 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° la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des autorisations de mise sur le marché de véhicules conformément à l'article 179/9;

4° le soutien à l'Agence pour la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des autorisations de mise sur le marché de véhicules conformément à l'article 21, paragraphe 5 de la directive 2016/797/UE, et concernant les autorisations

Het bestuur zorgt ervoor dat de bestaande nationale voorschriften, met inbegrip van de voorschriften betreffende de interfaces tussen de voertuigen en het netwerk, eenvoudig en voor het publiek toegankelijk zijn en gesteld zijn in een terminologie die voor alle belanghebbende partijen begrijpelijk is.

Iedere persoon kan het bestuur verzoeken om aanvullende informatie over de nationale voorschriften te verstrekken.

Deze laatste beantwoordt dit verzoek.

§ 8. Het bestuur meldt de voorschriften en beperkingen van strikt plaatselijke aard niet aan.

In dat geval neemt de infrastructuurbeheerder de betrokken voorschriften en beperkingen op in de netverklaring.

§ 9. De op grond van dit artikel aangemelde nationale voorschriften zijn niet onderworpen aan de aanmeldingsprocedure van de Richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij."

Art. 16. In artikel 70 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van XXX, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1 wordt het woord "veiligheidsvoorschriften" vervangen door de woorden "nationale voorschriften";

2° in de paragrafen 1, 2, 3, 4, 5 en 6 wordt het woord "spoorweginfrastructuurbeheerder" telkens vervangen door het woord "infrastructuurbeheerder";

Art. 17. Artikel 74 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van XXX, wordt vervangen als volgt:

"Art. 74. De taken van de veiligheidsinstantie zijn de volgende :

1° de vergunning voor de indienststelling van de subsystemen baanuitrusting voor besturing en seingeving, energie en infrastructuur van het spoorwegsysteem van de Unie en de controle 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 afgifte, vernieuwing, wijziging en intrekking van vergunningen om voertuigen in de handel te brengen overeenkomstig artikel 179/9;

4° de ondersteuning aan het Bureau bij de afgifte, vernieuwing, wijziging en intrekking van vergunningen om voertuigen in de handel te brengen overeenkomstig artikel 21, paragraaf 5 van de richtlijn 2016/797/EU en voor het verlenen van

par type de véhicule conformément à l'article 24 de la directive 2016/797/UE;

5° la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des agréments de sécurité accordés conformément au chapitre 4, du titre 4, y compris la vérification des conditions et des exigences qui y sont définies et la conformité des activités du gestionnaire de l'infrastructure aux exigences prévues pour obtenir l'agrément;

6° la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des certificats de sécurité uniques accordés conformément à l'article 100, y compris la vérification des conditions et des exigences qui y sont définies et la conformité des activités des entreprises ferroviaires aux exigences prévues pour obtenir le certificat de sécurité unique;

7° le soutien à l'Agence pour la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des certificats de sécurité uniques accordés conformément à l'article 10, paragraphe 5 de la directive 2016/798/UE ;

8° la délivrance d'un avis conforme quant aux spécifications techniques d'utilisation du réseau et aux procédures opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire visées à l'article 68, paragraphe 3;

9° 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, conformément à l'article 105;

10° sans préjudice de l'article 219, la vérification du respect des exigences en matière de formation définies dans les STI ou le cas échéant, les règles nationales adoptées par le Roi conformément à l'article 68, paragraphe 2, 1°;

11° les tâches relatives à la certification des conducteurs de train visée au titre 5, chapitre 1^{er}, en ce compris la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des licences des conducteurs 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° le contrôle, la promotion, l'application et la contribution à la mise à jour du cadre réglementaire en matière de sécurité;

15° la bonne application des dispositions relatives aux conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire;

voertuigtypegoedkeuringen overeenkomstig artikel 24 van de richtlijn 2016/797/EU;

5° de afgifte, vernieuwing, wijziging of intrekking van de veiligheidsvergunningen verleend overeenkomstig hoofdstuk 4, van titel 4, met inbegrip van de controle van de voorwaarden en eisen die daarin zijn vervat en de overeenstemming van de activiteiten van de infrastructuurbeheerder met de eisen die voor het bekomen van vergunning worden gesteld;

6° de afgifte, vernieuwing, wijziging of intrekking van de unieke veiligheidscertificaten verleend overeenkomstig artikel 100 met inbegrip van de controle van de voorwaarden en eisen die daarin zijn vervat en de overeenstemming van de activiteiten van de spoorweginfrastructuur met de eisen die voor het bekomen het certificaat worden gesteld;

7° de ondersteuning aan het Bureau bij de afgifte, vernieuwing, wijziging en intrekking van unieke veiligheidscertificaten verleend overeenkomstig artikel 10, paragraaf 5 van de richtlijn 2016/798/EU;

8° de aflevering van een eensluidend advies aangaande de technische specificaties voor gebruik van het netwerk en de operationele procedures aangaande de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur zoals bedoeld in artikel 68, paragraaf 3;

9° de bijwerking en aanpassing van het nationaal voertuigregister, ervoor zorgend dat de voertuigen correct ingeschreven zijn in het nationaal voertuigregister en dat de daarin vervatte informatie juist is en bijgewerkt wordt overeenkomstig artikel 105;

10° onverminderd artikel 219, de controle van de naleving van de vereisten inzake opleiding bepaald in de TSI's, of, in voorkomend geval, in de door de Koning overeenkomstig artikel 68, paragraaf 2, 1°, vastgestelde nationale voorschriften;

11° de taken betreffende de certificering van de treinbestuurders bedoeld in titel 5, hoofdstuk 1, met inbegrip van de afgifte, vernieuwing, wijziging en intrekking van de vergunningen van treinbestuurders;

12° de controle van de doeltreffendheid van het remsysteem van rollend spoor materieel 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, de handhaving en medewerking aan de ontwikkeling van het regelgevend kader inzake veiligheid;

15° de handhaving van de bepalingen betreffende de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten in de spoorwegsector verrichten;

16° la surveillance des entreprises ferroviaires et du gestionnaire d'infrastructure conformément à l'article 74/1;

17° le cas échéant, le soutien à l'Agence dans sa mission de contrôle de l'évolution de la sécurité ferroviaire au niveau de l'Union."

Art. 18. Dans le titre 4, chapitre 2, section 2 du même Code, il est inséré un article 74/1 rédigé comme suit :

"Art. 74/1. § 1^{er}. L'autorité de sécurité contrôle le respect constant de l'obligation légale qu'ont les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure d'utiliser un système de gestion de la sécurité tel qu'il est décrit aux articles 89 à 92.

À cet effet, l'autorité de sécurité applique les principes énoncés dans les MSC , en s'assurant que les activités de surveillance comprennent notamment le contrôle de l'application, par les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure:

1° du système de gestion de la sécurité afin d'en contrôler l'efficacité;

2° des éléments isolés ou partiels du système de gestion de la sécurité, notamment les activités opérationnelles, la fourniture de services d'entretien et de matériel et le recours à des contractants pour en contrôler l'efficacité; et

3° des MSC pertinentes. Les activités de surveillance à ce sujet s'appliquent également aux entités chargées de l'entretien, le cas échéant.

§ 2. Au moins deux mois avant le début de toute nouvelle activité de transport ferroviaire, les entreprises ferroviaires en informent la ou les autorité(s) de sécurité concernée(s), afin que celle(s)-ci puisse(nt) programmer les activités de surveillance.

Les entreprises ferroviaires fournissent également une répartition des catégories de personnel et des types de véhicules.

§ 3. Sans préjudice du paragraphe 2, le titulaire d'un certificat de sécurité unique informe sans retard la ou les autorité(s) de sécurité concernée(s) de toute modification majeure des informations visées au paragraphe 2, en ce compris, l'engagement de nouvelles catégories de personnel et l'acquisition de nouveaux types de matériel roulant.

§ 4. Le contrôle du respect des règles relatives aux temps de travail, de conduite et de repos applicables aux conducteurs de train est assuré par le Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation Sociale, excepté le cas prévu à l'article 74, 15°.

Dans le cadre des missions visées à l'alinéa 1^{er}, le Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation Sociale coopère

16° het toezicht op de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder overeenkomstig artikel 74/1;

17° in voorkomend geval, de ondersteuning van het Bureau bij zijn controleopdracht inzake de evolutie van de spoorwegveiligheid op het niveau van de Unie."

Art. 18. In titel 4, hoofdstuk 2, afdeling 2 van dezelfde Codex, wordt een artikel 74/1 ingevoegd, luidende:

"Art. 74/1. § 1. De veiligheidsinstantie ziet er op toe dat voortdurend wordt voldaan aan de wettelijke verplichting voor spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder tot het hanteren van een veiligheidsbeheersysteem als bedoeld in de artikelen 89 tot 92.

Daartoe past de veiligheidsinstantie de beginselen toe van de relevante GVM voor het uitoefenen van toezicht en zien zij erop toe dat in het kader van de toezichtactiviteiten met name de toepassing door spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerder wordt gecontroleerd van:

1° het veiligheidsbeheersysteem om na te gaan of het doeltreffend is;

2° afzonderlijke of deelelementen van het veiligheidsbeheersysteem, met inbegrip van operationele activiteiten, de verrichting van onderhoud, de levering van materiaal en het gebruik van contractanten, om na te gaan of zij doeltreffend zijn; en

3° relevante GVM's. De met dit punt verband houdende toezichtsactiviteiten gelden in voorkomend geval tevens voor met onderhoud belaste entiteiten.

§ 2. De spoorwegondernemingen informeren de betrokken veiligheidsinstantie(s) ten minste twee maanden voor de start van een nieuwe spoorwegvervoersactiviteit, zodat deze haar toezichtsactiviteiten kan plannen.

De spoorwegondernemingen verstrekken tevens een opsplitsing van de personeelscategorieën en de voertuigtypen.

§ 3. Onverminderd paragraaf 2, stelt de houder van een uniek veiligheidscertificaat de betrokken veiligheidsinstantie(s) onverwijld in kennis van elke belangrijke wijziging in de in paragraaf 2 bedoelde informatie, met inbegrip van het inzetten van nieuwe categorieën personeel of van nieuwe soorten rollend materieel.

§ 4. De controle op de naleving van de geldende voorschriften inzake werk-, rij- en rusttijden voor treinbestuurders gebeurt door de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg, behoudens het geval voorzien in artikel 74, 15°.

In het kader van de opdrachten bedoeld in het eerste lid, werkt de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid

avec l'autorité de sécurité afin que celle-ci puisse remplir son rôle de contrôle de la sécurité ferroviaire.

§ 5. Si l'autorité de sécurité constate que le titulaire d'un certificat de sécurité unique ne satisfait plus aux conditions de la certification, elle demande à l'Agence de restreindre ou de retirer ledit certificat conformément à l'article 10, paragraphe 5 de la directive 2016/798/UE.

En cas de désaccord entre l'Agence et l'autorité de sécurité, la procédure d'arbitrage prévue à l'article 10, paragraphe 7 de la directive 2016/798/UE s'applique. Si, à l'issue de cette procédure d'arbitrage, le certificat de sécurité unique n'est ni restreint ni retiré, les mesures de sécurité temporaires visées au paragraphe 6 sont suspendues.

Lorsque l'autorité de sécurité est l'autorité qui a délivré le certificat de sécurité unique conformément à l'article 100, elle peut restreindre ou retirer le certificat, et en informe l'Agence.

Le titulaire d'un certificat de sécurité unique dont le certificat a été restreint ou retiré par l'autorité de sécurité a le droit d'introduire un recours conformément à l'article 104.

§ 6. Si l'autorité de sécurité détecte un risque grave pour la sécurité au cours d'une surveillance, elle peut à tout moment appliquer des mesures de sécurité temporaires, dont la restriction ou la suspension immédiates des opérations en cause.

Si le certificat de sécurité unique a été délivré par l'Agence, l'autorité de sécurité en informe immédiatement cette dernière et présente des éléments de preuve à l'appui de sa décision et ce, conformément à la procédure visée à l'article 17, paragraphe 6, alinéas 2 et 3 de la directive 2016/798/UE.

Dans ce cas, les mesures de sécurité temporaires peuvent s'appliquer jusqu'à la clôture du contrôle juridictionnel, sans préjudice du paragraphe 5.

Si une mesure temporaire a une durée supérieure à trois mois, l'autorité de sécurité demande à l'Agence de restreindre ou de retirer le certificat de sécurité unique, et la procédure décrite au paragraphe 5 s'applique.

§ 7. L'autorité de sécurité contrôle les sous-systèmes contrôle-commande et signalisation au sol, énergie et infrastructure et s'assure qu'ils sont conformes aux exigences essentielles.

Dans le cas d'infrastructures transfrontalières, elle exerce ses activités de surveillance en coopération avec d'autres autorités de sécurité compétentes.

en Sociaal Overleg samen met de veiligheidsinstantie opdat zij haar taak van toezichthouder op de veiligheid op het spoor kan uitoefenen.

§ 5. Indien de veiligheidsinstantie constateert dat een houder van een uniek veiligheidscertificaat niet langer aan de certificeringsvoorwaarden voldoet, vraagt zij het Bureau beperkingen te stellen aan het verleende certificaat of het in te trekken overeenkomstig artikel 10, paragraaf 5 van de richtlijn 2016/798/EU.

Wanneer het Bureau en de veiligheidsinstantie het met elkaar oneens zijn, is de in artikel 10, paragraaf 7 van de richtlijn 2016/798/EU, vermelde arbitrageprocedure van toepassing. Indien het resultaat van zo'n arbitrageprocedure is dat het uniek veiligheidscertificaat niet wordt beperkt of ingetrokken, worden de tijdelijke veiligheidsmaatregelen van paragraaf 6 opgeschort.

Indien de veiligheidsinstantie zelf, overeenkomstig artikel 100, het uniek veiligheidscertificaat heeft afgegeven, kan zij aan het certificaat beperkingen stellen of het intrekken en stelt zij het Bureau daarvan in kennis.

De houder van een uniek veiligheidscertificaat dat door de veiligheidsinstantie is beperkt of ingetrokken, heeft het recht beroep in te stellen overeenkomstig artikel 104.

§ 6. Indien de veiligheidsinstantie tijdens het toezicht een ernstig veiligheidsrisico ontdekt, kan die instantie op ieder moment tijdelijke veiligheidsmaatregelen toepassen, inclusief het onmiddellijk beperken of opschorten van de betrokken activiteiten.

Indien het uniek veiligheidscertificaat door het Bureau is afgegeven, brengt de veiligheidsinstantie het Bureau daar onmiddellijk van op de hoogte en staft zij haar beslissing met bewijs overeenkomstig de procedure voorzien in artikel 17, paragraaf 6, tweede en derde lid van de richtlijn 2016/798/EU.

Ineendergeval mogen de tijdelijke veiligheidsmaatregelen van toepassing blijven tot de rechterlijke toetsing afgelopen is, onverminderd paragraaf 5.

Indien de looptijd van de tijdelijke maatregel langer is dan drie maanden, verzoekt de veiligheidsinstantie het Bureau het uniek veiligheidscertificaat te beperken of in te trekken, waarbij de procedure beschreven in paragraaf 5 van toepassing is.

§ 7. De veiligheidsinstantie houdt toezicht op de subsystemen baanuitrusting voor besturing en seingeving, energie en infrastructuur en verzekert dat zij aan de essentiële eisen voldoen.

In geval van grensoverschrijdende infrastructuur zal zij haar toezichtsactiviteiten uitoefenen in samenwerking met andere betrokken veiligheidsinstanties.

Si l'autorité de sécurité constate qu'un gestionnaire de l'infrastructure ne remplit plus les conditions d'obtention de son agrément de sécurité, elle restreint ou retire ce dernier.

§ 8. Lorsqu'elle contrôle l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires, l'autorité de sécurité peut tenir compte des performances de sécurité des acteurs conformément à l'article 67/1, paragraphe 4 et, le cas échéant, des centres de formation visés dans le titre 5, chapitre 1^{er}, section 6, dans la mesure où leurs activités ont une incidence sur la sécurité ferroviaire.

Le présent paragraphe s'applique sans préjudice de la responsabilité des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure visée à l'article 67/1, paragraphe 3.

§ 9. L'autorité de sécurité coopère avec les autorités de sécurité d'autres États membres dans lesquels une entreprise ferroviaire active en Belgique exerce ses activités, pour coordonner leurs activités de surveillance concernant cette entreprise ferroviaire, de façon à assurer le partage de toute information essentielle concernant l'entreprise ferroviaire, en particulier en ce qui concerne les risques connus et ses performances en matière de sécurité.

L'autorité de sécurité partage également des informations avec les autres autorités de sécurité concernées ainsi qu'avec l'Agence si elle constate que l'entreprise ferroviaire ne prend pas les mesures nécessaires de maîtrise des risques.

Cette coopération a pour but d'assurer une couverture suffisante de la surveillance et d'éviter la répétition des inspections et des audits.

Les autorités de sécurité peuvent élaborer un programme commun de surveillance pour s'assurer que des audits et d'autres inspections sont effectués périodiquement, compte tenu du type et de la portée des activités de transport dans chacun des États membres concernés.

§ 10. L'autorité de sécurité peut envoyer des avertissements au gestionnaire de l'infrastructure et aux entreprises ferroviaires lorsqu'ils ne respectent pas leurs obligations énoncées au paragraphe 1^{er}.

§ 11. L'autorité de sécurité utilise les informations recueillies par l'Agence au cours de l'évaluation du dossier visée à l'article 10, paragraphe 5, point a), de la directive 2016/798/UE, aux fins de la surveillance d'une entreprise ferroviaire après la délivrance de son certificat de sécurité unique.

Elle utilise les informations recueillies au cours du processus d'agrément de sécurité conformément aux articles 95 à 98/1 aux fins de la surveillance du gestionnaire de l'infrastructure.

§ 12. Aux fins du renouvellement des certificats de sécurité uniques, l'autorité de sécurité, lorsque le certificat de sécurité

Indien de veiligheidsinstantie vaststelt dat een infrastructuurbeheerder niet meer voldoet aan de voorwaarden voor een veiligheidsvergunning, stelt zij beperkingen aan die vergunning of trekt zij deze in.

§ 8. In het kader van het toezicht op de doeltreffendheid van de veiligheidsbeheersystemen van de infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen mogen de veiligheidsinstanties rekening houden met de veiligheidsprestaties van actoren als bedoeld in artikel 67/1, paragraaf 4 en, waar passend, de opleidingscentra bedoeld in titel 5, hoofdstuk 1, afdeling 6, voor zover hun activiteiten gevolgen hebben voor de veiligheid op het spoor.

Deze paragraaf geldt onverminderd de verantwoordelijkheid vandespoorwegondernemingenendeinfrastructuurbeheerder bedoeld in artikel 67/1, paragraaf 3.

§ 9. De veiligheidsinstantie werkt samen met de veiligheidsinstanties van andere lidstaten waar de spoorwegonderneming die in België actief is zijn activiteiten uitoefent bij het coördineren van hun toezichtsactiviteiten met betrekking tot de spoorwegonderneming teneinde erop toe te zien dat alle essentiële informatie over de spoorwegonderneming in kwestie wordt gedeeld, in het bijzonder wat betreft bekende risico's en haar veiligheidsprestaties.

De veiligheidsinstantie deelt ook informatie met de andere relevante veiligheidsinstanties en met het Bureau wanneer zij constateert dat de spoorwegonderneming niet de nodige risicobeheersingsmaatregelen treft.

Deze samenwerking heeft als doel te verzekeren dat het toezicht voldoende reikwijdte heeft en dat dubbele inspecties en audits worden vermeden.

De veiligheidsinstanties kunnen een gemeenschappelijk toezichtsplan ontwikkelen om erop toe te zien dat er periodiek audits en andere inspecties worden verricht, rekening houdend met de soort en de omvang van de vervoersactiviteiten in elk van de betrokken lidstaten.

§ 10. De veiligheidsinstantie kan berichten verzenden om de infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen te waarschuwen indien zij hun in paragraaf 1 bedoelde verplichtingen niet nakomen.

§ 11. De veiligheidsinstantie gebruikt de informatie die door het Bureau is verzameld bij het beoordelen van het dossier als bedoeld in artikel 10, paragraaf 5, punt a) van de richtlijn 2016/798/EU, om toezicht op de spoorwegonderneming uit te oefenen na afgifte van het uniek veiligheidscertificaat.

De veiligheidsinstantie gebruikt de informatie die tijdens de veiligheidsvergunningsprocedure overeenkomstig de artikelen 95 tot 98/1 is verzameld, om toezicht op de infrastructuurbeheerder uit te oefenen.

§ 12. Voor het vernieuwen van unieke veiligheidscertificaten gebruikt de veiligheidsinstantie, in geval van een uniek

unique a été délivré conformément à l'article 100, utilise les informations recueillies au cours des activités de surveillance.

Aux fins du renouvellement des agréments de sécurité, l'autorité de sécurité fait également usage des informations recueillies au cours de ses activités de surveillance.

§ 13. L'autorité de sécurité s'accorde avec l'Agence pour prendre les dispositions nécessaires afin de coordonner et d'assurer l'échange de toutes les informations visées aux paragraphes 10, 11 et 12."

Art. 19. Dans l'article 75 du même Code, les mots "pour l'accomplissement de ses tâches" sont abrogés.

Art. 20. L'article 77 du même Code, modifié par la loi du 23 novembre 2017, est remplacé par ce qui suit:

"Art. 77. L'autorité de sécurité accomplit ses tâches de manière ouverte, non discriminatoire et transparente, afin de promouvoir la mise en place d'un système de transport ferroviaire européen unique.

En particulier, elle permet à toutes les parties d'être entendues et indique les motifs de ses décisions.

Sans préjudice des articles 213 et 217, l'autorité de sécurité peut effectuer tous les audits, inspections et enquêtes nécessaires pour l'accomplissement de ses tâches et elle a accès à tous les documents appropriés ainsi qu'aux locaux, installations et équipements du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires et, si nécessaire, de tout acteur visé à l'article 67/1.

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 à un gestionnaire de l'infrastructure, une entreprise ferroviaire ou une entité adjudicatrice, ni être effectuées par ceux-ci en vertu d'un contrat.

Dans l'accomplissement des tâches visées à l'article 74, 1° à 10°, 14° et 15°, elle peut à tout moment requérir l'assistance technique du gestionnaire de l'infrastructure, 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°, 5°, 6° et 14° les membres de l'autorité de sécurité ou les personnes mandatées par elle, chargent le gestionnaire de l'infrastructure 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.

veiligheidscertificaat dat is afgegeven overeenkomstig artikel 100, de informatie die tijdens de toezichtsactiviteiten is verzameld.

Voor het vernieuwen van veiligheidsvergunningen gebruikt de veiligheidsinstantie eveneens de informatie die zij tijdens haar toezichtsactiviteiten heeft verzameld.

§ 13. De veiligheidsinstantie overlegt met het Bureau om de nodige maatregelen te treffen om de in de paragrafen 10, 11 en 12 bedoelde volledige informatie-uitwisseling te coördineren en te garanderen."

Art. 19. In artikel 75 van dezelfde Codex worden de woorden "die nodig zijn om haar taken te vervullen" opgeheven.

Art. 20. Artikel 77 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen als volgt:

"Art. 77. De veiligheidsinstantie verricht haar taken op een open, niet-discriminerende en transparante wijze, waarbij de ontwikkeling van één Europees spoorwegvervoerssysteem wordt bevorderd.

Zij geeft in het bijzonder alle partijen de gelegenheid te worden gehoord en zij motiveert haar besluiten.

Onverminderd de artikelen 213 en 217, mag de veiligheidsinstantie alle inspecties, audits en onderzoeken verrichten die nodig zijn om haar taken te vervullen en krijgt zij toegang tot alle relevante documenten en tot de terreinen, installaties en uitrusting van de infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen en, waar nodig, van ongeacht welke actor, bedoeld in artikel 67/1.

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 aan een infrastructuurbeheerder, een spoorwegonderneming of een aanbestedende dienst en ook niet door hen worden uitgevoerd in het kader van een contract.

Zij kan voor de uitvoering van de in artikel 74, 1° tot 10°, 14° en 15° bedoelde taken te allen tijde de technische bijstand vorderen van de infrastructuurbeheerder, de spoorwegondernemingen of andere door de veiligheidsinstantie gekozen gekwalificeerde instanties.

Indien het voor de uitvoering van de in artikel 74, 1°, 2°, 5°, 6° en 14° bedoelde taken noodzakelijk blijkt, gelasten de leden van de veiligheidsinstantie of de door haar gemandateerde personen de infrastructuurbeheerder 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.

L'autorité de sécurité et le gestionnaire de l'infrastructure concluent un protocole relatif aux mesures visées à l'alinéa 7.

L'autorité de sécurité procède à un échange de vues et d'expériences soutenu avec les autorités de sécurité d'autres États membres, notamment au sein du réseau établi par l'Agence, afin d'harmoniser les critères de décision à l'échelle de l'Union.

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. 21. L'article 78 du même Code, modifié par la loi du 23 novembre 2017, est remplacé par ce qui suit:

"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 :

1° l'évolution de la sécurité ferroviaire, y compris un inventaire des indicateurs de sécurité communs définis dans l'annexe 4;

2° les modifications importantes de la législation et de la réglementation en matière de sécurité ferroviaire;

3° l'évolution de la certification et de l'agrément en matière de sécurité;

4° les résultats de la surveillance effectuée auprès du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires et les enseignements qui en ont été tirés, notamment le nombre d'inspections et d'audits et leurs conclusions;

5° les dérogations qui ont été décidées conformément à l'article 109;

6° l'expérience acquise par les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure concernant l'application des MSC pertinentes."

Art. 22. L'article 79 du même Code, remplacé par la loi du 23 novembre 2017, 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. Les redevances visées aux articles 80, 81 et 85 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

De veiligheidsinstantie en de infrastructuurbeheerder sluiten een protocol met betrekking tot de maatregelen bedoeld in het zevende lid.

De veiligheidsinstantie wisselt met de veiligheidsinstanties van andere lidstaten, met name binnen het door het Bureau opgerichte netwerk, actief meningen en ervaringen uit om de besluitvormingscriteria in de hele Unie te harmoniseren.

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. 21. Artikel 78 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen als volgt:

"Art. 78. Elk jaar publiceert de veiligheidsinstantie een verslag over haar activiteiten in het voorafgaande jaar; zij zendt het uiterlijk op 30 september toe aan het Bureau. Het verslag bevat informatie over:

1° de ontwikkeling van de veiligheid op het spoor, met inbegrip van een overzicht op lidstaatniveau van de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren, overeenkomstig de bijlage 4;

2° belangrijke wijzigingen in de wet- en regelgeving betreffende de veiligheid op het spoor;

3° de ontwikkeling van de veiligheidscertificering en de veiligheidsvergunning;

4° resultaten van en ervaringen met het toezicht op de infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen, waaronder het aantal inspecties en audits en de uitkomsten ervan;

5° de overeenkomstig artikel 109 toegestane afwijkingen, en

6° de door de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder verworven ervaringen met betrekking tot de toepassing van de relevante GVM's."

Art. 22. Artikel 79 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van 23 november 2017, 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.

§ 2. Elk jaar op 1 januari, worden de retributies bedoeld in de artikelen 80, 81 en 85aangepast aan de gezondheidsindex volgens de volgende formule: het basisbedrag zoals vastgesteld

articles, multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice de départ.

Pour les redevances visées aux articles 81 et 85 :

1° 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};

2° l'indice de départ est l'indice santé de novembre 2009.

Pour les redevances visées à l'article 80 :

1° 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};

2° l'indice de départ est l'indice santé de novembre 2019.

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. 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 les redevances visées à l'article 81, lorsque le demandeur retire sa demande avant que l'autorité de sécurité en ait entamé l'examen..

Art. 23. L'article 80 du même Code, remplacé par la loi du 23 novembre 2017, est remplacé par ce qui suit:

"Art. 80. § 1^{er}. S'acquittent d'une redevance pour l'examen du dossier par l'autorité de sécurité :

1° le demandeur de l'autorisation de mise en service visée à l'article 74, paragraphe 1^{er}, 1°;

in deze artikelen, vermenigvuldigd met de nieuwe index en gedeeld door de oorspronkelijke index.

Voor de retributies bedoeld in de artikelen 81 en 85:

1° is de nieuwe index gelijk aan de gezondheidsindex van de maand november van het jaar voorafgaand aan het jaar waarin de bedragen worden aangepast overeenkomstig het eerste lid;

2° is de oorspronkelijke index de gezondheidsindex van november 2009;

Voor de retributies bedoeld in artikel 80:

1° is de nieuwe index gelijk aan de gezondheidsindex van de maand november van het jaar voorafgaand aan het jaar waarin de bedragen worden aangepast overeenkomstig het eerste lid;

2° is de oorspronkelijke index de gezondheidsindex van november 2019.

Het verkregen resultaat wordt afgerond:

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

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

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

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

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

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

In afwijking van het eerste lid, betaalt de veiligheidsinstantie de retributie bedoeld in artikel 81 terug, wanneer de aanvrager zijn aanvraag intrekt vooraleer de veiligheidsinstantie met het onderzoek is gestart."

Art. 23. Artikel 80 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen als volgt:

"Art. 80. § 1. Betalen een retributie voor het onderzoek van het dossier door de veiligheidsinstantie:

1° de aanvrager van een vergunning voor de indienststelling bedoeld in artikel 74, paragraaf 1, 1°;

2° le demandeur de l'autorisation de mise sur le marché de véhicules visée à l'article 74, paragraphe 1^{er}, 3°;

3° le demandeur d'un agrément de sécurité visé à l'article 74, paragraphe 1^{er}, 5°;

4° le demandeur d'un certificat de sécurité unique visé à l'article 74, paragraphe 1^{er}, 6°;

5° 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;

6° 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;

7° le demandeur d'une vérification de l'efficacité du système de freinage de matériel roulant ferré visée à l'article 74, paragraphe 1^{er}, 12°;

8° le demandeur d'un contrôle visé à l'article 107, alinéa 2.

L'autorité de sécurité peut également percevoir des redevances de la part de l'Agence conformément aux modalités déterminées en exécution de l'article 76 du règlement 2016/796/UE dans les cas suivants :

1° pour le soutien visé à l'article 74, paragraphe 1^{er}, 4° et 7°;

2° lorsque l'Agence recourt à des experts de l'autorité de sécurité en exécution de l'article 74, paragraphe 1^{er}, 4° et 7°.

§ 2. La redevance visée au paragraphe 1^{er} est fixée à 125 euros par heure entamée.

La redevance pour les demandes visées au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, 3° à 6°, s'applique à la demande initiale, à la demande de mise à jour et à la demande de renouvellement.

Si le demandeur retire sa demande avant que l'autorité de sécurité ait pris sa décision, il est néanmoins redevable des heures déjà prestées.

§ 3. L'autorité de sécurité communique, à la demande du demandeur, une estimation non contraignante du montant de la redevance lié à la demande ou aux demandes visé au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, et fournit des informations sur la date d'envoi des factures.

Lors du traitement d'une demande, l'autorité de sécurité contrôle ses coûts. Lorsque le demandeur souhaite savoir si le coût risque de dépasser le montant estimatif de plus de 15 %, l'autorité de sécurité l'en informe.

2° de aanvrager van een vergunning om voertuigen in de handel te brengen van voertuigen bedoeld in artikel 74, paragraaf 1, 3°;

3° de aanvrager van een veiligheidsvergunning bedoeld in artikel 74, paragraaf 1, 5°;

4° de aanvrager van een uniek veiligheidscertificaat bedoeld in artikel 74, paragraaf 1, 6°;

5° de personen of instellingen die een aanvraag tot erkenning betreffende de opleiding en examens voor treinbestuurders indienen in toepassing van titel 5, hoofdstuk 1, afdeling 6;

6° de personen of instellingen die een aanvraag tot erkenning om te worden belast met het medisch onderzoek en het bedrijfspsychologisch onderzoek in toepassing van artikel 127, vierde en vijfde lid;

7° de aanvrager van een controle van de doeltreffendheid van het remsysteem van rollend materieel bedoeld in artikel 74, paragraaf 1, 12°;

8° de aanvrager van een controle bedoeld in artikel 107, tweede lid.

De veiligheidsinstantie kan in volgende gevallen eveneens retributies innen voor rekening van het Bureau overeenkomstig de modaliteiten die zijn vastgesteld in uitvoering van artikel 76 van de verordening 2016/796/EU:

1° voor de ondersteuning bedoeld in artikel 74, paragraaf 1, 4° en 7°;

2° wanneer het Bureau beroep doet op experten van de veiligheidsinstantie in uitvoering van artikel 74, paragraaf 1, 4° en 7°.

§ 2. De retributie bedoeld in paragraaf 1 wordt vastgesteld op 125 euro per begonnen uur.

De retributie voor de aanvragen bedoeld in paragraaf 1, eerste lid, 3° tot 6°, zijn van toepassing op de oorspronkelijke aanvraag, op de aanvraag tot aanpassing en op de aanvraag tot vernieuwing.

Wanneer de aanvrager zijn aanvraag intrekt vooraleer de veiligheidsinstantie zijn beslissing heeft genomen, blijven de reeds gepresterde uren niettemin verschuldigd.

§ 3. De veiligheidsinstantie maakt, op verzoek van de aanvrager, een niet-bindende schatting over van het bedrag van de retributie verbonden aan de aanvraag of aan de aanvragen bedoeld in paragraaf 1, eerste lid, en verstrekt informatie over de datum van de verzending van facturen.

Tijdens de behandeling van een aanvraag controleert de veiligheidsinstantie zijn kosten. Wanneer de aanvrager wenst te weten of de kost het geschatte bedrag met meer dan 15 % dreigt te overschrijden, informeert de veiligheidsinstantie hem hierover.

Lorsque le traitement d'une demande dure plus d'un an, le demandeur peut demander une nouvelle estimation.

Lorsque la communication d'estimations et des éventuelles mises à jour de celles-ci est demandée, le délai visé à l'article 77, alinéa 4, peut être suspendu pendant dix jours ouvrables au maximum.

§ 4. En cas de non-paiement de la redevance visée au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o et 2^o, l'autorité de sécurité peut retirer l'autorisation après mise en demeure.

En cas de non-paiement de la redevance visée au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, 3^o à 6^o, l'autorité de sécurité peut suspendre la validité de l'agrément de sécurité, du certificat de sécurité unique ou de la reconnaissance concerné."

Art. 24. Dans l'article 81 du même Code, remplacé par la loi du 23 novembre 2017, un paragraphe 2 est inséré, rédigé comme suit:

"§ 2. Le demandeur paie la redevance visée au paragraphe 1^{er} lors de l'introduction de sa demande."

Art. 25. L'article 82 du même Code, remplacé par la loi du 23 novembre 2017, est abrogé.

Art. 26. L'article 83 du même Code, remplacé par la loi du 23 novembre 2017, est abrogé.

Art. 27. L'article 84 du même Code, remplacé par la loi du 23 novembre 2017, est abrogé.

Art. 28. L'article 86 du même Code, remplacé par la loi du 23 novembre 2017, est abrogé.

Art. 29. L'article 87 du même Code, remplacé par la loi du 23 novembre 2017, est abrogé.

Art. 30. L'article 88 du même Code, remplacé par la loi du 23 novembre 2017, est abrogé.

Art. 31. L'article 88/1 du même Code, inséré par la loi du 23 novembre 2017, est abrogé.

Art. 32. L'article 88/2 du même Code, inséré par la loi du 23 novembre 2017, est remplacé par ce qui suit:

"Art. 88/2. § 1^{er}. Le détenteur d'un agrément de sécurité et les détenteurs d'un certificat de sécurité unique 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 unique comme suit :

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

Wanneer de behandeling van een aanvraag langer dan één jaar duurt, kan de aanvrager een nieuwe schatting vragen.

Wanneer de mededeling van schattingen en van eventuele wijzigingen ervan wordt gevraagd, kan de termijn bedoeld in artikel 77, vierde lid, gedurende maximum tien werkdagen worden geschorst.

§ 4. In geval van niet-betaling van de retributie bedoeld in paragraaf 1, eerste lid, 1^o en 2^o, kan de veiligheidsinstantie de vergunning intrekken na ingebrekestelling.

In geval van niet-betaling van de retributie bedoeld in paragraaf 1, eerste lid, 3^o tot 6^o, kan de veiligheidsinstantie de geldigheid van de veiligheidsvergunning, van het veiligheidscertificaat of van de betrokken erkenning schorsen."

Art. 24. In artikel 81 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van 23 november 2017, wordt een paragraaf 2 ingevoegd luidende:

"§ 2. De aanvrager betaalt de retributie bedoeld in paragraaf 1 bij de indiening van zijn aanvraag."

Art. 25. Artikel 82 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van 23 november 2017, wordt opgeheven.

Art. 26. Artikel 83 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van 23 november 2017, wordt opgeheven.

Art. 27. Artikel 84 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van 23 november 2017, wordt opgeheven.

Art. 28. Artikel 86 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van 23 november 2017, wordt opgeheven.

Art. 29. Artikel 87 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van 23 november 2017, wordt opgeheven.

Art. 30. Artikel 88 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van 23 november 2017, wordt opgeheven.

Art. 31. Artikel 88/1 van dezelfde Codex, ingevoegd bij de wet van 23 november 2017, wordt opgeheven.

Art. 32. Artikel 88/2 van dezelfde Codex, ingevoegd bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen als volgt:

"Art. 88/2. § 1. De houder van een veiligheidsvergunning en de houders van een uniek veiligheidscertificaat 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 uniek veiligheidscertificaat als volgt :

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

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

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 unique.

§ 3. En cas de non-paiement, l'autorité de sécurité peut suspendre la validité de l'agrément de sécurité ou du certificat de sécurité unique qu'elle a délivré.

Art. 33. L'article 89 du même Code, remplacé par la loi du XXX, est remplacé par ce qui suit :

"Art. 89. § 1^{er}. Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires établissent leur système de gestion de la sécurité dans le respect des dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité, et notamment les objectifs de sécurité communs, les exigences de sécurité définies dans les STI, et les éléments pertinents des méthodes de sécurités communes.

§ 2. Le système de gestion de la sécurité est documenté dans toutes ses parties et décrit notamment la répartition des responsabilités au sein de leur organisation respective.

§ 3. Le système de gestion de la sécurité indique la manière dont :

1° la direction assure le contrôle aux différents niveaux de l'organisation;

2° le personnel et ses représentants à tous les niveaux sont impliqués;

3° l'amélioration continue du système de gestion de la sécurité est assurée.

Il existe un engagement résolu en faveur d'une application systématique des connaissances et des méthodes relatives aux facteurs humains.

Grâce au système de gestion de la sécurité, le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires possèdent et mettent en œuvre une culture de confiance mutuelle et d'apprentissage, dans laquelle le personnel est encouragé à contribuer au développement de la sécurité tout en garantissant la confidentialité."

Art. 34. L'article 90 du même Code, modifié par la loi du XXX, est remplacé par ce qui suit:

"Art. 90. Le système de gestion de la sécurité satisfait aux dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière

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

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

Onmiddellijk na de afsluiting van elk kwartaal, worden de trein-kilometers, gepresteerd door elke houder van een uniek veiligheidscertificaat, 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 uniek veiligheidscertificaat dat zij heeft afgegeven, opschorten."

Art. 33. Artikel 89 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van XXX, wordt vervangen als volgt:

"Art. 89. § 1. De infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen zetten hun veiligheidsbeheersysteem op met naleving van de relevante bepalingen van het regelgevend kader inzake veiligheid, en onder andere de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen, de in de TSI vastgelegde veiligheidseisen en de relevante elementen van de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden.

§ 2. Het veiligheidsbeheersysteem is in al haar onderdelen gedocumenteerd en beschrijft in het bijzonder hoe de verantwoordelijkheden binnen hun respectievelijke organisatie zijn verdeeld.

§ 3. Het veiligheidsbeheersysteem geeft aan:

1° hoe controle door het management op verschillende niveaus wordt gewaarborgd;

2° hoe het personeel en de vertegenwoordigers ervan op alle niveaus bij het beheer worden betrokken;

3° hoe het veiligheidsbeheersysteem voortdurend wordt verbeterd.

Er moet openlijk worden gestreefd naar het consequent toepassen van kennis over en methoden in verband met menselijke factoren.

Via het veiligheidsbeheersysteem bevorderen de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen een cultuur van wederzijds vertrouwen en leren, waarin het personeel wordt aangemoedigd om bij te dragen tot het ontwikkelen van de veiligheid, met waarborging van de vertrouwelijkheid."

Art. 34. Artikel 90 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van XXX, wordt vervangen als volgt:

"Art. 90. Het veiligheidsbeheersysteem voldoet aan de relevante bepalingen van het regelgevend kader inzake

de sécurité et notamment aux exigences de sécurité définies dans les STI, contient les éléments définis à l'annexe 5 et est adapté en fonction du type, de la portée, du domaine d'exploitation et d'autres caractéristiques de l'activité exercée.

Il garantit la maîtrise de tous les risques créés par les activités du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire, y compris la fourniture de services d'entretien, sans préjudice de aux articles 105 à 108, et de matériel et le recours à des contractants.

Sans préjudice de la législation nationale et internationale en matière de responsabilité, le système de gestion de la sécurité tient également compte, selon le cas et dans la limite du raisonnable, des risques résultant des activités d'autres parties visés par l'article 67/1, paragraphes 3 et 4..

Art. 35. L'article 91 du même Code est remplacé par ce qui suit:

"Art. 91. Le système de gestion de la sécurité du gestionnaire de l'infrastructure tient compte des effets des activités des différentes entreprises ferroviaires sur le réseau et comprend des dispositions permettant à toutes les entreprises ferroviaires d'opérer conformément aux STI, aux règles nationales et aux conditions fixées dans leur certificat de sécurité unique.

En outre, il est conçu dans le but de coordonner les procédures d'urgence du gestionnaire de l'infrastructure avec toutes les entreprises ferroviaires qui utilisent son infrastructure, avec les services d'urgence, de manière à faciliter l'intervention rapide des services de secours, et avec toutes les autres parties susceptibles d'être impliquées en cas d'urgence.

Le gestionnaire de l'infrastructure coopère avec les gestionnaires des infrastructures transfrontalières pour faciliter la coordination et la bonne préparation des services d'urgence compétents des deux côtés de la frontière..

Art. 36. Dans l'article 92 du même Code, remplacé par la loi du 23 novembre 2017, le paragraphe 1^{er} est remplacé par ce qui suit:

"Art. 92. § 1^{er}. Chaque année, avant le 31 mai, le gestionnaire de l'infrastructure 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 ou l'entreprise ferroviaire réalise ses propres objectifs de sécurité et les résultats des plans de sécurité;

2° un rapport sur 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;

veiligheid, en onder andere aan de in de TSI vastgelegde veiligheidseisen, omvat de elementen beschreven in de bijlage 5 en is aangepast aan het soort vervoer, de omvang van het vervoer, het exploitatiegebied en andere condities van de verrichte activiteit.

Het zorgt voor de beheersing van alle risico's die door de activiteit van de infrastructuurbeheerder of spoorwegonderneming ontstaan, met inbegrip van het onderhoud, onverminderd de artikelen 105 tot 108, en de materiaalvoorziening en het gebruik van contractanten.

Onverminderd de bestaande nationale en internationale aansprakelijkheidsregels, houdt het veiligheidsbeheersysteem, waar mogelijk en redelijk, ook rekening met de risico's die worden veroorzaakt door de activiteiten van andere actoren als bedoeld in artikel 67/1, paragrafen 3 en 4..

Art. 35. Artikel 91 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

"Art. 91. Het veiligheidsbeheersysteem van elke infrastructuurbeheerder houdt rekening met de effecten van de activiteiten van verschillende spoorwegondernemingen op het netwerk om alle spoorwegondernemingen in de gelegenheid te stellen overeenkomstig de TSI's en de nationale voorschriften en de in hun uniek veiligheidscertificaat genoemde voorwaarden te werken.

Het wordt bovendien ontwikkeld om de noodprocedures van de infrastructuurbeheerder af te stemmen op alle spoorwegondernemingen die op zijn infrastructuur opereren, op de nooddiensten, om zo een snel optreden van hulpdiensten te waarborgen, en op alle andere partijen die bij een noodsituatie betrokken zouden kunnen zijn.

De infrastructuurbeheerder werkt samen met de beheerders van grensoverschrijdende infrastructuur om de coördinatie en paraatheid van de bevoegde nooddiensten aan weerszijden van de grens te faciliteren..

Art. 36. In artikel 92 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van 23 november 2017, wordt paragraaf 1 vervangen als volgt:

"Art. 92. § 1. De infrastructuurbeheerder en alle spoorwegondernemingen dienen elk jaar voor 31 mei bij de veiligheidsinstantie een veiligheidsverslag over het voorafgaande kalenderjaar in. Het veiligheidsverslag bevat:

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

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

3° de resultaten van de interne veiligheidscontroles;

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, notamment une synthèse des informations fournies par les acteurs concernés conformément à l'article 67/1, paragraphe 5, 2°; et

5° un compte-rendu de la mise en œuvre des MSC pertinentes.

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."

Art. 37. Dans l'article 93 du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 21 avril 2016, les modifications suivantes sont apportées:

1° au paragraphe 4 du texte néerlandais, la première phrase est remplacée par ce qui suit:

"De spoorweginfrastructuurbeheerder en/of, in voorkomend geval, de spoorwegonderneming maken zo vlug mogelijk en, in de mate van het mogelijke, uiterlijk binnen de 10 maanden na de datum waarop het voorval zich heeft voorgedaan, aan het onderzoeksorgaan hun volledig verslag van het onderzoek aangaande de voorvallen beschreven in bijlage 7 over waarvoor het onderzoeksorgaan een onderzoek heeft geopend.";

2° le paragraphe 5 est remplacé par ce qui suit:

"§ 5. Après un accident grave, l'entreprise ferroviaire fournit une assistance aux victimes en les aidant dans le cadre des procédures de plainte conformément au droit de l'Union, en particulier le Règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, sans préjudice des obligations des autres parties.

Cette assistance est fournie au moyen de canaux de communication avec les familles des victimes et comprend un soutien psychologique aux victimes d'accidents et à leurs familles."

3° aux paragraphes 1, 2, 3 et 4, les mots "gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire" sont à chaque fois remplacés par les mots "gestionnaire de l'infrastructure".

Art. 38. L'article 94 du même Code, est abrogé.

Art. 39. L'article 94/1 du même Code, modifié par la loi du XXX, est remplacé par ce qui suit:

"Art. 94/1. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui fait appel à un contractant dans le cadre de l'exécution d'une tâche critique de sécurité, sans l'intégrer dans son certificat de sécurité unique ou dans son agrément

4° opmerkingen over gebreken en tekortkomingen in de spoorwegactiviteiten en het infrastructuurbeheer die voor de veiligheidsinstantie van belang kunnen zijn, met inbegrip van een samenvatting van de informatie die is verstrekt door de relevante actoren als bedoeld in artikel 67/1, paragraaf 5, 2°, en

5° een verslag over de toepassing van de relevante GVM.

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."

Art. 37. In artikel 93 van dezelfde Codex, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 21 april 2016, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 4 van de Nederlandstalige tekst, wordt de eerste zin vervangen als volgt:

"De infrastructuurbeheerder en/of, in voorkomend geval, de spoorwegonderneming maken zo vlug mogelijk en, in de mate van het mogelijke, uiterlijk binnen de 10 maanden na de datum waarop het voorval zich heeft voorgedaan, aan het onderzoeksorgaan hun volledig verslag van het onderzoek aangaande de voorvallen beschreven in bijlage 7 over waarvoor het onderzoeksorgaan een onderzoek heeft geopend.";

2° paragraaf 5 wordt vervangen als volgt:

"§5. Na een ernstig ongeval begeleidt de spoorwegonderneming de slachtoffers ervan om ze bij te staan in klachtenprocedures krachtens het Unierecht, met name Verordening (EG) nr. 1371/2007 van het Europees Parlement en de Raad 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer, onverminderd de verplichtingen van andere partijen.

Deze bijstand wordt gegeven via communicatiekanalen met de familie van slachtoffers en omvat psychologische bijstand aan slachtoffers van ongevallen en aan hun verwanten."

3° in de paragrafen 1, 2, 3 en 4 wordt het woord "spoorweginfrastructuurbeheerder" telkens vervangen door het woord "infrastructuurbeheerder".

Art. 38. Artikel 94 van dezelfde Codex wordt opgeheven.

Art. 39. Artikel 94/1 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van XXX, wordt vervangen als volgt:

"Art. 94/1. De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder die een beroep doet op een contractant in het kader van de uitvoering van een veiligheidskritieke taak, zonder deze op te nemen in haar

de sécurité, en informe l'autorité de sécurité et l'organe de contrôle.

L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure communique également à l'autorité de sécurité :

1° le nom ou la dénomination sociale du contractant;

2° la ou les tâche(s) critique(s) de sécurité concernée(s) et le lieu où elle(s) est/sont exercée(s).

En cas de modification des informations visées à l'alinéa 2, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure en informe immédiatement l'autorité de sécurité.

Le contractant visé à l'alinéa 1^{er} dispose d'un système de gestion de la conformité conforme aux articles 89 et 91 du présent Code.”

Art. 40. Dans le titre 4, chapitre 3, du même Code, il est inséré un article 94/2, rédigé comme suit:

“Art. 94/2. § 1^{er}. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui fait appel à un contractant dans le cadre de l'exécution d'une tâche critique de sécurité sous couvert de son certificat de sécurité unique ou de son agrément de sécurité, en informe l'autorité de sécurité et l'organe de contrôle.

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

1° la date de début de l'activité sous-traitée;

2° les tâches critiques de sécurité exercées par le contractant;

3° la délimitation de l'infrastructure ferroviaire couverte par l'activité sous-traitée;

4° le cas échéant, la liste des protocoles locaux qui doivent être connus du contractant.

En cas de modification des informations visées à l'alinéa 2, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure en informe immédiatement l'autorité de sécurité.

§ 2. Le recours à un contractant visé au paragraphe 1^{er} 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 contractant visé au paragraphe 1^{er} 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, paragraphe 3.

uniek veiligheidscertificaat of in zijn veiligheidsvergunning, brengt de veiligheidsinstantie en het toezichthoudend orgaan hiervan op de hoogte.

De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder meldt eveneens aan de veiligheidsinstantie :

1° de naam of de sociale benaming van de contractant;

2° de desbetreffende veiligheidskritieke ta(a)k(en) en de plaats waar deze word(t)(en) uitgeoefend;

In geval van wijziging van de informatie bedoeld in het tweede lid, brengt de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder de veiligheidsinstantie daar onmiddellijk van op de hoogte.

De contractant bedoeld in het eerste lid beschikt over een veiligheidsbeheersysteem in overeenstemming met de artikelen 89 tot en met 91.”

Art. 40. In titel 4, hoofdstuk 3 van dezelfde Codex wordt een artikel 94/2 ingevoegd, luidende:

“Art. 94/2. § 1. De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder die beroep doet op een contractant in het kader van de uitoefening van een veiligheidskritieke taak onder de dekking van haar uniek veiligheidscertificaat of zijn veiligheidsvergunning, brengt de veiligheidsinstantie en het toezichthoudend orgaan daarvan op de hoogte.

Behalve de naam of de sociale benaming van de contractant, meldt de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder eveneens aan de veiligheidsinstantie:

1° de datum van aanvang van de activiteit in onderaanneming;

2° de veiligheidskritieke taken die worden uitgeoefend door de contractant;

3° de afbakening van de spoorweginfrastructuur die is gedekt door de activiteit in onderaanneming;

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

In geval van wijziging van de informatie bedoeld in het tweede lid brengt de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder de veiligheidsinstantie onmiddellijk op de hoogte.

§ 2. Het beroep doen op een contractant als bedoeld in paragraaf 1, ontslaat de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheer niet van haar of zijn aansprakelijkheid en haar of zijn verplichtingen inzake veiligheid en de overdracht van capaciteit, overeenkomstig artikel 29.

Het beroep doen op een contractant als bedoeld in paragraaf 1 mag niet ingaan tegen de mededingingsregels of een verstoring van de markten voor spoorwegdiensten vormen overeenkomstig artikel 62, paragraaf 3.

§ 3. 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 contractant visé au paragraphe 1^{er}.

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

Art. 41. L'article 95 du même Code est remplacé par ce qui suit:

"Art. 95. § 1^{er}. Pour pouvoir gérer et exploiter l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure doit disposer d'un agrément de sécurité, délivré par l'autorité de sécurité.

§ 2. L'agrément de sécurité comprend :

1° la confirmation que le système de gestion de la sécurité du gestionnaire de l'infrastructure, tel que décrit au titre 4, chapitre 3, est accepté;

2° la confirmation de l'acceptation des procédures et dispositions prises par le gestionnaire de l'infrastructure pour satisfaire aux exigences particulières requises afin de garantir la sécurité de l'infrastructure ferroviaire aux niveaux de la conception, de l'entretien et de l'exploitation, y compris, le cas échéant, l'entretien et l'exploitation du système de contrôle du trafic et de signalisation."

Art. 42. L'article 96 du même Code, modifié par la loi du XXX, est remplacé par ce qui suit:

"Art. 96. L'agrément de sécurité est valable pour une période de cinq ans et peut être renouvelé à la demande du gestionnaire de l'infrastructure.

Le gestionnaire de l'infrastructure révisé l'agrément de sécurité en tout ou en partie à chaque modification substantielle des sous-systèmes infrastructure, signalisation ou énergie, ou des principes applicables à leur exploitation et à leur entretien.

Le gestionnaire de l'infrastructure informe sans retard l'autorité de sécurité de toute modification de ce type.

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

Si un gestionnaire de l'infrastructure agréé ne remplit plus les conditions requises pour l'obtention de l'agrément de sécurité, l'autorité de sécurité peut retirer l'agrément."

§ 3. De bewijslast inzake de beheersing van de risico's rust in elk geval op de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder die beroep doet op een contractant als bedoeld in paragraaf 1.

§ 4. De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder die beroep doet op een contractant als bedoeld in paragraaf 1, neemt de certificering van het veiligheidspersoneel van die contractant, met inbegrip van de aflevering van het aanvullend bevoegdheidsbewijs bedoeld in titel 5, hoofdstuk 1, afdeling 3, op in zijn veiligheidsbeheersysteem."

Art. 41. Artikel 95 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

"Art. 95. § 1. Om de spoorweginfrastructuur te kunnen beheren en exploiteren, moet de infrastructuurbeheerder beschikken over een veiligheidsvergunning, afgeleverd door de veiligheidsinstantie.

§ 2. De veiligheidsvergunning bevat:

1° de bevestiging dat het veiligheidsbeheersysteem van de infrastructuurbeheerder, dat is vastgesteld in titel 4, hoofdstuk 3, is goedgekeurd;

2° de bevestiging van de aanvaarding van de procedures en regelingen genomen door de infrastructuurbeheerder om te voldoen aan de specifieke vereisten die nodig zijn om de veiligheid van de spoorweginfrastructuur te garanderen op het vlak van het ontwerp, het onderhoud en de exploitatie, met inbegrip van, in voorkomend geval, het onderhoud en de exploitatie van het controlesysteem van besturing en seingeving."

Art. 42. Artikel 96 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van XXX, wordt vervangen als volgt:

"Art. 96. De veiligheidsvergunning is vijf jaar geldig en kan op verzoek van de infrastructuurbeheerder worden vernieuwd.

De infrastructuurbeheerder herbeijkt de veiligheidsvergunning geheel of gedeeltelijk wanneer de infrastructuur, het subsysteem seingeving of energie of de beginselen van de exploitatie en het onderhoud ervan, ingrijpend veranderen.

De infrastructuurbeheerder stelt de veiligheidsinstantie onverwijld van die wijzigingen in kennis.

De veiligheidsinstantie kan verlangen dat de veiligheidsvergunning wordt herzien wanneer de pertinente bepalingen van het regelgevend kader voor veiligheid ingrijpend zijn gewijzigd.

Wanneer een vergunde infrastructuurbeheerder niet langer aan de voorwaarden voor het bekomen van de veiligheidsvergunning voldoet, kan de veiligheidsinstantie de vergunning intrekken."

Art. 43. Dans l'article 97 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° les mots "dans un délai d'un mois" sont remplacés par les mots "sans retard et dans tous les cas dans un délai de deux semaines";

2° les mots "la modification" sont remplacés par les mots "la révision";

3° les mots "gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire" sont remplacés par les mots "gestionnaire de l'infrastructure".

Art. 44. Dans l'article 98 du même Code, modifié par la loi du 23 novembre 2017, les mots "mise à jour" sont remplacés par le mot "révision".

Art. 45. Dans le titre 4, chapitre 4 du même Code, il est inséré un article 98/1 rédigé comme suit :

"Art. 98/1. Dans les cas d'une infrastructure transfrontalière, l'autorité de sécurité coopère avec l'autorité de sécurité de l'Etat membre concerné en vue de la délivrance des agréments de sécurité."

Art. 46. Dans le titre 4, chapitre 4, du même Code, l'intitulé de la section 2 est remplacé par ce qui suit :

"Section 2. – Certificat de sécurité unique des entreprises ferroviaires"

Art. 47. L'article 99 du même Code, modifié par la loi du 23 novembre 2017, est remplacé par ce qui suit :

"Art. 99. Pour pouvoir accéder à l'infrastructure ferroviaire, une entreprise ferroviaire doit disposer d'un certificat de sécurité unique délivré soit par l'Agence conformément à l'article 10, paragraphes 5, 6 et 7 de la directive 2016/798/UE soit par l'autorité de sécurité conformément à la présente section."

Art. 48. L'article 100 du même Code est remplacé par ce qui suit :

"Art. 100. § 1^{er}. Lorsque le domaine d'exploitation d'une entreprise ferroviaire est limité au territoire belge, elle peut introduire une demande de certificat de sécurité unique auprès de l'autorité de sécurité qui après avoir appliqué la procédure visée à l'alinéa 3, décide ou non de lui délivrer un certificat de sécurité unique.

L'autorité de sécurité est responsable de chaque certificat de sécurité unique qu'elle délivre.

Pour la délivrance, le renouvellement et la modification des certificats de sécurité uniques en application du présent paragraphe, l'autorité de sécurité applique les modalités pratiques de la procédure de certification conformément au Règlement d'exécution (UE) 2018/763 de la Commission du 9 avril 2018 établissant les modalités pratiques de la délivrance des certificats de sécurité uniques aux entreprises ferroviaires

Art. 43. In artikel 97 van dezelfde Codex, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de woorden "binnen de maand" worden vervangen door de woorden "onverwijld en in elk geval binnen twee weken";

2° de woorden "de wijziging" worden vervangen door de woorden "de herziening";

3° het woord "spoorweginfrastructuurbeheerder" wordt vervangen door het woord "infrastructuurbeheerder".

Art. 44. In artikel 98 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt het woord "bijgewerkt" vervangen door het woord "herzien".

Art. 45. In titel 4, hoofdstuk 4 van dezelfde Codex, wordt een artikel 98/1 ingevoegd, luidende:

"Art. 98/1. In geval van grensoverschrijdende infrastructuur werkt de veiligheidsinstantie samen met de veiligheidsinstantie van de betrokken lidstaat met het oog op de afgifte van veiligheidsvergunningen."

Art. 46. In titel 4, hoofdstuk 4 van dezelfde Codex, wordt het opschrift van de afdeling 2 vervangen als volgt:

"Afdeling 2. – Uniek veiligheidscertificaat van spoorwegondernemingen"

Art. 47. Artikel 99 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen als volgt:

"Art. 99. Om toegang te krijgen tot de spoorweginfrastructuur moet een spoorwegonderneming beschikken over een uniek veiligheidscertificaat dat is afgegeven door het Bureau overeenkomstig artikel 10, paragrafen 5, 6 en 7 van de richtlijn 2016/798/EU of door de veiligheidsinstantie overeenkomstig deze afdeling."

Art. 48. Artikel 100 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

"Art. 100. § 1. Wanneer het exploitatiegebied van een spoorwegonderneming beperkt is tot het Belgisch grondgebied, kan zij een aanvraag voor een uniek veiligheidscertificaat indienen bij de veiligheidsinstantie, die na toepassing van de procedure bedoeld in het derde lid, beslist of ze al dan niet een uniek veiligheidscertificaat aan haar afgeeft.

De veiligheidsinstantie is verantwoordelijk voor elk uniek veiligheidscertificaat dat zij afgeeft.

Voor de afgifte, de vernieuwing en de aanpassing van unieke veiligheidscertificaten in toepassing van deze paragraaf, past de veiligheidsinstantie de praktische regelingen voor de certificeringsprocedure toe overeenkomstig de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/763 tot vaststelling van praktische regelingen voor de afgifte van unieke veiligheidscertificaten aan spoorwegondernemingen

en application de la Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant le Règlement (CE) n° 653/2007 de la Commission.

Le Roi fixe par un arrêté délibéré en Conseil des Ministres les modalités de prorogation, de suspension et de retrait du certificat de sécurité unique.

§ 2. Dans le cadre de la délivrance des certificats de sécurité uniques en application du paragraphe 1^{er} ou des examens visés à l'article 10, § 5, b) de la directive 2016/798/UE, l'autorité de sécurité peut effectuer des visites et des inspections sur les sites de l'entreprise ferroviaire ainsi que des audits, et elle peut demander des informations complémentaires utiles.

Lorsqu'elle agit dans le cadre des examens visés à l'article 10, § 5, b) de la directive 2016/798/UE, elle se coordonne avec l'Agence concernant l'organisation de ces visites, audits et inspections.

§ 3. Sans préjudice de l'article 74/1, § 5, l'autorité de sécurité retire le certificat de sécurité unique délivré conformément au paragraphe 1^{er}, lorsque son titulaire:

- ne remplit plus les conditions requises conformément au Règlement d'exécution (UE) 2018/763 de la Commission du 9 avril 2018 établissant les modalités pratiques de la délivrance des certificats de sécurité uniques aux entreprises ferroviaires en application de la Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant le Règlement (CE) n° 653/2007 de la Commission; ou
- n'en a pas fait l'usage prévu pendant l'année qui suit sa délivrance.

Le retrait d'un certificat de sécurité unique peut être total ou être limité à un ou plusieurs types d'activités ou à une ou plusieurs des lignes desservies.

L'autorité de sécurité informe le gestionnaire de l'infrastructure concerné de toute décision de suspension ou de retrait de certificat de sécurité unique prise conformément à l'alinéa 1^{er}.

Art. 49. L'article 101 du même Code, est abrogé.

Art. 50. L'article 102 du même Code, modifié par la loi du XXX, est abrogé.

Art. 51. L'article 103 du même Code, modifié par la loi du 23 novembre 2017, est remplacé par ce qui suit :

"Art. 103. § 1^{er}. Le certificat de sécurité unique délivré par l'autorité de sécurité conformément à l'article 100, peut également être valide sans extension du domaine d'exploitation pour les entreprises ferroviaires desservant des gares des États membres voisins dont les caractéristiques de réseau et les règles d'exploitation sont similaires, lorsque ces gares sont à proximité de la frontière, après consultation des autorités de sécurité de ces États membres conformément au

overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 653/2007 van de Commissie.

De Koning legt in een besluit dat is overlegd in Ministerraad de modaliteiten voor verlenging, schorsing en intrekking van het uniek veiligheidscertificaat vast.

§ 2. In het kader van de afgifte van unieke veiligheidscertificaten in toepassing van paragraaf 1 of van beoordelingen bedoeld in artikel 10, § 5, b) van de richtlijn 2016/798/EU, is de veiligheidsinstantie gemachtigd om bezoeken en inspecties ter plaatse bij de spoorwegonderneming, alsook audits te verrichten, en kan zij relevante aanvullende informatie vragen.

Wanneer zij handelt in het kader van de beoordelingen bedoeld in artikel 10, § 5, b) van de richtlijn 2016/798/EU, coördineert zij samen met het Bureau de organisatie van dergelijke bezoeken, audits en inspecties.

§ 3. Onverminderd artikel 74/1, § 5, trekt de veiligheidsinstantie het uniek veiligheidscertificaat afgegeven overeenkomstig paragraaf 1 in wanneer zijn titularis:

- niet langer voldoet aan de voorwaarden vereist overeenkomstig de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/763 van de Commissie van 9 april 2018 tot vaststelling van praktische regelingen voor de afgifte van unieke veiligheidscertificaten aan spoorwegondernemingen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 653/2007 van de Commissie; of
- er, binnen het jaar dat volgt op de aflevering, niet het voorziene gebruik van maakt.

De intrekking van een uniek veiligheidscertificaat kan geheel zijn of beperkt tot één of meerdere typen activiteiten of tot één of meerdere van de bediende lijnen.

De veiligheidsinstantie brengt de infrastructuurbeheerder op de hoogte van elke beslissing tot schorsing of intrekking van een uniek veiligheidscertificaat, genomen overeenkomstig het eerste lid."

Art. 49. Artikel 101 van dezelfde Codex wordt opgeheven.

Art. 50. Artikel 102 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van XXX, wordt opgeheven.

Art. 51. Artikel 103 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen als volgt:

"Art. 103. § 1. Zonder dat het exploitatiegebied wordt uitgebreid, kan het uniek veiligheidscertificaat, afgegeven door de veiligheidsinstantie overeenkomstig artikel 100, ook gelden voor spoorwegondernemingen die reizen naar de stations van aangrenzende lidstaten met soortgelijke netwerkkenmerken en soortgelijke exploitatievoorschriften, wanneer deze stations dicht bij de grens liggen en na raadpleging van de veiligheidsinstanties van die lidstaten

Règlement d'exécution (UE) 2018/763 de la Commission du 9 avril 2018 établissant les modalités pratiques de la délivrance des certificats de sécurité uniques aux entreprises ferroviaires en application de la Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant le Règlement (CE) n° 653/2007 de la Commission.

Cette consultation peut se faire dans le cadre d'un accord transfrontalier conclu entre les États membres ou les autorités de sécurité.

Le Roi peut adopter les modalités d'exécution en ce qui concerne les demandes de certificat de sécurité unique visé à l'alinéa 1^{er}.

§ 2. Conformément au Règlement d'exécution (UE) 2018/763 de la Commission du 9 avril 2018 établissant les modalités pratiques de la délivrance des certificats de sécurité uniques aux entreprises ferroviaires en application de la Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant le Règlement (CE) n° 653/2007 de la Commission, le certificat de sécurité unique délivré par une autorité de sécurité d'un Etat membre voisin peut également être valable sans extension du domaine d'exploitation pour les entreprises ferroviaires desservant des gares situées sur le territoire belge dont les caractéristiques de réseau et les règles d'exploitation sont similaires, lorsque ces gares sont à proximité de la frontière, après consultation de l'autorité de sécurité.

Cette consultation peut se faire dans le cadre d'un accord transfrontalier conclu entre les Etats membres ou les autorités de sécurité..”

Art. 52. L'article 104 du même Code est remplacé par ce qui suit :

“Art. 104. § 1^{er}. Dans le mois qui suit la réception d'une décision négative de l'autorité de sécurité refusant la délivrance d'un certificat de sécurité unique, le demandeur peut lui demander de revoir cette décision.

L'autorité de sécurité confirme ou infirme sa décision dans un délai de deux mois à compter de la réception de la demande de révision.

§ 2. Si la décision négative de l'autorité de sécurité est confirmée, le demandeur peut saisir la Cour des marchés.”

Art. 53. Dans le titre 4, chapitre 4, section 2, du même Code, il est inséré un article 104/1, rédigé comme suit:

“Art. 104/1. Le certificat de sécurité unique précise le type et la portée des activités ferroviaires couvertes par le domaine d'exploitation.

overeenkomstig de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/763 van de Commissie van 9 april 2018 tot vaststelling van praktische regelingen voor de afgifte van unieke veiligheidscertificaten aan spoorwegondernemingen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 653/2007 van de Commissie.

Deze raadpleging kan geschieden in het kader van een grensoverschrijdend akkoord tussen lidstaten of veiligheidsinstanties.

De Koning kan de uitvoeringsregels vaststellen die betrekking hebben op aanvragen van een uniek veiligheidscertificaat bedoeld in het eerste lid.

§ 2. Zonder dat het exploitatiegebied wordt uitgebreid, kan het uniek veiligheidscertificaat, afgegeven door de veiligheidsinstantie van een naburige lidstaat ook gelden voor spoorwegondernemingen die reizen naar de stations gelegen op Belgisch grondgebied met soortgelijke netwerkenmerken en soortgelijke exploitatievoorschriften, wanneer deze stations dicht bij de grens liggen en na raadpleging van de veiligheidsinstantie, overeenkomstig de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/763 van de Commissie van 9 april 2018 tot vaststelling van praktische regelingen voor de afgifte van unieke veiligheidscertificaten aan spoorwegondernemingen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 653/2007 van de Commissie.

Deze raadpleging kan geschieden in het kader van een grensoverschrijdend akkoord tussen lidstaten of veiligheidsinstanties..”

Art. 52. Artikel 104 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 104. § 1 De aanvrager kan binnen een maand na ontvangst van de negatieve beslissing van de veiligheidsinstantie waarbij de afgifte van een uniek veiligheidscertificaat geweigerd wordt aan de veiligheidsinstantie vragen om deze beslissing te herzien.

De veiligheidsinstantie heeft vanaf de ontvangst van het verzoek om herziening twee maanden de tijd om haar beslissing te bevestigen of te herroepen.

§ 2. Als de negatieve beslissing van de veiligheidsinstantie wordt bevestigd, mag de aanvrager de zaak aanhangig maken bij het Marktenhof.”

Art. 53. In titel 4, hoofdstuk 4, afdeling 2 van dezelfde Codex, wordt een artikel 104/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 104/1. Het uniek veiligheidscertificaat vermeldt het soort en de omvang van het vervoer per spoor en het exploitatiegebied waarop het betrekking heeft.

Il peut également couvrir les voies de service qui sont la propriété de l'entreprise ferroviaire si elles sont incluses dans son système de gestion de la sécurité."

Art. 54. Dans le titre 4, chapitre 4, section 2, du même Code, il est inséré un article 104/2 rédigé comme suit :

"Art. 104/2. § 1^{er}. Un certificat de sécurité unique délivré par l'autorité de sécurité en application de la présente section est renouvelable à la demande de l'entreprise ferroviaire à des intervalles ne dépassant pas cinq ans.

Il est mis à jour en tout ou en partie à chaque modification substantielle du type ou de la portée des activités.

§ 2. L'autorité de sécurité peut exiger la révision des certificats de sécurité uniques qu'elle a délivrés en cas de modification substantielle de dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité.

§ 3. L'autorité de sécurité informe l'Agence sans retard, et en tout état de cause dans un délai de deux semaines, des certificats de sécurité uniques qu'elle délivre.

L'autorité de sécurité informe immédiatement l'Agence du renouvellement, de la modification ou du retrait d'un certificat de sécurité unique.

Elle indique le nom et l'adresse de l'entreprise ferroviaire, la date de délivrance, le type, la portée, la validité et le domaine d'exploitation du certificat de sécurité unique et, en cas de retrait, les motifs de sa décision."

Art. 55. L'article 105 du même Code, est remplacé par ce qui suit:

"Art. 105. Le détenteur assigne à chaque véhicule, avant qu'il soit utilisé sur le réseau, une entité chargée de l'entretien.

Cette entité est inscrite dans le RNV jusqu'au 16 juin 2024.

L'entité chargée de l'entretien peut être, entre autres, une entreprise ferroviaire, un gestionnaire de l'infrastructure ou un détenteur."

Art. 56. Dans l'article 106 du même Code, les modifications suivantes sont apportées :

1° à l'alinéa 1^{er}, les mots "gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire" sont remplacés par les mots "gestionnaire de l'infrastructure", le mot "indépendamment" est remplacé par les mots "sans préjudice" et les mots "article 94" sont remplacés par les mots "article 67/1, paragraphe 3";

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

Het uniek veiligheidscertificaat mag ook betrekking hebben op zijsporen waarvan de spoorwegonderneming eigenaar is, mits die tot haar veiligheidsbeheersysteem behoren."

Art. 54. In titel 4, hoofdstuk 4, afdeling 2 van dezelfde Codex, wordt een artikel 104/2 ingevoegd, luidende:

"Art. 104/2. § 1. Het uniek veiligheidscertificaat afgegeven door de veiligheidsinstantie, wordt op verzoek van de spoorwegonderneming en ten minste om de vijf jaar vernieuwd.

Het wordt geheel of gedeeltelijk bijgewerkt wanneer het soort vervoer of de omvang van het vervoer ingrijpend verandert.

§ 2. De veiligheidsinstantie kan verlangen dat de door haar afgegeven unieke veiligheidscertificaten worden herzien wanneer de pertinente bepalingen van het regelgevend kader inzake veiligheid ingrijpend zijn veranderd.

§ 3. De veiligheidsinstantie informeert het Bureau onverwijld en in elk geval binnen een termijn van twee weken over de unieke veiligheidscertificaten die zij afgeeft.

De veiligheidsinstantie informeert onverwijld het Bureau over de vernieuwing, de wijziging of de intrekking van een uniek veiligheidscertificaat.

Zij vermeldt de naam en het adres van de spoorwegonderneming, de afgiftedatum, het soort vervoer, de omvang van het vervoer, de geldigheidsduur en het exploitatiegebied van het uniek veiligheidscertificaat en, in geval van intrekking, de redenen van deze beslissing."

Art. 55. Artikel 105 van dezelfde Codex, wordt vervangen als volgt:

"Art. 105. De houder wijst aan elk voertuig, voordat het op het net wordt gebruikt, een met het onderhoud belaste entiteit toe.

Die entiteit wordt in het NVR ingeschreven tot en met 16 juni 2024.

Onder meer een spoorwegonderneming, een infrastructuurbeheerder of een houder kunnen een met het onderhoud belaste entiteit zijn."

Art. 56. In artikel 106 van dezelfde Codex, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden "de spoorweginfrastructuurbeheerder" vervangen door de woorden "de infrastructuurbeheerder" en worden de woorden "los van" vervangen door het woord "onverminderd" en de woorden "artikel 94" worden vervangen door de woorden "artikel 67/1, paragraaf 3";

2° het tweede lid wordt vervangen als volgt:

“À cette fin, l’entité chargée de l’entretien met en place un système d’entretien pour ces véhicules et, au moyen de ce système:

1° veille à ce que les véhicules soient entretenus conformément au carnet d’entretien de chaque véhicule et aux exigences en vigueur, y compris les règles en matière d’entretien et les dispositions pertinentes relatives aux STI;

2° met en œuvre les méthodes d’évaluation des risques nécessaires établies dans le cadre des MSC, le cas échéant en coopération avec d’autres acteurs;

3° s’assure que ses contractants mettent en œuvre des mesures de maîtrise des risques par l’application des MSC, et que cela soit précisé dans les dispositions contractuelles qui doivent être communiquées sur demande de l’Agence ou de l’autorité de sécurité; et

4° assure la traçabilité des activités d’entretien.”;

3° l’alinéa 3 est abrogé.

Art. 57. Dans le titre 4, chapitre 5, du même Code, il est inséré un article 106/1 rédigé comme suit :

“Art. 106/1. § 1^{er}. Le système d’entretien recouvre les fonctions suivantes :

1° une fonction de gestion consistant à superviser et à coordonner les fonctions d’entretien visées aux points 2° à 4° et à garantir que le véhicule est dans un état assurant la sécurité dans le système ferroviaire;

2° une fonction de développement de l’entretien consistant à gérer la documentation d’entretien, y compris la gestion de la configuration, à partir des données de conception et d’exploitation ainsi que des performances et des retours d’expérience;

3° une fonction de gestion de l’entretien de la flotte consistant à gérer le retrait du véhicule pour entretien et sa remise en exploitation après entretien;

4° une fonction d’exécution de l’entretien consistant à assurer l’entretien technique requis d’un véhicule ou de pièces de celui-ci, y compris la délivrance des documents de remise en service.

§ 2. L’entité chargée de l’entretien remplit elle-même la fonction de gestion, mais elle peut externaliser les fonctions d’entretien visées au paragraphe 1^{er}, points 2° à 4°, ou une partie de ces fonctions, à d’autres parties contractantes telles que les ateliers d’entretien.

§ 3. L’entité chargée de l’entretien veille à ce que toutes les fonctions énoncées au paragraphe 1^{er}, points 1° à 4° satisfassent aux exigences et aux critères d’évaluation énoncés à l’annexe 27.

“Met dat doel zet de met het onderhoud belaste entiteit voor die voertuigen een onderhoudssysteem op en doet zij het volgende door middel van dat systeem:

1° zij ziet erop toe dat de voertuigen worden onderhouden in overeenstemming met het onderhoudsdossier van ieder voertuig en de geldende voorschriften, met inbegrip van onderhoudsvoorschriften en de desbetreffende TSI-bepalingen;

2° zij geeft, voor zover nodig in samenwerking met andere actoren, uitvoering aan de nodige in de GVM’s opgenomen risicobeheersings- en beoordelingsmethoden;

3° zij ziet erop toe dat hun contractanten risicobeheersingsmaatregelen treffen door toepassing van de GVM’s, en dat dit wordt vastgelegd in contractuele regelingen die op verzoek van het Bureau of van de veiligheidsinstantie worden meegedeeld; en

4° waarborgt de traceerbaarheid van de onderhoudsactiviteiten.”;

3° het derde lid wordt opgeheven.

Art. 57. In titel 4, hoofdstuk 5 van dezelfde Codex, wordt een artikel 106/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 106/1. § 1. Het onderhoudssysteem omvat de volgende functies:

1° een functie beheer om toezicht te houden op de onderhoudsfuncties bedoeld in de punten 2° tot 4° en deze te coördineren om alsook om de veilige staat van het voertuig binnen het spoorwegsysteem te garanderen;

2° een functie ontwikkeling van onderhoud die zorgt voor het beheer van de onderhoudsdocumenten, met inbegrip van het configuratiebeheer, op basis van operationele en ontwerpgegevens en van de prestaties en lering uit de praktijk;

3° een functie onderhoudsbeheer van de vloot om ervoor te zorgen dat voertuigen voor onderhoud uit exploitatie worden genomen en na onderhoud opnieuw in exploitatie terugkeren;

4° een functie onderhoudsuitvoering om ervoor te zorgen dat het technisch onderhoud van een voertuig of delen daarvan wordt uitgevoerd, met inbegrip van de documentatie inzake vrijgave voor exploitatie.

§ 2. De met het onderhoud belaste entiteit vervult zelf de beheersfunctie maar kan de onderhoudsfuncties, bedoeld in paragraaf 1, punten 2° tot 4°, of delen daarvan uitbesteden aan andere contractanten zoals onderhoudsbedrijven.

§ 3. De met het onderhoud belaste entiteit ziet erop toe dat de functies, bedoeld in paragraaf 1, punten 1° tot 4°, beantwoorden aan de eisen en beoordelingscriteria van de bijlage 27.

§ 4. Les ateliers d'entretien appliquent les sections pertinentes de l'annexe 27 recensées dans les actes d'exécution adoptés par la Commission européenne, qui correspondent aux fonctions et aux activités devant être certifiées."

Art. 58. L'article 107 du même Code, est remplacé par ce qui suit:

"Art. 107. Chaque entité chargée de l'entretien doit être certifiée et se voir accorder un certificat d'entretien (certificat ECE) par un organisme accrédité conformément à la procédure prévue dans le 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 du Conseil conformément aux conditions énoncées ci-après :

1° les processus d'accréditation et de reconnaissance dans le cadre de la procédure de certification se fondent sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité;

2° le système de certification fournit les preuves qu'une entité chargée de l'entretien a mis en place le système d'entretien lui permettant de veiller à ce que tout véhicule dont elle assure l'entretien soit dans un état de marche assurant la sécurité;

3° la certification ECE se fonde sur une évaluation de la capacité de l'entité chargée de l'entretien à satisfaire aux exigences et critères d'évaluation pertinents énoncés à l'annexe 27 et à les appliquer de façon cohérente. Elle comprend un système de surveillance visant à garantir que ces exigences et critères d'évaluation continuent à être respectés après l'octroi du certificat ECE;

4° la certification des ateliers d'entretien est fondée sur le respect des sections pertinentes de l'annexe 27 appliquées aux fonctions et activités correspondantes devant être certifiées.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, lorsque l'entité chargée de l'entretien est une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure, le respect des conditions énoncées à l'alinéa 1^{er}, peut être contrôlé par l'autorité de sécurité conformément aux procédures visées aux articles 95 à 98/1 relatifs à l'agrément de sécurité et aux articles 99 à 104/2 relatifs au certificat de sécurité unique et peut être confirmé sur les certificats délivrés conformément à ces procédures."

Art. 59. L'article 108 du même Code, est remplacé par ce qui suit :

"Art. 108. Les certificats délivrés conformément à l'article 107 sont valables dans toute l'Union."

Art. 60. L'article 109 du même Code, est remplacé par ce qui suit:

§ 4. Onderhoudsbedrijven passen de relevante delen van bijlage 27 toe, zoals bepaald in de uitvoeringshandelingen aangenomen door de Europese Commissie, die overeenstemmen met de functies en activiteiten die moeten worden gecertificeerd."

Art. 58. Artikel 107 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

"Art. 107. Elke met het onderhoud belaste entiteit (ECM) moet gecertificeerd zijn en krijgt een ECM-certificaat van een accreditatie-instantie overeenkomstig de procedure voorzien in 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 overeenkomstig de hieronder opgesomde voorwaarden:

1° de accreditatie- en de erkenningsprocedure van het certificeringsproces zijn gebaseerd op criteria inzake onafhankelijkheid, competentie en onpartijdigheid;

2° het certificeringssysteem staat dat een met het onderhoud belaste entiteit het onderhoudssysteem heeft opgezet dat de veilige staat van een voertuig waarvan zij het onderhoud heeft, garandeert;

3° ECM-certificering op basis van een beoordeling van het vermogen van de met het onderhoud belaste entiteit om te voldoen aan de desbetreffende eisen en beoordelingscriteria van bijlage 27 en deze consequent toe te passen. Daarbij wordt voorzien in een toezichtstelsel om te waarborgen dat deze eisen en beoordelingscriteria ook na de toekenning van het ECM-certificaat te allen tijde worden nageleefd;

4° de certificering van onderhoudsbedrijven is gebaseerd op de naleving van de relevante delen van de bijlage 27 toegepast op de overeenkomstige functies en activiteiten die moeten worden gecertificeerd.

In afwijking van het eerste lid, wanneer de met het onderhoud belaste entiteit een spoorwegonderneming of een infrastructuurbeheerder is, kan de naleving van de in de eerste alinea vastgestelde voorwaarden door de veiligheidsinstantie worden gecontroleerd volgens de procedures bedoeld in de artikelen 95 tot 98/1 met betrekking tot de veiligheidsvergunning en de artikelen 99 tot 104/2 met betrekking tot het uniek veiligheidscertificaat, en kan de naleving van deze voorschriften worden bevestigd op de volgens die procedures afgegeven certificaten."

Art. 59. Artikel 108 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

"Art. 108. De overeenkomstig artikel 107 afgegeven certificaten zijn in de hele Unie geldig."

Art. 60. Artikel 109 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 109. Le Roi peut arrêter que l’obligation d’identification de l’entité chargée de l’entretien sera réalisée par des mesures autres que le système d’entretien établi à l’article 105 à 108, dans les cas suivants :

1° véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays;

2° véhicules utilisés sur des réseaux ou des lignes ferroviaires dont l’écartement des voies est différent de celui du réseau ferroviaire principal dans l’Union et pour lesquels la conformité aux exigences visées à l’article 106, est assurée par des accords internationaux conclus avec des pays tiers;

3° véhicules utilisés dans le cadre de transports spéciaux ou de matériel militaire nécessitant la délivrance d’un permis ad hoc par l’autorité de sécurité avant la mise en service. Dans ce cas, les dérogations sont accordées pour des périodes maximales de cinq ans;

4° wagons de fret et voitures de voyageurs en utilisation partagée avec des pays tiers dont l’écartement des voies diffère de celui du réseau ferroviaire principal de l’Union.

Ces autres mesures sont mises en œuvre par le biais de dérogations accordées par l’autorité de sécurité ou par l’Agence :

1° lors de l’immatriculation des véhicules conformément à l’article 210, en ce qui concerne l’identification de l’entité chargée de l’entretien;

2° lors de la délivrance des agréments et des certificats de sécurité uniques aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires de l’infrastructure conformément aux articles 95 à 104/2, en ce qui concerne l’identification ou la certification de l’entité chargée de l’entretien.

Les dérogations visées à l’alinéa 2 sont identifiées et justifiées dans le rapport annuel sur la sécurité visé à l’article 78. Lorsqu’il s’avère que des risques indus en matière de sécurité sont pris sur le système ferroviaire de l’Union, l’Agence en informe immédiatement la Commission européenne. La Commission européenne prend contact avec les parties concernées et, s’il y a lieu, demande à l’Etat membre concerné de retirer sa décision de dérogation.”

Art. 61. L’article 110 du même, Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 110. § 1^{er}. Le Roi désigne par un arrêté délibéré en Conseil des Ministres l’organisme d’enquête.

L’organisme d’enquête comprend au moins un enquêteur capable de remplir la fonction d’enquêteur principal en cas d’accident, d’accident grave ou d’incident.

“Art. 109. De Koning kan in de volgende gevallen bepalen dat de verplichting om de met het onderhoud belaste entiteit aan te wijzen gebeurt aan de hand van andere maatregelen dan met het onderhoudssysteem bepaald in de artikelen 105 tot 108:

1° voertuigen die in een derde land geregistreerd zijn en die worden onderhouden overeenkomstig de recht van dat land;

2° voertuigen die gebruikt worden op netwerken of spoorweglijnen waarvan de spoorbreedte verschilt van die van het hoofdspoorwegnetwerk binnen de Unie en waarvoor aan de in artikel 106, genoemde voorschriften wordt voldaan door middel van internationale overeenkomsten met derde landen;

3° voertuigen gebruikt in het kader van bijzonder transport of militair materieel waarvoor de veiligheidsinstantie vóór de ingebruikname een ad-hoc vergunning moet verlenen. In dit geval worden voor perioden van maximaal vijf jaar afwijkingen toegestaan;

4° goederenwagons en reizigersrijtuigen waarvan het gebruik wordt gedeeld met derde landen met een andere spoorbreedte dan die van het hoofdspoorwegnetwerk binnen de Unie.

Deze andere maatregelen worden toegepast door middel van door de veiligheidsinstantie of door het Bureau te verlenen afwijkingen:

1° bij de registratie van voertuigen krachtens artikel 210 voor wat de aanwijzing van de met het onderhoud belaste entiteit betreft;

2° bij de afgifte van unieke veiligheidscertificaten en veiligheidsvergunningen aan spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders krachtens artikel 95 tot 104/2 voor wat de aanwijzing of certificering van de met het onderhoud belaste entiteit betreft.

De afwijkingen bedoeld in het tweede lid worden kenbaar gemaakt en gerechtvaardigd in het in jaarlijkse veiligheidsverslag bedoeld in artikel 78. Indien blijkt dat er op het spoorwegsysteem in de Unie ongepaste veiligheidsrisico’s worden genomen, brengt het Bureau de Europese Commissie hiervan onmiddellijk op de hoogte. De Europese Commissie neemt dan contact op met de betrokken partijen en verzoekt de betrokken lidstaat eventueel om zijn beslissing tot afwijking te herroepen.”

Art. 61. Artikel 110 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 110. § 1. De Koning wijst, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, het onderzoeksorgaan aan.

Het onderzoeksorgaan bestaat uit ten minste één onderzoeker die bekwaam is om de functie van hoofdonderzoeker te vervullen bij een ongeval, een ernstig ongeval of een incident.

Dans son organisation, sa structure juridique et ses décisions, cet organisme est indépendant de tout gestionnaire de l'infrastructure, entreprise ferroviaire, organisme de tarification, organisme de répartition et organisme d'évaluation de la conformité et de toute partie dont les intérêts pourraient être en conflit avec les tâches confiées à l'organisme d'enquête.

Il est en outre fonctionnellement indépendant de l'autorité de sécurité, de tout organisme de régulation des chemins de fer, de l'Agence ou de toute autre instance dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission d'enquête.

§ 2. L'organisme d'enquête accomplit ses tâches de manière indépendante vis-à-vis des autres entités visées au paragraphe 1^{er}. Ses enquêteurs ont un statut leur procurant les garanties d'indépendance requises.

Les membres de l'organisme d'enquête sont soumis au secret professionnel quant aux informations obtenues dans l'exercice de leurs missions visées à la section 2; toute violation du secret professionnel est punie des peines prévues à l'article 458 du Code pénal.

Le Roi détermine par un arrêté délibéré en Conseil des Ministres la composition de l'organisme d'enquête et les modalités d'exécution des missions qui lui sont confiées."

Art. 62. Dans l'article 111 du même Code, modifié par la loi du 23 novembre 2017, les modifications suivantes sont apportées:

1° le paragraphe 1^{er}, 1° est complété avec la phrase suivante "Cette enquête vise à améliorer, dans la mesure du possible, la sécurité ferroviaire et la prévention des accidents;"

2° au paragraphe 1^{er}, 2° les mots "système ferroviaire à grande vitesse ou conventionnel" sont remplacés par les mots "système ferroviaire de l'Union".

Art. 63. Dans l'article 112 du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 23 novembre 2017, les modifications suivantes sont apportées:

1° au paragraphe 1^{er}, les mots "à l'article 214, alinéa 1^{er}, 30° et à l'article 215" sont remplacés par les mots "aux articles 216/3, paragraphe 1^{er}, 14° et 216/4" et les mots "gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire" sont remplacés par les mots "gestionnaire de l'infrastructure";

2° au paragraphe 6, alinéa 2, les mots "articles 214 et 215" sont remplacés par les mots "articles 216/3 et 216/4";

3° au paragraphe 8, 2°, dans le texte néerlandais, les mots "de feiten hebben eerder al geleid tot" sont remplacés par les mots "de feiten eerder al hebben geleid tot".

Art. 64. L'article 112/1 du même Code, inséré par la loi du 23 novembre 2017, est remplacé par ce qui suit: "Art. 112/1. § 1^{er}. Le détenteur d'un agrément de sécurité et

Dit orgaan is, wat betreft zijn organisatie, juridische structuur en besluitvorming onafhankelijk van infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen, heffingsinstanties, toewijzende instanties en conformiteitsbeoordelingsinstanties, en van elke andere partij waarvan de belangen in strijd kunnen zijn met de taken die aan het onderzoeksorgaan zijn toevertrouwd.

Voorts is het functioneel onafhankelijk van de veiligheidsinstantie, van elk orgaan bevoegd voor de regulering van het spoorwegvervoer, van het Bureau of van elke andere instantie waarvan de belangen in strijd zouden kunnen zijn met de onderzoeksopdracht.

§ 2. Het onderzoeksorgaan verricht zijn taken onafhankelijk van de entiteiten bedoeld in paragraaf 1. De onderzoekers wordt een status toegekend die hun onafhankelijkheid voldoende waarborgt.

De leden van het onderzoeksorgaan zijn onderworpen aan het beroepsgeheim wat betreft de verkregen informatie bij de uitoefening van hun opdrachten bedoeld in afdeling 2; elke schending van het beroepsgeheim wordt bestraft met de straffen bepaald in artikel 458 van het Strafwetboek.

De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de samenstelling van het onderzoeksorgaan en de uitvoeringsregels van de aan het onderzoeksorgaan toevertrouwde opdrachten."

Art. 62. In artikel 111 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 1, 1° wordt aangevuld met de zin "Dit onderzoek beoogt veiligheid op het spoor, zo mogelijk, te verbeteren en ongevallen te voorkomen;"

2° in paragraaf 1, 2° worden de woorden "het hogesnelheids- of conventionele spoorwegsysteem" vervangen door de woorden "het spoorwegsysteem van de Unie".

Art. 63. In artikel 112 van dezelfde Codex, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1 worden de woorden "in artikel 214, eerste lid, 30° en in artikel 215" vervangen door de woorden "in artikel 216/3, paragraaf 1, 14° en in artikel 216/4" en wordt het woord "spoorweginfrastructuurbeheerder" vervangen door het woord "infrastructuurbeheerder";

2° in paragraaf 6, tweede lid worden de woorden "artikelen 214 en 215" vervangen door de woorden "artikelen 216/3 en 216/4";

3° in paragraaf 8 worden in de Nederlandstalige tekst van de bepaling onder 2° de woorden "de feiten hebben eerder al geleid tot" vervangen door de woorden "de feiten eerder al hebben geleid tot".

Art. 64. Artikel 112/1 van dezelfde Codex, ingevoegd bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen als volgt: "Art. 112/1. § 1. De houder van een veiligheidsvergunning en

les détenteurs d'un certificat de sécurité unique, 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 unique.

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 unique, s'élève à septante pourcent du montant total.

La part des détenteurs d'un certificat de sécurité unique visé au paragraphe 1^{er} 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 unique visé au paragraphe 1^{er}, 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 unique visé au paragraphe 1^{er}, 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 unique."

Art. 65. L'article 113 du même Code, est remplacé par ce qui suit :

"Art. 113. Sans porter préjudice aux compétences des services de police et des autorités judiciaires et, le cas échéant, en collaboration avec les autorités judiciaires, l'organisme d'enquête a dès que possible accès aux informations et aux éléments probants pertinents pour l'enquête, et en particulier:

1° l'accès immédiat au site de l'accident ou de l'incident ainsi qu'au matériel roulant impliqué, à l'infrastructure concernée et aux installations de signalisation et de contrôle du trafic;

de houders van een uniek veiligheidscertificaat die gebruik maken van het netwerk zijn met het oog op de dekking van de kosten van het onderzoeksorgaan voor het onderzoek van ongevallen en van het algemeen veiligheidsniveau, een jaarlijkse retributie verschuldigd.

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

Per kwartaal is één vierde van het jaarbedrag verschuldigd.

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

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

Hetaandeel van de houders van een uniek veiligheidscertificaat is zeventig procent van het totale bedrag.

Het aandeel van de houders van een uniek veiligheidscertificaat bedoeld in paragraaf 1 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 uniek veiligheidscertificaat bedoeld in paragraaf 1, 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 uniek veiligheidscertificaat afgegeven overeenkomstig paragraaf 1 betalen de 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 uniek veiligheidscertificaat kan opschorten."

Art. 65. Artikel 113 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

"Art. 113. Zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheden van de politiediensten en de gerechtelijke overheden en, in voorkomend geval, in samenwerking met de gerechtelijke instanties, krijgt het onderzoeksorgaan zo snel mogelijk toegang tot informatie en bewijsmateriaal dat relevant is voor het onderzoek, meer in het bijzonder krijgt zij:

1° rechtstreekse toegang tot de locatie waar het ongeval of incident heeft plaatsgevonden, tot het betrokken rollend materieel, tot de betreffende infrastructuur en verkeersregelings- en seingevinginstallaties;

2° le droit d'obtenir immédiatement une liste des preuves et d'assurer l'enlèvement sous contrôle du matériel accidenté, d'installations ou d'éléments de l'infrastructure aux fins d'examen ou d'analyse;

3° l'accès illimité au contenu des enregistreurs et équipements de bord destinés à l'enregistrement et à l'enregistrement de l'activité du système de signalisation et de contrôle du trafic, ainsi que la possibilité de l'utiliser;

4° l'accès aux résultats de l'examen du corps des victimes;

5° l'accès aux résultats de l'examen du personnel de bord et d'autres membres du personnel ferroviaire impliqués dans l'accident ou l'incident;

6° la possibilité d'interroger le personnel ferroviaire impliqué dans l'accident ou l'incident et d'autres témoins et le droit d'obtenir copie des déclarations de ces personnes faites à d'autres instances;

7° l'accès à toute information ou document pertinent détenu par le gestionnaire de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires impliquées, les entités chargées de l'entretien et l'autorité de sécurité.

L'Agence coopère avec l'organisme d'enquête lorsque l'enquête porte sur des véhicules pour lesquels elle a délivré une autorisation ou sur des entreprises ferroviaires auxquelles elle a délivré un certificat. Elle transmet dans les meilleurs délais à l'organisme d'enquête l'ensemble des informations ou dossiers demandés et, sur demande, donne des explications."

Art. 66. Dans le même Code, l'article 114, dont le texte actuel formera le paragraphe 1^{er}, est complété par un paragraphe 2 rédigé comme suit :

"§ 2. Les organismes d'enquête, avec le soutien de l'Agence conformément à l'article 38, paragraphe 2, du Règlement 2016/796/UE, mettent en place un programme d'évaluations par les pairs, auquel ils sont tous encouragés à participer afin de contrôler leur efficacité et leur indépendance. Les organismes d'enquête, avec le soutien du secrétariat visé à l'article 38, paragraphe 2, du Règlement 2016/796/UE, publient :

1° le programme commun d'évaluations par les pairs et les critères d'évaluation; et

2° un rapport annuel sur le programme, répertoriant les points forts détectés et les suggestions d'amélioration. Les rapports consacrés aux évaluations par les pairs sont communiqués à tous les organismes d'enquête et à l'Agence. Ces rapports sont publiés sur une base volontaire."

Art. 67. L'article 115 du même Code, est remplacé par ce qui suit:

2° het recht om onmiddellijk bewijsmateriaal te laten inventariseren en wrakstukken, infrastructuurinstallaties of -onderdelen onder toezicht te laten verwijderen, met het oog op onderzoek of analyse;

3° onbeperkte toegang tot boordrecorders en apparatuur voor het opnemen van verbale boodschappen, en tot de registratie van de werking van het seingeings- en verkeersregelingssysteem waarvan zij de inhoud mogen gebruiken;

4° toegang tot de resultaten van het onderzoek van de lichamen van de slachtoffers;

5° toegang tot de resultaten van de onderzoeken onder het treinpersoneel en ander spoorwegpersoneel dat bij het ongeval of incident betrokken is;

6° de mogelijkheid het spoorwegpersoneel dat bij het ongeval of incident betrokken is en andere getuigen te ondervragen en het recht om een kopie te verkrijgen van de verklaringen die deze personen bij andere instanties hebben afgelegd;

7° toegang tot alle terzake dienende informatie of documenten die in het bezit zijn van de infrastructuurbeheerder, de betrokken spoorwegondernemingen, de met het onderhoud belaste entiteiten en de veiligheidsinstantie.

Het Bureau werkt met het onderzoeksorgaan samen wanneer het onderzoek voertuigen betreft die van het Bureau een vergunning hebben gekregen of spoorwegondernemingen die door het Bureau zijn gecertificeerd. Het verstrekt zo snel mogelijk alle gevraagde informatie of gegevens aan het onderzoeksorgaan en geeft op verzoek toelichting."

Art. 66. In dezelfde Codex, wordt artikel 114, waarvan de bestaande tekst paragraaf 1 zal vormen, aangevuld met een tweede lid, luidende:

"§ 2. Met de steun van het Bureau overeenkomstig artikel 38, paragraaf 2, van de Verordening 2016/796/EU, stellen de onderzoeksorganen een programma voor collegiale toetsing open worden alle onderzoeksorganen aangemoedigd daaraan deel te nemen om hun doeltreffendheid en onafhankelijkheid te monitoren. Met steun van het secretariaat als bedoeld in artikel 38, paragraaf 2, van de Verordening 2016/796/EU, publiceren de onderzoeksorganen:

1° het gemeenschappelijk programma voor collegiale toetsing en de evaluatiecriteria; en

2° een jaarverslag over het programma, waarin geconstateerde sterke punten en suggesties voor verbetering duidelijk worden aangegeven. De verslagen van de collegiale toetsing worden aan alle onderzoeksorganen en aan het Bureau bezorgd. Deze verslagen worden op vrijwillige basis gepubliceerd."

Art. 67. Artikel 115 van dezelfde Codex, wordt vervangen als volgt:

“Art. 115. Un accident ou un incident au sens de l'article 111 fait l'objet d'une enquête par l'organisme d'enquête lorsque celui-ci se produit sur le territoire belge. Lorsqu'un accident ou un incident s'est produit à proximité d'une installation frontalière de la Belgique ou lorsqu'il n'est pas possible de déterminer dans quel Etat membre de l'Union européenne l'accident ou incident s'est produit, et que cela pourrait être en Belgique, l'organisme d'enquête se concerte avec ses homologues afin de déterminer l'organisme qui effectuera l'enquête ou de convenir de l'effectuer en coopération. Lorsque l'organisme d'enquête belge est désigné, il laisse les autres organismes concernés participer à l'enquête et avoir accès à tous les résultats de celle-ci.».

Art. 68. Dans l'article 116 du même Code, les modifications suivantes sont apportées :

1° l'alinéa 1^{er} est remplacé par ce qui suit:

“L'enquête est menée de manière à permettre à toutes les parties d'être entendues et, le cas échéant, en mettant les résultats en commun avec les autres organismes d'enquête. Le gestionnaire de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires concernées, l'autorité de sécurité, l'Agence, les victimes et leurs proches, les propriétaires de biens endommagés, les fabricants, les services d'urgence et les représentants du personnel concernés par l'accident grave, l'accident ou l'incident, et les usagers sont informés à intervalles réguliers de l'enquête et de ses progrès et, ont la possibilité de présenter des informations techniques pertinentes destinées à améliorer la qualité du rapport d'enquête. L'organisme d'enquête tient compte des besoins raisonnables des victimes et de leurs proches et les tient au courant des progrès de l'enquête. Les éléments de l'éventuelle information et/ou instruction judiciaire en cours ne peuvent cependant être communiqués sans l'autorisation des autorités judiciaires.”;

2° à l'alinéa 2 dans le texte néerlandais, les mots “een inbreuk” sont remplacés par les mots “een misdrijf”.

Art. 69. Dans l'article 120, alinéa 2, du même Code entre la première et la deuxième phrase, il est inséré la phrase suivante:

“Si le rapport final ne peut pas être publié dans les douze mois, l'organisme d'enquête fait une déclaration intermédiaire au moins à chaque date anniversaire de l'accident, détaillant les progrès de l'enquête et toutes les questions de sécurité qui auront été soulevées.”

Art. 70. Dans l'article 121 du même Code, les mots “l'organisme d'enquête établi” sont remplacés par les mots “l'organisme d'enquête publique”.

Art. 71. L'article 122 du même Code, est remplacé par ce qui suit :

“Art. 115. Een ongeval of incident als bedoeld in artikel 111 wordt onderzocht door het onderzoeksorgaan wanneer het heeft plaatsgevonden op Belgisch grondgebied. Wanneer een ongeval of een incident vlakbij een grensinstallatie van België heeft plaatsgevonden of als niet kan worden vastgesteld in welke lidstaat van de Europese Unie het ongeval of incident heeft plaatsgevonden en dat dit in België zou kunnen zijn, overlegt het onderzoeksorgaan samen met zijn tegenhangers om het orgaan te bepalen dat het onderzoek gaat verrichten of nemen zij gezamenlijk deze taak op zich. Als het Belgische onderzoeksorgaan aangeduid wordt, laat het de andere betrokken organen aan het onderzoek deelnemen en geeft het hen toegang tot alle resultaten van dit onderzoek.”

Art. 68. In artikel 116 van dezelfde Codex, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het eerste lid wordt vervangen als volgt:

“Het onderzoek wordt op een dusdanige wijze gevoerd dat alle partijen kunnen worden gehoord en, in voorkomend geval, door de resultaten samen te leggen met de andere onderzoeksorganen. De infrastructuurbeheerder, de betrokken spoorwegondernemingen, de veiligheidsinstantie, het Bureau, de slachtoffers en hun naaste familie, de eigenaars van beschadigde goederen, de fabrikanten, de hulpdiensten en de vertegenwoordigers van het personeel betrokken bij het ernstig ongeval, ongeval of incident, en de gebruikers worden geregeld op de hoogte gebracht van het onderzoek en de voortgang ervan, en krijgen de mogelijkheid om relevante technische informatie te leveren om de kwaliteit van het onderzoeksrapport te verbeteren. Het onderzoeksorgaan neemt tevens de redelijke behoeften van de slachtoffers en hun familieleden in aanmerking en houdt hen op de hoogte van de voortgang van het onderzoek. Er mogen evenwel geen elementen van het eventuele lopende opsporings- en/of gerechtelijk onderzoek worden vrijgegeven zonder toestemming van de gerechtelijke overheden.”;

2° in het tweede lid worden in de Nederlandstalige tekst de woorden “een inbreuk” vervangen door de woorden “een misdrijf”.

Art. 69. In artikel 120, tweede lid, van dezelfde Codex, wordt tussen de eerste en de tweede zin de volgende zin ingevoegd:

“Als het eindverslag niet binnen twaalf maanden openbaar wordt gemaakt, publiceert het onderzoeksorgaan minstens één keer per jaar, op de verjaardag van het ongeval, een tussentijdse verklaring waarin nader wordt ingegaan op de voortgang van het onderzoek en alle veiligheidskwesties die aan het licht zijn gekomen.”

Art. 70. In artikel 121 van dezelfde Codex worden de woorden “maakt het onderzoeksorgaan een jaarverslag op” vervangen door de woorden “maakt het onderzoeksorgaan een jaarverslag bekend”.

Art. 71. Artikel 122 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 122. § 1^{er}. Les recommandations en matière de sécurité formulées par l’organisme d’enquête sont adressées à l’autorité de sécurité et, si cela est nécessaire en raison du caractère de la recommandation, à l’Agence, à d’autres organismes ou autorités belges ou à d’autres Etats membres. Elles ne constituent en aucun cas une présomption de faute ou de responsabilité.

§ 2. L’autorité de sécurité et les autres autorités ou organismes prennent dans les limites de leurs compétences, les mesures nécessaires pour veiller à ce que les recommandations de sécurité formulées par l’organisme d’enquête soient prises en compte et, le cas échéant, suivies d’effet.

§ 3. L’autorité de sécurité, les autres autorités ou organismes auxquels des recommandations ont été adressées, font rapport périodiquement et, au moins une fois par an, pour le 30 juin au plus tard, à l’organisme d’enquête sur les mesures qui sont prises ou prévues à la suite de ces recommandations.”

Art. 72. Dans le titre 5 du même Code, il est inséré un chapitre 0, rédigé comme suit:

“Chapitre 0. Accès aux services de formation».

Art. 73. Dans le titre 5, chapitre 0, du même Code, inséré par l’article 72, il est inséré un articles 124/1 , rédigé comme suit:

“Art. 124/1. § 1^{er}. Lorsqu’ils recrutent du personnel de sécurité , les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l’infrastructure peuvent tenir compte de toutes les formations suivies, qualifications obtenues et expériences acquises préalablement dans d’autres entreprises ferroviaires ou auprès d’un gestionnaire de l’infrastructure.

À cet effet, ces membres du personnel peuvent avoir accès aux documents prouvant leur formation, leurs qualifications et leur expérience, en obtenir des copies et communiquer celles-ci.

§ 2. Les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l’infrastructure sont responsables du niveau de formation et de la qualification des membres de leur personnel exerçant des tâches critiques de sécurité.”

Art. 74. Dans le titre 5, chapitre 0 du même Code, inséré par l’article 72, il est inséré un article 124/2, rédigé comme suit:

“Art. 124/2. § 1^{er}. Les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l’infrastructure fournissent à leur personnel de sécurité, un accès équitable et non discriminatoire aux services de formation chaque fois que ces formations sont nécessaires pour exploiter des services sur le réseau.

Si des services de formation ne sont offerts que par une seule entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l’infrastructure, celle-ci/celui-ci veille à ce que ces services soient mis à la disposition d’autres entreprises ferroviaires ou du gestionnaire de l’infrastructure à un prix raisonnable et

“Art. 122. § 1. De door het onderzoeksorgaan opgestelde veiligheidsaanbevelingen worden gericht aan de veiligheidsinstantie en, indien de aard van de aanbeveling dit noodzaakt, aan het Bureau, aan andere organen of Belgische instanties of aan andere lidstaten. De aanbevelingen houden in geen geval een vermoeden van fout of aansprakelijkheid in.

§ 2. De veiligheidsinstantie en de andere instanties of organen nemen binnen de grenzen van hun bevoegdheden, de noodzakelijke maatregelen om ervoor te zorgen dat de door het onderzoeksorgaan opgestelde veiligheidsaanbevelingen in aanmerking worden genomen en, in voorkomend geval, door acties worden gevolgd.

§ 3. De veiligheidsinstantie, de andere instanties of organen tot welke aanbevelingen zijn gericht, laten het onderzoeksorgaan periodiek en ten minste eenmaal per jaar, tegen uiterlijk 30 juni weten welke maatregelen zij naar aanleiding van de aanbevelingen hebben genomen of gepland.”

Art. 72. In titel 5 van dezelfde Codex wordt een hoofdstuk 0 ingevoegd, luidende:

“Hoofdstuk 0. Toegang tot opleidingsdiensten” .

Art. 73. In titel 5, hoofdstuk 0, van dezelfde Codex, ingevoegd bij artikel 72, wordt een artikel 124/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 124/1. § 1. Bij de aanwerving van veiligheidspersoneel, kunnen de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder rekening houden met eventueel eerdere bij andere spoorwegondernemingen of bij een andere infrastructuurbeheerder gevolgde opleidingen, verworven kwalificaties en ervaring.

Daartoe hebben deze personeelsleden recht op toegang tot, het verkrijgen van kopieën van, en het doorgeven van alle bewijsstukken met betrekking tot hun opleiding, kwalificaties en ervaring.

§2.Despoorwegondernemingenendeinfrastructuurbeheerder zijn verantwoordelijk voor het opleidings- en kwalificatieniveau van hun personeel dat veiligheidskritieke taken verricht.”

Art. 74. In titel 5, hoofdstuk 0, van dezelfde Codex, ingevoegd bij artikel 72, wordt een artikel 124/2 ingevoegd, luidende:

“Art. 124/2. § 1. De spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerder verlenen aan hun veiligheidspersoneel een eerlijke en niet-discriminerende toegang tot opleidingsdiensten wanneer dergelijke opleidingen nodig zijn voor de exploitatie van diensten op het netwerk.

Als opleidingsdiensten slechts aangeboden worden door één spoorwegonderneming of door de infrastructuurbeheerder dan waakt deze erover dat deze diensten ter beschikking worden gesteld van andere spoorwegondernemingen of van de infrastructuurbeheerder tegen een redelijke, niet-

non discriminatoire, qui soit en rapport avec les coûts et qui puisse inclure une marge bénéficiaire.

§ 2. Sous réserve de l'article 144, alinéa 1^{er}, les services de formation couvrent la formation relative à la connaissance des lignes concernées, les règles et procédures d'exploitation, le système de signalisation et de contrôle-commande, ainsi que les procédures d'urgence applicables sur les lignes exploitées.

§ 3. Les organismes chargés de fournir des services de formation octroient un certificat attestant de la participation à une formation, au personnel des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure, à la demande de celui-ci.»

Art. 75. L'article 133 du même Code est abrogé.

Art. 76. Dans l'article 142 du même Code, modifié par la loi du 23 novembre 2017, les modifications suivantes sont apportées:

1° au paragraphe 1^{er}, alinéa 1, les mots "article 74, 9^o" sont remplacés par les mots "article 74, 10^o et 11^o";

2° au paragraphe 3, alinéa 1^{er}, les mots "titre 5" sont remplacés par les mots "titre 5, chapitre 1^{er}".

Art. 77. Dans l'article 143 du même Code, les alinéas 2 et 3 sont remplacés par ce qui suit:

" Sans préjudice de l'article 124/2, paragraphe 1^{er}, alinéa 2, la reconnaissance impose aux formateurs ou centres de formation de fournir un accès équitable et non discriminatoire aux services de formation des conducteurs de train chaque fois que cette formation est nécessaire pour remplir les conditions d'obtention du certificat de sécurité unique ou, le cas échéant, de l'agrément de sécurité.

Sans préjudice de l'article 124/2, paragraphe 1^{er}, alinéa 2, la reconnaissance impose aux formateurs ou centres de formation de mettre des services de formation de qualité à la disposition des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure à un prix raisonnable et non discriminatoire, qui soit en rapport avec les coûts et puisse inclure une marge bénéficiaire."

Art. 78. L'article 144 du même Code, est remplacé par ce qui suit:

"Art. 144. La formation des conducteurs de train comprend un volet relatif à la licence de conducteur de train, qui porte sur les connaissances professionnelles générales, et un volet relatif à l'attestation, qui porte sur les connaissances professionnelles spécifiques.

Conformément à l'article 124/2, paragraphe 1^{er}, les candidats conducteurs de train ont un accès équitable et non discriminatoire à la formation nécessaire pour satisfaire aux conditions d'obtention de la licence et de l'attestation."

discriminerende prijs, die kostengerelateerd is en een winstmarge kan hebben.

§ 2. Onder voorbehoud van artikel 144, eerste lid, omvatten de opleidingsdiensten opleiding betreffende de nodige trajectkennis, de exploitatievoorschriften en -procedures, het seingevoings- en besturingsstelsel, alsmede de noodprocedures die voor de geëxploiteerde trajecten gelden.

§ 3. De instellingen belast met het verstrekken van opleidingen verlenen aan het personeel van spoorwegondernemingen en van de infrastructuurbeheerder, op diens verzoek, een certificaat dat de deelname aan een opleiding attesteert."

Art. 75. Artikel 133 van dezelfde Codex wordt opgeheven.

Art. 76. In artikel 142 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, eerste lid, worden de woorden "artikel 74, 9^o" vervangen door de woorden "artikel 74, 10^o en 11^o";

2° in paragraaf 3, eerste lid, worden de woorden "titel 5" vervangen door de woorden "titel 5, hoofdstuk 1".

Art. 77. In artikel 143 van dezelfde Codex worden het tweede en het derde lid vervangen als volgt:

" Onverminderd artikel 124/2, paragraaf 1, tweede lid, verplicht de erkenning de opleiders of opleidingscentra ertoe op billijke en niet-discriminerende wijze toegang te verlenen tot de opleidingsdiensten telkens deze opleiding noodzakelijk is om te voldoen aan de verkrijgingsvoorwaarden van het uniek veiligheidscertificaat of, desgevallend, van de veiligheidsvergunning.

Onverminderd artikel 124/2, paragraaf 1, tweede lid, verplicht de erkenning de opleiders of opleidingscentra ertoe kwalitatieve opleidingsdiensten ter beschikking te stellen van de spoorwegondernemingen en van de infrastructuurbeheerder tegen een redelijke, niet-discriminerende prijs, die kostengerelateerd is en een winstmarge kan hebben."

Art. 78. Artikel 144 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

"Art. 144. De opleiding van treinbestuurders omvat een deel dat betrekking heeft op de vergunning van treinbestuurder, dat handelt over de algemene vakkennis, en een deel dat betrekking heeft op het bevoegdheidsbewijs, dat handelt over de specifieke vakkennis.

Overeenkomstig artikel 124, § 2, paragraaf 1, hebben de kandidaat-treinbestuurders op billijke en niet-discriminerende wijze toegang tot de opleiding die nodig is om te voldoen aan de verwervingsvoorwaarden van de vergunning en het bevoegdheidsbewijs."

Art. 79. Dans l'article 154, alinéa 1^{er}, du même Code, les mots "décrit dans l'annexe 15" sont insérés entre le mot "sous-système" et le mot "fait".

Art. 80. L'article 155 du même Code est remplacé par ce qui suit:

"Art. 155. Les sous-systèmes fixes satisfont aux STI et aux règles nationales en vigueur au moment de la demande d'autorisation de mise en service.

Les véhicules satisfont aux STI et aux règles nationales en vigueur au moment de la demande d'autorisation de mise sur le marché.

Les utilisateurs de sous-systèmes fixes et de véhicules maintiennent en permanence leur conformité visée aux alinéas 1^{er} et 2 au cours de leur utilisation.

Chaque STI indique les dispositions applicables aux sous-systèmes fixes et véhicules existants, en particulier en cas de réaménagement et de renouvellement et, dans ces cas, les travaux de modification qui nécessitent une demande de nouvelle autorisation."

Art. 81. L'article 156 du même Code, est abrogé.

Art. 82. L'article 157 du même Code, est abrogé.

Art. 83. L'article 158 du même Code, est abrogé.

Art. 84. Dans le titre 6, chapitre 2 du même Code, le titre de la section 3 est remplacé comme suit:

"Section 3. – Non-application d'une STI"

Art. 85. L'article 159 du même Code, est remplacé par ce qui suit:

"Art. 159. § 1^{er}. L'autorité de sécurité peut autoriser le demandeur à ne pas appliquer une ou plusieurs STI dans les cas suivants :

1° pour un projet de nouveau sous-système ou d'une partie de celui-ci, pour le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système existant ou d'une partie de celui-ci ou pour tout élément du système ferroviaire se trouvant à un stade avancé de développement ou faisant l'objet d'un contrat en cours d'exécution à la date d'entrée en application de la ou des STI concernées;

2° pour un projet concernant le renouvellement, l'extension ou le réaménagement d'un sous-système existant ou d'une partie de celui-ci, lorsque l'application de la ou des STI concernées compromet la viabilité économique du projet et/ou la cohérence du système ferroviaire belge, par exemple en ce qui concerne le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies ou la tension électrique;

3° lorsqu'à la suite d'un accident ou d'une catastrophe naturelle, les conditions de rétablissement rapide du réseau ne permettent pas économiquement ou techniquement

Art. 79. In artikel 154, eerste lid, van dezelfde Codex worden de woorden "beschreven in de bijlage 15" ingevoegd tussen het woord "subsysteem" en het woord "maakt".

Art. 80. Artikel 155 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

"Art. 155. Vaste subsystemen voldoen aan de op het moment van de aanvraag voor een vergunning tot indienststelling geldende TSI's en nationale voorschriften.

Voertuigen voldoen aan de TSI's en nationale voorschriften die gelden op het moment van de aanvraag voor een vergunning voor het in de handel brengen.

De gebruikers van vaste subsystemen en voertuigen handhaven voortdurend hun conformiteit, bedoeld in het eerste en tweede lid, tijdens het gebruik."

Elke TSI duidt de bepalingen aan die van toepassing zijn op bestaande subsystemen en voertuigen, met name bij het verbeteren en vernieuwen ervan en in zulke gevallen op de aanpassingswerken ervan waarvoor een aanvraag voor een nieuwe vergunning nodig is.

Art. 81. Artikel 156 van dezelfde Codex wordt opgeheven.

Art. 82. Artikel 157 van dezelfde Codex wordt opgeheven.

Art. 83. Artikel 158 van dezelfde Codex wordt opgeheven.

Art. 84. In titel 6, hoofdstuk 2 van dezelfde Codex wordt het opschrift van de afdeling 3 vervangen als volgt:

"Afdeling 3. - Niet-toepassing van een TSI"

Art. 85. Artikel 159 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

"Art. 159. § 1. De veiligheidsinstantie kan in de volgende gevallen de aanvrager toestaan om één of meer TSI's niet toe te passen :

1° voor een project voor een nieuw subsysteem of een deel ervan, de vernieuwing of de verbetering van een bestaand subsysteem of een deel ervan, of elk element van het spoorwegsysteem, dat zich op de datum waarop de betrokken TSI's van toepassing worden, in een vergevorderde ontwikkelingsfase bevindt of waarvoor op dat moment een uitvoeringsovereenkomst loopt;

2° voor elk project tot vernieuwing, uitbreiding of verbetering van een bestaand subsysteem of een deel ervan, wanneer de toepassing van de betrokken TSI's de economische levensvatbaarheid van het project en/of de verenigbaarheid van het spoorwegsysteem van de betrokken lidstaat in gevaar brengt, bijvoorbeeld wat betreft het profiel, de spoorwijdte, de spoorafstand, of de elektrische spanning;

3° wanneer het bij een snelle herstelling van het netwerk na een ongeluk of een natuurramp economisch of technisch niet mogelijk is de overeenkomstige TSI's geheel of gedeeltelijk

l'application partielle ou totale des STI correspondantes, et ce, jusqu'à ce que le réseau soit rétabli ;

4° pour des véhicules en provenance ou à destination de pays tiers dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferroviaire au sein de l'Union;

§ 2. Sans préjudice de l'article 225/4, paragraphe 1^{er}, alinéa 2, le demandeur introduit auprès de l'autorité de sécurité la demande de dérogation conformément à l'acte d'exécution visé à l'article 7, paragraphe 5 de la directive 2016/797/UE et justifiant la demande de dérogation.

§ 3. Dans le cas visé au paragraphe 1^{er}, 1°, l'autorité de sécurité communique à la Commission européenne, dans l'année qui suit l'entrée en vigueur de chaque STI, une liste de projets qui, de son avis, sont à un stade avancé de développement.

§ 4. Dans les cas visés au paragraphe 1^{er}, 1° et 3°, l'autorité de sécurité communique à la Commission européenne sa décision de ne pas appliquer une ou plusieurs STI ou des parties de celles-ci.

§ 5. Dans les cas visés au paragraphe 1^{er}, 1°, 2° et 4°, l'autorité de sécurité soumet à la Commission européenne la demande de non-application des STI ou de parties de celles-ci, accompagnée d'un dossier justifiant ladite demande, en précisant les dispositions de remplacement qu'elle compte appliquer en lieu et place des STI.

§ 6. Dans l'attente de la décision de la Commission adoptée conformément à l'article 7, paragraphe 4 de la directive 2016/797/UE, l'autorité de sécurité peut appliquer sans délai les dispositions de remplacement visées au paragraphe 5.

En l'absence d'une décision de la Commission européenne dans un délai de quatre mois à compter de la présentation de la demande accompagnée du dossier complet, l'autorité de sécurité considère la demande comme acceptée."

Art. 86. Dans le titre 6, chapitre 3 du même Code, l'intitulé de la section 1^{re} du texte néerlandais est remplacée par ce qui suit:

"Afdeling 1. – Het in de handel brengen"

Art. 87. Dans l'article 160 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° aux alinéas 1^{er} et 2 du texte néerlandais, les mots "op de markt" sont remplacés par les mots "in de handel";

2° à l'alinéa 1^{er}, le 1° est remplacé par ce qui suit:

"1° permettent de réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire de l'Union en satisfaisant aux exigences essentielles;"

toe te passen; en dit enkel totdat het netwerk hersteld is;

4° voor voertuigen met een plaats van vertrek of bestemming in een derde land met een andere spoorwijdte dan die van het hoofdspoorwegennetwerk binnen de Unie;

§ 2. Onverminderd artikel 225/4, paragraaf 1, tweede lid, dient de aanvrager bij de veiligheidsinstantie een verzoek tot afwijking in overeenkomstig de uitvoeringshandeling bedoeld in artikel 7, paragraaf 5 van de richtlijn 2016/797/EU en met opgave van de redenen voor het verzoek tot afwijking.

§ 3. In het in paragraaf 1, 1°, bedoelde geval stelt de veiligheidsinstantie de Europese Commissie binnen één jaar na de inwerkingtreding van elke TSI in kennis van een lijst van projecten die volgens haar in een vergevorderd stadium zijn.

§ 4. In de gevallen bedoeld in paragraaf 1, onder de punten 1° en 3° stelt de veiligheidsinstantie de Europese Commissie in kennis van haar beslissing om één of meer TSI's of delen ervan niet toe te passen.

§ 5. In de in paragraaf 1, 1°, 2° en 4° bedoelde gevallen dient de veiligheidsinstantie bij de Europese Commissie een verzoek in om de TSI of delen ervan niet toe te passen, vergezeld van een dossier waarin het verzoek wordt onderbouwd, met vermelding van de alternatieve regelingen die zij in plaats van de TSI's van plan is toe te passen.

§ 6. In afwachting van de beslissing van de Europese Commissie, genomen overeenkomstig artikel 7, paragraaf 4 van de richtlijn 2016/797/EU, mag de veiligheidsinstantie de alternatieve regelingen, bedoeld in paragraaf 5 meteen toepassen.

Als de Europese Commissie binnen een termijn van vier maanden vanaf de indiening van het verzoek met het volledige dossier als bijlage, geen beslissing neemt, dan beschouwt de veiligheidsinstantie het verzoek als zijnde aanvaard."

Art. 86. In titel 6, hoofdstuk 3 van dezelfde Codex wordt het opschrift van de afdeling 1 van de Nederlandstalige tekst vervangen als volgt:

"Afdeling 1. – Het in de handel brengen"

Art. 87. In artikel 160 van dezelfde Codex worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste en in het tweede lid van de Nederlandstalige tekst, worden de woorden "op de markt" vervangen door de woorden "in de handel";

2° in het eerste lid wordt de bepaling onder 1° vervangen als volgt:

"1° de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem van de Unie mogelijk maken door te voldoen aan de essentiële eisen;"

3° à l'alinéa 1^{er}, le 2° est remplacé par ce qui suit:

“2° sont utilisés dans leur domaine d'utilisation conformément à leur destination et sont installés et entretenus convenablement.”

Art. 88. Dans l'article 161 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° les mots “sur la base de la loi, interdire, restreindre ou entraver la mise sur le marché de constituants d'interopérabilité pour leur utilisation dans le cadre du système ferroviaire lorsque ces constituants satisfont aux dispositions du présent Code ferroviaire” sont remplacés par les mots “sur la base de la loi, interdire, restreindre ou entraver la mise sur le marché de constituants d'interopérabilité pour leur utilisation dans le cadre du système ferroviaire de l'Union lorsque ces constituants satisfont aux dispositions du présent Code ferroviaire.”;

2° un alinéa 2 est ajouté, rédigé comme suit:

“En particulier, l'autorité de sécurité n'exige pas des vérifications qui ont déjà été effectuées dans le cadre de la procédure donnant lieu à la déclaration “CE” de conformité ou d'aptitude à l'emploi prévue aux articles 163 et 164.”

Art. 89. L'article 162 du même Code, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 162. § 1^{er}. Un constituant d'interopérabilité satisfait aux exigences essentielles s'il est conforme aux conditions fixées dans les STI correspondantes ou aux spécifications européennes mises au point pour satisfaire à ces conditions.

La déclaration “CE” de conformité ou d'aptitude à l'emploi atteste que les constituants d'interopérabilité ont été soumis aux procédures fixées dans la STI correspondante pour évaluer la conformité ou l'aptitude à l'emploi.

§ 2. Lorsque la STI l'exige, la déclaration “CE” est accompagnée :

1° d'un certificat, délivré par un ou des organismes notifiés, de la conformité intrinsèque d'un constituant d'interopérabilité considéré isolément, avec les spécifications techniques qu'il doit respecter;

2° d'un certificat, délivré par un ou des organismes notifiés, de l'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité considéré dans son environnement ferroviaire, en particulier dans le cas où des exigences fonctionnelles sont concernées.

§ 3. La déclaration “CE” de conformité ou d'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité est datée et signée par le fabricant ou son mandataire.

La déclaration “CE” de conformité ou d'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité est conforme au Règlement

3° in het eerste lid wordt de bepaling onder 2° vervangen als volgt:

“2° binnen hun gebruiksgebied en overeenkomstig hun bestemming worden gebruikt en naar behoren geïnstalleerd en onderhouden worden.”

Art. 88. In artikel 161 van dezelfde Codex worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de woorden “om het op de markt brengen van interoperabiliteitsonderdelen met het oog op het gebruik daarvan in het spoorwegsysteem, te verbieden, te beperken of te belemmeren op grond van de wet wanneer deze onderdelen aan de bepalingen van deze Spoorcodex voldoen” worden vervangen door de woorden “om het in de handel brengen van interoperabiliteitsonderdelen met het oog op het gebruik daarvan in het spoorwegsysteem van de Unie, te verbieden, te beperken of te belemmeren op grond van de wet wanneer deze onderdelen aan de bepalingen van deze Spoorcodex voldoen”;

2° een tweede lid wordt toegevoegd, luidende:

“In het bijzonder verlangt de veiligheidsinstantie geen verificaties die al zijn verricht in het kader van de procedure voor de “EG”-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik, bepaald in de artikelen 163 en 164.”

Art. 89. Artikel 162 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 162. § 1. Een interoperabiliteitsonderdeel voldoet aan de essentiële eisen indien het voldoet aan de voorwaarden die zijn vastgesteld in de desbetreffende TSI of aan de Europese specificaties die zijn ontwikkeld om aan die voorwaarden te voldoen.

De “EG”-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik vermeldt dat de interoperabiliteitsonderdelen werden onderworpen aan de procedures van de desbetreffende TSI voor het beoordelen van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik.

§ 2. Indien de TSI dat vereist, gaat de “EG”-verklaring vergezeld van:

1° een door (een) aangemelde instantie(s) afgegeven certificaat van de intrinsieke conformiteit van een op zichzelf beschouwd interoperabiliteitsonderdeel aan de hand van de technische specificaties waaraan het moet voldoen;

2° een door (een) aangemelde instantie(s) afgegeven certificaat van de geschiktheid voor gebruik van een binnen zijn spoorwgomgeving beschouwd interoperabiliteitsonderdeel, met name wanneer het gaat over functionele vereisten.

§ 3. De “EG”-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik wordt gedateerd en ondertekend door de fabrikant of diens gemachtigde.

De “EG”-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik van een interoperabiliteitsonderdeel is conform aan de

d'exécution (UE) 2019/250 de la Commission du 12 février 2019 sur les modèles de déclarations et de certificats "CE" pour les constituants et sous-systèmes d'interopérabilité ferroviaires, sur le modèle de déclaration de conformité avec un type autorisé de véhicule ferroviaire et sur les procédures de vérification "CE" des sous-systèmes conformément à la Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le Règlement (UE) n° 201/2011.

§ 4. Par dérogation aux paragraphes 1er et 2, les pièces détachées de sous-systèmes déjà en service lors de l'entrée en vigueur de la STI peuvent être installées dans ces sous-systèmes sans devoir être soumises à la procédure d'évaluation de la conformité et de l'aptitude à l'emploi."

Art. 90. Dans l'article 163 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° aux alinéas 1^{er} et 2, les mots "établi dans l'Union européenne" sont supprimés à chaque fois;

2° à l'alinéa 3, les mots "de réglementations transposant d'autres directives européennes portant sur d'autres aspects" sont remplacés par les mots "d'autres actes juridiques de l'Union portant sur d'autres aspects";

3° à l'alinéa 3, les mots "ces autres réglementations" sont remplacés par les mots "ces autres actes juridiques".

Art. 91. Dans l'article 164, alinéa 1^{er} du texte néerlandais du même Code, les mots "op de markt brengt" sont remplacés par les mots "in de handel brengt".

Art. 92. Dans l'article 165 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° à l'alinéa 1^{er}, les mots "le fabricant ou son mandataire établi dans l'Union européenne" sont remplacés par les mots "le fabricant ou son mandataire";

2° à l'alinéa 2, dans le texte néerlandais, les mots "op de markt brengen" sont remplacés par les mots "in de handel brengen".

Art. 93. Dans l'article 166 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° à l'alinéa 1^{er}, les mots "pour ordonner son rappel" sont insérés entre les mots "interdire l'emploi" et les mots "ou pour le retirer du marché";

2° à l'alinéa 1^{er} du texte néerlandais, les mots "op de markt werd gebracht" sont remplacés par les mots "in de handel is gebracht";

3° à l'alinéa 2, les mots "l'Agence et les autres Etats membres" sont insérés entre les mots "Commission européenne" et les mots "des mesures qu'elle a prises".

Uitvoeringsverordening (EU) 2019/250 van de Commissie van 12 februari 2019 inzake de modellen voor "EG"-verklaringen en certificaten voor interoperabiliteitsonderdelen en -subsystemen, het model voor de verklaring van conformiteit met een vergund voertuigtype en de "EG"-keuringsprocedures voor subsystemen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 201/2011 van de Commissie.

§ 4. In afwijking van de paragrafen 1 en 2 mogen reserveonderdelen voor subsystemen die al in dienst zijn gesteld op het moment van de inwerkingtreding van de TSI in deze subsystemen worden aangebracht, zonder dat zij aan de procedure voor de beoordeling van de conformiteit en de geschiktheid voor gebruik worden onderworpen."

Art. 90. In artikel 163 van dezelfde Codex worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste en in het tweede lid worden de woorden "in de Europese Unie gevestigde" telkens geschrapt;

2° in het derde lid worden de woorden "regelgevingen van toepassing zijn die andere Europese Richtlijnen betreffende andere aspecten omzetten" vervangen door de woorden "andere rechtshandelingen van de Unie betreffende andere aspecten van toepassing zijn";

3° in het derde lid worden de woorden "andere regelgevingen" vervangen door de woorden "andere rechtshandelingen".

Art. 91. In artikel 164, eerste lid, in de Nederlandstalige tekst van dezelfde Codex worden de woorden "op de markt brengt" vervangen door de woorden "in de handel brengt".

Art. 92. In artikel 165 van dezelfde Codex worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden "de fabrikant of dienst in de Europese Unie gevestigde gemachtigde" vervangen door de woorden "de fabrikant of diens gemachtigde";

2° in het tweede lid worden in de Nederlandstalige tekst de woorden "op de markt brengen" vervangen door de woorden "in de handel brengen".

Art. 93. In artikel 166 van dezelfde Codex worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden "het terug te roepen" ingevoegd tussen de woorden "het gebruik ervan te verbieden" en de woorden "of het uit de handel te nemen";

2° in het eerste lid van de Nederlandstalige tekst worden de woorden "op de markt werd gebracht" vervangen door de woorden "in de handel is gebracht";

3° in het tweede lid worden de woorden "het Bureau en de andere lidstaten" ingevoegd tussen de woorden "Europese Commissie" en "onmiddellijk in kennis van de genomen maatregelen".

Art. 94. Dans le titre 6, chapitre 3, section 4, sous-section 2, du même Code, un article 166/1 est inséré, rédigé comme suit:

“Art. 166/1. Lorsque la décision visée à l'article 166 résulte d'une insuffisance des spécifications européennes, l'autorité de sécurité propose à l'Agence ou à la Commission européenne l'une ou plusieurs des mesures suivantes :

1° retrait partiel ou total de la spécification en cause des publications où elle figure;

2° si la spécification en cause est une norme harmonisée, maintien partiel ou retrait de ladite norme conformément à l'article 11 du Règlement (UE) n° 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relatif à la normalisation européenne, modifiant les Directives 89/686/CEE et 93/15/CEE du Conseil ainsi que les Directives 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE et 2009/105/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la Décision 87/95/CEE du Conseil et la Décision n° 1673/2006/CE du Parlement européen et du Conseil;

3° révision de la STI par la Commission européenne lorsqu'il s'avère qu'elle présente une insuffisance.”

Art. 95. Dans l'article 167, alinéa 1^{er}, du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° les mots “aux exigences essentielles” sont insérés entre les mots “non-conforme” et les mots “elle restreint son domaine”;

2° le mot “celui” est remplacé par les mots “l'entité”

Art. 96. L'article 168 du même Code, modifié par la loi du 23 novembre 2017, est abrogé.

Art. 97. Dans l'article 169 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° à l'alinéa 1^{er}, les mots “de l'article 168” sont remplacés par les mots “du chapitre 4/1, du titre 6”;

2° à l'alinéa 1^{er}, les mots “système ferroviaire” sont remplacés par les mots “système ferroviaire de l'Union”;

3° à l'alinéa 2, au 1°, les mots “dont les éléments sont donnés à l'annexe 18” sont abrogés;

4° à l'alinéa 2, au 2°, les mots “le 19 juillet 2008» sont remplacés par les mots “le 16 juin 2016”

Art. 98. L'article 170 du même Code, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 170. L'autorité de sécurité considère comme conformes aux exigences essentielles les sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire de l'Union qui sont munis, selon le cas, de la déclaration “CE” de vérification

Art. 94. In titel 6, hoofdstuk 3, afdeling 4, onderafdeling 2 van dezelfde Codex wordt een artikel 166/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 166/1. Wanneer de beslissing bedoeld in artikel 166 er is gekomen omdat er een lacune is in de Europese specificaties, stelt de veiligheidsinstantie aan het Bureau of de Europese Commissie één of meer van onderstaande maatregelen voor:

1° gehele of gedeeltelijke verwijdering van deze specificaties uit de publicaties waarin zij zijn opgenomen;

2° als de specificatie in kwestie een geharmoniseerde norm is, beperking of intrekking van deze norm overeenkomstig artikel 11 van Verordening (EU) nr. 1025/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 25 oktober 2012 betreffende Europese normalisatie, tot wijziging van de Richtlijnen 89/686/EEG en 93/15/EEG van de Raad alsmede de Richtlijnen 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG en 2009/105/EG van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Beschikking 87/95/EEG van de Raad en Besluit nr. 1673/2006/EG van het Europees Parlement en de Raad;

3° herziening van de TSI door de Europese Commissie indien blijkt dat deze tekortkomingen vertoont.”

Art. 95. In artikel 167, eerste lid, van dezelfde Codex worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de woorden “aan de essentiële eisen” worden ingevoegd tussen de woorden “niet conform” en de woorden “blijkt te zijn”;

2° het woord “degene” wordt vervangen door de woorden “de entiteit”

Art. 96. Artikel 168 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt opgeheven.

Art. 97. In artikel 169 van dezelfde Codex worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden “van artikel 168” vervangen door de woorden “van hoofdstuk 4/1 van titel 6”;

2° in het eerste lid worden de woorden “spoorwegsysteem” vervangen door de woorden “spoorwegsysteem van de Unie”;

3° in het tweede lid, in de bepaling onder 1° worden de woorden “en waarvan de bestanddelen in bijlage 18 worden vermeld” opgeheven;

4° in het tweede lid, in de bepaling onder 2° worden de woorden “19 juli 2008” vervangen door de woorden “16 juni 2016”

Art. 98. Artikel 170 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 170. De veiligheidsinstantie beschouwt als conform met de essentiële eisen de van het spoorwegsysteem van de Unie deel uitmakende subsystemen van structurele aard waarvoor naargelang van het geval, geldt dat de “EG”-keuringsverklaring

établie par référence aux STI conformément à l'article 172, paragraphe 1^{er}, de la déclaration de vérification établie par référence aux règles nationales conformément à l'article 172, paragraphe 8, ou des deux."

Art. 99. L'article 171 du même Code, est abrogé.

Art. 100. L'article 172 du même Code, est remplacé par ce qui suit:

"Art. 172. § 1^{er}. Pour établir la déclaration "CE" de vérification nécessaire à la mise sur le marché et à la mise en service visée au chapitre 4/1, le demandeur demande à l'organisme ou aux organismes d'évaluation de la conformité qu'il a choisis à cet effet d'engager la procédure de vérification "CE" visée à l'annexe 19.

§ 2. Le demandeur établit la déclaration "CE" de vérification d'un sous-système conformément au Règlement d'exécution (UE) 2019/250 de la Commission du 12 février 2019 sur les modèles de déclarations et de certificats "CE" pour les constituants et sous-systèmes d'interopérabilité ferroviaires, sur le modèle de déclaration de conformité avec un type autorisé de véhicule ferroviaire et sur les procédures de vérification "CE" des sous-systèmes conformément à la Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le Règlement (UE) n° 201/2011.

Celui-ci déclare sous sa seule responsabilité que le sous-système concerné a été soumis aux procédures de vérification pertinentes et qu'il satisfait aux exigences des dispositions pertinentes du droit de l'Union ainsi qu'aux éventuelles règles nationales pertinentes.

Le demandeur date et signe la déclaration "CE" de vérification et les documents qui l'accompagnent.

§ 3. La mission de l'organisme notifié chargé de la vérification "CE" d'un sous-système commence au stade de la conception et couvre toute la période de construction jusqu'au stade de la réception avant la mise sur le marché ou la mise en service du sous-système.

Cette tâche couvre également la vérification des interfaces du sous-système en question par rapport au système dans lequel il s'intègre en se fondant sur les informations disponibles dans la STI concernée et dans les registres prévus aux articles 210, paragraphe 4, 2^o, et 211.

§ 4. Le demandeur est responsable de la constitution du dossier technique devant accompagner la déclaration "CE" de vérification qu'il établit.

Ce dossier technique contient tous les documents nécessaires relatifs aux caractéristiques du sous-système ainsi que, le cas échéant, toutes les pièces attestant la conformité des constituants d'interopérabilité.

Il contient aussi tous les éléments relatifs aux conditions et limites d'utilisation, aux consignes de maintenance, de surveillance continue ou périodique, de réglage et d'entretien.

is opgesteld op basis van de TSI's overeenkomstig artikel 172, paragraaf 1 of de "EG"-keuringsverklaring opgesteld overeenkomstig artikel 172, paragraaf 8, op basis van nationale voorschriften of beide."

Art. 99. Artikel 171 van dezelfde Codex wordt opgeheven.

Art. 100. Artikel 172 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

"Art. 172. § 1. Voor de opstelling van de "EG"-keuringsverklaring die nodig is voor het in de handel brengen en het in dienst stellen als bedoeld in hoofdstuk 4/1, verzoekt de aanvrager de daartoe door hem gekozen conformiteitsbeoordelingsinstantie (s) om de in de bijlage 19 beschreven "EG"-keuringsprocedure toe te passen.

§ 2. De aanvrager stelt de "EG"-keuringsverklaring voor een subsysteem op overeenkomstig de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/250 van de Commissie van 12 februari 2019 inzake de modellen voor "EG"-verklaringen en certificaten voor interoperabiliteitsonderdelen en -subsystemen, het model voor de verklaring van conformiteit met een vergund voertuigtype en de "EG"-keuringsprocedures voor subsystemen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 201/2011 van de Commissie.

Hij verklaart op eigen verantwoordelijkheid dat het betrokken subsysteem aan de toepasselijke keuringsprocedures is onderworpen en voldoet aan de eisen van de toepasselijke Uniewetgeving en aan de eventueel relevante nationale voorschriften.

De aanvrager dateert en ondertekent de "EG"-keuringsverklaring en de begeleidende documenten.

§ 3. De taak van de met de "EG"-keuring van een subsysteem belaste aangemelde instantie begint in het ontwerpstadium en bestrijkt de gehele constructieperiode tot het stadium van de goedkeuring voordat het subsysteem in de handel wordt gebracht of in dienst wordt gesteld.

Tot die taak behoort ook de keuring van de interfaces van het betrokken subsysteem met het systeem waarvan het deel uitmaakt door zich te baseren op de informatie die beschikbaar is in de desbetreffende TSI en in de registers voorzien in de artikelen 210, paragraaf 4, 2^o, en 211.

§ 4. De aanvrager is verantwoordelijk voor de samenstelling van het technische dossier waarvan de "EG"-keuringsverklaring vergezeld moet gaan.

Dat technisch dossier moet alle noodzakelijke documenten betreffende de eigenschappen van het subsysteem bevatten, alsmede in voorkomend geval alle stukken waaruit de conformiteit van de interoperabiliteitsonderdelen blijkt.

Ook moet het alle gegevens inzake de gebruiksvoorwaarden en -beperkingen, alsmede inzake de voorschriften voor onderhoud, permanent of periodiek toezicht en afstelling bevatten.

§ 5. En cas de renouvellement ou de réaménagement d'un sous-système entraînant une modification du dossier technique et affectant la validité des procédures de vérification déjà effectuées, le demandeur évalue si une nouvelle déclaration "CE" de vérification est nécessaire.

§ 6. L'organisme notifié peut délivrer des attestations de contrôle intermédiaires pour couvrir certains stades de la procédure de vérification ou certaines parties du sous-système.

§ 7. Si la STI correspondante le permet, l'organisme notifié peut délivrer des certificats de vérification portant sur un ou plusieurs sous-systèmes ou sur certaines parties de ces sous-systèmes.

§ 8. Les organismes désignés chargés de mettre en œuvre la procédure de vérification en cas de règles nationales, sont chargés des tâches que cette procédure implique.

Sans préjudice de l'article 202, un organisme notifié peut être nommé en tant qu'organisme désigné, auquel cas l'ensemble de la procédure est mise en œuvre par un seul organisme évaluation de la conformité."

Art. 101. Dans le titre 6, chapitre 4, section 3, du même Code, la sous-section 2 comprenant l'article 173 est abrogée.

Art. 102. Dans le titre 6, chapitre 4, section 3, du même Code, la sous-section 3 comprenant l'article 174 est abrogée.

Art. 103. Dans le titre 6, chapitre 4, section 3, du même Code, la sous-section 4 comprenant l'article 175 est abrogée.

Art. 104. L'article 176, alinéa 2, du même Code, est remplacé par ce qui suit:

"L'autorité de sécurité informe immédiatement la Commission européenne des vérifications complémentaires demandées en les motivant et précise si le fait de ne pas satisfaire entièrement aux dispositions du présent Code résulte:

1° du non-respect des exigences essentielles ou d'une STI, ou d'une mauvaise application d'une STI;

2° d'une insuffisance d'une STI.».

Art. 105. Dans le titre 6, chapitre 4, section 4, du même Code, un article 176/1 est inséré, rédigé comme suit:

"Art. 176/1. Les constituants d'interopérabilité et sous-systèmes conformes à des normes harmonisées ou parties de celles-ci dont les références ont été publiées au Journal Officiel de l'Union européenne sont présumés conformes aux exigences essentielles couvertes par lesdites normes ou parties de normes."

Art. 106. Dans le titre 6, chapitre 4, du même Code, la section 5 comprenant l'article 178, est abrogée.

§ 5. In geval van een vernieuwing of verbetering van een subsysteem die leidt tot een wijziging van het technisch dossier en die van invloed is op de geldigheid van de reeds uitgevoerde keuringsprocedures, beoordeelt de aanvrager of er een nieuwe "EG"-keuringsverklaring nodig is.

§ 6. De aangemelde instantie kan tussentijdse keuringsverklaringen afgeven voor bepaalde stadia van de keuringsprocedure of bepaalde delen van het subsysteem.

§ 7. Als het volgens de betrokken TSI's toegestaan is, mag de aangemelde instantie keuringscertificaten afgeven die betrekking hebben op een of meer subsystemen of bepaalde onderdelen van die subsystemen.

§ 8. De aangewezen instanties, verantwoordelijk voor de keuringsprocedure met betrekking tot nationale voorschriften, zijn verantwoordelijk voor de betrokken taken.

Onverminderd artikel 202 mag een aangemelde instantie aangeduid worden als aangewezen instantie, in welk geval het gehele proces kan worden uitgevoerd door één enkele conformiteitsbeoordelingsinstantie."

Art. 101. In dezelfde Codex, in titel 6, in hoofdstuk 4, in afdeling 3, wordt onderafdeling 2 dat het artikel 173 bevat, opgeheven.

Art. 102. In dezelfde Codex, in titel 6, in hoofdstuk 4, in afdeling 3, wordt onderafdeling 3 dat het artikel 174 bevat, opgeheven.

Art. 103. In dezelfde Codex, in titel 6, in hoofdstuk 4, in afdeling 3, wordt onderafdeling 4 dat het artikel 175 bevat, opgeheven.

Art. 104. Artikel 176, tweede lid, van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

"De veiligheidsinstantie stelt de Europese Commissie onmiddellijk op de hoogte van de gevraagde aanvullende keuringen, met opgave van de redenen, en preciseert of het niet volledig naleven van de bepalingen van deze Codex voortvloeit uit:

1° de niet-naleving van de essentiële eisen of van een TSI, of de onjuiste toepassing van een TSI;

2° de ontoereikendheid van een TSI."

Art. 105. In titel 6, hoofdstuk 4, afdeling 4 van dezelfde Codex wordt een artikel 176/1 ingevoegd, luidende:

"Art. 176/1. Interoperabiliteitsonderdelen en subsystemen die conform zijn met geharmoniseerde normen of delen daarvan waarvan de referenties in het Publicatieblad van de Europese Unie zijn bekendgemaakt, worden geacht conform te zijn met de essentiële eisen die door die normen of delen daarvan worden bestreken."

Art. 106. In dezelfde Codex, titel 6, hoofdstuk 4, wordt de afdeling 5, dat het artikel 178 bevat, opgeheven.

Art. 107. Dans le titre 6 du même Code, il est inséré un chapitre 4/1, rédigé comme suit :

“Chapitre 4/1. Mise sur le marché et mise en service.”

Art. 108. Dans le titre 6, chapitre 4/1, inséré par l'article 107, il est inséré une section 1^{re}, rédigée comme suit:

“Section 1^{re}. – Autorisations de mise en service d'installations fixes.”

Art. 109. Dans le titre 6, chapitre 4/1, section 1^{re}, insérée par l'article 108, il est inséré un article 179/1, rédigé comme suit:

“Art. 179/1. § 1^{er}. Les nouveaux sous-systèmes “contrôle-commande et signalisation au sol”, “énergie” et “infrastructure” ne sont mis en service que s'ils sont conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles, et que si l'autorisation correspondante est délivrée conformément aux paragraphes 3 et 5.

§ 2. L'autorité de sécurité autorise la mise en service des sous-systèmes “énergie”, “infrastructure” et “contrôle-commande et signalisation au sol” situés ou exploités sur le territoire belge.

§ 3. L'autorité de sécurité donne des informations détaillées sur les modalités d'obtention des autorisations et coopère avec l'Agence pour diffuser ces informations.

Elle met gratuitement à la disposition des demandeurs sur son site internet, un guide décrivant et expliquant les exigences concernant lesdites autorisations et énumérant les documents requis.

§ 4. Avant la phase de réalisation du projet et la demande d'autorisation de mise en service visée au paragraphe 5, le demandeur introduit un dossier préliminaire auprès de l'autorité de sécurité.

Le contenu de ce dossier est fixé dans l'annexe 30.

L'autorité de sécurité rend un avis sur le concept technique et le référentiel applicable dans les quatre mois de l'introduction du dossier préliminaire.

En l'absence d'un avis dans le délai prescrit, le demandeur peut poursuivre son projet.

L'absence d'avis n'entraîne aucune présomption d'avis favorable.

En cas d'avis négatif, le demandeur adapte son projet et introduit un nouveau dossier préliminaire conforme à l'alinéa 1^{er}.

§ 5. Après l'obtention d'un avis positif ou en l'absence d'avis de l'autorité de sécurité conformément au paragraphe 4, le demandeur présente à l'autorité de sécurité une demande d'autorisation de mise en service d'installations fixes

Art. 107. In titel 6 van dezelfde Codex, wordt een hoofdstuk 4/1 ingevoegd, luidende:

“Hoofdstuk 4/1. – In de handel brengen en in dienst stellen”

Art. 108. In titel 6, hoofdstuk 4/1, ingevoegd bij artikel 107, wordt een afdeling 1 ingevoegd, luidende:

“Afdeling 1. - Vergunningen tot indienststelling van vaste installaties”

Art. 109. In titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 1, ingevoegd bij artikel 108, wordt een artikel 179/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 179/1. § 1. De nieuwe subsystemen “baanuitrusting voor besturing en seingeving”, “energie” en “infrastructure” mogen slechts in dienst worden gesteld indien zij overeenkomstig de essentiële eisen zijn ontworpen, geconstrueerd en geïnstalleerd en als overeenkomstig de paragrafen 3 en 5 de betreffende vergunning is afgegeven.

§ 2. De veiligheidsinstantie verleent een vergunning voor indienststelling van de subsystemen “energie”, “infrastructure” en “baanuitrusting voor besturing en seingeving” die op het Belgisch grondgebied aanwezig zijn of worden geëxploiteerd.

§ 3. De veiligheidsinstantie verstrekt gedetailleerde informatie over de manier waarop de vergunningen worden verkregen en werkt samen met het Bureau voor het verspreiden van deze informatie.

Zij stelt op haar internetsite kosteloos een handleiding ter beschikking van de aanvragers met een beschrijving en toelichting van de voorwaarden om een vergunning te krijgen en een opsomming van de vereiste documenten.

§ 4. Vóór de uitvoeringsfase van het ontwerp en de aanvraag voor een vergunning voor het in dienst stellen bedoeld in paragraaf 5, dient de aanvrager een voorafgaand dossier in bij de veiligheidsinstantie.

De inhoud van dit dossier is vastgelegd in bijlage 30.

De veiligheidsinstantie brengt advies uit over het technisch ontwerp en het toepasselijke referentiekader binnen de vier maanden na de indiening van het voorafgaand dossier.

Bij het uitblijven van een advies binnen de voorgeschreven termijn, mag de aanvrager zijn ontwerp voortzetten.

Het uitblijven van een advies houdt geen enkel vermoeden van gunstig advies in.

In geval van een negatief advies past de aanvrager zijn ontwerp aan en dient hij een nieuw voorafgaand dossier in overeenkomstig het eerste lid.

§ 5. Na het verkrijgen van een gunstig advies of in geval van het uitblijven van een advies van de veiligheidsinstantie overeenkomstig paragraaf 4, dient de aanvrager bij de veiligheidsinstantie een aanvraag in voor een vergunning

est accompagnée d'un dossier comprenant les preuves documentaires concernant :

1° les déclarations de vérification visées à l'article 172;
2° la compatibilité technique des sous-systèmes avec le système dans lequel ils s'intègrent, établie sur la base des STI, des règles nationales et des registres concernés;

3° l'intégration en sécurité des sous-systèmes, établie sur la base des STI correspondantes, des règles nationales et des MSC;

4° dans le cas de sous-systèmes "contrôle-commande et signalisation au sol" faisant intervenir le système européen de contrôle des trains (ETCS) et/ou le système global de communication mobile – ferroviaire (GSM-R), la décision positive de l'Agence délivrée conformément à l'article 19 de la directive 2016/797/UE; et, dans le cas d'une modification du projet de cahier des charges ou de la description des solutions techniques envisagées intervenue après la décision positive, la conformité avec le résultat de la procédure visée à l'article 30, paragraphe 2, du règlement 2016/796/UE.

Le demandeur transmet la demande complète par envoi recommandé avec accusé de réception ou par remise en mains propres contre accusé de réception et en version électronique.

Si la version électronique n'est pas compatible avec le système de lecture de l'autorité de sécurité, celle-ci en informe le demandeur qui lui fournit alors gratuitement le logiciel nécessaire.

§ 6. Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande, l'autorité de sécurité informe le demandeur que le dossier est complet ou lui demande des informations supplémentaires utiles en fixant un délai raisonnable à cette fin.

L'autorité de sécurité vérifie si le dossier est complet, pertinent et cohérent et, dans le cas d'équipements au sol ERTMS, la conformité avec la décision positive de l'Agence délivrée conformément à l'article 19 de la directive 2016/797/UE et, le cas échéant, la conformité avec le résultat de la procédure visée à l'article 30, paragraphe 2, du règlement 2016/796/UE.

À l'issue de cette vérification, l'autorité de sécurité délivre l'autorisation de mise en service d'installations fixes ou informe le demandeur de sa décision négative, dans le délai visé à l'article 77, alinéa 4.

§ 7. Le demandeur conserve un exemplaire du dossier complet de la demande de mise en service ainsi que de l'autorisation délivrée pendant toute la durée de vie du sous-système.

§ 8. En cas de renouvellement ou de réaménagement de sous-systèmes existants, le cas échéant, préalablement au dossier préliminaire visé au paragraphe 4, le demandeur

voor het in dienst stellen van vaste installaties, vergezeld van een dossier met documenten die het volgende staven:

1° de keuringsverklaringen, bedoeld in artikel 172;
2° de technische compatibiliteit van deze subsystemen met het systeem waarin ze worden geïntegreerd, aangetoond op basis van de toepasselijke TSI's, nationale voorschriften en registers;

3° de veilige integratie van deze subsystemen, vastgesteld op basis van de toepasselijke TSI's, nationale voorschriften, en de GVM's;

4° in het geval van subsystemen "baanuitrusting voor besturing en seingeving" waarbij uitrusting voor European Train Control System (ETCS) en/of Global System for Mobile Communications Railway (GSM-R) zijn/is betrokken, de positieve beslissing van het Bureau overeenkomstig artikel 19 van de richtlijn 2016/797/EU, en in geval van een wijziging in het ontwerpbestek of in de beschrijving van de beoogde technische oplossingen die na de positieve beslissing zijn aangevoerd, de naleving van het resultaat van de in artikel 30, paragraaf 2, van de verordening 2016/796/EU.

De aanvrager verzendt de volledige aanvraag per aangetekende zending met ontvangstbewijs of overhandigt het tegen ontvangstbewijs, en verzendt het in elektronische versie.

Indien de elektronische versie niet compatibel is met het leessysteem van de veiligheidsinstantie, dan informeert deze laatste de aanvrager, die vervolgens gratis de software ter beschikking stelt.

§ 6. Binnen een maand na ontvangst van de aanvraag deelt de veiligheidsinstantie de aanvrager mee dat het dossier compleet is of dat er aanvullende informatie nodig is, in welk geval het daarvoor een redelijke termijn bepaalt.

De veiligheidsinstantie controleert of het dossier compleet, ter zake doend en samenhangend is, en, in het geval van ERTMS-baanuitrusting, of het strookt met de positieve beslissing van het Bureau overeenkomstig artikel 19 van de richtlijn 2016/797/EU en, in voorkomend geval, met de resultaten van de in artikel 30, paragraaf 2, van de verordening 2016/796/EU bedoelde procedure.

Na deze controle geeft de veiligheidsinstantie binnen de termijn bedoeld in artikel 77, vierde lid, de vergunning voor de indienststelling van vaste installaties af, of deelt zij de aanvrager mee dat zij een afwijzende beslissing heeft genomen.

§ 7. De aanvrager bewaart een exemplaar van het volledige dossier van de aanvraag tot indienststelling evenals van de afgegeven vergunning tijdens de gehele levensduur van het subsysteem.

§ 8. In geval van vernieuwing of verbetering van bestaande subsystemen, in voorkomend geval voorafgaandelijk aan een voorafgaand dossier bedoeld in paragraaf 4, dient de

introduit auprès de l'autorité de sécurité, un dossier de conception décrivant le projet.

Le contenu de ce dossier est fixé dans l'annexe 31.

Dans un délai d'un mois à compter de la réception du dossier, l'autorité de sécurité informe le demandeur que le dossier est complet ou lui demande des informations supplémentaires utiles en fixant un délai raisonnable à cette fin.

L'autorité de sécurité examine, en étroite coopération avec l'Agence dans le cas de projets d'équipements au sol ERTMS, le dossier et décide si une nouvelle autorisation de mise en service est requise sur la base des critères suivants:

1° le niveau global de sécurité du sous-système concerné risque d'être affecté négativement par les travaux envisagés;

2° l'autorisation est requise par la STI concernée;

3° l'autorisation est requise par les plans d'exécution nationaux établis par les États membres; ou

4° des modifications sont apportées aux valeurs des paramètres sur la base desquels l'autorisation a déjà été accordée.

Dans le cas de projets d'équipements au sol ERTMS, l'autorité de sécurité et le demandeur appliquent l'annexe 29.

§ 9. Si, à l'une ou l'autre étape de la procédure, l'autorité de sécurité estime que la procédure nécessite des informations ou documents complémentaires, elle le notifie au demandeur qui lui transmet ces pièces.

Le délai visé à l'article 77, alinéa 4 est suspendu à partir de la notification jusqu'à la date de réception des pièces demandées.

§ 10. Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la décision négative, le demandeur peut demander à l'autorité de sécurité de revoir sa décision.

Cette demande est motivée. L'autorité de sécurité dispose de deux mois à compter de la date de réception de la demande de révision pour confirmer ou infirmer sa décision.

§ 11. Sans préjudice des paragraphes précédents, le Roi peut adopter la procédure d'autorisation de mise en service d'installations fixes "contrôle-commande et signalisation".

Art. 110. Dans le titre 6, chapitre 4/1, section 1^{re}, insérée par l'article 108, il est inséré un article 179/2, rédigé comme suit:

"Art. 179/2. Conformément à l'annexe 29, l'autorité de sécurité peut rendre un avis sur la demande d'approbation visée à l'article 19, paragraphe 3 de la directive 2016/797/UE, par l'intermédiaire du guichet unique visé à l'article 12

aanvrager bij de veiligheidsinstantie een conceptdossier in waarin het project beschreven wordt..

De inhoud van dit dossier is vastgelegd in bijlage 31.

Binnen een maand na ontvangst van het dossier deelt de veiligheidsinstantie de aanvrager mee dat het dossier compleet is of dat er aanvullende informatie nodig is, in welk geval zij daarvoor een redelijke termijn bepaalt.

De veiligheidsinstantie onderzoekt het dossier, in nauwe samenwerking met het Bureau in het geval van projecten in verband met ERTMS-baanuitrusting, en beslist op basis van onderstaande criteria of er een nieuwe vergunning voor indienststelling vereist is:

1° Kan het algehele veiligheidsniveau van de betrokken subsystemen door de geplande werkzaamheden ongunstig worden beïnvloed?

2° Is een dergelijke vergunning vereist in de desbetreffende TSI's?

3° Is een dergelijke vergunning vereist op grond van het door de lidstaten opgestelde nationale implementatieplan?

4° Zijn er wijzigingen aangebracht in de waarden van de parameters op basis waarvan de vergunning reeds is afgegeven?

In het kader van projecten in verband met ERTMS-baanuitrusting passen de veiligheidsinstantie en de aanvrager bijlage 29 toe.

§ 9. Indien de veiligheidsinstantie in een fase van de procedure meent dat voor de procedure aanvullende informatie of documenten nodig zijn, brengt zij de aanvrager daarvan op de hoogte, die deze stukken overmaakt.

De termijn bedoeld in artikel 77, vierde lid, wordt opgeschort vanaf de datum van de kennisgeving tot aan de datum van ontvangst van de gevraagde stukken.

§ 10. De aanvrager kan binnen een maand na ontvangst van de afwijzende beslissing aan de veiligheidsinstantie vragen om haar beslissing te herzien.

Dat verzoek wordt gemotiveerd. De veiligheidsinstantie heeft vanaf de ontvangst van het verzoek om herziening twee maanden de tijd om haar beslissing te bevestigen of te herroepen.

§ 11. Onverminderd de voorgaande paragrafen, kan de Koning de procedure voor de indienststelling van vaste installaties "besturing en seingeving" bepalen".

Art. 110. In titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 1, ingevoegd bij artikel 108, wordt een artikel 179/2 ingevoegd, luidende:

"Art. 179/2. Overeenkomstig bijlage 29 kan de veiligheidsinstantie een advies over het verzoek om goedkeuring bedoeld in artikel 19, paragraaf 3 van de richtlijn 2016/797/EU afleveren via het éénloketsysteem bedoeld in

du règlement 2016/796/UE à tout moment de la procédure, y compris durant la phase d'engagement initial, concernant les aspects techniques et la planification."

Art. 111. Dans le titre 6, chapitre 4/1, inséré par l'article 107, il est inséré une section 2, rédigée comme suit:

"Section 2. – Mise sur le marché de sous-systèmes mobiles"

Art. 112. Dans le titre 6, chapitre 4/1, section 2, insérée par l'article 111, il est inséré un article 179/3, rédigé comme suit:

"Art. 179/3. § 1^{er}. Le demandeur met sur le marché un sous-système mobile à condition que ce dernier soit conçu, construit et installé de façon à satisfaire aux exigences essentielles.

§ 2. Le demandeur s'assure, en particulier, que la déclaration "CE" de vérification visée à l'article 172, a été fournie."

Art. 113. Dans le titre 6, chapitre 4/1, inséré par l'article 107, il est inséré une section 3, rédigée comme suit:

"Section 3. – Véhicules"

Art. 114. Dans le titre 6, chapitre 4/1, section 3, insérée par l'article 113, il est inséré un article 179/4, rédigé comme suit:

"Art. 179/4. Le demandeur ne met un véhicule sur le marché qu'après avoir reçu l'autorisation de mise sur le marché du véhicule délivrée par l'Agence conformément à l'article 21, paragraphes 5, 6 et 7 de la directive 2016/797/UE, ou par l'autorité de sécurité conformément à l'article 179/9."

Art. 115. Dans le titre 6, chapitre 4/1, section 3, insérée par l'article 113, il est inséré un article 179/5, rédigé comme suit:

"Art. 179/5. Afin d'obtenir une autorisation de mise sur le marché d'un véhicule ou d'un type de véhicule, le demandeur se conforme à la procédure et aux modalités reprises au sein du Règlement d'exécution (UE) 2018/545 de la Commission du 4 avril 2018 établissant les modalités pratiques du processus d'autorisation des véhicules ferroviaires et d'autorisation par type de véhicule ferroviaire conformément à la Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil.

Sans préjudice dudit règlement, le dossier d'accompagnement de la demande d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule ou d'un type de véhicule contient également, les justificatifs de la mise sur le marché des sous-systèmes mobiles dont est composé le véhicule conformément à l'article 179/3, sur la base de la déclaration "CE" de vérification."

Art. 116. Dans le titre 6, chapitre 4/1, section 3, insérée par l'article 113, il est inséré un article 179/6, rédigé comme suit:

"Art. 179/6. Sans préjudice de l'article 8, chaque fois qu'il est nécessaire de procéder à des essais pour obtenir les

artikel 12 van de verordening 2016/796/EU in elke fase van de procedure, met inbegrip van de fase van het oorspronkelijk engagement betreffende de technische aspecten en de planning."

Art. 111. In titel 6, hoofdstuk 4/1, ingevoegd bij artikel 107, wordt een afdeling 2 ingevoegd, luidende:

"Afdeling 2. – In de handel brengen van mobiele subsystemen"

Art. 112. In titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 2, ingevoegd bij artikel 111, wordt een artikel 179/3 ingevoegd, luidende:

"Art. 179/3. § 1. De aanvrager brengt een mobiel subsysteem in de handel op voorwaarde dat het zodanig ontworpen, geconstrueerd en geïnstalleerd is dat het beantwoordt aan de essentiële eisen.

§ 2. De aanvrager dient er in het bijzonder voor te zorgen dat de "EG"-keuringsverklaring zoals bedoeld in artikel 172 afgeleverd is."

Art. 113. In titel 6, hoofdstuk 4/1, ingevoegd bij artikel 107, wordt een afdeling 3 ingevoegd, luidende:

"Afdeling 3. – Voertuigen"

Art. 114. In titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 3, ingevoegd bij artikel 113, wordt een artikel 179/4 ingevoegd, luidende:

"Art. 179/4. De aanvrager brengt een voertuig pas in de handel nadat het Bureau overeenkomstig artikel 21, paragrafen 5, 6 en 7 van de richtlijn 2016/797/EU, of de veiligheidsinstantie overeenkomstig artikel 179/9, een vergunning heeft afgegeven om dat voertuig in de handel te brengen."

Art. 115. In titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 3, ingevoegd bij artikel 113, wordt een artikel 179/5 ingevoegd, luidende:

"Art. 179/5. Teneinde een vergunning om een voertuig in de handel te brengen of een voertuigtypegoedkeuring te bekomen, houdt de aanvrager zich aan de procedure en modaliteiten die zijn aangenomen in de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/545 van de Commissie van 4 april 2018 tot vaststelling van de praktische regelingen voor het proces voor de afgifte van typegoedkeuringen en vergunningen voor spoorvoertuigen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad.

Onverminderd voormelde verordening omvat het dossier dat de aanvraag voor een vergunning om een voertuig of een typevoertuig in de handel te brengen vergezelt, ook de bewijsstukken van het in de handel brengen van mobiele subsystemen waaruit het voertuig overeenkomstig artikel 179/3 is samengesteld op grond van de "EG"-keuringsverklaring."

Art. 116. In titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 3, ingevoegd bij artikel 113, wordt een artikel 179/6 ingevoegd, luidende:

"Art. 179/6. Wanneer er tests nodig zijn om materiaal te verkrijgen ter staving van de technische compatibiliteit

documents attestant de la compatibilité technique visée à l'article 21, paragraphe 3, b) et d) de la directive 2016/797/UE, le gestionnaire de l'infrastructure, en concertation avec le demandeur, met tout en œuvre pour assurer que les essais éventuels puissent avoir lieu dans un délai de trois mois à compter de la réception de la demande complète.

Le cas échéant, l'autorité de sécurité prend des mesures afin que les essais aient lieu."

Art. 117. Dans le titre 6, chapitre 4/1, section 3, insérée par l'article 113, il est inséré un article 179/7, rédigé comme suit:

"Art. 179/7. Dans le cadre des examens visés à l'article 21, paragraphe 5, alinéa 1^{er} de la directive 2016/797/UE et en cas de doutes justifiés, l'Agence ou l'autorité de sécurité peuvent demander que des essais soient réalisés sur le réseau."

Art. 118. Dans le titre 6, chapitre 4/1, section 3, insérée par l'article 113, il est inséré un article 179/8, rédigé comme suit:

"Art. 179/8. § 1^{er}. Lorsque l'Agence n'est pas d'accord avec une conclusion de l'autorité de sécurité à l'issue d'une vérification effectuée conformément à l'article 21, paragraphe 5, b) de la directive 2016/797/UE, l'autorité de sécurité coopère avec l'Agence en vue de convenir d'une conclusion mutuellement acceptable.

Si l'Agence et l'autorité de sécurité le jugent de commun accord nécessaire, cette coopération inclut aussi le demandeur.

§ 2. S'il ne peut être convenu d'une conclusion mutuellement acceptable dans un délai d'un mois à compter du moment où l'Agence a informé l'autorité de sécurité de son désaccord concernant une conclusion négative, l'autorité de sécurité peut soumettre la question à l'arbitrage de la chambre de recours établie en vertu de l'article 55 du règlement 2016/796/UE."

Art. 119. Dans le titre 6, chapitre 4/1, section 3, insérée par l'article 113, il est inséré un article 179/9, rédigé comme suit:

"Art. 179/9. § 1^{er}. Lorsque le domaine d'utilisation est limité à un ou à plusieurs réseaux sur le territoire belge, l'autorité de sécurité peut sur requête du demandeur, délivrer l'autorisation de mise sur le marché du véhicule.

Pour délivrer ces autorisations, l'autorité de sécurité examine la demande, conformément au Règlement d'exécution 2018/545/UE de la Commission du 4 avril 2018 établissant les modalités pratiques du processus d'autorisation des véhicules ferroviaires et d'autorisation par type de véhicule ferroviaire conformément à la Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil.

L'autorisation est également valide sans extension du domaine d'utilisation pour les véhicules se rendant dans les gares des États membres voisins dont les caractéristiques de réseau sont similaires, lorsque ces gares sont à proximité de la frontière, après consultation des autorités de sécurité

bedoeld in artikel 21, paragraaf 3, b) en d) van de richtlijn 2016/797/EU, doet de infrastructuurbeheerder, in overleg met de aanvrager, al het mogelijke om eventuele tests binnen een termijn van drie maanden na ontvangst van de volledige aanvraag van de aanvrager te laten plaatsvinden, onverminderd artikel 8.

Indien nodig treft de veiligheidsinstantie maatregelen om te waarborgen dat de tests plaatsvinden."

Art. 117. In titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 3, ingevoegd bij artikel 113, wordt een artikel 179/7 ingevoegd, luidende:

"Art. 179/7. Het Bureau of de veiligheidsinstantie mogen, als onderdeel van de beoordelingen op grond van artikel 21, paragraaf 5, eerste lid van de richtlijn 2016/797/EU en in geval van gerede twijfel, vragen om tests op het netwerk."

Art. 118. In titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 3, ingevoegd bij artikel 113, wordt een artikel 179/8 ingevoegd, luidende:

"Art. 179/8. § 1. Wanneer het Bureau het niet eens is met een negatieve beoordeling door de veiligheidsinstantie naar aanleiding van een onderzoek uitgevoerd overeenkomstig artikel 21, paragraaf 5, b) van de richtlijn 2016/797/EU, werkt de veiligheidsinstantie samen met het Bureau om te komen tot een wederzijds aanvaardbare beoordeling.

Indien het Bureau en de veiligheidsinstantie het in onderling overleg nodig achten, wordt de aanvrager bij dit proces betrokken.

§ 2. Wanneer binnen één maand vanaf het ogenblik waarop het Bureau de veiligheidsinstantie op de hoogte heeft gebracht dat het niet akkoord is met de afwijzende beslissing, geen wederzijds aanvaardbare beoordeling wordt gevonden, kan de veiligheidsinstantie de vraag voorleggen aan de kamer van beroep opgericht op grond van artikel 55 van de verordening 2016/796/EU."

Art. 119. In titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 3, ingevoegd bij artikel 113, wordt een artikel 179/9 ingevoegd, luidende:

"Art. 179/9. § 1. Wanneer het gebruiksgebied is beperkt tot een of meer netwerken op Belgisch grondgebied, kan de veiligheidsinstantie op verzoek van de aanvrager de vergunning om een voertuig in de handel te brengen afgeven.

Voor de afgifte van dergelijke vergunningen beoordeelt de veiligheidsinstantie de aanvraag overeenkomstig de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/545 van de Commissie van 4 april 2018 tot vaststelling van de praktische regelingen voor het proces voor de afgifte van typegoedkeuringen en vergunningen voor spoorvoertuigen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad.

De vergunning geldt ook zonder uitbreiding van het gebruiksgebied voor voertuigen die reizen naar stations in aangrenzende lidstaten met soortgelijke netwerkkenmerken, wanneer deze stations dicht bij de grens liggen en na raadpleging van de bevoegde veiligheidsinstanties

compétentes conformément au Règlement d'exécution 2018/545/UE de la Commission du 4 avril 2018 établissant les modalités pratiques du processus d'autorisation des véhicules ferroviaires et d'autorisation par type de véhicule ferroviaire conformément à la Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil.

Cette consultation peut se faire au cas par cas ou rentrer dans un accord transfrontalier conclu entre les autorités de sécurité.

Le Roi peut adopter les modalités d'exécution en ce qui concerne les demandes d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule visée à l'alinéa 3.

§ 2. Conformément au Règlement d'exécution 2018/545/UE de la Commission du 4 avril 2018 établissant les modalités pratiques du processus d'autorisation des véhicules ferroviaires et d'autorisation par type de véhicule ferroviaire conformément à la Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil, l'autorisation délivrée par une autorité de sécurité d'un Etat membre voisin peut également être valable sans extension du domaine d'exploitation pour les véhicules se rendant dans des gares situées sur le territoire belge dont les caractéristiques de réseau et les règles d'exploitation sont similaires, lorsque ces gares sont à proximité de la frontière, après consultation de l'autorité de sécurité.

Cette consultation peut se faire au cas par cas ou rentrer dans un accord transfrontalier conclu entre les autorités de sécurité.

§ 3. Lorsque le domaine d'utilisation est limité au territoire belge et en cas de non-application d'une ou de plusieurs STI ou de certaines de leurs parties visées à l'article 159, l'autorité de sécurité ne délivre l'autorisation de véhicule qu'au terme de la procédure définie dans ledit article.

§ 4. L'autorité de sécurité est responsable des autorisations qu'elle délivre."

Art. 120. Dans le titre 6, chapitre 4/1, section 3, insérée par l'article 113, il est inséré un article 179/10, rédigé comme suit:

"Art. 179/10. En cas de renouvellement ou de réaménagement de véhicules existants qui sont déjà munis d'une autorisation de mise sur le marché, une nouvelle autorisation de mise sur le marché est requise si:

1° des modifications sont apportées aux valeurs des paramètres visées à l'article 21, paragraphe 10, b) de la directive 2016/797/UE, qui sont en dehors de l'éventail de paramètres acceptables définis dans les STI;

2° le niveau global de sécurité du véhicule concerné risque d'être affecté négativement par les travaux envisagés; ou

3° elle est requise par les STI concernées."

overeenkomstig de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/545 van de Commissie van 4 april 2018 tot vaststelling van de praktische regelingen voor het proces voor de afgifte van typegoedkeuringen en vergunningen voor spoorvoertuigen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad.

Deze raadpleging kan per geval geschieden of worden vastgesteld in een grensoverschrijdend akkoord tussen de veiligheidsinstanties.

De Koning kan nadere uitvoeringsregels vaststellen die betrekking hebben op aanvragen voor het in de handel brengen van een voertuig als bedoeld in het derde lid.

§ 2. Overeenkomstig de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/545 van de Commissie van 4 april 2018 tot vaststelling van de praktische regelingen voor het proces voor de afgifte van typegoedkeuringen en vergunningen voor spoorvoertuigen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad, geldt de vergunning afgeleverd door een veiligheidsinstantie van een aangrenzende lidstaat ook zonder uitbreiding van het gebruiksgebied voor voertuigen die reizen naar stations gelegen op het Belgisch grondgebied met soortgelijke netwerkkenmerken en exploitatievoorschriften, wanneer deze stations dicht bij de grens liggen en na raadpleging van de veiligheidsinstantie.

Deze raadpleging kan per geval geschieden of worden vastgelegd in een grensoverschrijdende overeenkomst tussen de veiligheidsinstanties.

§ 3. Wanneer het gebruiksgebied beperkt is tot het Belgisch grondgebied en in geval van niet-toepassing van een TSI of meerdere TSI's of delen ervan, bedoeld in artikel 159, geeft de veiligheidsinstantie de vergunning voor het voertuig pas af nadat de in dat artikel bepaalde procedure is toegepast.

§ 4. De veiligheidsinstantie is verantwoordelijk voor de vergunningen die zij afgeeft."

Art. 120. In titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 3, ingevoegd bij artikel 113, wordt een artikel 179/10 ingevoegd, luidende:

"Art. 179/10. Voor het vernieuwen of verbeteren van bestaande voertuigen waarvoor reeds een vergunning voor het in de handel brengen is afgegeven, is een nieuwe vergunning voor het in de handel brengen ervan vereist als:

1° er wijzigingen worden aangebracht in de waarden van de parameters, bedoeld in artikel 21, paragraaf 10, b), van de richtlijn 2016/797/EU waardoor deze waarden zich niet langer binnen de grenzen van in de TSI's bepaalde aanvaardbare parameters bevinden;

2° het algemene veiligheidsniveau van het betrokken voertuig door de geplande werkzaamheden kan worden aangetast; of

3° dat door de desbetreffende TSI's wordt vereist."

Art. 121. Dans le titre 6, chapitre 4/1, section 3, insérée par l'article 113, il est inséré un article 179/11, rédigé comme suit:

“Art. 179/11. Si le demandeur a reçu une autorisation de véhicule conformément à l'article 179/9 et s'il souhaite en étendre le domaine d'utilisation sur le territoire belge, il verse au dossier les documents supplémentaires pertinents visés à l'article 21, paragraphe 3 de la directive 2016/797/UE, concernant le domaine d'utilisation supplémentaire.

Il soumet le dossier à l'autorité de sécurité, qui, après avoir suivi les procédures décrites à l'article 179/9, délivre une autorisation actualisée couvrant le domaine d'utilisation élargi.”

Art. 122. Dans le titre 6, chapitre 4/1, section 3, insérée par l'article 113, il est inséré un article 179/12, rédigé comme suit:

“Art. 179/12. § 1^{er}. Avant qu'un utilisateur de l'infrastructure utilise un véhicule dans le domaine d'utilisation spécifié dans son autorisation de mise sur le marché, il vérifie:

1° que le véhicule est muni d'une autorisation de mise sur le marché délivrée conformément aux articles 179/4 à 179/11 et qu'il fait l'objet d'un enregistrement valide;

2° que le véhicule est compatible avec l'itinéraire, sur la base du registre de l'infrastructure, des STI applicables ou de toute information pertinente que le gestionnaire de l'infrastructure lui fournit gratuitement et dans un délai raisonnable lorsque ce registre n'existe pas ou est incomplet;

3° que le véhicule est convenablement intégré dans la composition du train au sein duquel il doit être utilisé, en prenant en compte le système de gestion de la sécurité visé aux articles 89, 90, 91 et 92 et la STI relative à l'exploitation et à la gestion du trafic.

§ 2. Aux fins du paragraphe 1^{er}, et sans préjudice de l'article 8, l'entreprise ferroviaire peut effectuer des essais en coopération avec le gestionnaire de l'infrastructure.

Le gestionnaire de l'infrastructure, en concertation avec l'entreprise ferroviaire concernée, met tout en œuvre pour assurer que les essais éventuels puissent avoir lieu dans un délai de trois mois à compter de la réception de la demande.”

Art. 123. Dans le titre 6, chapitre 4/1, section 3, insérée par l'article 113, il est inséré un article 179/13, rédigé comme suit:

“Art. 179/13. § 1^{er}. Lorsqu'un utilisateur de l'infrastructure constate durant l'exploitation qu'un véhicule qu'il utilise ne répond pas à l'une des exigences essentielles applicables, il prend les mesures correctrices nécessaires pour mettre le véhicule en conformité.

En outre, il informe l'Agence et toute autorité de sécurité concernée des mesures prises.

Art. 121. In titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 3, ingevoegd bij artikel 113, wordt een artikel 179/11 ingevoegd, luidende:

“Art. 179/11. Als de aanvrager een vergunning heeft ontvangen overeenkomstig artikel 179/9 en het gebruiksgebied op Belgisch grondgebied wenst uit te breiden, vult hij het dossier aan met de bijkomende pertinente documenten bedoeld in artikel 21, paragraaf 3 van de richtlijn 2016/797/EU betreffende het bijkomende gebruiksgebied.

Hij dient het dossier in bij de veiligheidsinstantie, die na het volgen van de procedure in artikel 179/9 een geactualiseerde vergunning voor het uitgebreide gebruiksgebied afgeeft.”

Art. 122. In titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 3, ingevoegd bij artikel 113, wordt een artikel 179/12 ingevoegd, luidende:

“Art. 179/12. § 1. Voordat een infrastructuurgebruiker een voertuig gebruikt in het gebruiksgebied dat in de vergunning voor het in de handel brengen is vermeld, controleert hij of:

1° voor het voertuig een vergunning voor het in de handel brengen, is afgegeven overeenkomstig de artikelen 179/4 tot 179/11 en of het voorwerp uitmaakt van een geldige registratie;

2° het voertuig compatibel is met het traject op basis van het infrastructuurregister, de desbetreffende TSI's of iedere andere relevante informatie die de infrastructuurbeheerder gratis en binnen een redelijke termijn moet verstrekken als een dergelijk register niet bestaat of niet volledig is; en

3° het voertuig correct is geïntegreerd in de samenstelling van de trein waarin het bedoeld is te functioneren, rekening houdend met het veiligheidsbeheersysteem bedoeld in de artikelen 89, 90, 91 en 92 en de TSI inzake exploitatie en verkeersleiding.

§ 2. Voor de toepassing van paragraaf 1 mag de spoorwegonderneming tests uitvoeren in samenwerking met de infrastructuurbeheerder, onverminderd artikel 8.

De infrastructuurbeheerder doet, in overleg met de betrokken spoorwegonderneming, al het mogelijke om eventuele tests binnen drie maanden na ontvangst van het verzoek van de aanvrager te laten plaatsvinden.”

Art. 123. In titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 3, ingevoegd bij artikel 113, wordt een artikel 179/13 ingevoegd, luidende:

“Art. 179/13. § 1. Wanneer een infrastructuurgebruiker bij de exploitatie vaststelt dat een voertuig dat hij gebruikt niet aan een van de geldende essentiële eisen voldoet, neemt hij de noodzakelijke corrigerende maatregelen om het voertuig met de eisen in overeenstemming te brengen.

Voorts stelt hij het Bureau en de betrokken veiligheidsinstanties in kennis van de genomen maatregelen.

§ 2. Si l'utilisateur de l'infrastructure dispose d'éléments démontrant que la non-conformité existait déjà au moment où:

1° l'autorisation de mise en service a été délivrée conformément au chapitre 5, du titre 6 tel qu'il était en vigueur avant l'entrée en vigueur de la loi du XXX modifiant le Code ferroviaire; ou

2° l'autorisation de mise sur le marché a été délivrée,

il en informe l'Agence et toutes les autres autorités de sécurité concernées."

Art. 124. Dans le titre 6, chapitre 4/1, section 3, insérée par l'article 113, il est inséré un article 179/14, rédigé comme suit:

"Art. 179/14. Lorsque l'autorité de sécurité apprend qu'un véhicule ou un type de véhicule, pour lequel,

1° une autorisation de mise en service a été délivrée conformément au chapitre 5, du titre 6 tel qu'il était en vigueur avant l'entrée en vigueur de la loi du XXX modifiant le Code ferroviaire; ou

2° une autorisation de mise sur le marché a été accordée soit par l'Agence, soit par elle-même, conformément aux articles 179/4 à 179/11 ou 179/20,

lorsqu'il est utilisé conformément à sa destination, ne satisfait pas à l'une des exigences essentielles applicables, elle en informe l'utilisateur de l'infrastructure utilisant le véhicule ou le type de véhicule et lui demande de prendre les mesures correctrices nécessaires pour mettre le ou les véhicules en conformité dans un délai qu'elle détermine.

L'autorité de sécurité informe l'Agence et les autres autorités de sécurité concernées, si elle est avertie que ces dernières sont impliquées."

Art. 125. Dans le titre 6, chapitre 4/1, section 3, insérée par l'article 113, il est inséré un article 179/15, rédigé comme suit:

"Art. 179/15. § 1^{er}. Lorsque, dans les situations visées aux articles 179/13 et 179/14, l'utilisateur de l'infrastructure ne s'assure pas, dans le délai imparti, de la conformité des mesures correctrices appliquées avec les exigences essentielles applicables et que la non-conformité se traduit par un risque grave pour la sécurité, l'autorité de sécurité peut appliquer des mesures de sécurité temporaires dans le cadre de sa mission de surveillance, conformément à l'article 74/1, paragraphe 6.

Des mesures de sécurité temporaires prenant la forme d'une suspension de l'autorisation par type d'un véhicule peuvent être appliquées en parallèle par l'autorité de sécurité ou par l'Agence.

§ 2. Sans préjudice de l'article 26, paragraphe 4, de la directive 2016/797/UE, dans les situations visées au paragraphe 1^{er}, l'autorité de sécurité qui a délivré l'autorisation, après un

§ 2. Indien de infrastructuurgebruiker over aanwijzingen beschikt waaruit blijkt niet aan de eisen werd voldaan op het moment waarop:

1° de toelating voor het in dienst stellen is afgegeven overeenkomstig hoofdstuk 5, van titel 6, zoals dat in werking was voor de inwerkingtreding van de wet van XXX tot wijziging van de Spoorcodex; of

2° de vergunning voor het in de handel brengen is afgegeven,

stelt hij het Bureau en alle andere betrokken veiligheidsinstanties daarvan in kennis."

Art. 124. In titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 3, ingevoegd bij artikel 113, wordt een artikel 179/14 ingevoegd, luidende:

"Art. 179/14. Wanneer de veiligheidsinstantie verneemt dat een voertuig of voertuigtype waarvoor:

1° een toelating voor het in dienst stellen is afgegeven overeenkomstig hoofdstuk 5, van titel 6, zoals dat in werking was voor de inwerkingtreding van de wet van XXX tot wijziging van de Spoorcodex; of

2° een vergunning voor het in de handel brengen is verleend, zij het door het Bureau, zij het door haar zelf, overeenkomstig de artikelen 179/4 tot 179/11 of 179/20,

wanneer het gebruikt wordt op de bedoelde wijze, niet voldoet aan één van de geldende essentiële eisen, stelt zij de infrastructuurgebruiker die het voertuig of het voertuigtype gebruikt daarvan in kennis en verzoekt hem de noodzakelijke corrigerende maatregelen te nemen om het voertuig of de voertuigen met de eisen in overeenstemming te brengen binnen een door haar bepaalde termijn.

De veiligheidsinstantie stelt het Bureau en de andere betrokken veiligheidsinstanties in kennis, wanneer zij wordt gewaarschuwd dat deze laatsten betrokken zijn."

Art. 125. In titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 3, ingevoegd bij artikel 113, wordt een artikel 179/15 ingevoegd, luidende:

"Art. 179/15. § 1. Wanneer in de gevallen bedoeld in de artikelen 179/13 en 179/14, de infrastructuurgebruiker er zich binnen de gegeven termijn niet van verzekert dat de genomen corrigerende maatregelen conform zijn met de geldende essentiële eisen leidt en de non-conformiteit een ernstig veiligheidsrisico vormt, kan de veiligheidsinstantie tijdelijke veiligheidsmaatregelen toepassen in het kader van haar toezichttaken overeenkomstig artikel 74/1, paragraaf 6.

Er kunnen tijdelijke veiligheidsmaatregelen in de vorm van schorsing van de voertuigtypegoedkeuring worden toegepast door de veiligheidsinstantie of het Bureau tegelijkertijd.

§ 2. In de gevallen bedoeld in paragraaf 1 en onverminderd artikel 26, paragraaf 4 van de richtlijn 2016/797/EU, kan de veiligheidsinstantie die de vergunning heeft afgegeven,

examen de l'efficacité de toute mesure prise pour remédier au risque grave pour la sécurité, peut décider de retirer ou de modifier l'autorisation lorsqu'il est prouvé qu'il n'était pas satisfait à une exigence essentielle au moment de la délivrance de l'autorisation.

Elle notifie sa décision au titulaire de

1° l'autorisation de mise en service délivrée conformément au chapitre 5, du titre 6 tel qu'il était en vigueur avant l'entrée en vigueur de la loi du XXX modifiant le Code ferroviaire; ou

2° l'autorisation de mise sur le marché ou de l'autorisation par type de véhicule.

Le titulaire peut, dans un délai d'un mois à compter de la réception de la décision de l'autorité de sécurité, demander que la décision soit revue.

Dans ce cas, la décision de retrait est suspendue.

L'autorité de sécurité dispose d'un mois à compter de la réception de la demande de révision pour confirmer ou infirmer sa décision.

§ 3. Si nécessaire, en cas de désaccord entre l'Agence et l'autorité de sécurité à propos de la nécessité de restreindre ou de retirer l'autorisation, il y a lieu de suivre la procédure d'arbitrage visée à l'article 179/8, paragraphe 2.

Si le résultat de cette procédure est que l'autorisation du véhicule ne peut être ni restreinte ni retirée, les mesures de sécurité temporaires visées au paragraphe 1^{er} sont suspendues."

Art. 126. Dans le titre 6, chapitre 4/1, section 3, insérée par l'article 113, il est inséré un article 179/16, rédigé comme suit:

"Art. 179/16. Lorsque l'autorité de sécurité décide de retirer:

1° une autorisation de mise en service délivrée conformément au chapitre 5, du titre 6 tel qu'il était en vigueur avant l'entrée en vigueur de la loi du XXX modifiant le Code ferroviaire; ou

2° une autorisation de mise sur le marché qu'elle a accordée,

elle en informe immédiatement l'Agence et donne les raisons de sa décision."

Art. 127. Dans le titre 6, chapitre 4/1, section 3, insérée par l'article 113, il est inséré un article 179/17, rédigé comme suit:

"Art. 179/17. § 1^{er}. La décision de l'autorité de sécurité visant à retirer l'autorisation est prise en compte dans le registre des véhicules, conformément à l'article 210, ou, dans le cas d'une autorisation par type de véhicule, dans le registre européen

na toetsing van de effectiviteit van de maatregelen die zijn genomen om het ernstige veiligheidsrisico weg te nemen, beslissen de vergunning of de typegoedkeuring in te trekken of aan te passen indien er bewijs wordt geleverd dat ten tijde van de afgifte van de vergunning niet was voldaan aan een essentiële eis.

Zij brengt haar beslissing ter kennis van de houder van:

1° de toelating voor het in dienst stellen die is afgegeven overeenkomstig hoofdstuk 5, van titel 6, zoals dat in werking was voor de inwerkingtreding van de wet van XXX tot wijziging van de Spoorcodex; of

2° de vergunning voor het in de handel brengen of de vergunning voor een voertuigtypegoedkeuring.

De houder kan binnen een maand na ontvangst van de beslissing van de veiligheidsinstantie vragen om de beslissing te herzien.

In dat geval wordt de beslissing tot intrekking opgeschort.

De veiligheidsinstantie heeft vanaf de datum van ontvangst van het verzoek om herziening een maand de tijd om haar beslissing te bevestigen of te herroepen.

§ 3. In voorkomend geval, wanneer het Bureau en de veiligheidsinstantie het met elkaar oneens zijn over de noodzaak de vergunning te beperken of in te trekken, wordt de arbitrageprocedure bedoeld in artikel 179/8, paragraaf 2 gevolgd.

Indien het resultaat van die procedure is dat de voertuigvergunning niet wordt beperkt of ingetrokken, worden de in paragraaf 1 van dit artikel bedoelde tijdelijke veiligheidsmaatregelen opgeschort."

Art. 126. In titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 3, ingevoegd bij artikel 113, wordt een artikel 179/16 ingevoegd, luidende:

"Art. 179/16. Wanneer de veiligheidsinstantie beslist tot intrekking van:

1° een toelating voor het in dienst stellen die is afgegeven overeenkomstig hoofdstuk 5, van titel 6, zoals dat in werking was voor de inwerkingtreding van de wet van XXX tot wijziging van de Spoorcodex; of

2° een vergunning voor het in de handel brengen die zij heeft verleend,

brengt zij het Bureau daarvan onmiddellijk op de hoogte met opgave van de redenen voor haar beslissing."

Art. 127. In titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 3, ingevoegd bij artikel 113, wordt een artikel 179/17 ingevoegd, luidende:

"Art. 179/17. § 1. De beslissing van de veiligheidsinstantie om de vergunning in te trekken, wordt verwerkt in het voertuigregister, overeenkomstig artikel 210, of in het geval van een voertuigtypegoedkeuring, in het Europees register

des types de véhicules autorisés, conformément à l'article 179/20, paragraphe 6.

§ 2. L'autorité de sécurité informe les utilisateurs de l'infrastructure qui utilisent des véhicules du même type que le véhicule ou type faisant l'objet du retrait.

Ces utilisateurs de l'infrastructure vérifient tout d'abord si le même problème de non-conformité existe. Le cas échéant, la procédure prévue aux articles 179/14 et suivants s'applique."

Art. 128. Dans le titre 6, chapitre 4/1, section 3, insérée par l'article 113, il est inséré un article 179/18, rédigé comme suit:

"Art. 179/18. § 1^{er}. Lorsqu'une autorisation de mise en service délivrée conformément au chapitre 5, du titre 6 tel qu'il était en vigueur avant l'entrée en vigueur de la loi du XXX modifiant le Code ferroviaire, est retirée, le véhicule concerné n'est plus utilisé.

§ 2. Lorsqu'une autorisation de mise sur le marché est retirée, le véhicule concerné n'est plus utilisé et son domaine d'utilisation n'est pas élargi.

§ 3. Lorsqu'une autorisation par type de véhicule est retirée, les véhicules construits sur la base de cette autorisation ne sont pas mis sur le marché ou, s'ils l'avaient déjà été, en sont retirés.

§ 4. Une nouvelle autorisation peut être demandée selon la procédure prévue aux articles 179/4 à 179/11 pour des véhicules individuels ou à l'article 179/20, paragraphes 1^{er}; 2; 4, alinéas 1^{er} et 2; 5 et 6 pour un type de véhicule."

Art. 129. Dans le titre 6, chapitre 4/1, section 3, insérée par l'article 113, il est inséré un article 179/19, rédigé comme suit:

"Art. 179/19. Lorsque, dans les situations visées aux articles 179/13 et 179/14, la non-conformité avec les exigences essentielles est limitée à une partie du domaine d'utilisation du véhicule concerné et que ladite non-conformité existait déjà au moment où l'autorisation de mise sur le marché a été délivrée, celle-ci est modifiée afin d'exclure les parties du domaine d'utilisation concerné."

Art. 130. Dans le titre 6, chapitre 4/1, inséré par l'article 107, il est inséré une section 4, rédigée comme suit:

"Section 4. – Autorisations par type de véhicule"

Art. 131. Dans le titre 6, chapitre 4/1, section 4, insérée par l'article 130, il est inséré un article 179/20, rédigé comme suit:

"Art. 179/20. § 1^{er}. L'autorité de sécurité peut délivrer des autorisations par type de véhicule conformément à la procédure prévue aux articles 179/4 à 179/11.

van goedgekeurde typen voertuigen, overeenkomstig artikel 179/20, paragraaf 6.

§ 2. De veiligheidsinstantie licht de infrastructuurgebruikers die voertuigen gebruiken van hetzelfde type als het voertuig of voertuigtype die ingetrokken is, in.

Deze infrastructuurgebruikers controleren eerst of het probleem van niet voldoen aan de eisen zich ook bij hen voordoet. In voorkomend geval is de procedure van de artikelen 179/14 en volgende van toepassing."

Art. 128. In titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 3, ingevoegd bij artikel 113, wordt een artikel 179/18 ingevoegd, luidende:

"Art. 179/18. § 1. Wanneer een toelating voor het in dienst stellen die is afgegeven overeenkomstig hoofdstuk 5, van titel 6, zoals dat in werking was voor de inwerkingtreding van de wet van XXX tot wijziging van de Spoorcodex, wordt ingetrokken, wordt het voertuig in kwestie niet langer gebruikt.

§ 2. Wanneer een vergunning voor het in de handel brengen wordt ingetrokken, wordt het voertuig in kwestie niet langer gebruikt en wordt het gebruiksgebied ervan niet uitgebreid.

§ 3. Wanneer een voertuigtypegoedkeuring wordt ingetrokken, worden de op basis van die typegoedkeuring gebouwde voertuigen niet meer in de handel gebracht of worden zij, indien ze reeds in de handel waren gebracht, uit de handel genomen.

§ 4. Er kan om een nieuwe vergunning worden verzocht op basis volgens de procedure van de artikelen 179/4 tot 179/11 in het geval van afzonderlijke voertuigen, of om een nieuwe typegoedkeuring volgens de procedure van artikel 179/20, paragrafen 1, 2, 4, eerste en tweede lid, 5 en 6 in het geval van een voertuigtype."

Art. 129. In titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 3, ingevoegd bij artikel 113, wordt een artikel 179/19 ingevoegd, luidende:

"Art. 179/19. Indien in de gevallen bedoeld in de artikelen 179/13 en 179/14 het niet voldoen aan de essentiële eisen beperkt blijft tot een deel van het gebruiksgebied van het betrokken voertuig en die situatie reeds bestond ten tijde van de afgifte van de vergunning of de typegoedkeuring voor het in de handel brengen, wordt die vergunning of typegoedkeuring gewijzigd ten einde de betrokken delen van het gebruiksgebied uit te sluiten."

Art. 130. In titel 6, hoofdstuk 4/1, ingevoegd bij artikel 107, wordt een afdeling 4 ingevoegd, luidende:

"Afdeling 4. – Voertuigtypegoedkeuringen ».

Art. 131. In titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 4, ingevoegd bij artikel 130, wordt een artikel 179/20 ingevoegd, luidende:

"Art. 179/20. § 1. De veiligheidsinstantie kan overeenkomstig de procedure van de artikelen 179/4 tot 179/20 voertuigtypegoedkeuringen verlenen.

La demande d'autorisation par type de véhicule et les informations relatives à toutes les demandes, l'état d'avancement des procédures concernées et leur issue et, le cas échéant, les demandes et décisions de la chambre des recours sont présentés au travers du guichet unique visé à l'article 12 du règlement 2016/796/UE.

§ 2. Si l'autorité de sécurité délivre une autorisation de mise sur le marché d'un véhicule, elle délivre en même temps, à la demande du demandeur, l'autorisation par type de véhicule, qui porte sur le même domaine d'utilisation du véhicule.

§ 3. Un véhicule ou une série de véhicules conformes à un type de véhicule autorisé reçoivent, sans vérification, une autorisation de véhicule prévue aux articles 179/4 à 179/11, sur la base d'une déclaration de conformité audit type de véhicule présentée par le demandeur.

§ 4. En cas de renouvellement d'une autorisation par type de véhicule, l'autorité de sécurité limite son contrôle aux règles modifiées.

Le renouvellement d'une autorisation par type de véhicule n'affecte pas les autorisations de mise sur le marché de véhicules délivrées sur la base de la précédente autorisation de mise sur le marché du type de véhicule en question.

§ 5. La déclaration de conformité avec le type est établie en conformité avec :

1° les procédures de vérification des STI pertinentes;

2° si aucune STI n'est applicable, les procédures d'évaluation de la conformité définies aux modules B+D, B+F et H1 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 n° 93/465/CEE.

§ 6. L'autorité de sécurité enregistre les autorisations par type de véhicule dans le registre européen des types de véhicules autorisés visé à l'article 48 de la directive 2016/797/UE."

Art. 132. Dans le titre 6 du même Code, le Chapitre 5 et les articles qu'il contient, sont abrogés.

Art. 133. Dans le titre 6 du même Code, les mots "Chapitre 6. - Organismes notifiés et désignés" sont remplacés par les mots suivants "Chapitre 6. - Organismes d'évaluation de la conformité."

Art. 134. Dans le titre 6, chapitre 6, du même Code, une section 0, est insérée, rédigée comme suit :

"Section 0. – Autorité notifiante"

De aanvraag voor een voertuigtypegoedkeuring en de informatie over alle aanvragen, de fasen van de relevante procedures en de uitkomst ervan, en, in voorkomend geval, de verzoeken en beslissingen van de kamer van beroep worden ingediend via het in artikel 12 van de verordening 2016/796/EU bedoelde éénloketsysteem.

§ 2. Als de veiligheidsinstantie een vergunning om een voertuig in de handel te brengen afgeeft, geeft zij tegelijkertijd op verzoek van de aanvrager de typegoedkeuring van het voertuig af, die betrekking heeft op hetzelfde gebruiksgebied van het voertuig.

§ 3. Een voertuig dat of een reeks voertuigen die in overeenstemming is/zijn met een goedgekeurd voertuigtype, krijgt/ krijgen zonder verdere controles een voertuigvergunning overeenkomstig de artikelen 179/4 tot 179/20 op basis van een door de aanvrager overgelegde verklaring van conformiteit met dit voertuigtype.

§ 4. Indien de typegoedkeuring moet worden hernieuwd, beperkt de veiligheidsinstantie haar controles tot de gewijzigde voorschriften.

De hernieuwing van de typegoedkeuring van een voertuig doet geen afbreuk aan vergunningen om voertuigen in de handel te brengen die reeds zijn verleend op basis van de eerdere vergunning voor het in de handel brengen van dat voertuigtype.

§ 5. De verklaring van conformiteit met het type wordt opgesteld volgens:

1° de keuringsprocedures van de desbetreffende TSI's, of

2° indien er geen TSI's van toepassing zijn, de conformiteitsbeoordelingsprocedures als omschreven in de modules B + D, B + F en H1 van Besluit nr. 768/2008/EG van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 betreffende een gemeenschappelijk kader voor het verhandelen van producten en tot intrekking van Besluit 93/465/EEG.

§ 6. De veiligheidsinstantie registreert de typegoedkeuring van voertuigen in het Europees register van goedgekeurde voertuigtypen als bedoeld in artikel 48 van de richtlijn 2016/797/EU."

Art. 132. In titel 6 van dezelfde Codex, worden hoofdstuk 5 en de artikelen dat het bevat, opgeheven.

Art. 133. In titel 6 van dezelfde Codex, worden de woorden "Hoofdstuk 6. – Aangemelde en aangewezen instanties" vervangen door de woorden "Hoofdstuk 6. – Conformiteitsbeoordelingsinstanties".

Art. 134. In titel 6, hoofdstuk 6, van dezelfde Codex wordt een afdeling 0, ingevoegd, luidende:

"Afdeling 0. – Aanmeldende instantie."

Art. 135. Dans le titre 6, chapitre 6, section 0, insérée par l'article 134, du même Code, il est inséré un article 200/1, rédigé comme suit:

"Art. 200/1. § 1^{er}. Le Roi désigne l'autorité notifiante chargée de mettre en place et d'appliquer les procédures nécessaires à l'évaluation, à la notification, à la désignation et au contrôle des organismes d'évaluation de la conformité, y compris en ce qui concerne l'article 204/1.

§ 2. L'autorité notifiante :

1° s'assure de la notification à la Commission européenne et aux autres États membres des organismes autorisés à effectuer des opérations d'évaluation de la conformité par un tiers prévues par les articles 163, alinéa 2, et 172, paragraphe 1^{er};

2° informe la Commission européenne et les autres États membres sur les organismes désignés visés à l'article 172, paragraphe 8.

§ 3. Le Roi peut décider que l'évaluation et le contrôle visés au paragraphe 1^{er} sont effectués par un organisme national d'accréditation au sens du Règlement (CE) n° 765/2008 et conformément à celui-ci.

§ 4. L'autorité notifiante assume la responsabilité des tâches accomplies par cet organisme.

§ 5. L'autorité notifiante informe la Commission européenne des procédures d'évaluation, de notification et de contrôle des organismes d'évaluation de la conformité et de toute modification apportée à ces procédures."

Art. 136. Dans le titre 6, chapitre 6, section 0, insérée par l'article 134, du même Code, il est inséré un article 200/2, rédigé comme suit:

"Art. 200/2. L'autorité notifiante :

1° est établie de manière à éviter tout conflit d'intérêts avec les organismes d'évaluation de la conformité;

2° est organisée et fonctionne de manière à garantir l'objectivité et l'impartialité de ses activités;

3° est organisée de telle sorte que chaque décision concernant la notification d'un organisme d'évaluation de la conformité est prise par des personnes compétentes différentes de celles qui ont réalisé l'évaluation;

4° ne propose ni n'assure aucune des prestations réalisées par les organismes d'évaluation de la conformité, ni aucun service de conseil à des fins commerciales ou concurrentielles;

5° garantit la confidentialité des informations qu'elle obtient;

Art. 135. In titel 6, hoofdstuk 6, afdeling 0, ingevoegd bij artikel 134 van dezelfde Codex, wordt een artikel 200/1 ingevoegd, luidende:

"Art. 200/1. § 1. De Koning wijst de aanmeldende instantie aan die verantwoordelijk is voor het instellen en uitvoeren van de nodige procedures voor de beoordeling, de aanmelding en de aanwijzing van en het toezicht op conformiteitsbeoordelingsinstanties, met inbegrip van de naleving van artikel 204/1.

§ 2. De aanmeldende instantie:

1° zorgt voor de notificatie aan de Europese Commissie en de instanties van andere lidstaten die bevoegd zijn om conformiteitsbeoordelingstaken van derden uit hoofde van artikel 163, tweede lid, en artikel 172, paragraaf 1, te verrichten;

2° meldt de aangemelde instantie, bedoeld in artikel 172, paragraaf 8, aan bij de Europese Commissie en bij de andere lidstaten.

§ 3. De Koning kan beslissen dat de beoordeling en het toezicht als bedoeld in paragraaf 1 worden uitgevoerd door een nationale accreditatie-instantie in de zin van en overeenkomstig de Verordening (EG) nr. 765/2008.

§ 4. De aanmeldende autoriteit neemt de verantwoordelijkheid op zich voor de taken die deze instantie verricht.

§ 5. De aanmeldende instantie stelt de Europese Commissie in kennis van hun procedures voor de beoordeling en aanmelding van en het toezicht op conformiteitsbeoordelingsinstanties, en van alle wijzigingen daarvan."

Art. 136. In titel 6, hoofdstuk 6, afdeling 0, ingevoegd bij artikel 134 van dezelfde Codex, wordt een artikel 200/2 ingevoegd, luidende:

"Art. 200/2. De aanmeldende instantie:

1° is zodanig opgericht dat zich geen belangenconflicten met conformiteitsbeoordelingsinstanties voordoen;

2° is zodanig georganiseerd en functioneert zodanig dat de objectiviteit en onpartijdigheid van haar activiteiten gewaarborgd zijn;

3° is zodanig georganiseerd dat elke beslissing in verband met de aanmelding van een conformiteitsbeoordelingsinstantie wordt genomen door bewaarde personen die de beoordeling niet zelf hebben verricht;

4° verricht geen activiteiten die worden uitgevoerd door conformiteitsbeoordelingsinstanties en verleent geen adviesdiensten op commerciële basis of in concurrentie en biedt evenmin aan dergelijke activiteiten te verrichten of dergelijke adviezen te verlenen;

5° waarborgt dat de verkregen informatie vertrouwelijk wordt behandeld;

6° dispose d'un effectif compétent et en nombre suffisant pour accomplir correctement leur mandat.”

Art. 137. Dans le titre 6, chapitre 6, section 0, insérée par l'article 134, du même Code, il est inséré un article 200/3, rédigé comme suit:

“Art. 200/3. § 1^{er}. A la demande de l'autorité notifiante et des autorités de surveillance du marché compétentes, tout organisme notifié tient ses dossiers à leur disposition en cas de restriction, de suspension ou de retrait de sa notification, ou lorsque l'organisme notifié a cessé ses activités.

§ 2. L'autorité notifiante communique à la Commission européenne, sur demande, toutes les informations relatives au fondement de la notification ou au maintien de la compétence de l'organisme concerné.”

Art. 138. L'article 201 du même Code, remplacé par la loi du 23 novembre 2017, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 201. § 1^{er}. L'autorité notifiante s'assure de la notification des organismes d'évaluation de la conformité qui satisfont aux exigences visées aux articles 202, 203 et à l'annexe 21, à la Commission européenne et aux autres États membres à l'aide de l'outil de notification électronique mis au point et géré par la Commission européenne.

La notification comprend des informations complètes sur les activités d'évaluation de la conformité, le ou les modules d'évaluation de la conformité et le ou les produits concernés, ainsi que le certificat d'accréditation.

L'autorité notifiante informe la Commission européenne et les autres États membres de toute modification ultérieure pertinente de la notification.

§ 2. L'organisme qui fait l'objet d'une notification ne peut effectuer les activités propres à un organisme notifié que si la Commission européenne ou les autres États membres n'émettent aucune objection dans un délai de deux semaines à compter de sa notification.”

Art. 139. L'article 202 du même Code, remplacé par la loi du 23 novembre 2017, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 202. § 1^{er}. Pour pouvoir être agréés en vue de leur notification, les organismes d'évaluation de la conformité établis en Belgique, soumettent une demande d'agrément à l'autorité notifiante.

Cette demande:

1° est accompagnée:

a) d'une description des activités d'évaluation de la conformité, du ou des modules d'évaluation de la conformité et du ou des produits pour lesquels cet organisme se déclare compétent;

6° beschikt over een voldoende aantal bekwame personeelsleden om haar taken naar behoren uit te voeren.”

Art. 137. In titel 6, hoofdstuk 6, afdeling 0, ingevoegd bij artikel 134 van dezelfde Codex, wordt een artikel 200/3 ingevoegd, luidende:

“Art. 200/3. § 1. Wanneer de aanmelding wordt beperkt, geschorst of ingetrokken of wanneer de aangemelde instantie haar activiteiten heeft gestaakt, stelt de aangemelde instantie zijn dossier ter beschikking van de aanmeldende instantie en van de bevoegde markttoezichtsautoriteiten wanneer zij hierom verzoeken.

§ 2. De aanmeldende instantie verstrekt de Europese Commissie op verzoek alle informatie over de grondslag van de aanmelding of het op peil houden van de bekwaamheid van de betrokken instantie.”

Art. 138. Artikel 201 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen als volgt:

“Art. 201. § 1. De aanmeldende instantie meldt bij de Europese Commissie en de andere lidstaten uitsluitend conformiteitsbeoordelingsinstanties aan die voldoen aan de eisen van de artikelen 202, 203 en de bijlage 21 door middel van het door de Europese Commissie ontwikkelde en beheerde elektronische aanmeldingssysteem.

De aanmelding omvat de volledige informatie over de conformiteitsbeoordelingsactiviteiten, de conformiteitsbeoordelingsmodule(s), het product of de producten en het accreditatiecertificaat.

De aanmeldende instantie stelt de Europese Commissie en de andere lidstaten in kennis van alle relevante latere wijzigingen die van belang zijn voor de aanmelding.

§ 2. De instantie die aangemeld wordt, mag de activiteiten van een aangemelde instantie alleen verrichten als de Europese Commissie of de andere lidstaten binnen twee weken na haar aanmelding geen bezwaren hebben ingediend.”

Art. 139. Artikel 202 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen als volgt:

“Art. 202. § 1. Om erkend te worden met het oog op hun aanmelding, dienen conformiteitsbeoordelingsinstanties gevestigd in België een verzoek tot erkenning in bij de aanmeldende instantie.

Dit verzoek:

1° wordt vergezeld van:

a) een beschrijving van de conformiteitsbeoordelingsactiviteiten, de conformiteitsbeoordelingsmodule(s) en het product of de producten waarvoor de instantie verklaart bekwaam te zijn;

b) d'un certificat d'accréditation valable au moment de l'introduction de la demande et à chaque moment suivant cette introduction, délivré par un organisme national d'accréditation 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, qui atteste que l'organisme d'évaluation de la conformité remplit les normes harmonisées mentionnées à l'article 2(10) dudit règlement ainsi que les exigences supplémentaires définies aux articles 202 à 204;

2° atteste qu'ils satisfont aux exigences établies à l'annexe 21.

§ 2. 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 soumission à des restrictions, de suspension ou de retrait de l'agrément."

Art. 140. L'article 203 du même Code, modifié par la loi du 23 novembre 2017, est remplacé par ce qui suit:

"Art. 203. § 1^{er}. Les organismes d'évaluation de la conformité participent aux activités de normalisation pertinentes et aux activités du groupe de coordination des organismes d'évaluation de la conformité notifiés, établi en application des dispositions juridiques pertinentes de l'Union, et veillent à ce que leur personnel d'évaluation soit informé de ces activités, et appliquent comme lignes directrices les décisions et documents administratifs résultant du travail de ce groupe.

§ 2. Les organismes d'évaluation de la conformité qui sont notifiés pour les sous-systèmes "contrôle-commande et signalisation au sol" ou "contrôle-commande et signalisation à bord" participent aux activités du groupe sur l'ERTMS visé à l'article 29 du règlement (UE) 2016/796, et veillent à ce que leur personnel d'évaluation soit informé de ces activités. Ils appliquent les lignes directrices résultant des travaux de ce groupe. S'ils jugent qu'il est inapproprié ou impossible de les appliquer, les organismes d'évaluation de la conformité concernés soumettent leurs observations pour discussion au groupe sur l'ERTMS en vue de l'amélioration continue des lignes directrices."

Art. 141. L'article 204 du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 23 novembre 2017, est remplacé par ce qui suit:

"Art. 204. Les organismes d'évaluation de la conformité qui démontrent leur conformité avec les critères établis dans les normes harmonisées concernées ou dans des parties de normes harmonisées dont les références ont été publiées au Journal officiel de l'Union européenne sont présumés conformes aux exigences établies aux articles 202, 203 et à l'annexe 21, dans la mesure où les normes harmonisées applicables couvrent ces exigences."

b) een accreditatiecertificaat, geldig op het ogenblik van de indiening van het verzoek en op ieder ogenblik volgend op deze indiening, dat is afgegeven door een nationale accreditatie-instantie, waarin wordt verklaard dat de conformiteitsbeoordelingsinstantie overeenkomstig de bepalingen van de Verordening (EU) 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 dat attesteert dat de conformiteitsbeoordelingsinstantie voldoet aan de geharmoniseerde normen vermeld in artikel 2(10) van voormelde verordening en aan de bijkomende vereisten vermeld in de artikelen 202 tot 204;

2° attesteert dat zij voldoen aan de vereisten opgenomen in de bijlage 21.

§ 2. 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. 140. Artikel 203 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen als volgt:

"Art. 203. § 1. Conformiteitsbeoordelingsinstanties nemen deel aan relevante normalisatieactiviteiten en de activiteiten van de coördinatiegroep van aangemelde conformiteitsbeoordelingsinstanties die is opgericht uit hoofde van de desbetreffende wetgeving van de Unie en zorgen ervoor dat hun beoordelingspersoneel op de hoogte is van deze activiteiten en hanteren de door die groep genomen administratieve beslissingen en geproduceerde documenten als algemene richtsnoeren.

§ 2. Conformiteitsbeoordelingsinstanties die zijn aangemeld voor de subsystemen "baan- en/of boorduitrusting voor besturing" en "seingeving", nemen deel aan of zorgen ervoor dat hun beoordelingspersoneel op de hoogte is van de activiteiten van de in artikel 29 van de verordening 2016/796/EU bedoelde ERTMS-groep. Zij volgen de op basis van de werkzaamheden van de groep opgestelde richtsnoeren. Wanneer zij van oordeel zijn dat het niet raadzaam of onmogelijk is om deze richtsnoeren toe te passen, leggen zij hun bevindingen met het oog op de permanente verbetering van die richtsnoeren ter bespreking voor aan de ERTMS-groep."

Art. 141. Artikel 204 van dezelfde Codex, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen als volgt:

"Art. 204. Wanneer conformiteits-beoordelingsinstanties aantonen dat zij voldoen aan de criteria van de toepasselijke geharmoniseerde normen of delen ervan waarvan de referentienummers in het Publicatieblad van de Europese Unie zijn bekendgemaakt, worden zij geacht aan de eisen van de artikelen 202, 203 en de bijlage 21 te voldoen, op voorwaarde dat de van toepassing zijnde geharmoniseerde normen deze eisen dekken."

Art. 142. Dans le titre 6, chapitre 6, section 1^{re}, du même Code, il est inséré un article 204/1, rédigé comme suit:

“Art. 204/1. Lorsqu’un organisme notifié sous-traite certaines tâches spécifiques dans le cadre de l’évaluation de la conformité ou a recours à une filiale, il s’assure que le sous-traitant ou la filiale répond de manière continue aux exigences définies aux articles 201, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, 202, 203 et à l’annexe 21.

L’organisme notifié informe l’autorité notifiante du recours à un sous-traitant ou une filiale.

Les organismes notifiés assument l’entière responsabilité des tâches accomplies par les sous-traitants ou filiales, quel que soit leur lieu d’établissement.

Les organismes notifiés ne peuvent sous-traiter leurs activités ou les faire réaliser par une filiale qu’avec l’accord du client.

Les organismes notifiés tiennent à la disposition de l’autorité notifiante les documents pertinents concernant l’évaluation des qualifications du sous-traitant ou de la filiale et le travail exécuté par ces derniers en application de la STI concernée.”

Art. 143. Dans le titre 6, chapitre 6, section 1^{re}, du même Code, il est inséré un article 204/2, rédigé comme suit:

“Art. 204/2. § 1^{er}. Les organismes notifiés effectuent des évaluations de la conformité:

1° selon les procédures d’évaluation de la conformité prévues dans les STI concernées;

2° de manière proportionnée, en évitant d’imposer des charges inutiles aux opérateurs économiques;

3° tiennent compte de la taille des entreprises, du secteur dans lequel elles exercent leurs activités, de leur structure, du degré de complexité de la technologie du produit en question et de la nature, en masse ou en série, du processus de production;

4° agissent dans le but d’évaluer la conformité du produit avec les STI pertinentes.

§ 2. Lorsqu’un organisme notifié constate qu’un fabricant n’a pas rempli les exigences définies dans la STI concernée ou dans les normes harmonisées ou les spécifications techniques correspondantes, il invite celui-ci à prendre les mesures correctives appropriées et ne délivre pas de certificat de conformité.

§ 3. Lorsque, au cours du contrôle de la conformité faisant suite à la délivrance d’un certificat conformément à la Décision 2010/713/UE de la Commission du 9 novembre 2010 relative à des modules pour les procédures concernant l’évaluation

Art. 142. In titel 6, hoofdstuk 6, afdeling 1 van dezelfde Codex wordt een artikel 204/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 204/1. Wanneer de aangemelde instantie specifieke taken in verband met de conformiteitsbeoordeling uitbesteedt of door een dochteronderneming laat uitvoeren, waarborgt zij dat de onderaannemer of dochteronderneming aan de eisen van de artikelen 201, paragraaf 1, eerste lid, 202, 203 en de bijlage 21 voldoet.

De aangemelde instantie brengt de aanmeldende instantie hiervan op de hoogte.

Aangemelde instanties nemen de volledige verantwoordelijkheid op zich voor de taken die worden verricht door onderaannemers of dochterondernemingen, ongeacht waar deze gevestigd zijn.

Activiteiten van aangemelde instanties mogen uitsluitend met instemming van de klant worden uitbesteed of door een dochteronderneming worden uitgevoerd.

Aangemelde instanties houden alle relevante documenten over de beoordeling van de kwalificaties van de onderaannemer of de dochteronderneming en over de door de onderaannemer of dochteronderneming uit hoofde van de betrokken TSI uitgevoerde werkzaamheden ter beschikking van de aanmeldende instantie.”

Art. 143. In titel 6, hoofdstuk 6, afdeling 1 van dezelfde Codex wordt een artikel 204/2 ingevoegd, luidende:

“Art. 204/2. § 1. Aangemelde instanties voeren conformiteitsbeoordelingen uit:

1° volgens de conformiteitsbeoordelingsprocedures van de betrokken TSI;

2° op evenredige wijze waarbij voorkomen wordt de marktdeelnemers onnodig te belasten;

3° waarbij zij rekening houden met de omvang van ondernemingen, de sector waarin zij actief zijn, hun structuur, de mate van complexiteit van de producttechnologie in kwestie en het massa- of seriële karakter van het productieproces.

4° waarbij zij handelen met het oogmerk te beoordelen of het product in overeenstemming is met de vereisten van de relevante TSI’s.

§ 2. Wanneer een aangemelde instantie vaststelt dat een fabrikant niet heeft voldaan aan de eisen in de betrokken TSI of aan de overeenkomstige geharmoniseerde normen of technische specificaties, verlangt zij van die fabrikant dat hij passende corrigerende maatregelen neemt en verleent zij geen conformiteitscertificaat.

§ 3. Wanneer een aangemelde instantie bij het toezicht op de conformiteit, na de verlening van een certificaat overeenkomstig het Besluit 2010/713/EU van de Commissie van 9 november 2010 inzake de modules voor de procedure

de la conformité, l'aptitude à l'emploi et la vérification CE à utiliser dans le cadre des spécifications techniques d'interopérabilité adoptées en vertu de la Directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil, un organisme notifié constate qu'un produit n'est plus conforme à la STI concernée ou aux normes harmonisées ou spécifications techniques correspondantes, il invite le fabricant à prendre les mesures correctives appropriées et suspend ou retire le certificat si nécessaire.

§ 4. Lorsque les mesures correctives ne sont pas adoptées ou n'ont pas l'effet requis, l'organisme notifié soumet à des restrictions, suspend ou retire le certificat, selon le cas."

Art. 144. Dans le titre 6, chapitre 6, section 1^{re}, du même Code, il est inséré un article 204/3, rédigé comme suit:

"Art. 204/3. § 1^{er}. Les organismes notifiés communiquent à l'autorité notifiante les éléments suivants:

- 1° tout refus, restriction, suspension ou retrait d'un certificat;
- 2° toute circonstance ayant une incidence sur la portée et les conditions de la notification;
- 3° toute demande d'information concernant les activités d'évaluation de la conformité provenant des autorités de surveillance du marché;
- 4° sur demande, les activités d'évaluation de la conformité réalisées dans le cadre de leur notification et toute autre activité réalisée, y compris les activités et sous-traitances transfrontalières.

Les organismes notifiés informent également les autorités de sécurité compétentes, de tout refus, restriction, suspension ou retrait d'un certificat visé au 1°.

§ 2. Les organismes notifiés fournissent aux autres organismes notifiés au titre de la directive 2016/797/UE qui effectuent des activités similaires d'évaluation de la conformité couvrant les mêmes produits, des informations pertinentes sur les questions relatives aux résultats négatifs de l'évaluation de la conformité et, sur demande, aux résultats positifs.

§ 3. Les organismes notifiés fournissent à l'Agence les certificats de vérification "CE" des sous-systèmes, les certificats "CE" de conformité des constituants d'interopérabilité et les certificats "CE" d'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité.

§ 4. Les organismes notifiés participent aux travaux du groupe sectoriel visé à l'article 44 de la directive 2016/797/UE, directement ou par l'intermédiaire de mandataires."

voor de beoordeling van de conformiteit, de geschiktheid voor gebruik en de "EG"-keuring die moeten worden toegepast in het kader van de overeenkomstig Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad vastgestelde technische specificaties inzake interoperabiliteit, vaststelt dat een product niet meer in overeenstemming is met de toepasselijke TSI of de geharmoniseerde normen of technische specificaties, verplicht zij de fabrikant passende corrigerende maatregelen te nemen en gaat zij, indien nodig, over tot schorsing of intrekking van het certificaat.

§ 4. Wanneer geen corrigerende maatregelen werden genomen of de genomen maatregelen niet het vereiste effect hebben, wordt het certificaat door de aangemelde instantie, naargelang het geval, beperkt, geschorst of ingetrokken."

Art. 144. In titel 6, hoofdstuk 6, afdeling 1 van dezelfde Codex wordt een artikel 204/3 ingevoegd, luidende:

"Art. 204/3. § 1. Aangemelde instanties brengen de aanmeldende instantie op de hoogte van:

- 1° elke weigering, opschorting of intrekking van een certificaat;
- 2° alle omstandigheden die van invloed zijn op de werkingssfeer van en de voorwaarden voor hun aanmelding;
- 3° alle informatieverzoeken over conformiteitsbeoordelingsactiviteiten die zij van markttoezichtsautoriteiten ontvangen;
- 4° op verzoek, de binnen de werkingssfeer van hun aanmelding verrichte conformiteitsbeoordelingsactiviteiten en andere activiteiten, waaronder grensoverschrijdende activiteiten en uitbestede activiteiten.

De aangemelde instanties brengen ook de bevoegde veiligheidsinstanties op de hoogte gebracht van elke weigering, beperking, schorsing of intrekking van het certificaat bedoeld in 1°.

§ 2. Aangemelde instanties verstrekken de andere uit hoofde van de richtlijn 2016/797/EU aangemelde instanties die vergelijkbare conformiteitsbeoordelingsactiviteiten voor dezelfde producten verrichten, relevante informatie met betrekking tot vragen over negatieve conformiteitsbeoordelingsresultaten en, op verzoek, ook over positieve conformiteitsbeoordelingsresultaten.

§ 3. Aangemelde instanties verstrekken het Bureau de "EG"-certificaten betreffende de keuring van subsystemen, de conformiteit van interoperabiliteitsonderdelen en de geschiktheid voor gebruik van interoperabiliteitsonderdelen.

§ 4. De aangemelde instanties nemen rechtstreeks of via aangestelde vertegenwoordigers deel aan de werkzaamheden van de sectorale groep zoals bedoeld in artikel 44 van de richtlijn 2016/797/EU."

Art. 145. L'article 205 du même Code, remplacé par la loi du 23 novembre 2017, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 205. § 1^{er}. Pour pouvoir être désigné comme organismes chargés de mettre en œuvre la procédure de vérification en cas de règles nationales, les organismes d'évaluation de la conformité:

1° respectent les obligations visées aux articles 203, 204, 204/1 et à l'annexe 21, sauf en ce qui concerne les documents devant être tenus à la disposition de l'autorité notifiante, au titre de l'article 204/1, alinéa 4, lorsque l'organisme désigné détient des documents qui concernent le travail exécuté par des filiales ou des sous-traitants conformément aux règles nationales pertinentes.

2° disposent d'un certificat d'accréditation valable aussi bien au moment de l'introduction de la demande que pendant la durée de leur désignation, délivré par un organisme national d'accréditation 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, qui atteste que l'organisme d'évaluation de la conformité remplit les exigences visées au point 1°.

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

Art. 146. Dans le titre 6, chapitre 6, section 2, du même Code, il est inséré un article 205/1, rédigé comme suit:

“Art. 205/1. Les obligations opérationnelles prévues à l'article 204/2 s'appliquent aux organismes désignés au titre de l'article 172, paragraphe 8, sauf lorsque lesdites obligations renvoient aux règles nationales et non aux STI.”

Art. 147. Dans le titre 6, chapitre 6, section 2, du même Code, il est inséré un article 205/2, rédigé comme suit:

“Art. 205/2. L'obligation en matière d'information prévue à l'article 204/3, paragraphe 1^{er}, s'applique aux organismes désignés, qui informent l'autorité notifiante à cet égard.”

Art. 148. Dans le titre 6, chapitre 6, du même Code, il est inséré une section 3, rédigée comme suit:

“Section 3. – Organismes internes accrédités”

Art. 149. Dans le titre 6, chapitre 6, section 3, insérée par l'article 148, il est inséré un article 205/3, rédigé comme suit:

“Art. 205/3. § 1^{er}. Les demandeurs peuvent faire appel à un organisme interne accrédité pour effectuer des activités d'évaluation de la conformité, aux fins de l'application des procédures prévues aux modules A1, A2, C1 ou C2 établis à l'annexe II de la Décision n° 768/2008/CE du Parlement

Art. 145. Artikel 205 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen als volgt:

“Art. 205. § 1. Om aangewezen te kunnen worden als instantie die belast is met de uitvoering van de keuringsprocedure van conformiteit met betrekking tot nationale voorschriften, moeten de conformiteitsbeoordelingsinstanties:

1° de verplichtingen bedoeld in de artikelen 203, 204, 204/1 en in bijlage 21 naleven, behalve voor wat betreft documenten die op grond van artikel 204/1, vierde lid, ter beschikking moeten worden gehouden van de aanmeldende instantie, waarin de aangewezen instantie documenten moet toevoegen over het werk dat wordt verricht door dochterondernemingen of onderaannemers overeenkomstig de toepasselijke nationale voorschriften;

2° beschikken over een geldig accreditatiecertificaat, zowel op het ogenblik van de indiening van het verzoek als tijdens de duur van hun aanwijzing, afgeleverd door een nationale accreditatie-instantie 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, dat attesteert dat de conformiteitsbeoordelingsinstantie voldoet aan de vereisten bedoeld in punt 1°.

§ 2. De Koning bepaalt de nadere regels voor het indienen van de aanvraag tot aanwijzing, de procedure van de toekenning en de regels inzake controle, schorsing en intrekking van de aanwijzing.”

Art. 146. In titel 6, hoofdstuk 6, afdeling 2 van dezelfde Codex, wordt een artikel 205/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 205/1. De operationele vereisten voorzien in artikel 204/2 zijn van toepassing op de aangewezen instanties op grond van artikel 172, paragraaf 8, behalve wanneer deze vereisten verwijzen naar nationale voorschriften en niet naar TSI's.”

Art. 147. In titel 6, hoofdstuk 6, afdeling 2 van dezelfde Codex, wordt een artikel 205/2 ingevoegd, luidende:

“Art. 205/2. De informatieverplichting voorzien in artikel 204/3, paragraaf 1, is van toepassing op aangewezen instanties, die de aanmeldende instantie in dit verband informeert.”

Art. 148. In titel 6, hoofdstuk 6 van dezelfde Codex, wordt een afdeling 3 ingevoegd, luidende:

“Afdeling 3. – Geaccrediteerde interne instanties”

Art. 149. In titel 6, hoofdstuk 6, afdeling 2 van dezelfde Codex, ingevoegd bij artikel 148, wordt een artikel 205/3 ingevoegd, luidende:

“Art. 205/3. § 1. De aanvrager mag voor de uitvoering van conformiteitsbeoordelingsactiviteiten met het oog op de toepassing van de in bijlage II bij Besluit nr. 768/2008/EG van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 betreffende een gemeenschappelijk kader voor het

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 et aux modules CA1 et CA2 établis à l'annexe I de la Décision 2010/713/UE de la Commission du 9 novembre 2010 relative à des modules pour les procédures concernant l'évaluation de la conformité, l'aptitude à l'emploi et la vérification CE à utiliser dans le cadre des STI adoptées en vertu de la Directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil.

Cet organisme constitue une entité séparée et distincte du demandeur concerné et ne participe pas à la conception, à la production, à la fourniture, à l'installation, à l'utilisation ou à l'entretien des produits qu'il évalue.

§ 2. Les organismes internes accrédités répondent aux exigences suivantes :

1° ils sont accrédités conformément au 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;

2° avec leur personnel, ils constituent, au sein de l'entreprise dont ils font partie, une unité à l'organisation identifiable et disposent de méthodes d'établissement des rapports qui garantissent leur impartialité, ce dont ils apportent la preuve à l'organisme national d'accréditation compétent;

3° l'organisme et son personnel ne peuvent être chargés de la conception, de la fabrication, de la fourniture, de l'installation, du fonctionnement ou de l'entretien des produits qu'ils évaluent, ni participer à aucune activité susceptible de nuire à l'indépendance de leur jugement ou à leur intégrité dans le cadre de leurs activités d'évaluation;

4° l'organisme fournit ses services exclusivement à l'entreprise dont il fait partie.

§ 3. Les organismes internes accrédités ne sont pas notifiés aux États membres ou à la Commission européenne, mais des informations sur leur accréditation sont fournies par l'entreprise dont ils font partie ou par l'organisme national d'accréditation à l'autorité notifiante, à la demande de celle-ci."

Art. 150. L'articles 207 du même Code, est abrogé.

Art. 151. L'article 208 du même Code, est abrogé.

Art. 152. L'article 209 du même Code, est remplacé par ce qui suit:

"Art. 209. L'autorité de sécurité attribue un numéro d'immatriculation européen de véhicule (NEV) à tout véhicule lors de son enregistrement effectué conformément à l'article 210, paragraphe 5. Le NEV attribué est indiqué sur chaque véhicule.

verhandelen van producten en tot intrekking van Besluit 93/465/Eeg van de Raad uiteengezette modules A1, A2, C1 of C2 en de in bijlage I bij Besluit 2010/713/EU van 9 november 2010 inzake de modules voor de procedure voor de beoordeling van de conformiteit, de geschiktheid voor gebruik en de "EG"-keuring die moeten worden toegepast in het kader van de overeenkomstig Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad vastgestelde technische specificaties inzake interoperabiliteit gedefinieerde modules CA1 en CA2 een beroep doen op een geaccrediteerde interne instantie.

Deze instantie vormt een afzonderlijk en te onderscheiden deel van de aanvrager en is niet betrokken bij het ontwerp, de productie, de levering, de installatie, het gebruik of het onderhoud van de producten die zij moet beoordelen.

§ 2. Geaccrediteerde interne instanties dienen te voldoen aan de volgende eisen:

1° zij zijn geaccrediteerd overeenkomstig 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;

2° samen met hun personeel zijn zij, binnen de onderneming waar zij deel van uitmaken, organisatorisch te onderscheiden en beschikken zij over rapportagemethoden die hun onpartijdigheid waarborgen; zij tonen dit ten overstaan van de bevoegde nationale accreditatie-instantie aan;

3° de instantie noch haar personeel is verantwoordelijk voor het ontwerp, de vervaardiging, de levering, de installatie, het gebruik of het onderhoud van de door hen beoordeelde producten en zij oefenen geen activiteiten uit die hun onafhankelijke oordeel of hun integriteit met betrekking tot hun beoordelingsactiviteiten in het gedrang kunnen brengen;

4° de instantie verleent haar diensten uitsluitend aan de onderneming waar zij deel van uitmaakt.

§ 3. Geaccrediteerde interne instanties worden niet bij de lidstaten of de Commissie aangemeld, maar op verzoek van de aanmeldende instantie wordt door de onderneming waar zij deel van uitmaken of door de nationale accreditatie-instantie informatie over hun accreditatie aan de aanmeldende instantie verstrekt."

Art. 150. De artikel 207 van dezelfde Codex wordt opgeheven.

Art. 151. De artikel 208 van dezelfde Codex, wordt opgeheven.

Art. 152. Artikel 209 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

"Art. 209. De veiligheidsinstantie kent aan elk voertuig dat overeenkomstig artikel 210, paragraaf 5 wordt geregistreerd een Europees voertuignummer (EVN) toe. Het toegekende EVN wordt op elk voertuig vermeld.

Les spécifications du NEV sont décrites dans les actes d'exécution adoptés par la Commission européenne, conformément aux STI pertinentes.

Un NEV unique est attribué à chaque véhicule, sauf indication contraire dans les actes d'exécution adoptés par la Commission européenne, conformément aux STI pertinentes.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, en cas de véhicules exploités ou destinés à être exploités en provenance ou à destination de pays tiers dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferroviaire de l'Union, des véhicules clairement identifiés selon un système de codification différent peuvent être acceptés en Belgique."

Art. 153. L'article 210 du même Code, modifié par la loi du 23 novembre 2017, est remplacé par ce qui suit:

"Art. 210. § 1^{er}. Un registre national des véhicules autorisés en Belgique est établi jusqu'au 16 juin 2024.

§ 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 et aux organismes d'enquête désignés en vertu des articles 16 et 22 de la directive 2016/798/UE.

Les organes de contrôle désignés en vertu de l'article 55 de la directive 2012/34/UE, l'Agence, les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure ainsi que les personnes ou organismes chargés de l'immatriculation des véhicules ou identifiés dans le registre qui présentent un intérêt légitime ont également accès au registre.

Lorsque l'autorité de sécurité agit en vertu des dispositions du présent article, elle se conforme aux règles européenne et belge en matière de protection des données à caractère personnel.

§ 4. Le registre respecte les spécifications communes fixées dans le cadre de la Décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission du 26 octobre 2018 établissant les spécifications relatives aux registres des véhicules visés à l'article 47 de la Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil et modifiant et abrogeant la Décision 2007/756/CE de la Commission.

De specificaties van het EVN worden vermeld in de uitvoeringshandelingen aangenomen door de Europese Commissie, overeenkomstig de desbetreffende TSI.

Aan elk voertuig wordt slechts eenmaal een EVN toegekend, tenzij anders wordt bepaald in de uitvoeringshandelingen aangenomen door de Europese Commissie, overeenkomstig de desbetreffende TSI.

In afwijking van het eerste lid kunnen voertuigen die worden geëxploiteerd of bestemd zijn om te worden geëxploiteerd vanuit of naar derde landen waarvan de spoorwijdte verschillend is van die van het hoofdspoorwegnetwerk in de Unie, in België aanvaard worden mits die voertuigen duidelijk geïdentificeerd zijn aan de hand van een verschillend codesysteem."

Art. 153. Artikel 210 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen als volgt:

"Art. 210. § 1. Er wordt een nationaal voertuigregister van in België toegelaten voertuigen opgesteld tot en met 16 juni 2024.

§ 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 voertuigregisters 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 en de onderzoeksorganen die zijn aangewezen in het kader van de artikelen 16 en 22 van de richtlijn 2016/798/EU.

De toezichthoudende instanties die zijn aangewezen in het kader van artikel 55 van de richtlijn 2012/34/EU, het Bureau, de spoorwegondernemingen, de infrastructuurbeheerders, alsmede personen of organisaties die voertuigen registreren of in het register zijn opgenomen, die een rechtmatig belang laten gelden hebben eveneens toegang tot het register.

Wanneer de veiligheidsinstantie handelt op grond van de bepalingen van dit artikel, dan leeft zij de Europese en Belgische regels inzake de bescherming van persoonlijke gegevens na.

§ 4. Het register is in overeenstemming met de gemeenschappelijke specificaties vastgesteld in het kader van het Uitvoeringsbesluit (EU) 2018/1614 van de Commissie van 25 oktober 2018 tot vaststelling van specificaties voor de voertuigregisters die zijn vermeld in artikel 47 van Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad en tot wijziging en intrekking van Beschikking 2007/756/EG van de Commissie.

Ce registre 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 179/20, paragraphe 6;

4° l'identification du propriétaire du véhicule et de son détenteur;

5° les restrictions concernant la manière dont le véhicule peut être utilisé;

6° les références de l'entité chargée de l'entretien.

§ 5. Avant sa première utilisation et après l'octroi de l'autorisation de mise sur le marché conformément à l'article 179/4, et lorsque le domaine d'utilisation est limité au territoire belge, le détenteur demande l'enregistrement du véhicule dans le registre visé au paragraphe 1^{er}.

Lorsque le domaine d'utilisation couvre le territoire belge et le territoire d'autres Etats membres, le détenteur demande l'enregistrement du véhicule soit dans le registre visé au paragraphe 1^{er}, soit dans le registre d'un des autres Etats membres concernés.

§ 6. Le détenteur 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.

Si l'autorité de sécurité apprend ou est informée que le détenteur n'a pas respecté les exigences visées à l'alinéa 1^{er}, ou si elle constate qu'une donnée est incomplète ou manquante, elle 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 4/1.

§ 7. En cas de véhicules autorisés pour la première fois dans un pays tiers et ensuite exploité sur le territoire belge, l'autorité de sécurité veille à ce que les données relatives au véhicule,

Dit register bevat ten minste de volgende elementen:

1° het EVN;

2° referenties van de "EG"-keuringsverklaring en van de instantie die deze verklaring heeft afgegeven;

3° referenties van het Europees register van goedgekeurde voertuigtypen als bedoeld in artikel 179/20, paragraaf 6;

4° de gegevens van de eigenaar en de houder van het voertuig;

5° beperkingen ten aanzien van de exploitatiewijze van het voertuig;

6° de referenties van de met het onderhoud belaste entiteit.

§ 5. Voordat een voertuig voor het eerst wordt gebruikt en nadat de vergunning voor het in de handel brengen overeenkomstig artikel 179/4 is verleend, en wanneer het gebruiksgebied beperkt is tot het Belgisch grondgebied, vraagt de houder om het voertuig te registreren in het register bedoeld in paragraaf 1.

Wanneer het gebruiksgebied het Belgisch grondgebied en het grondgebied van andere lidstaten bestrijkt, vraagt de houder om het voertuig te registreren ofwel in het register bedoeld in paragraaf 1 ofwel in het register van één van de andere betrokken lidstaten.

§ 6. De houder 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 voertuigregister zijn ingevoerd, de vernietiging van een voertuig of zijn vraag tot definitieve verwijdering van de registratie van een voertuig uit het register.

Wanneer de veiligheidsinstantie verneemt of geïnformeerd wordt dat de houder de vereisten bedoeld in het eerste lid niet naleeft, of als zij vaststelt dat een gegeven onvolledig is of ontbreekt, dan schort zij de registratie op.

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 schrappt de veiligheidsinstantie de registratie definitief.

Een voertuig waarvan de registratie is opgeschort of afgeschaft, mag niet worden ingezet op het spoorwegnet. Om opnieuw te mogen rijden moet een voertuig, waarvan de registratie geschrapt werd, het onderwerp uitmaken van een nieuwe aanvraag tot vergunning overeenkomstig titel 6 hoofdstuk 4/1.

§ 7. In het geval van voertuigen waarvoor voor het eerst in een derde land een vergunning is afgegeven en die daarna in een lidstaat zijn gebruikt, zorgt die lidstaat ervoor dat de gegevens

qui comprennent au minimum les données sur le détenteur du véhicule concerné, l'entité chargée de son entretien et les restrictions concernant son mode d'exploitation, puissent être retrouvées via le registre des véhicules ou soient disponibles d'une autre manière, sans retard, dans un format aisément lisible et dans le respect des mêmes principes non discriminatoires que ceux qui sont appliqués aux données analogues présentes dans le registre des véhicules..”

Art. 154. L'article 211 du même Code, remplacé par la loi du 23 novembre 2017, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 211. Le gestionnaire de l'infrastructure publie un registre de l'infrastructure et le tient à jour conformément au Règlement d'exécution (UE) 2019/777 de la Commission du 16 mai 2019 relatif aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire et abrogeant la Décision d'exécution 2014/880/UE.

L'autorité de sécurité contrôle que le registre est publié et mis à jour.».

Art. 155. L'article 212 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 212. Le registre d'infrastructure indique, pour chaque sous-système ou partie de sous-système concerné, comme décrit dans la STI concernée, les valeurs des paramètres de réseau qui, en combinaison avec les valeurs indiquées dans l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule, sont utilisées pour vérifier la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau.

Le registre de l'infrastructure peut contenir des conditions pour les installations fixes et d'autres restrictions..”

Art. 156. Dans l'article 216/2 du même Code, inséré par la loi du 23 novembre 2017, les modifications suivantes sont apportées:

1° au paragraphe 1^{er}, 1°, les mots “règles de sécurité” sont remplacés par les mots “règles nationales”;

2° au paragraphe 1^{er}, 3°, les mots “77, alinéa 4” sont remplacés par les mots “77, alinéa 6”;

3° au paragraphe 1^{er}, 6°, les mots “96, alinéa 1^{er}” sont remplacés par les mots “96”;

4° au paragraphe 1^{er}, 7°, les mots “102, alinéa 2” sont remplacés par les mots “104/2, paragraphe 2”;

5° au paragraphe 1^{er}, 11°, les mots “210, § 5” sont remplacés par les mots “210, paragraphe 6”;

6° au paragraphe 1^{er}, il est inséré un 12°, rédigé comme suit:

“12° le non-respect des obligations visées à l'article 94/2”;

van het voertuig, waaronder in ieder geval de gegevens over de houder van het betrokken voertuig, de met het onderhoud belaste entiteit en de beperkingen voor het gebruik van het voertuig via een voertuigregister kunnen worden opgevraagd of anderszins onverwijld ter beschikking worden gesteld in een gemakkelijk leesbaar formaat, met inachtneming van dezelfde niet-discriminerende beginselen als die welke van toepassing zijn op soortgelijke gegevens uit een voertuigregister..”

Art. 154. Artikel 211 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen als volgt:

“Art. 211. De infrastructuurbeheerder publiceert een infrastructuurregister en werkt dit bij in overeenstemming met de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/777 van de Commissie van 16 mei 2019 inzake de gemeenschappelijke specificaties voor het register van de spoorweginfrastructuur en tot intrekking van Uitvoeringsbesluit 2014/880/EU.

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

Art. 155. Artikel 212 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 212. Het infrastructuurregister vermeldt voor elk betrokken subsysteem of deel daarvan, zoals beschreven in de desbetreffende TSI, de waarden van de netwerkparameters die, in combinatie met de waarden van de parameters opgenomen in de voertuigvergunning voor het in de handel brengen, gebruikt worden voor de controle van de technische compatibiliteit tussen het voertuig en het netwerk.

Het infrastructuurregister kan voorwaarden voor het gebruik van vaste installaties en andere beperkingen bevatten..”

Art. 156. In artikel 216/2 van dezelfde Codex, ingevoegd bij de wet van 23 november 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, 1° worden de woorden “de veiligheidsvoorschriften” vervangen door de woorden “de nationale voorschriften”;

2° in paragraaf 1, 3° worden de woorden “77, vierde lid” vervangen door de woorden “77, zesde lid”;

3° in paragraaf 1, 6° worden de woorden “96, eerste lid” vervangen door de woorden “96”;

4° in paragraaf 1, 7° worden de woorden “102, tweede lid” vervangen door de woorden “104/2, paragraaf 2”;

5° in paragraaf 1, 11° worden de woorden “210, § 5” vervangen door de woorden “210, paragraaf 6”;

6° in paragraaf 1 wordt een bepaling onder 12° ingevoegd, luidende:

“12° het niet naleven van de verplichtingen bedoeld in artikel 94/2”;

7° au paragraphe 1^{er}, 1°, 2°, 6°, 8°, 9°, du texte néerlandais, les mots “de spoorweginfrastructuurbeheerder” sont à chaque fois remplacés par les mots “de infrastructuurbeheerder”.

Art. 157. Dans l'article 216/3 du même Code, modifié par la loi du XXX, les modifications suivantes sont apportées:

1° au paragraphe 1^{er}, 6°, du texte néerlandais, les mots “de spoorweginfrastructuurbeheerder” sont remplacés par les mots “de infrastructuurbeheerder”;

2° au paragraphe 1^{er}, le 7° est abrogé.

3° au paragraphe 1^{er}, 11°, 12° et 15° les mots “gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire” sont remplacés par les mots “gestionnaire de l'infrastructure”;

4° au paragraphe 1^{er}, 16°, les mots “article 180” sont remplacés par les mots “article 179/4”.

Art. 158. Dans le titre 7 du même Code, l'intitulé du Chapitre 4 est remplacé par ce qui suit:

“Chapitre 4. - Vérification par l'autorité de sécurité en matière de certification visée au titre 5, chapitre 1^{er}”

Art. 159. Dans l'article 221/3 du même Code, l'alinéa 1^{er}, modifié en dernier lieu par la loi du 25 décembre 2016, est remplacé par ce qui suit:

“Un recours auprès de la Cour des marchés siégeant comme en référé est ouvert à toute personne justifiant d'un intérêt contre les décisions de l'autorité de sécurité prises en application du présent Code ferroviaire.”

Art. 160. L'article 221/4 du même Code, modifié par la loi du 23 novembre 2017, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 221/4. Sous peine d'irrecevabilité pouvant être prononcée d'office par la Cour, le recours visé à l'article 221/3 est formé dans un délai d'un mois à partir de la notification de la décision ou, pour les personnes intéressées auxquelles la décision ne devait pas être notifiée, dans un délai d'un mois à dater de la survenance du fait qui justifie leur intérêt à agir.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, lorsque le recours porte sur la décision de retrait visée à l'article 179/15, paragraphe 2, il est formé dans un délai de deux mois.

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

7° in paragraaf 1, 1°, 2°, 6°, 8° en 9° van de Nederlandstalige tekst, worden de woorden “de spoorweginfrastructuurbeheerder” telkens vervangen door de woorden “de infrastructuurbeheerder”.

Art. 157. In artikel 216/3 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van XXX, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, onder de bepaling 6°, van de Nederlandstalige tekst, worden de woorden “de spoorweginfrastructuurbeheerder” vervangen door de woorden “de infrastructuurbeheerder”;

2° in paragraaf 1 wordt de bepaling onder 7° opgeheven.

3° in paragraaf 1 onder de bepalingen 11°, 12° en 15° worden de woorden “de spoorweginfrastructuurbeheerder” vervangen door de woorden “de infrastructuurbeheerder”;

4° paragraaf 1, 16° van dezelfde Codex worden de woorden “artikel 180” vervangen door de woorden “artikel 179/4”;

Art. 158. In titel 7 van dezelfde Codex, wordt het opschrift van hoofdstuk 4 vervangen als volgt:

“Hoofdstuk 4. - Controle door de veiligheidsinstantie betreffende de certificering bedoeld in titel 5, hoofdstuk 1”

Art. 159. In artikel 221/3 van dezelfde Codex wordt het eerste lid, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 25 december 2016, vervangen als volgt:

“Tegen de beslissingen van de veiligheidsinstantie die werden genomen in toepassing van deze Spoorcodex, kan een beroep worden ingediend bij het Marktenhof zetelend zoals in kort geding, door elke persoon die een belang aantoont.”

Art. 160. Artikel 221/4 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen als volgt:

“Art. 221/4. Op straffe van onontvankelijkheid, die door het Hof van rechtswege kan worden uitgesproken, wordt het in het artikel 221/3 bedoelde beroep ingesteld binnen een termijn van een maand vanaf de kennisgeving van de beslissing of, voor de belanghebbende personen aan wie de beslissing niet diende te worden betekend, binnen een termijn van een maand vanaf het zich voordoen van het feit dat hun belang om tussen te komen aantoont.

In afwijking van het eerste lid, wordt het beroep tegen de beslissing tot intrekking bedoeld in artikel 179/15, paragraaf 2, ingesteld binnen een termijn van twee maanden.

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

circonstances exceptionnelles, liées au respect des droits de la défense, motivées par la cour.

Au plus tard le jour du dépôt de ses premières conclusions, l'autorité de sécurité communique au demandeur et à la Cour une copie du dossier administratif.

Par dérogation à l'alinéa 4, le recours contre une décision visée à l'article 74, paragraphe 1^{er}, 13^o, et à l'article 111, paragraphe 1^{er}, 5^o, a un effet suspensif."

Art. 161. Dans l'article 221/5 du même Code, modifié par la loi du 23 novembre 2017, les mots "mise en service" sont remplacés par les mots "mise sur le marché".

Art. 162. L'article 224 du même Code est abrogé.

Art. 163. L'article 225 du même Code est remplacé par ce qui suit:

"Art. 225. § 1^{er}. Les certificats de sécurité délivrés conformément au Code ferroviaire avant l'entrée en vigueur de la loi du XXX modifiant le Code ferroviaire sont valables jusqu'à leur date d'expiration.

Les dispositions du titre 3, chapitre 6, section 4, du titre 4, chapitre 2, section 4, chapitre 3 et chapitre 4, section 2, chapitre 6, section 2/1, du titre 7, chapitres 2 et 3, et de l'annexe 5 du présent Code, telles qu'elles étaient en vigueur avant l'entrée en vigueur de la loi du XXX modifiant le Code ferroviaire, restent applicables aux certificats de sécurité visés à l'alinéa 1^{er}, et ce, jusqu'à leur date d'expiration

§ 2. Les agréments de sécurité délivrés conformément au Code ferroviaire avant l'entrée en vigueur de la loi du XXX modifiant le Code ferroviaire sont valables jusqu'à leur date d'expiration.

Les dispositions du titre 3, chapitre 6, section 4, du titre 4, chapitre 2, section 4, chapitre 3 et chapitre 4, section 1^{re}, chapitre 6, section 2/1, du titre 7, chapitres 2 et 3, et de l'annexe 5 du présent Code, telles qu'elles étaient en vigueur avant l'entrée en vigueur de la loi du XXX modifiant le Code ferroviaire, restent applicables aux agréments de sécurité visés à l'alinéa 1^{er}, et ce, jusqu'à leur date d'expiration.

Art. 164. Dans le titre 8, chapitre 2, du même Code, il est inséré un article 225/3, rédigé comme suit:

"Art. 225/3. § 1^{er}. Les autorisations de mise en service de véhicules qui ont été accordées conformément au Code ferroviaire avant l'entrée en vigueur de la loi du XXX modifiant le code ferroviaire, y compris les autorisations délivrées en vertu d'accords internationaux, en particulier le RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) et le RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), demeurent valables conformément aux conditions auxquelles elles ont été

zaak, behoudens uitzonderlijke, door het Hof gemotiveerde, omstandigheden die verband houden met de eerbiediging van de rechten van verdediging.

Uiterlijk op de dag van het neerleggen van haar eerste conclusies, deelt de veiligheidsinstantie aan de eisers en aan het Hof een kopie mee van het administratief dossier.

In afwijking van het vierde lid, heeft het beroep tegen een beslissing bedoeld in artikel 74, paragraaf 1, 13^o, en in artikel 111, paragraaf 1, 5^o, een schorsende werking."

Art. 161. In artikel 221/5 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, worden de woorden "de indienststelling" vervangen door de woorden "het in de handel brengen".

Art. 162. Artikelen 224 van dezelfde Codex wordt opgeheven.

Art. 163. Artikel 225 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

"Art. 225. § 1. De veiligheidscertificaten die zijn afgeleverd overeenkomstig de Spoorcodex voor de inwerkingtreding van de wet van XXX tot wijziging van de Spoorcodex zijn geldig tot aan hun vervaldatum.

De bepalingen van titel 3, hoofdstuk 6, afdeling 4, van titel 4, hoofdstuk 2, afdeling 4, hoofdstuk 3 en hoofdstuk 4, afdeling 2, hoofdstuk 6, afdeling 2/1, van titel 7, hoofdstukken 2 en 3, en de bijlage 5 van deze Codex, zoals deze van kracht waren vóór de inwerkingtreding van de wet van XXX tot wijziging van de Spoorcodex, blijven van toepassing op veiligheidscertificaten als bedoeld in het eerste lid, en dit, tot aan hun vervaldatum.

§ 2. De veiligheidsvergunningen die zijn afgeleverd overeenkomstig de Spoorcodex vóór de inwerkingtreding van de wet van XXX tot wijziging van de Spoorcodex zijn geldig tot aan hun vervaldatum.

De bepalingen van titel 3, hoofdstuk 6, afdeling 4, van titel 4, hoofdstuk 2, afdeling 4, hoofdstuk 3 en hoofdstuk 4, afdeling 1, hoofdstuk 6, afdeling 2/1, van titel 7, hoofdstukken 2 en 3, en de bijlage 5 van deze Codex, zoals deze van kracht waren vóór de inwerkingtreding van de wet van XXX tot wijziging van de Spoorcodex, blijven van toepassing op veiligheidsvergunningen als bedoeld in het eerste lid, en dit, tot aan hun vervaldatum.

Art. 164. In titel 8, hoofdstuk 2 van dezelfde Codex, wordt een artikel 225/3 ingevoegd, luidende:

"Art. 225/3. § 1. Toelatingen voor de indienststelling van voertuigen die zijn afgegeven op grond van de Spoorcodex voor de inwerkingtreding van de wet van XXX tot wijziging van de Spoorcodex, met inbegrip van toelatingen die in het kader van internationale overeenkomsten, met name het RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) en het RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), zijn verleend, blijven geldig overeenkomstig de voorwaarden waaronder de

accordées.

§ 2. Les véhicules ayant reçu une autorisation de mise en service en application du paragraphe 1^{er} obtiennent une nouvelle autorisation de mise sur le marché d'un véhicule pour pouvoir être exploités sur un ou plusieurs réseaux qui ne sont pas encore couverts par leur autorisation.

La mise sur le marché sur ces réseaux supplémentaires est soumise aux articles 179/4 à 179/11."

Art. 165. Dans le titre 8, chapitre 2, du même Code, il est inséré un article 225/4, rédigé comme suit:

"Art. 225/4. § 1^{er}. L'annexe 6 est applicable jusqu'à la date d'entrée en vigueur des actes d'exécution visés à l'article 24, alinéa 2 de la directive 2016/798/UE.

L'annexe 22 est applicable jusqu'à la date d'entrée en vigueur de l'acte d'exécution visé à l'article 7, paragraphe 5, de la directive 2016/797/UE."

Art. 166. Dans le titre 8, chapitre 2, du même Code, il est inséré un article 225/5, rédigé comme suit:

"Art. 225/5. § 1^{er}. Les options prévues dans les contrats signés avant le 15 juin 2016, concernant des projets relatifs aux équipements au sol ERTMS ne sont pas soumises à l'autorisation préalable de l'Agence visée à l'article 19 de la directive 2016/797/UE, jusqu'au 16 juin 2031, même si elles sont exercées après le 15 juin 2016.

§ 2. Avant d'autoriser la mise en service de tout équipement au sol ERTMS qui n'a pas été soumis à l'autorisation préalable de l'Agence visée à l'article 19 de la directive 2016/797/UE, l'autorité de sécurité coopère avec l'Agence pour garantir que les solutions techniques sont pleinement interoperables, conformément à l'article 30, paragraphe 3, et à l'article 31, paragraphe 2, du règlement 2016/796/UE."

Art. 167. Dans le même Code, les modifications sont apportées:

1° les mots "certificat de sécurité" et "certificats de sécurité" sont remplacés respectivement par les mots "certificat de sécurité unique" et "certificats de sécurité uniques";

2° dans le texte néerlandais, les mots "toezichthoudende orgaan" sont remplacés par les mots "toezichthoudend orgaan";

3° les mots "gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire" sont remplacés par les mots "gestionnaire de l'infrastructure"

Art. 168. Dans l'annexe 2 du même Code, remplacée par la loi du 15 juin 2016, au point 4, les mots "Directive 2004/49/CE" sont remplacés par les mots "directive 2016/798/UE"

Art. 169. L'annexe 4 du même Code, modifié par la loi du 23 novembre 2017, est remplacée par l'annexe 1 à la présente loi.

toelatingen zijn verleend.

§ 2. Voertuigen waarvoor een toelating voor indienststelling werd verleend overeenkomstig paragraaf 1 krijgen een nieuwe voertuigvergunning voor het in de handel brengen met het oog op de exploitatie op een of meer netwerken waarvoor hun toelating nog niet geldt.

Op het in de handel brengen op deze bijkomende netwerken zijn de artikelen 179/4 tot 179/11 van toepassing."

Art. 165. In titel 8, hoofdstuk 2 van dezelfde Codex, wordt een artikel 225/4 ingevoegd, luidende:

"Art. 225/4. § 1. Bijlage 6 is van toepassing tot en met de datum waarop de in artikel 24, lid 2, van de richtlijn 2016/798/EU bedoelde uitvoeringshandelingen in werking treden.

Bijlage 22 is van toepassing tot en met de datum waarop de in artikel 7, paragraaf 5 van de richtlijn 2016/797/EU bedoelde uitvoeringshandeling in werking treedt."

Art. 166. In titel 8, hoofdstuk 2 van dezelfde Codex, wordt een artikel 225/5 ingevoegd, luidende:

"Art. 225/5. § 1. De mogelijkheden voorzien in de contracten die ondertekend zijn vóór 15 juni 2016, betreffende ERTMS-baanuitrusting zijn tot en met 16 juni 2031 niet onderworpen aan de voorafgaande vergunning van het Bureau als bedoeld in artikel 19 van de richtlijn 2016/797/EU, zelfs als zij worden uitgevoerd na 15 juni 2016.

§ 2. Vooraleer de indienststelling van ERTMS-baanuitrusting toe te laten die niet onderworpen werd aan de voorafgaande vergunning van het Bureau als bedoeld in artikel 19 van de richtlijn 2016/797/EU, werkt de veiligheidsinstantie samen met het Bureau om te verzekeren dat de technische oplossingen volledig interoperabel zijn, overeenkomstig artikel 30, paragraaf 3 en artikel 31, paragraaf 2, van de verordening 2016/796/EU."

Art. 167. In dezelfde Codex, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de woorden "veiligheidscertificaat" en "veiligheidscertificaten" worden respectievelijk vervangen door de woorden "uniek veiligheidscertificaat" en "unieke veiligheidscertificaten";

2° in de Nederlandstalige tekst worden de woorden "toezichthoudende orgaan" vervangen door de woorden "toezichthoudend orgaan";

3° de woorden "de spoorweginfrastructuurbeheerder" worden vervangen door de woorden "de infrastructuurbeheerder".

Art. 168. In bijlage 2 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van 15 juni 2016, in punt 4 worden de woorden "Richtlijn 2004/49/EG" vervangen door de woorden "richtlijn 2016/798/EU"

Art. 169. Bijlage 4 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen door de bijlage 1 gevoegd bij deze wet.

Art. 170. L'annexe 5 du même Code, est remplacée par l'annexe 2 à la présente loi.

Art. 171. L'annexe 14 du même Code, modifiée par la loi du 23 novembre 2017, est remplacée par l'annexe 3 à la présente loi.

Art. 172. L'annexe 15 du même Code, est remplacée par l'annexe 4 à la présente loi.

Art. 173. L'annexe 16 du même Code, modifiée par la loi du 15 juin 2015, est remplacée par l'annexe 5 à la présente loi.

Art. 174. L'annexe 17 du même Code, est abrogée.

Art. 175. L'annexe 18 du même Code, remplacée par la loi du 20 octobre 2015, est abrogée.

Art. 176. L'annexe 19 du même Code, remplacée par la loi du 20 octobre 2015, est remplacée par l'annexe 6 à la présente loi.

Art. 177. L'annexe 20 du même Code, est abrogée.

Art. 178. L'annexe 21 du même Code, est remplacée par l'annexe 7 à la présente loi.

Art. 179. L'annexe 27 du même Code, insérée par la loi du 23 novembre 2017, est remplacée par l'annexe 8 à la présente loi.

Art. 180. Dans le même Code, il est inséré une annexe 29 qui est jointe en annexe 9 à la présente loi.

Art. 181. Dans le même Code, il est inséré une annexe 30 qui est jointe en annexe 10 à la présente loi.

Art. 182. Dans le même Code, il est inséré une annexe 31 qui est jointe en annexe 11 à la présente loi.

Chapitre 3 - Entrée en vigueur

Art. 183. La présente loi produit ses effets le 16 juin 2020.

Art. 170. Bijlage 5 van dezelfde Codex wordt vervangen door de bijlage 2 gevoegd bij deze wet.

Art. 171. Bijlage 14 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen door de bijlage 3 gevoegd bij deze wet.

Art. 172. Bijlage 15 van dezelfde Codex wordt vervangen door de bijlage 4 gevoegd bij deze wet.

Art. 173. Bijlage 16 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 15 juni 2015, wordt vervangen door de bijlage 5 gevoegd bij deze wet.

Art. 174. Bijlage 17 van dezelfde Codex wordt opgeheven.

Art. 175. Bijlage 18 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van 20 oktober 2015, wordt opgeheven.

Art. 176. Bijlage 19 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van 20 oktober 2015, wordt vervangen door de bijlage 6 gevoegd bij deze wet.

Art. 177. Bijlage 20 van dezelfde Codex wordt opgeheven.

Art. 178. Bijlage 21 van dezelfde Codex wordt vervangen door de bijlage 7 gevoegd bij deze wet.

Art. 179. Bijlage 27 van dezelfde Codex, ingevoegd bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen door de bijlage 8 gevoegd bij deze wet.

Art. 180. In dezelfde Codex wordt een bijlage 29 gevoegd die gevoegd is als bijlage 9 bij deze wet.

Art. 181. In dezelfde Codex wordt een bijlage 30 gevoegd die gevoegd is als bijlage 10 bij deze wet.

Art. 182. In dezelfde Codex wordt een bijlage 31 gevoegd die gevoegd is als bijlage 11 bij deze wet.

Hoofdstuk 3 - Inwerkingtreding

Art. 183. Deze wet heeft uitwerking met ingang van 16 juni 2020.

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.)	Maxime Lapierre, maxime.lapierre@mobilite.fgov.be, 02 277 30 49

Projet .b.

Titre du projet de réglementation	Avant-projet de loi modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire	
Description succincte du projet de réglementation en mentionnant l'origine réglementaire (traités, directive, accord de coopération, actualité, ...), les objectifs poursuivis et la mise en œuvre.	Le présent projet de loi a pour objectif de transposer dans l'ordre juridique belge le 4ème paquet ferroviaire, pilier technique composé de la directive 2016/797/UE du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et la directive 2016/798/UE du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire. L'objectif poursuivi par ces deux directives consiste respectivement d'une part, à établir les conditions qui doivent être satisfaites pour réaliser l'interopérabilité au sein du système ferroviaire de l'Union dans le respect de la directive (UE) 2016/798, afin de définir un niveau optimal d'harmonisation technique, de permettre de faciliter, d'améliorer et de développer les services de transport ferroviaire au sein de l'Union européenne et avec les pays tiers et de contribuer au parachèvement de l'espace ferroviaire européen unique et à la réalisation progressive du marché intérieur et d'autre part, à établir des dispositions visant à développer et à améliorer la sécurité du système ferroviaire de l'Union et améliorer l'accès au marché des services de transport ferroviaire par divers moyens.	
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 :	Consultation du secteur, consultation des gouvernements de régions, avis de l'Inspecteur des Finances, accord Ministre du budget, délibération en conseil des ministres, avis du Conseil d'Etat
---	---

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

Formulaire AIR - v2 – oct. 2014

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

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

xx/xx/2019

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



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

Lutte contre la pauvreté .1.

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

☐ Impact positif ☐ Impact négatif Expliquez. ☒ Pas d'impact

--

Égalité des chances et cohésion sociale .2.

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

☐ Impact positif ☐ Impact négatif Expliquez. ☒ Pas d'impact

--

Égalité entre les femmes et les hommes .3.

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

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

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

Si aucune personne n'est concernée, expliquez pourquoi.

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

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

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

/

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

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

--

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

--

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

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

--

Santé .4.

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

☐ Impact positif

☐ Impact négatif

 Expliquez.

☒ Pas d'impact

--

Emploi .5.

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

☐ Impact positif

☐ Impact négatif

 Expliquez.

☒ Pas d'impact

--

Modes de consommation et production .6.

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

☐ Impact positif

☐ Impact négatif

 Expliquez.

☒ Pas d'impact

--

Développement économique .7.

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

☐ Impact positif

☐ Impact négatif

 Expliquez.

☒ Pas d'impact

Le mécanisme de tarification des prestations réalisées par l'Autorité de sécurité, à la demande des utilisateurs de l'infrastructure, a été modifié en ce sens qu'il ne se basera plus sur un système forfaitaire mais sur un système horaire. De cette manière, les prestations sollicitées seront tarifées sur la base du temps que l'Autorité de sécurité aura réellement passé à assurer le traitement de ces demandes. En effet, en raison de la complexité et du caractère complet de chaque demande, il est plus équitable que les demandeurs s'acquittent d'une redevance proportionnelle au temps nécessaire à l'examen du dossier. De ce point de vue, l'impact financier pour les utilisateurs de l'infrastructure est potentiellement positif ou négatif puisqu'il sera fonction de la complexité des demandes qu'ils formuleront.

Investissements .8.

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

☐ Impact positif

☐ Impact négatif

 Expliquez.

☒ Pas d'impact
Recherche et développement .9.

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

☐ Impact positif

☐ Impact négatif

 Expliquez.

☒ Pas d'impact

--

PME .10.

Impact sur le développement des PME.

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

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

Si aucune entreprise n'est concernée, expliquez pourquoi.

Le projet de loi concerne principalement l'autorité de sécurité ferroviaire belge, les utilisateurs de l'infrastructure, à savoir particulièrement des entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ainsi que les organismes notifiés et désignés chargés notamment de la délivrance de déclaration « CE » de conformité.

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

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

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

/

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

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

/

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

/

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

/

Charges administratives .11.

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

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

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

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

- | | |
|--|---|
| <p>a. 1) Les entreprises ferroviaires doivent afin de pouvoir accéder à l'infrastructure ferroviaire belge, obtenir de la part de l'autorité de sécurité, un certificat de sécurité partie A et partie B. Les entreprises ferroviaires doivent dès lors s'adresser à l'autorité de sécurité en vue de pouvoir circuler sur l'infrastructure ferroviaire belge.</p> <p>2) Une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure qui souhaite faire appel à un auxiliaire, sous traitant dont l'activité a un impact sur la sécurité du réseau ferroviaire belge, doit disposer d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité valable et doit lui octroyer un tel statut, en informer l'autorité de sécurité et l'organisme d'enquête ainsi que d'autres éléments.</p> <p>3) Afin d'obtenir une autorisation de mise en service d'un sous-système de nature structurelle, un demandeur doit soumettre le sous-système à la procédure de vérification « CE » ainsi que la procédure de vérification aux règles de sécurité, introduire auprès de l'autorité de sécurité, un dossier préliminaire (et en cas de renouvellement ou de réaménagement, introduire un dossier de conception), introduire une demande d'autorisation</p> | <p>b. 1) Les entreprises ferroviaires dont le domaine d'exploitation s'étend sur le territoire de plusieurs Etats membres doivent obtenir un certificat de sécurité unique qui sera nécessairement délivré par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. Dans ce cadre, l'Agence sollicitera les autorités de sécurité sur le territoire duquel l'entreprise ferroviaire envisage de circuler afin qu'elles vérifient que la demande de certificat de sécurité unique respecte les exigences nationales.</p> <p>Les entreprises ferroviaires dont le domaine d'exploitation est limité au territoire belge, doivent également disposer d'un certificat de sécurité unique mais elles peuvent décider de l'entité qui délivrera ce certificat entre l'Agence et l'autorité de sécurité belge.</p> <p>2) Une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure qui souhaite faire appel à un contractant qui exercera une tâche critique de sécurité doit procéder différemment selon qu'elle ou il intègre ou non dans le cadre de son certificat de sécurité unique ou de son agrément de sécurité, l'activité que le contractant est amenée à réaliser mais elle ou il devra en informer l'autorité de sécurité et l'organe de contrôle.</p> |
|--|---|

de mise en service auprès de l'autorité de sécurité. La procédure à suivre est fixée dans le cadre de l'arrêté royal du 23 mai 2019 relatif à la procédure d'autorisation de mise en service des sous-systèmes de nature structurelle, des véhicules et des types de véhicules.

4) Afin d'obtenir une autorisation de mise en service d'un véhicule doit procéder aux mêmes formalités que celles développées dans le cadre du point 3.

5) Les organismes chargés d'effectuer la procédure d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi et la procédure de vérification « CE » doivent être accrédités conformément au 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 et doivent également introduire une demande d'agrément à l'administration contenant les documents et les pièces repris à l'annexe 21 du Code ferroviaire.

6) 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 du code ferroviaire, doivent introduire une demande de désignation auprès de l'administration.

3) Afin d'obtenir une autorisation de mise en service d'une installation fixe (également un sous-système de nature structurelle), le demandeur doit soumettre l'installation fixe à la procédure relative à la déclaration « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi, introduire auprès de l'autorité de sécurité, un dossier préliminaire (et en cas de renouvellement ou de réaménagement, introduire un dossier de conception), introduire une demande d'autorisation de mise en service auprès de l'autorité de sécurité. La procédure à suivre n'est plus déterminée dans le cadre d'un arrêté royal mais est directement fixée dans le cadre de l'article 179/1 du Code ferroviaire.

4) Afin d'obtenir une autorisation de mise sur le marché d'un véhicule, le demandeur doit s'adresser à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer lorsque le domaine d'exploitation n'est pas limité à un ou plusieurs réseaux sur le territoire belge mais il peut s'adresser à l'autorité de sécurité lorsque le domaine d'exploitation est limité au territoire belge. La procédure à suivre est fixée dans le cadre du règlement d'exécution 2018/545/ UE de la Commission du 4 avril 2018 établissant les modalités pratiques du processus d'autorisation des véhicules ferroviaires et d'autorisation par type de véhicule ferroviaire conformément à la directive (UE) 2016/797 du parlement européen et du Conseil.

5) L'organisme d'évaluation de la conformité qui souhaite être agréé en vue de leur notification, doit soumettre à l'autorité notifiante, une demande d'agrément.

6) L'organisme d'évaluation de la conformité qui souhaite être désigné pour mettre en œuvre la procédure de vérification en cas de règles nationales, doit introduire une demande de désignation auprès de l'autorité notifiante.



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. 1) Les documents et les informations qu'une entreprise ferroviaire doit communiquer à l'autorité de sécurité afin d'obtenir un certificat de sécurité, sont précisés dans le cadre de l'arrêté royal du 21 novembre 2018 relatif à l'agrément de sécurité, au certificat de sécurité et au rapport annuel de sécurité.

Les informations à fournir varient selon que la demande de certificat de sécurité auprès de l'autorité de sécurité, porte sur la partie A ou la partie B voire les deux.

2) L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure communique à l'autorité de sécurité le nom ou la dénomination sociale de l'auxiliaire, la date de l'octroi du statut, le cas échéant, les tâches critiques de sécurité exercées par l'auxiliaire, le cas échéant, la liste des protocoles locaux qui doivent être connus de l'auxiliaire. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure doit également conclure un accord avec l'auxiliaire qui identifie clairement l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure comme responsable de l'opération sûre des trains et qui inclut le contenu et les modalités du

b. 1) Les entreprises ferroviaires qui sollicitent un certificat de sécurité unique auprès de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer ou l'autorité de sécurité, doivent fournir les documents et informations fixées dans le règlement (UE) 2018/763 de la Commission du 9 avril 2018 établissant les modalités pratiques de délivrance des certificats de sécurité uniques aux entreprises ferroviaires en application de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant le règlement (CE) n° 653/2007 de la Commission.

2) Lorsque l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure n'intègre pas dans son certificat de sécurité unique ou son agrément de sécurité, le contractant auquel il fait appel pour exercer une tâche critique de sécurité, celle-ci ou celui-ci doit en informer l'autorité de sécurité et l'organe de contrôle mais également porter à la connaissance de l'autorité de sécurité, le nom ou la dénomination sociale du contractant et la ou les tâche(s) critique(s) de sécurité concernée(s) et le lieu où elle(s) est/seront exercées. Lorsque l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure intègre dans son certificat de sécurité unique ou son agrément de sécurité, le contractant

transfert de toutes les informations relatives à la sécurité entre toutes les parties contractantes.

3) Le demandeur doit dans un premier temps choisir un organisme désigné ou notifié afin d'engager la procédure de vérification « CE » ou aux règles de sécurité en se conformant à l'annexe 19 du Code ferroviaire. Le demandeur introduit ensuite un dossier préliminaire auprès de l'autorité de sécurité dont le contenu est déterminé à l'annexe 1re de l'arrêté royal du 23 mai 2019 (en cas de renouvellement ou de réaménagement, le demandeur devra introduire un dossier de conception dont le contenu est fixé à l'annexe 3 de l'arrêté susmentionné). Enfin, le demandeur introduira une demande d'autorisation de mise en service auprès de l'autorité de sécurité dont le contenu est fixé à l'annexe 2 de l'arrêté royal susmentionné.

4) Afin d'obtenir une autorisation de mise en service de véhicules, le demandeur doit fournir les mêmes documents et informations que celles reprises au point 3.

5) L'organisme intéressé doit déposer une demande d'agrément auprès de l'administration qui comprend les pièces et documents fixés dans le cadre de l'annexe 21 du code ferroviaire, le certificat d'accréditation délivré par un organisme d'accréditation conformément au règlement (CE) 765/2008 ainsi que les constituants d'interopérabilité pour lesquels l'agrément en matière de procédure d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi est sollicité, les sous-systèmes et les modules d'évaluation de la conformité pour lesquels l'agrément en matière de procédure de vérification est sollicité.

6) L'organisme doit déposer auprès de l'administration une demande de désignation prouvant qu'il répond aux critères fixés aux articles 1 à 3 de l'arrêté royal du 8 décembre 2013 relatif aux critères de désignation, aux modalités d'introduction de la demande de désignation des organismes chargés d'effectuer la procédure de vérification des sous-systèmes par référence aux règles de sécurité et aux modalités de suspension et de révocation de la désignation ; la preuve de l'accréditation ; un document attestant de l'indépendance fonctionnelle de l'organisme et du personnel vis-à-vis de certaines instances ; un plan d'entreprise démontrant que l'organisme dispose du personnel et des moyens nécessaires pour accomplir de façon adéquate les activités techniques et administratives liées à l'exécution des vérifications ; un document établissant que le personnel qui sera chargé des contrôles répond aux critères de l'article 2 de l'arrêté susmentionné ; un document établissant les modalités de calcul de la rémunération du personnel chargé des contrôles ; et la preuve de la souscription d'une couverture en responsabilité civile.

auquel il fait appel pour exercer une tâche critique de sécurité, celle-ci ou celui-ci doit en informer l'autorité de sécurité et l'organe de contrôle mais également porter à la connaissance de l'autorité de sécurité, le nom ou la dénomination sociale, la date de début de l'activité, les tâches critiques de sécurité qui seront exercées, la délimitation de l'infrastructure ferroviaire couverte par l'activité sous-traitée, le cas échéant, la liste des protocoles locaux qui doivent être connus du contractant.

3) Le demandeur doit dans un premier temps choisir un organisme désigné ou notifié afin d'engager la procédure de vérification « CE » sur la base de l'annexe 19 et établir une déclaration « CE » de vérification conformément au règlement d'exécution (UE) 2019/250 de la Commission du 12 février 2019 sur les modèles de déclarations et de certificats « CE » pour les constituants et sous-systèmes d'interopérabilité ferroviaire, sur le modèle de déclaration de conformité avec un type autorisé de véhicule ferroviaire et sur les procédures de vérification « CE » des sous-systèmes conformément à la directive 2016/797 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 201/2011. Le demandeur introduira ensuite un dossier préliminaire auprès de l'autorité de sécurité dont le contenu est fixé à l'annexe 30 du Code ferroviaire (en cas de renouvellement ou de réaménagement, le demandeur devra déposer un dossier de conception dont le contenu est déterminé à l'annexe 31 du Code ferroviaire). Enfin, le demandeur introduira une demande d'autorisation de mise en service auprès de l'autorité de sécurité à laquelle est joint un dossier comprenant les déclarations de vérification « CE », la comptabilité technique des sous-systèmes avec le système dans lequel ils s'intègrent, l'intégration en sécurité des sous-systèmes,...

4) Le demandeur doit fournir les informations fixées dans le cadre du règlement d'exécution (UE) 2018/545 susmentionné dont notamment la possibilité d'introduire un dossier de préengagement, une évaluation de la conformité par un organisme d'évaluation de la conformité (annexe 2), le dépôt d'une demande auprès de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer,...

5) L'organisme d'évaluation de la conformité qui souhaite être agréé en vue de sa notification doit introduire une demande d'agrément auprès de l'autorité notifiante qui comprend, une description des activités d'évaluation de la conformité, du ou des modules d'évaluation de la conformité et du ou des produits pour lesquels cet organisme se déclare compétent ; un certificat d'accréditation délivré par un organisme d'accréditation conformément au règlement (CE) n° 765/2008 qui atteste que l'organisme en question remplit les normes harmonisées mentionnées à l'article 2 (10) du règlement susmentionné et les exigences supplémentaires définies aux articles 202 à 204 du Code ferroviaire ; et la preuve qu'il satisfait aux exigences établies à l'annexe 21.

6) L'organisme d'évaluation de la conformité qui souhaite être désigné doit introduire une demande de désignation auprès de l'autorité notifiante qui comprend les documents et les pièces établissant que l'organisme satisfait à l'ensemble des exigences et conditions visées à l'article 205, § 1er, 1° et 2° du

code ferroviaire, à savoir, le respect des obligations visées aux articles 203, 204, 204/1 et à l'annexe 21 du Code ferroviaire, sous réserve de certaines exceptions et la possession d'un certificat d'accréditation qui atteste du respect des exigences énumérées ci-avant.

3. Comment s'effectue la récolte des informations et des documents, par groupe concerné ?

- | | |
|--|---|
| <p>a. 1) Les entreprises ferroviaires adressent à l'autorité de sécurité une demande de certificat de sécurité partie A ou partie B en utilisant les formulaires figurant à l'annexe III du règlement (CE) n° 653/2007 de la Commission du 13 juin 2007 sur l'utilisation d'un format européen commun pour les certificats de sécurité et pour les documents de demande, conformément à l'article 10 de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil, et sur la validité des certificats de sécurité délivrés en vertu de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil en joignant en annexe les documents et informations visés au point 2.</p> <p>2) L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure doit communiquer elle-même/ lui-même ces informations à l'autorité de sécurité et/ou à l'organe de contrôle.</p> <p>3) En ce qui concerne la procédure de vérification « CE », le dépôt du dossier préliminaire et de conception, il n'y a pas de formalités précises à suivre. Par contre en ce qui concerne le dépôt d'une demande d'autorisation de mise en service, le demandeur doit transmettre la demande complète par envoi recommandé avec accusé de réception ou par remise en mains propres contre accusé de réception et en version électronique.</p> <p>4) Les formalités de dépôt des demandes et des informations sont identiques à celles reprises au point 3.</p> <p>5) L'organisme doit communiquer sa demande d'agrément par envoi recommandé et signé à l'administration, soit par lettre soit électroniquement.</p> <p>6) L'organisme doit communiquer sa demande de désignation par envoi recommandé et signé à l'administration soit par lettre soit électroniquement.</p> | <p>b. 1) Les entreprises ferroviaires sollicitant un certificat de sécurité unique adressent une demande via le guichet unique visé à l'article 12 du règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004, en précisant si la demande est destinée à l'Agence ou à l'autorité de sécurité en fonction du domaine d'exploitation souhaité et du choix du demandeur.</p> <p>2) L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure doit communiquer elle-même ou lui-même ces informations à l'autorité de sécurité et/ou à l'organe de contrôle.</p> <p>3) En ce qui concerne la procédure de vérification « CE », le dépôt du dossier préliminaire et de conception, il n'y a pas de formalités précises à suivre. Par contre en ce qui concerne le dépôt de la demande d'autorisation de mise en service, le demandeur doit transmettre la demande complète par envoi recommandé avec accusé de réception ou par remise en mains propres contre accusé de réception et en version électronique.</p> <p>4) L'ensemble des documents, demandes, informations et communications qui ont lieu dans le cadre de l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule se fait via le guichet unique visé à l'article 12 du règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004.</p> <p>5) L'organisme d'évaluation de la conformité doit communiquer sa demande d'agrément par envoi recommandé et signé à l'autorité notifiante soit par lettre soit électroniquement.</p> <p>6) L'organisme d'évaluation de la conformité doit communiquer sa demande de désignation à l'autorité notifiante par envoi recommandé et signé soit par lettre soit électroniquement.</p> |
|--|---|

4. Quelles est la périodicité des formalités et des obligations, par groupe concerné ?

- | | |
|--|---|
| <p>a. 1) Un certificat de sécurité partie A et/ou partie B délivré a une durée de validité de 3 ans mais néanmoins, l'entreprise ferroviaire concernée ne doit pas nécessairement introduire une nouvelle demande de certificat de sécurité mais le certificat de sécurité peut être renouvelé à la demande de l'entreprise ferroviaire avant l'échéance de ce dernier.</p> <p>2) L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure doit communiquer ces informations à chaque fois qu'elle ou il décide de sous-traiter une activité ou chaque fois qu'il y a une modification par rapport aux informations qu'elle ou il a déjà communiquées.</p> <p>3) Le demandeur doit procéder à ces formalités et à ces obligations à chaque fois qu'il souhaite mettre en service un nouveau sous-système de</p> | <p>b. 1) Un certificat de sécurité unique délivré par l'Agence ou par l'autorité de sécurité a une durée de validité de 5 ans mais néanmoins, l'entreprise ferroviaire concernée ne doit pas nécessairement introduire une nouvelle demande de certificat de sécurité mais le certificat de sécurité peut être renouvelé à la demande de l'entreprise ferroviaire avant l'échéance de ce dernier.</p> <p>2) L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure doit communiquer ces informations à chaque fois qu'elle ou il décide de faire appel à un contractant pour l'exercice d'une tâche critique de sécurité ou chaque fois qu'il y a une modification par rapport aux informations qu'elle ou il a déjà communiquées.</p> <p>3) Le demandeur doit procéder à ces formalités et à ces obligations à chaque fois qu'il souhaite mettre en</p> |
|--|---|

nature structurelle.

4) Le demandeur doit procéder à ces formalités et à ces obligations à chaque fois qu'il souhaite mettre en service un nouveau véhicule.

5) L'organisme doit procéder à ces formalités s'il souhaite être agréé en vue de sa notification afin de pouvoir effectuer les procédures d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi ainsi que les procédures de vérification.

6) L'organisme doit procéder à ces formalités s'il souhaite être désigné pour effectuer la procédure de vérification aux règles de sécurité.

service une nouvelle installation fixe.

4) Le demandeur doit procéder à ces formalités et à ces obligations à chaque fois qu'il souhaite mettre sur le marché un nouveau véhicule.

5) L'organisme d'évaluation de la conformité doit procéder à ces formalités s'il souhaite être agréé en vue de sa notification afin d'effectuer les tâches d'évaluation de la conformité.

6) L'organisme d'évaluation de la conformité doit procéder à ces formalités s'il souhaite être désigné afin d'effectuer la procédure de vérification en cas de règles nationales.

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

De nombreuses formalités auxquelles les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure sont soumises dans le cadre de ce projet de loi, doivent être réalisées via le guichet unique tel que visé à l'article 12 du Règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004. Cela a pour effet de faciliter le travail des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure puisque que pour un grand nombre de demandes ou formalités à réaliser, le point d'entrée pour le faire est identique à savoir, le guichet unique européen (par exemple : si une entreprise ferroviaire sollicite un certificat de sécurité unique que son domaine d'exploitation soit limité ou non au territoire belge, la demande devra être introduite via le guichet unique et le demandeur devra déterminer le cas échéant, s'il souhaite que ce soit l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer ou l'autorité de sécurité qui traitera de sa demande).

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 : <table border="0"> <tr> <td>○ sécurité alimentaire</td> <td>○ revenus et mobilisations de ressources domestiques (taxation)</td> </tr> <tr> <td>○ santé et accès aux médicaments</td> <td>○ mobilité des personnes</td> </tr> <tr> <td>○ travail décent</td> <td>○ environnement et changements climatiques (mécanismes de développement propre)</td> </tr> <tr> <td>○ commerce local et international</td> <td>○ paix et sécurité</td> </tr> </table>		○ sécurité alimentaire	○ revenus et mobilisations de ressources domestiques (taxation)	○ santé et accès aux médicaments	○ mobilité des personnes	○ travail décent	○ environnement et changements climatiques (mécanismes de développement propre)	○ commerce local et international	○ paix et sécurité
○ sécurité alimentaire	○ revenus et mobilisations de ressources domestiques (taxation)								
○ santé et accès aux médicaments	○ mobilité des personnes								
○ travail décent	○ environnement et changements climatiques (mécanismes de développement propre)								
○ commerce local et international	○ 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.								

Formulaire AIR - v2 – oct. 2014

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

--

Regelgevingsimpactanalyse

RIA-AiR

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

Beschrijvende fiche

Auteur .a.

Bevoegd regeringslid	F. BELLOT, Minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
Contactpersoon beleidscel (Naam, E-mail, Tel. Nr.)	C. Vanderschueren, Christophe.Vanderschueren@bellot.fed.be
Overheidsdienst	FOD Mobiliteit en Vervoer
Contactpersoon overheidsdienst (Naam, E-mail, Tel. Nr.)	Myriam Juvéyns, myriam.juveyns@mobilit.fgov.be , 02 2773688

Ontwerp .b.

Titel van het ontwerp van regelgeving	Voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex
Korte beschrijving van het ontwerp van regelgeving met vermelding van de oorsprong (verdrag, richtlijn, samenwerkingsakkoord, actualiteit, ...), de beoogde doelen van uitvoering.	Dit ontwerp van wet heeft als doelstelling in de Belgische rechtsorde het vierde spoorwegpakket, technische pijler om te zetten dewelke is samengesteld uit de Richtlijn 2016/797/EU van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en de Richtlijn 2016/798/EU van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor. De doelstelling van deze twee richtlijnen betaamt respectievelijk, enerzijds in het vaststellen van de voorwaarden waaraan dient te worden voldaan om het spoorwegsysteem van de Unie interoperabel te maken op een wijze die verenigbaar is met de Richtlijn (EU) 2016/798 met als doel een optimaal niveau van technische harmonisatie vast te stellen, de facilitering, verbetering en ontwikkeling van diensten voor spoorvervoer binnen de Unie en met derde landen mogelijk te maken en bij te dragen aan de voltooiing van de eengemaakte Europese spoorwegruimte en aan de geleidelijke voltooiing van de interne markt, en anderzijds het waarborgen van de ontwikkeling en verbetering van de veiligheid op het spoorwegsysteem van de Unie en de verbetering van de markttoegang voor spoorwegvervoerdiensten op verschillende wijzen.
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:	Raadpleging van de sector, raadpleging van de gewestregeringen, advies van de Inspecteur van Financiën, akkoord van de Minister van
--	---

RIA formulier - v2 - oct. 2014

Begroting, beraadslaging in de Minsiterraad, advies van de Raad van State

Bronnen gebruikt om de impactanalyse uit te voeren .d.

Statistieken, referentiedocumenten, organisaties en /
contactpersonen:

Datum van beëindiging van de impactanalyse .e.

Xx/xx/2019

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



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

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

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

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

Raadpleeg de [handleiding](#) of contacteer de helpdesk ria-air@premier.fed.be indien u vragen heeft.

Kansarmoedebestrijding .1.

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

☐ Positieve impact

☐ Negatieve impact



Leg uit.

☒ Geen impact

Gelijke Kansen en sociale cohesie .2.

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

☐ Positieve impact

☐ Negatieve impact



Leg uit.

☒ Geen impact

Gelijkheid van vrouwen en mannen .3.

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

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

- 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 onderscheid in de behandeling van mannen en vrouwen.](#)



Indien er personen betrokken zijn, beantwoord dan vraag 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.

- 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

--

- 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.

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

--

Gezondheid .4.

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

☐ Positieve impact

☐ Negatieve impact


Leg uit.

☒ Geen impact

--

Werkgelegenheid .5.

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

☐ Positieve impact

☐ Negatieve impact


Leg uit.

☒ Geen impact

--

Consumptie- en productiepatronen .6.

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

☐ Positieve impact

☐ Negatieve impact


Leg uit.

☒ Geen impact

--

Economische ontwikkeling .7.

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

☐ Positieve impact

☐ Negatieve impact


Leg uit.

☒ Geen impact

Het mechanisme van tarifiering van de prestaties uitgevoerd door de veiligheidsinstantie, op vraag van de infrastructuurgebruikers, is gewijzigd in die zin dat deze zich niet meer zal baseren op een forfaitair systeem maar op een uursysteem. Op die manier zullen de gevraagde prestaties getarifeerd worden op basis van de tijd die de Veiligheidsinstantie werkelijk heeft besteed aan de behandeling van deze aanvragen. Omwille van de complexiteit en het volledige karakter van elke aanvraag, is het effectief redelijker dat de aanvragers een retributie betalen die proportioneel is aan de tijd die nodig is voor de beoordeling van het dossier. Vanuit dat oogpunt, is de financiële impact voor de infrastructuurgebruikers mogelijk positief of negatief omdat dit in functie is van de complexiteit van de aanvragen die zij zullen indienen.

Investerings .8.

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

☐ Positieve impact

☐ Negatieve impact


Leg uit.

☒ Geen impact

--

Onderzoek en ontwikkeling .9.

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

☐ Positieve impact

☐ Negatieve impact


Leg uit.

☒ Geen impact

--

Kmo's .10.

Impact op de ontwikkeling van de kmo's.

1. Welke ondernemingen zijn rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken?

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

Indien geen enkele onderneming betrokken is, leg uit waarom.

Het ontwerp van wet betreft hoofdzakelijk de Belgische veiligheidsinstantie, de infrastructuurgebruikers, te weten in het bijzonder de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder alsook de aangemelde en aangewezen instanties belast met onder meer de aflevering van een EG-verklaring van conformiteit.

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

2. Identificeer de positieve en negatieve impact van het ontwerp op de kmo's.

N.B. De impact op de administratieve lasten moet bij thema 11 gedetailleerd worden.

/

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

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

/

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

/

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

/

Administratieve lasten .11.

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

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

1. Identificeer, per betrokken doelgroep, de nodige formaliteiten en verplichtingen voor de toepassing van de regelgeving.

Indien er geen enkele formaliteiten of verplichtingen zijn, leg uit waarom.

- | | |
|--|--|
| <p>a. 1) Spoorwegondernemingen moeten om toegang te krijgen tot de Belgische spoorweginfrastructuur van de veiligheidsinstantie een veiligheidscertificaat deel A en deel B verkrijgen. Om te kunnen rijden op de Belgische spoorweginfrastructuur moeten spoorwegondernemingen zich dus wenden tot de veiligheidsinstantie.</p> <p>2) Een spoorwegonderneming of een infrastructuurbeheerder die beroep wil doen op een hulponderneming, onderaannemer wiens activiteit een impact heeft op de veiligheid van het Belgische spoorweginfrastructuur dient te beschikken over een geldig veiligheidscertificaat of een geldige veiligheidsvergunning en dient hem dit statuut toe te kennen, en moet de veiligheidsinstantie en het onderzoeksorgaan daarvan en van andere elementen in kennis stellen.</p> <p>3) Om een toelating tot indienststelling van een subsysteem van structurele aard te verkrijgen, moet een aanvrager het subsysteem onderwerpen aan een EG-keuringsprocedure alsook aan de keuringsprocedure van nationale voorschriften, moet hij een inleidend dossier indienen bij de</p> | <p>b. 1) Spoorwegondernemingen waarvan het exploitatiegebied zich uitstrekt over het grondgebied van meerdere lidstaten moeten een uniek veiligheidscertificaat verkrijgen dat noodzakelijkerwijs door het Spoorwegbureau van de Europese Unie wordt afgegeven. In dit verband verzoekt het Bureau de veiligheidsinstanties op het grondgebied waarvan de spoorwegonderneming voornemens is te opereren, na te gaan of de aanvraag voor uniek veiligheidscertificaat in overeenstemming is met de nationale voorschriften. Spoorwegondernemingen waarvan het exploitatiegebied beperkt is tot het Belgische grondgebied, moeten eveneens beschikken over uniek veiligheidscertificaat, maar kunnen beslissen welke instantie dit certificaat zal afgeven, het Bureau of de Belgische Veiligheidsinstantie.</p> <p>2) Een spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder die een beroep wenst te doen op een aannemer die een veiligheidskriteke taak zal uitvoeren, moet op een andere wijze te werk gaan, afhankelijk van het feit of hij in zijn uniek veiligheidscertificaat of in zijn veiligheidsvergunning</p> |
|--|--|

veiligheidsinstantie (en ingeval van een vernieuwing of verbetering moet hij een conceptdossier indienen) en moet hij een toelating tot indienststelling aanvragen bij de veiligheidsinstantie. De te volgen procedure is vastgesteld in het koninklijk besluit van 23 mei 2019 tot bepaling van de procedure van toelating tot indienststelling van de subsystemen van structurele aard, van voertuigen en van voertuigtypes.

4) Om een toelating tot indienststelling van een voertuig te verkrijgen, moeten dezelfde formaliteiten gebeuren als deze vermeld in punt 3.

5) De organismen belast met de uitvoering van de beoordeling inzake conformiteit of geschiktheid voor gebruik en van de "EG-keuringsverklaring" moeten geaccrediteerd zijn overeenkomstig 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 vna Verordening (EEG) nr. 339/93.

6) De organismen belast met de uitvoering van de keuringsverklaring van nationale voorschriften, in afwezigheid van TSI's, wanneer de toepassing van de TSI op het volledige net niet effectief is, ingeval van genoteerde afwijking of wanneer een specifiek geval de toepassing van nationale voorschriften vereist overeenkomstig artikel 174 van de Spoorcodex, moeten een aanvraag tot aanwijzing indienen bij het Bestuur.

de activiteit van de aannemer al dan niet opneemt, maar hij of zij moet de veiligheidsinstantie en het toezichhoudend orgaan daarvan in kennis stellen.

3) Om een vergunning voor de ingebruikneming van een vaste installatie (ook een subsysteem van structurele aard) te verkrijgen, moet de aanvrager de vaste installatie onderwerpen aan de procedure met betrekking tot de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik, moet hij een voorafgaand dossier indienen bij de veiligheidsinstantie (en in het geval van vernieuwing of verbetering een conceptdossier indienen) en moet hij een aanvraag voor een vergunning voor ingebruikneming indienen bij de veiligheidsinstantie. De te volgen procedure wordt niet langer bepaald door een koninklijk besluit, maar wordt rechtstreeks bepaald door artikel 179/1 van de Spoorcodex.

4) Om een vergunning voor het in de handel brengen van een voertuig te verkrijgen, moet de aanvrager een aanvraag indienen bij het Spoorwegbureau van de Europese Unie wanneer het gebruiksgebied niet beperkt is tot één of meer netten op Belgisch grondgebied, maar kan hij zich wenden tot de veiligheidsinstantie wanneer het gebruiksgebied beperkt is tot het Belgische grondgebied. De te volgen procedure is vastgelegd in Uitvoeringsverordening 2018/545/EU van de Commissie van 4 april 2018 tot vaststelling van de praktische regelingen voor het proces voor de afgifte van typegoedkeuringen en vergunningen voor spoorvoertuigen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad.

5) Een conformiteitsbeoordelingsinstantie die voor aanmelding wenst te worden goedgekeurd, dient bij de aanmeldende instantie een goedkeuringsaanvraag in.

6) De conformiteitsbeoordelingsinstantie die wenst te worden aangewezen om de keuringsprocedure in het geval van nationale voorschriften uit te voeren, moet bij de aanmeldende instantie een verzoek tot aanwijzing indienen.



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. 1) De documenten en informatie die een spoorwegonderneming moet meedelen aan de veiligheidsinstantie om een veiligheidscertificaat te verkrijgen, zijn gepreciseerd in het kader van het koninklijk besluit van 21 november 2018 betreffende de veiligheidsvergunning, het veiligheidscertificaat en het jaarlijks veiligheidsverslag. De in te dienen informatie varieert naargelang de aanvraag bij de veiligheidsinstantie betrekking heeft op het deel B of op het deel B dan wel op beide.
- 2) De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder deelt aan de veiligheidsinstantie de naam of de sociale benaming van de hulponderneming mee, de datum van de toekenning van het statuut, in voorkomend geval, de veiligheidskriteke taken uitgeoefend door de hulponderneming, in voorkomend geval de plaatselijke protocollen

- b. 1) Spoorwegondernemingen die een uniek veiligheidscertificaat aanvragen bij het Spoorwegbureau van de Europese Unie of de veiligheidsinstantie moeten de documenten en informatie verstrekken als bedoeld in Verordening (EU) nr. 2018/763 van de Commissie van 9 april 2018 tot vaststelling van praktische regelingen voor de afgifte van unieke veiligheidscertificaten aan spoorwegondernemingen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 653/2007.
- 2) Als de spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder in zijn uniek veiligheidscertificaat of de veiligheidsvergunning niet de aannemer vermeldt die door hem wordt gebruikt om een veiligheidskriteke taak uit te voeren, stelt de onderneming of infrastructuurbeheerder de veiligheidsinstantie en het toezichhoudend orgaan daarvan in kennis, maar deelt zij de

die door de hulponderneming moeten gekend zijn. De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder moet eveneens een akkoord sluiten met de hulponderneming die duidelijk de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder als verantwoordelijke identificeert voor de veilige operatie van treinen en die de inhoud en de nadere regels bevat van de overdracht van alle informatie met betrekking tot de veiligheid tussen alle contracterende partijen.

3) De aanvrager moet in eerste instantie een aangewezen of aangemelde instantie kiezen met het oog op het opstarten van de procedure van "EG" keuringsverklaring of van de nationale voorschriften door zich te conformeren aan de bijlage 19 van de Spoorcodex. De aanvrager dient vervolgens een inleidend dossier in bij de veiligheidsinstantie waarvan de inhoud bepaald is in de bijlage 1 van het koninklijk besluit van 23 mei 2019 (in geval van vernieuwing of verbetering zal de aanvrager een conceptdossier indienen waarvan de inhoud is vastgesteld in de bijlage 3 bij voormeld besluit). Tenslotte zal de aanvrager een aanvraag voor een toelating tot indienststelling indienen bij de veiligheidsinstantie waarvan de inhoud is vastgesteld in de bijlage 2 bij voormeld besluit.

4) Om een toelating tot indienststelling van voertuigen te verkrijgen, moet de aanvrager dezelfde documenten en informatie verstrekken als deze opgenomen in punt 3.

5) De belanghebbende instantie dient bij het bestuur een toelatingsaanvraag in met de stukken en documenten omschreven in de bijlage 21 bij de Spoorcodex, het accreditatiecertificaat dat is afgegeven door een accreditatie-instantie overeenkomstig de Verordening (EG) nr. 765/2008 en de interoperabiliteitsonderdelen waarvoor de keuringsprocedure inzake conformiteits- of geschiktheid voor gebruik wordt aangevraagd, de subsystemen en de conformiteitsbeoordelingsmodules waarvoor goedkeuring voor de keuringsprocedure wordt aangevraagd.

6) De instantie moet bij de administratie een aanwijzingsaanvraag indienen waaruit blijkt dat zij voldoet aan de criteria van de artikelen 1 tot en met 3 van het koninklijk besluit van 8 december 2013 betreffende de criteria van aanwijzing, de nadere regels voor de indienststelling van de aanwijzingsaanvraag van instanties belast met de uitvoering van de keuringsprocedure van subsystemen door verwijzing naar de veiligheidsvoorschriften en de nadere regels voor schorsing en intrekking van de aanwijzing; het accreditatiebewijs; een document dat de functionele onafhankelijkheid van de instantie en van het personeel ten aanzien van bepaalde instanties aantoonst; een ondernemingsplan waaruit blijkt dat de instantie over het nodige personeel en de nodige middelen beschikt om de technische en administratieve activiteiten in verband met de uitvoering van de controles op passende wijze uit te voeren; een document waarin wordt

veiligheidsinstantie ook de naam of de firmanaam van de aannemer, de veiligheidskritische taak of taken en de plaats waar deze moeten worden uitgevoerd mee. Wanneer de spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder in zijn uniek veiligheidscertificaat of de veiligheidsvergunning de aannemer opneemt die door hem wordt gebruikt om een veiligheidskritieke taak uit te voeren, moet deze laatste de veiligheidsinstantie en het toezichthoudend orgaan op de hoogte stellen, maar ook de veiligheidsinstantie in kennis stellen van de naam of de firmanaam, de aanvangsdatum van de activiteit, de uit te voeren veiligheidskritieke taken, de afbakening van de spoorweginfrastructuur die onder de uitbestede activiteit valt en, indien van toepassing, de lijst van lokale protocollen waarmee de aannemer bekend moeten zijn.

3) De aanvrager moet eerst een aangewezen of aangemelde instantie kiezen om de EG-keuringsprocedure op basis van bijlage 19 in te leiden en een EG-keuringsverklaring opstellen overeenkomstig Verordening (EU) nr. 2019/250 van de Commissie van 12 februari 2019 inzake de modellen van EG-verklaringen en certificaten voor interoperabiliteitsonderdelen en -subsystemen, het model voor de verklaring van conformiteit met een vergund voertuigtype en de EG-keuringsprocedures voor subsystemen overeenkomstig Richtlijn 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 201/2011. De aanvrager dient vervolgens een voorafgaand dossier in bij de veiligheidsinstantie, waarvan de inhoud is opgenomen in bijlage 30 van de Spoorcodex (in geval van vernieuwing of verbetering moet de aanvrager een conceptdossier indienen, waarvan de inhoud is bepaald in bijlage 31 van de Spoorcodex). Ten slotte dient de aanvrager bij de veiligheidsinstantie een aanvraag voor een vergunning voor indienststelling in, die vergezeld gaat van een dossier met de EG-keuringsverklaringen, de technische boekhouding van de subsystemen met het systeem waarin ze geïntegreerd zijn, de veilige integratie van de subsystemen,....

4) De aanvrager moet de in de bovenvermelde Uitvoeringsverordening (EU) 2018/545 vermelde informatie verstrekken, met inbegrip van de mogelijkheid om een precontractueel dossier in te dienen, een conformiteitsbeoordeling door een conformiteitsbeoordelingsinstantie (bijlage 2), het indienen van een aanvraag bij het Spoorwegbureau van de Europese Unie, ...

5) De conformiteitsbeoordelingsinstantie die voor aanmelding in aanmerking wenst te komen, dient bij de aanmeldende instantie een goedkeuringsaanvraag in die een beschrijving bevat van de conformiteitsbeoordelingsactiviteiten, de conformiteitsbeoordelingsmodule(s) en de producten waarvoor de instantie verklaart bekwaam te zijn; een door een accreditatie-instantie overeenkomstig Verordening (EG) nr. 765/2008 afgegeven accreditatiecertificaat waaruit blijkt dat de betrokken instantie voldoet aan de in artikel 2, lid 10, van bovengenoemde verordening bedoelde geharmoniseerde normen en aan de aanvullende eisen van de artikelen 202 tot en met 204 van de Spoorcodex; en het bewijs dat de instantie in kwestie voldoet aan de eisen van bijlage 21.

vastgesteld dat het personeel dat met de controles zal worden belast, voldoet aan de criteria van artikel 2 van bovengenoemd besluit; een document waarin de procedures voor de berekening van de bezoldiging van het met de controles belaste personeel worden vastgesteld; en het bewijs dat een burgerlijke aansprakelijkheidsdekking is afgesloten.

6) Een conformiteitsbeoordelingsinstantie die wenst te worden aangewezen, dient een aanvraag tot aanwijzing in bij de aanmeldende instantie, die documenten en bewijsstukken bevat waaruit blijkt dat de instantie voldoet aan alle eisen en voorwaarden van artikel 205, eerste en tweede lid, van de Spoorcode, namelijk de naleving van de verplichtingen van de artikelen 203, 204, 204, 204 en 1 en van bijlage 21 van de Spoorcode, behoudens bepaalde uitzonderingen, en in het bezit is van een erkenningscertificaat waaruit blijkt dat zij voldoet aan de eisen van de artikelen 203, 204 en 204/1 van de Spoorcode.

3. Hoe worden deze documenten en informatie, per betrokken doelgroep, ingezameld?

- | | |
|--|---|
| <p>a. 1) Spoorwegondernemingen vragen bij de veiligheidsinstantie een veiligheidscertificaat een deel A of deel B aan met behulp van de formulieren in bijlage III bij Verordening (EG) nr. 653/2007 van de Commissie van 13 juni 2007 betreffende het gebruik van een gemeenschappelijk Europees formaat voor veiligheidscertificaten en aanvraagdocumenten overeenkomstig artikel 10 van Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad en betreffende de geldigheid van overeenkomstig Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad afgegeven veiligheidscertificaten en aanvraagdocumenten overeenkomstig artikel 10 van Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad en betreffende de geldigheid van overeenkomstig Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad afgegeven veiligheidscertificaten, en voegen daarbij de in punt 2 bedoelde documenten en informatie.</p> <p>2) De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder moet deze informatie zelf meedelen aan de veiligheidsinstantie en/of aan het toezichthoudend orgaan.</p> <p>3) Wat de EG-keuringsprocedure, de indiening van het voorontwerp en het conceptdossier betreft, zijn er geen specifieke formaliteiten te volgen. Voor de indiening van een aanvraag voor een toelating voor indienststelling moet de aanvrager de volledige aanvraag echter per aangetekende brief met ontvangstbewijs of door persoonlijke afgifte tegen ontvangstbewijs en in elektronische vorm verzenden.</p> <p>4) De formaliteiten voor het indienen van aanvragen en informatie zijn dezelfde als die welke in punt 3 zijn vermeld.</p> <p>5) De instantie moet haar erkenningsaanvraag per aangetekende en ondertekende brief of langs elektronische weg aan het bestuur meedelen.</p> <p>6) De instantie deelt haar verzoek om aanwijzing per aangetekende en ondertekende brief of langs elektronische weg mee aan het bestuur.</p> | <p>b. 1) Spoorwegondernemingen die een uniek veiligheidscertificaat aanvragen, dienen een aanvraag in via het in artikel 12 van Verordening (EU) nr. 2016/796 van het Europees Parlement en de Raad betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 881/2004 bedoelde éénloketsysteem, waarbij wordt aangegeven of de aanvraag naar gelang van het gewenste exploitatiegebied en de keuze van de aanvrager tot het Bureau of de veiligheidsinstantie wordt gericht.</p> <p>2) De spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder moet deze informatie zelf aan de veiligheidsinstantie en/of het toezichthoudend orgaan meedelen.</p> <p>3) Wat de EG-keuringsprocedure, de indiening van het voorontwerp en het conceptdossier betreft, zijn er geen specifieke formaliteiten te volgen. Wat de indiening van de aanvraag voor een vergunning voor indienststelling betreft, moet de aanvrager de volledige aanvraag echter per aangetekende brief met ontvangstbewijs of door persoonlijke afgifte tegen ontvangstbewijs en in elektronische vorm verzenden.</p> <p>4) Alle documenten, aanvragen, informatie en mededelingen met betrekking tot de vergunning voor het in de handel brengen van een voertuig worden gedaan via het in artikel 12 van Verordening (EU) nr. 2016/796 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 881/2004 bedoelde éénloketsysteem.</p> <p>5) De conformiteitsbeoordelingsinstantie deelt haar verzoek om goedkeuring per aangetekende en ondertekende brief aan de aanmeldende instantie mee, hetzij per brief, hetzij elektronisch.</p> <p>6) De conformiteitsbeoordelingsinstantie moet haar verzoek tot aanwijzing bij aangetekend en ondertekend schrijven of langs elektronische weg aan de aanmeldende instantie meedelen.</p> |
|--|---|

4. Welke is de periodiciteit van de formaliteiten en verplichtingen, per betrokken doelgroep?

- | | |
|---|--|
| <p>a. 1) Een afgegeven veiligheidscertificaat deel A en/of deel B is drie jaar geldig, maar de betrokken spoorwegonderneming hoeft niet noodzakelijkerwijs een nieuwe aanvraag voor</p> | <p>b. 1) Een door het Bureau of de veiligheidsinstantie afgegeven veiligheidscertificaat is vijf jaar geldig, maar de betrokken spoorwegonderneming hoeft niet noodzakelijkerwijs een nieuwe aanvraag voor een</p> |
|---|--|

een veiligheidscertificaat in te dienen, maar het veiligheidscertificaat kan op verzoek van de spoorwegonderneming worden vernieuwd voordat dit laatste vervalt.

2) De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder moet deze informatie meedelen wanneer hij besluit een activiteit uit te besteden of wanneer er een wijziging is ten opzichte van de reeds verstrekte informatie.

3) De aanvrager moet deze formaliteiten en verplichtingen vervullen telkens wanneer hij een nieuw subsysteem van structurele aard in gebruik wil nemen.

4) De aanvrager vervult deze formaliteiten en verplichtingen telkens wanneer hij een nieuw voertuig in het dienst wil stellen.

5) De instantie is verplicht deze formaliteiten te vervullen indien zij voor aanmelding erkend wenst te worden om de procedures voor de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik en de eerste keuringsprocedure te kunnen uitvoeren.

6) De instantie voert deze formaliteiten uit indien zij wenst te worden aangewezen om de keuringsprocedure overeenkomstig de veiligheidsvoorschriften uit te voeren.

veiligheidscertificaat in te dienen, maar het veiligheidscertificaat kan op verzoek van de spoorwegonderneming vóór het verstrijken van de geldigheidsduur van dit certificaat worden verlengd.

2) De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder moet deze informatie meedelen wanneer hij besluit een beroep te doen op een contractant voor een veiligheidskriteke taak of wanneer er zich een wijziging voordoet ten opzichte van de informatie die hij reeds heeft meegedeeld.

3) De aanvrager voldoet aan deze formaliteiten en verplichtingen wanneer hij een nieuwe vaste installatie in gebruik wil nemen.

4) De aanvrager moet deze formaliteiten en verplichtingen vervullen telkens wanneer hij een nieuw voertuig in de handel wil brengen.

5) De conformiteitsbeoordelingsinstantie moet deze formaliteiten vervullen indien zij voor de uitvoering van de conformiteitsbeoordelingstaken voor aanmelding wenst te worden erkend.

6) De conformiteitsbeoordelingsinstantie moet deze formaliteiten vervullen indien zij volgens de nationale voorschriften voor de uitvoering van de keuringsprocedure wenst te worden aangewezen.

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

Veel van de formaliteiten die spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder uit hoofde van dit wetsontwerp moeten vervullen, moeten worden gedaan via het éénloketsysteem als bedoeld in artikel 12 van Verordening (EU) nr. 2016/796 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 881/2004. Dit heeft tot gevolg dat het werk van de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder wordt vergemakkelijkt, aangezien voor een groot aantal aanvragen of formaliteiten dezelfde plaats van binnenkomst is, namelijk het Europese éénloketsysteem (bijvoorbeeld..: als een spoorwegonderneming een uniek veiligheidscertificaat aanvraagt, ongeacht of haar exploitatiegebied al dan niet beperkt is tot het Belgische grondgebied, moet de aanvraag via het éénloketsysteem worden ingediend en moet de aanvrager zo nodig bepalen of het Spoorwegbureau van de Europese Unie of de veiligheidsinstantie de aanvraag in behandeling zal nemen).

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.

RIA formulier - v2 - oct. 2014

Toegang tot veilige voeding (kwaliteitscontrole), gezonde en voedzame voeding, verspilling, eerlijke handel.		
☐ Positieve impact	☐ Negatieve impact	☒ Geen impact ↓ Leg uit.

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	☒ Geen impact ↓ Leg uit.

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	☒ Geen impact ↓ Leg uit.

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	☒ Geen impact ↓ Leg uit.

Biodiversiteit .18.

Graad van biodiversiteit, stand van de ecosystemen (herstelling, behoud, valorisatie, beschermde zones), verandering en fragmentatie van de habitatten, biotechnologieën, uitvindingsoctrooiën 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	☒ Geen impact ↓ Leg uit.

Hinder .19.

Geluids-, geur- of visuele hinder, trillingen, ioniserende, niet-ioniserende en elektromagnetische stralingen, lichtoverlast.		
☐ Positieve impact	☐ Negatieve impact	☒ Geen impact ↓ Leg uit.

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	☒ Geen impact ↓ Leg uit.

Beleidscoherentie ten gunste van ontwikkeling .21.

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

10 / 11

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

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

Indien er geen enkel ontwikkelingsland betrokken is, leg uit waarom.

[Er is geen enkel ontwikkelingsland 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?

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT N°67.335/4
DU 17 JUIN 2020**

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

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 17 juin 2020. La chambre était composée de Martine BAGUET, président de chambre, LUC CAMBIER et Bernard BLERO, conseillers d'État, et Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, greffier.

Le rapport a été présenté par Stéphane TELLIER, auditeur.

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

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 17 juin 2020.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois "sur le Conseil d'État", coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet[†], 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.

OBSERVATION PRÉALABLE

Au vu de l'ampleur du dossier ainsi que de l'abondance des dossiers actuellement soumis à l'avis de la section de législation, il n'a pas été possible de procéder à un examen exhaustif de l'avant-projet, même limité aux trois points indiqués dans l'article 84, § 3, alinéa 1^{er}, des lois coordonnées "sur le Conseil d'État".

Le présent avis s'est donc limité à l'examen de questions tenant essentiellement à la transposition en droit interne des directives européennes, que poursuit l'avant-projet.

Il va de soi que, dans les conditions qui viennent d'être indiquées, il ne peut rien être déduit du silence gardé dans le présent avis sur d'autres aspects de l'avant-projet.

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

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE NR. 67.335/4
VAN 17 JUNI 2020**

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

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 17 juni 2020. De kamer was samengesteld uit Martine BAGUET, kamervoorzitter, LUC CAMBIER en Bernard BLERO, staatsraden, en Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Stéphane TELLIER, auditeur.

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

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 17 juni 2020.

*

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten "op de Raad van State", gecoördineerd op 12 januari 1973, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp,[†] 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.

VOORAFGAANDE OPMERKING

Wegens de omvang van het dossier alsook de overvloed aan dossiers die thans om advies aan de afdeling Wetgeving voorgelegd zijn, is het niet mogelijk geweest om het voorontwerp exhaustief te onderzoeken, ook al beperkt dat onderzoek zich tot de drie punten vermeld in artikel 84, § 3, eerste lid, van de gecoördineerde wetten "op de Raad van State".

Dit advies beperkt zich dus tot het onderzoek van de kwesties die in essentie te maken hebben met de omzetting in intern recht van de Europese richtlijnen, waartoe het voorontwerp strekt.

Het spreekt vanzelf dat, in de zo-even genoemde omstandigheden, niets afgeleid kan worden uit het feit dat in dit advies over andere aspecten van het voorontwerp niets gezegd wordt.

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

PORTÉE DE L'AVANT-PROJET

Selon l'exposé des motifs, l'avant-projet de loi à l'examen

“vise à transposer les directives (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (refonte)¹ et (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire (refonte)². Ces deux directives visent à refondre respectivement les directives 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 et 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et ce, d'une part, dans un souci de clarté, en raison des multiples modifications dont elles ont fait l'objet et d'autre part, en vue de tendre à l'établissement d'un espace ferroviaire unique européen”.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

1.1. L'article 65 de l'avant-projet remplace l'article 113 de la loi du 30 août 2013 “portant le Code ferroviaire” (ci-après: le “Code ferroviaire”), lequel détermine à quels éléments et informations l'organisme d'enquête a accès lors d'une enquête sur un accident grave, un accident ou un incident ferroviaire. En vertu de l'article 113, alinéa 1^{er}, en projet, du Code ferroviaire, l'organisme d'enquête peut ainsi:

- avoir accès aux résultats de l'examen du corps des victimes (4°);
- avoir accès aux résultats de l'examen du personnel de bord et d'autres membres du personnel ferroviaire impliqués dans l'accident ou l'incident (5°);
- interroger le personnel ferroviaire impliqué dans l'accident ou l'incident et d'autres témoins et obtenir copie des déclarations de ces personnes faites à d'autres instances (6°).

L'organisme d'enquête peut ainsi accéder à et procéder au traitement d'informations et de données à caractère personnel³, au sens de l'article 4, 1) et 2) du règlement (UE) n° 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 “relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données - RGPD)”.

¹ Ci-après: “la directive (UE) 2016/797”.

² Ci-après: “la directive (UE) 2016/798”.

³ Ainsi que le souligne le délégué du ministre, “Il convient de préciser [...] que l'accès à ces différents éléments découle directement de la directive (UE) 2016/798 (article 21) et était déjà prévu dans le cadre de la directive 2004/49/CE (article 20), raison pour laquelle ces accès sont déjà prévus actuellement à l'article 113 du Code ferroviaire”.

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

In de memorie van toelichting bij het voorliggende voorontwerp van wet staat het volgende:

“Dit ontwerp van wet strekt tot omzetting van de richtlijnen (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (herschikking)¹ en 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor (herschikking)². Deze twee richtlijnen beogen respectievelijk de richtlijnen 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap en 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen te herschikken en dit, enerzijds, omwille van de duidelijkheid, gelet op de vele wijzigingen die zij hebben ondergaan en, anderzijds, met het oog op de ontwikkeling van één Europese spoorwegruiimte”.

ALGEMENE OPMERKINGEN

1.1. Artikel 65 van het voorontwerp strekt tot vervanging van artikel 113 van de wet van 30 augustus 2013 “houdende de Spoorcodex” (hierna: de “Spoorcodex”), welk artikel bepaalt tot welke elementen en tot welke informatie het onderzoeksorgaan toegang heeft bij een onderzoek naar een ernstig ongeval, ongeval of spoorincident. Krachtens het ontworpen artikel 113, eerste lid, van de Spoorcodex, kan het onderzoeksorgaan zo:

- toegang hebben tot de resultaten van het onderzoek van de lichamen van de slachtoffers (4°);
- toegang hebben tot de resultaten van de onderzoeken onder het treinpersoneel en ander spoorwegpersoneel dat bij het ongeval of incident betrokken is (5°);
- het spoorwegpersoneel dat bij het ongeval of incident betrokken is en andere getuigen ondervragen en een kopie verkrijgen van de verklaringen die deze personen bij andere instanties hebben afgelegd (6°).

Het onderzoeksorgaan kan aldus toegang hebben tot en overgaan tot de verwerking van persoonsinformatie en – gegevens³ in de zin van artikel 4, 1) en 2) van verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 “betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming - AVG)”.

¹ Hierna: “richtlijn (EU) 2016/797”.

² Hierna: “richtlijn (EU) 216/798”.

³ De gemachtigde van de minister zegt daarover: “Il convient de préciser (...) que l'accès à ces différents éléments découle directement de la directive (UE) 2016/798 (article 21) et était déjà prévu dans le cadre de la directive 2004/49/CE (article 20), raison pour laquelle ces accès sont déjà prévus actuellement à l'article 113 du Code ferroviaire”.

En outre, l'article 68 de l'avant-projet remplace notamment l'article 116, alinéa 1^{er}, du Code ferroviaire, lequel prévoit, dans sa version en projet, que "l'enquête est menée [...], le cas échéant, en mettant les résultats en commun avec les autres organismes d'enquête". Les usagers ainsi que toutes les parties concernées par l'accident grave, accident ou incident qui fait l'objet d'une enquête, sont "informés à intervalles réguliers de l'enquête et de ses progrès [...]". Dès lors que ces enquêtes peuvent impliquer le traitement de données à caractère personnel, la mise en commun des résultats de l'enquête et l'information relative à une enquête peuvent constituer un traitement de données à caractère personnel⁴.

Par ailleurs, il ne peut être écarté avec certitude que les activités visées à l'article 74/1, §§ 9, 11 et 12, en projet, inséré par l'article 18 de l'avant-projet, n'entraînent pas le traitement de données à caractère personnel, même si ces dispositions n'ont pas pour objectif le traitement de données de cette nature⁵.

Enfin, il y a lieu de mentionner l'article 210, §§ 3, alinéa 3, et 4, en projet, également relatif au traitement de données à caractère personnel.

1.2. Même si les traitements de données à caractère personnel ainsi relevés sont déjà prévus par le Code ferroviaire ou des textes de droit européen en vigueur, l'adoption de l'avant-projet de loi à l'examen implique l'expression d'une nouvelle volonté législative⁶. L'article 36, paragraphe 4, du règlement général sur la protection des données, combiné

Bovendien strekt artikel 68 van het voorontwerp tot vervanging van inzonderheid artikel 116, eerste lid, van de Spoorcodex, dat in de ontworpen versie bepaalt dat "het onderzoek wordt (...) gevoerd (...), in voorkomend geval, door de resultaten samen te leggen met de andere onderzoeksorganen". De gebruikers alsook alle partijen die betrokken zijn bij het ernstig ongeval, ongeval of incident dat onderzocht wordt, worden "geregeld op de hoogte gebracht van het onderzoek en de voortgang ervan (...)". Aangezien die onderzoeken gepaard kunnen gaan met de verwerking van persoonsgegevens, kan het samenleggen van de resultaten van het onderzoek alsook de informatie met betrekking tot een onderzoek neerkomen op een verwerking van persoonsgegevens.⁴

Bovendien is het niet met zekerheid uit te sluiten dat de activiteiten die beoogd worden in het ontworpen artikel 74/1, § 9, § 11 en § 12, ingevoegd bij artikel 18 van het voorontwerp, geen verwerking van persoonsgegevens tot gevolg hebben, zelfs al strekken die bepalingen niet tot de verwerking van gegevens van die aard.⁵

Tenslotte zij gewezen op het ontworpen artikel 210, § 3, derde lid, en § 4, dat eveneens verband houdt met de verwerking van persoonsgegevens.

1.2. Hoewel de verwerking van persoonsgegevens waarnaar zo-even verwezen werd, al geregeld wordt door de Spoorcodex of door de van kracht zijnde Europese teksten, veronderstelt de bekrachtiging van het voorliggende voorontwerp van wet de uitdrukking van de wens voor nieuwe wetgeving.⁶ Artikel 36, lid 4, van de algemene

⁴ Ces traitements étant également, du reste, déjà prévus à l'article 116 du Code ferroviaire en vigueur.

⁵ Le délégué du ministre précise sur ce point que "les aspects de coordination et de coopération visés dans ces dispositions figuraient déjà dans le règlement (UE) n° 2012/1077 de la Commission du 16 novembre 2012 "concernant une méthode de sécurité commune aux fins de la surveillance exercée par les autorités nationales de sécurité après la délivrance d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité" et figurent à présent dans le règlement (UE) 2018/761 de la Commission du 16 février 2018 "établissant des méthodes de sécurité communes aux fins de la surveillance exercée par les autorités nationales de sécurité après la délivrance d'un certificat de sécurité unique ou d'un agrément de sécurité conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 1077/2012 de la Commission", et que le traitement des données à caractère personnel n'est abordé dans aucun de ces documents".

⁶ Voir l'avis n° 66.830/2 donné le 13 janvier 2020 sur un projet devenu l'arrêté royal du 18 mars 2020 "portant l'introduction de la Banque des actes notariés", <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/66830.pdf>, qui souligne la nécessité, pour le texte réglementaire examiné, de se conformer aux exigences du droit à la protection des données à caractère personnel, découlant de l'article 22 de la Constitution mais également de l'adoption du RGPD et de la loi du 30 juillet 2018 "relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel", balisées par la jurisprudence de la Cour constitutionnelle et ce, même si des traitements de données à caractère personnel identiques étaient déjà prévus dans la réglementation existante avant l'entrée en vigueur du RGPD et de la loi du 30 juillet 2018. Dans ce dossier, l'Autorité de protection des données a été saisie concomitamment à la section de législation.

⁴ Die verwerking wordt overigens eveneens reeds geregeld in artikel 116 van de van kracht zijnde Spoorcodex.

⁵ De gemachtigde van de minister preciseert op dat punt dat "les aspects de coordination et de coopération visés dans ces dispositions figuraient déjà dans le règlement (UE) n° 2012/1077 de la Commission du 16 novembre 2012 "concernant une méthode de sécurité commune aux fins de la surveillance exercée par les autorités nationales de sécurité après la délivrance d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité" et figurent à présent dans le règlement (UE) 2018/761 de la Commission du 16 février 2018 "établissant des méthodes de sécurité communes aux fins de la surveillance exercée par les autorités nationales de sécurité après la délivrance d'un certificat de sécurité unique ou d'un agrément de sécurité conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 1077/2012 de la Commission", et que le traitement des données à caractère personnel n'est abordé dans aucun de ces documents".

⁶ Zie advies 66.830/2, op 13 januari 2020 verstrekt over een ontwerp dat ontstaan gegeven heeft aan het koninklijk besluit van 18 maart 2020 "houdende de invoering van de Notariële Aktebank", <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/66830.pdf>, waarin de noodzaak onderstreept wordt, voor de daarin voorliggende reglementaire tekst, zich te schikken naar de vereisten van het recht op bescherming van persoonsgegevens, dat voortvloeit uit artikel 22 van de Grondwet, maar eveneens naar de bekrachtiging van de AVG en van de wet van 30 juli 2018 "betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens", die naar voren komen uit de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof, zelfs al waren identieke gevallen van verwerking van persoonsgegevens al beoogd in de bestaande reglementering vóór de inwerkingtreding van de AVG en van de wet van 30 juli 2018. In dat dossier is de Gegevensbeschermingsautoriteit tegelijk met de afdeling Wetgeving geadieerd.

avec l'article 57, paragraphe 1, c), et le considérant 96 de ce règlement, impose de consulter l'autorité de contrôle, en l'occurrence l'Autorité de protection des données visée dans la loi du 3 décembre 2017 "portant création de l'Autorité de protection des données", dans le cadre de l'élaboration d'une proposition de mesure législative devant être adoptée par un parlement national, telle celle examinée en l'espèce, ou d'une mesure réglementaire fondée sur une telle mesure législative, qui se rapporte au traitement. Il s'impose par conséquent de recueillir l'avis de l'Autorité de protection des données.

1.3. En tout état de cause, en ce qui concerne l'article 210, § 3, en projet, (article 153 de l'avant-projet), il est rappelé à l'auteur de l'avant-projet qu'il ne suffit pas de prévoir que

"Lorsque l'autorité de sécurité agit en vertu des dispositions du présent article, elle se conforme aux règles européenne et belge en matière de protection des données à caractère personnel".

Il appartient en effet à l'auteur de l'avant-projet de préciser ces règles et comment elles sont concrétisées en droit belge dans un dispositif clair et complet qui crée la sécurité juridique.

1.4. De manière générale, l'auteur de l'avant-projet est invité à modifier le Code ferroviaire de manière à ce qu'il fasse référence aux textes relatifs à la protection des données à caractère personnel en vigueur, soit non plus la loi du 8 décembre 1992 "relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel" mais la loi du 30 juillet 2018 "relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel".

Il y aura dès lors lieu de modifier également en conséquence les articles 132, 140 et 152 du Code ferroviaire.

2. L'article 74 de l'avant-projet, insère dans le Code ferroviaire l'article 124/2, dont le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er} prévoit que

"Les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure fournissent à leur personnel de sécurité, un accès équitable et non discriminatoire aux services de formation chaque fois que ces formations sont nécessaires pour exploiter des services sur le réseau".

Le paragraphe 3 de la même disposition en projet prévoit:

"Les organismes chargés de fournir des services de formation octroient un certificat attestant de la participation à une formation, au personnel des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure, à la demande de celui-ci".

En outre, l'article 77 de l'avant-projet remplace notamment l'article 143, alinéa 2, du Code ferroviaire comme suit:

verordening gegevensbescherming, in samenhang gelezen met artikel 57, lid 1, c), en overweging 96 van die verordening, noopt tot raadpleging van de toezichhoudende autoriteit, *in casu* de Gegevensbeschermingsautoriteit zoals bedoeld in de wet van 3 december 2017 "tot oprichting van de Gegevensbeschermingsautoriteit", bij het opstellen van een voorstel voor een door een nationaal parlement vast te stellen wetgevingsmaatregel, zoals die welke hier voorligt, of een daarop gebaseerde regelgevingsmaatregel in verband met verwerking. Het is bijgevolg verplicht het advies in te winnen van Gegevensbeschermingsautoriteit.

1.3. Wat het ontworpen artikel 210, § 3, (artikel 153 van het voorontwerp) betreft, wordt de steller van het voorontwerp eraan herinnerd dat niet volstaan kan worden met het volgende te bepalen:

"Wanneer de veiligheidsinstantie handelt op grond van de bepalingen van dit artikel, dan leeft zij de Europese en Belgische regels inzake de bescherming van persoonlijke gegevens na."

De steller van het voorontwerp dient immers die regels en de manier waarop die concreet omgezet worden in Belgische recht te preciseren in een helder en volledig dispositief dat rechtszekerheid schept.

1.4. In het algemeen wordt de steller van het voorontwerp uitgenodigd om de Spoorcodex aldus te wijzigen dat hij daarin verwijst naar de van kracht zijnde teksten in verband met de bescherming van persoonsgegevens, te weten niet langer de wet van 8 december 1992 "tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens" maar wel de wet 30 juli 2018 "betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens".

Bijgevolg dienen eveneens de artikelen 132, 140 en 152 van de Spoorcodex gewijzigd te worden.

2. Artikel 74 van het voorontwerp strekt tot invoeging van artikel 124/2 in de Spoorcodex. Paragraaf 1, eerste lid, van dat artikel luidt als volgt:

"De spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerder verlenen aan hun veiligheidspersoneel een eerlijke en niet-discriminerende toegang tot opleidingsdiensten wanneer dergelijke opleidingen nodig zijn voor de exploitatie van diensten op het netwerk."

Paragraaf 3 van dezelfde bepaling luidt dan weer als volgt:

"De instellingen belast met het verstrekken van opleidingen verlenen aan het personeel van de spoorwegondernemingen en van de infrastructuurbeheerder, op diens verzoek, een certificaat dat de deelname aan een opleiding attesteert."

Bovendien wordt bij artikel 77 van het voorontwerp inzonderheid artikel 143, tweede lid, van de Spoorcodex als volgt vervangen:

“Sans préjudice de l'article 124/2, paragraphe 1^{er}, alinéa 2, la reconnaissance impose aux formateurs ou centres de formation de fournir un accès équitable et non discriminatoire aux services de formation des conducteurs de train chaque fois que cette formation est nécessaire pour remplir les conditions d'obtention du certificat de sécurité unique ou, le cas échéant, de l'agrément de sécurité”.

S'agissant de la compétence du législateur fédéral en matière d'accès à la profession, il est renvoyé à l'avis de la section de législation n° 61.347/VR donné le 19 juin 2017⁷, lequel contient l'observation suivante:

“7. [...] 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 propres⁸, comme c'était d'ailleurs auparavant le cas pour les communautés et les régions⁹. 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

⁷ Avis n° 61.347/VR donné le 19 juin 2017 sur un avant-projet devenu la loi du 23 novembre 2017 “modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire”, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/61347.pdf>.

⁸ *Note de bas de page n° 8 de l'avis cité*: 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'emménagement, 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 [soit 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”].

⁹ *Note de bas de page n° 9 de l'avis cité*: Voir C.C., 9 juillet 1992, n° 55/92, 5.B.12.

“Onverminderd artikel 124/2, paragraaf I, tweede lid, verplicht de erkenning de opleiders of opleidingscentra ertoe op billijke en niet-discriminerende wijze toegang te verlenen tot de opleidingsdiensten telkens deze opleiding noodzakelijk is om te voldoen aan de verkrijgingsvoorwaarden van het uniek veiligheidscertificaat of, desgevallend, van de veiligheidsvergunning.”

In verband met de bevoegdheid van de federale wetgever inzake de toegang tot de beroepen wordt verwezen naar advies 61.347/VR van de afdeling Wetgeving, gegeven op 19 juni 2017⁷, waarin de volgende opmerking opgenomen is:

“7. [...] 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, [doet] geen afbreuk (...) 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,⁸ zoals dit overigens voordien al het geval was voor de gemeenschappen en de gewesten.⁹ Dergelijke regels zijn geen “vestigingsvoorwaarden” in de zin van artikel 6, § 1, VI, eerste lid, 6°, BWHL, 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 BWHL 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

⁷ Advies 61.347/VR, op 19 juni 2017 verstrekt over een voorontwerp dat ontstaan gegeven heeft aan de wet van 23 november 2017 “tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex”, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/61347.pdf>.

⁸ *Voetnoot 8 van het geciteerde advies*: 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 [namelijk advies 59.018/AV, verstrekt 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”].

⁹ *Voetnoot 9 van het geciteerde advies*: Zie GwH 9 juli 1992, nr. 55/92, 5.B.12.

requis par le code, relèvent de la gestion des voies ferrées dépendant de la SNCB¹⁰ 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 [...] relatives à [...] la formation et à la certification des conducteurs et accompagnateurs de train".

Cette observation vaut, *mutatis mutandis*, pour les dispositions de l'avant-projet rappelées ci-dessus, qui prévoient certaines exigences de formation afin d'accéder à la profession de personnel de sécurité ou de conducteur de train, nécessaires à l'accès à ces professions.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

DISPOSITIF

Articles 5, 14 à 17, 33, 34, 39, 42 et 50

La phrase liminaire des articles 5, 14 à 17, 33, 34, 39, 42 et 50 mentionne une modification antérieure des dispositions concernées "par la loi du XXX".

Le dossier ne comporte pas d'explication claire à cet égard.

La section de législation suppose que "la loi du XXX" correspond au projet de loi "modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire" que la Commission de la mobilité, des entreprises publiques et des institutions fédérales de la Chambre des représentants a adopté le 8 juin 2020¹¹.

Pour les dispositions précitées de l'avant-projet, il appartiendra à l'auteur de l'avant-projet de s'assurer que les adaptations envisagées tiennent dûment compte des modifications que la loi résultant du projet de loi précité aura concrètement apportées aux dispositions concernées du Code ferroviaire.

¹⁰ Note de bas de page n° 10 de l'avis cité: 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.

¹¹ Doc. parl., Chambre, 2019-2020, n° 55 1258/003.

die door de Spoorcodex opgelegd worden, vallen onder het beheer van de spoorwegen die onder de verantwoordelijkheid vallen van de NMBS¹⁰ 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 (...) aan te nemen (...) inzake de opleiding en de certificering van treinbestuurders en -begeleiders."

Die opmerking geldt, *mutatis mutandis*, voor de hierboven uitgelichte bepalingen van het voorontwerp, die voorzien in bepaalde opleidingsvereisten om toegang te hebben tot het beroep van veiligheidspersoneel of treinbestuurder.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

DISPOSITIEF

Artikelen 5, 14 tot 17, 33, 34, 39, 42 en 50

In de inleidende zin van de artikelen 5, 14 tot 17, 33, 34, 39, 42 en 50 wordt melding gemaakt van een vroegere wijziging van de bepalingen waarop "de wet van XXX" betrekking heeft.

Het dossier geeft daaromtrent geen opheldering.

De afdeling Wetgeving gaat ervan uit dat "de wet van XXX" overeenstemt met het wetsontwerp "tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex" dat op 8 juni 2020 door de Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen van de Kamer van volksvertegenwoordigers aangenomen is.¹¹

Wat de voornoemde bepalingen van het voorontwerp betreft, dient de steller van het voorontwerp erop toe te zien dat de beoogde aanpassingen voldoende rekening houden met de wijzigingen die bij de wet voortvloeiend uit het voornoemde wetsontwerp *in concreto* aangebracht zijn in de betrokken bepalingen van de Spoorcodex.

¹⁰ Voetnoot 10 van het geciteerde advies: 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.

¹¹ Parl.St. Kamer 2019-20, nr. 55 1258/003.

Article 5

1. Le 28° insère dans l'article 3 du Code ferroviaire un 56° en vue de définir la notion de "règles nationales".

Cette définition est la suivante:

"toutes les règles contraignantes adoptées par le Roi conformément à l'article 68, § 2, 1°, qui contiennent des exigences en matière de sécurité ferroviaire ou des exigences techniques, autres que celles prévues par les règles de l'Union ou les règles internationales, et qui sont applicables au niveau du réseau ferroviaire belge aux utilisateurs de l'infrastructure".

De la sorte sont exclues les règles adoptées par une autre autorité que le Roi alors que l'article 68, § 3, du Code ferroviaire, dans sa version en vigueur, habilite le gestionnaire de l'infrastructure à adopter des règles de sécurité en matière d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire "[e]n l'absence de STI ou en complément des STI"¹².

La question se pose de savoir si ce faisant, l'avant-projet n'a pas une portée trop restrictive au regard des articles 2, 30) de la directive (UE) 2016/797 et 3, 8) de la directive (UE) 2016/798 qui définissent les règles nationales comme étant

"toutes les règles contraignantes adoptées dans un État membre, quel que soit l'organisme qui les prescrit, qui contiennent des exigences en matière de sécurité ferroviaire ou des exigences techniques, autres que celles prévues par les règles de l'Union ou les règles internationales, et qui sont applicables dans cet État membre aux entreprises ferroviaires, aux gestionnaires d'une infrastructure ou à des tiers".

Cette question sera clarifiée et le cas échéant, la définition de la notion de règles nationales sera revue afin d'assurer une correcte transposition des articles 2, 30) et 3, 8) précités.

2. L'article 5, 44°, de l'avant-projet insère dans le Code ferroviaire un article 3, 104° et 105°, lequel fait référence au "Règlement (CE) n° 765/2008", dont l'intitulé complet est repris à l'article 202, en projet (article 139 de l'avant-projet).

De l'accord du délégué du ministre, l'avant-projet sera complété par une disposition définissant ce

¹² L'article 68, tel qu'entend le remplacer le projet de loi mentionné dans l'observation formulée sous les articles 5, 14 à 17, 33, 34, 39, 42 et 50 de l'avant-projet énonce pour sa part, en son paragraphe 3, qu'"[e]n l'absence de STI ou en complément des STI, le gestionnaire de l'infrastructure identifie et adopte, sur la base des principes définis par le Roi en vertu du paragraphe 2, 1°, a) et d), les spécifications techniques d'utilisation du réseau et les procédures opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de son infrastructure ferroviaire, en ce qui concerne l'interface opérationnelle entre lui-même et les entreprises ferroviaires ou les associations touristiques visées à l'article 5, § 1^{er}, 4^o".

Artikel 5

1. Bij de bepaling onder 28° wordt in artikel 3 van de Spoorcodex een bepaling onder 56° ingevoegd om het begrip "nationale voorschriften" te definiëren.

Die definitie luidt als volgt:

"alle bindende voorschriften die door de Koning zijn aangenomen overeenkomstig artikel 68, paragraaf 2, 1°, die vereisten inzake veiligheid op het spoor of technische vereisten bevatten, andere dan de door uniale of internationale voorschriften vastgestelde, die op het niveau van het Belgische spoornet van toepassing zijn op infrastructuurgebruikers".

Aldus zijn de voorschriften uitgesloten die vastgesteld worden door een andere overheid dan de Koning, terwijl de infrastructuurbeheerder bij artikel 68, § 3, van de Spoorcodex zoals het thans van kracht is, gemachtigd wordt om veiligheidsvoorschriften vast te stellen inzake de exploitatie van de spoorweginfrastructuur "in afwezigheid van TSI's of ter aanvulling van de TSI's".¹²

De vraag rijst of het voorontwerp aldus geen te beperkende strekking heeft in het licht van de artikelen 2, 30) van richtlijn (EU) 2016/797 en 3, 8) van richtlijn (EU) 2016/798 waarin de nationale voorschriften als volgt gedefinieerd worden:

"alle in een lidstaat vastgelegde bindende voorschriften, ongeacht de instantie die de voorschriften uitvaardigt, die andere eisen betreffende de veiligheid op het spoor of technische eisen bevatten dan de Europese of internationale voorschriften, en welke in die lidstaat van toepassing zijn op spoorwgondernemingen, infrastructuurbeheerders of derden".

Die kwestie moet verduidelijkt worden en in voorkomend geval moet de definitie van het begrip "nationale voorschriften" aldus herzien worden dat de voornoemde artikelen 2, 30) en 3, 8) correct omgezet worden.

2. Bij artikel 5, 44°, van het voorontwerp wordt in de Spoorcodex een artikel 3, 104° en 105°, ingevoegd waarin verwezen wordt naar "Verordening (EG) nr. 765/2008" waarvan het volledige opschrift vermeld wordt in het ontworpen artikel 202 (artikel 139 van het voorontwerp).

De gemachtigde van de minister is het ermee eens dat het voorontwerp aangevuld moet worden met een bepaling

¹² Paragraaf 3 van artikel 68 dat vervangen wordt bij het wetsontwerp waarvan sprake is in de opmerking gemaakt bij de artikelen 5, 14 tot 17, 33, 34, 39, 42 en 50 van het voorontwerp luidt zijnerzijds als volgt: "In afwezigheid van TSI's of ter aanvulling van de TSI's, en op basis van de principes bepaald door de Koning op grond van paragraaf 2, 1°, a) en d), identificeert en stelt de infrastructuurbeheerder de technische specificaties voor gebruik van het netwerk en de operationele procedures betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur vast voor wat betreft de operationele interface tussen hemzelf en de spoorwgondernemingen of de toeristische ondernemingen bedoeld in artikel 5, § 1, 4°."

“Règlement (CE) n° 765/2008”, à insérer dans l’article 3 du Code ferroviaire.

Article 9

De l’accord du délégué du ministre, le 4° sera omis.

Article 10

Au 1°, il y a lieu d’écrire “dans les paragraphes 1 et 2”, dès lors que les paragraphes 3 et 4 de l’article 63 du Code ferroviaire sont remplacés par l’article 10, 2° et 3°¹³, de l’avant-projet.

Article 12

1. Interrogé sur la question de savoir ce qu’il y a lieu d’entendre, à l’article 67/1, § 1^{er}, en projet, par “autorités nationales compétentes”, le délégué du ministre a indiqué:

“Cette disposition n’a aucunement vocation à s’appliquer aux entités fédérées ce qui par ailleurs correspond à l’impossibilité pour l’autorité fédérale d’adopter des dispositions comportant des obligations pour ces dernières, mais plutôt à des instances au niveau fédéral telles que l’Administration, les ministres compétents en la matière, le gestionnaire de l’infrastructure [...]”.

Ces précisions figureront utilement dans l’exposé des motifs.

2. De l’accord du délégué du ministre:

– à l’article 67/1, § 1^{er}, 5°, en projet, les mots “des États membres” seront omis;

– l’article 67/1, § 1^{er}, 6°, en projet, sera omis.

3. L’article 67/1, § 2, en projet, prévoit de déléguer au ministre le pouvoir d’élaborer et de rendre public “un plan de sécurité annuel fixant les mesures envisagées pour réaliser les OSC” (objectifs de sécurité communs).

En vertu des principes constitutionnels relatifs à l’exercice des pouvoirs, il n’appartient pas à la loi d’attribuer directement à un ministre des pouvoirs qui reviennent normalement au Roi. Certes, il n’est pas incompatible avec ces principes de conférer à un ministre une délégation de pouvoirs d’ordre accessoire ou secondaire, mais il n’en demeure pas moins qu’il appartient alors, en principe, au Roi et non au législateur, d’octroyer pareille délégation. En effet, l’octroi par le législateur d’une

¹³ L’énumération de l’article 10 de l’avant-projet sera corrigée en ce sens.

waarin een definitie gegeven wordt van die “Verordening (EG) nr. 765/2008”. Die bepaling moet in artikel 3 van de Spoorcodex ingevoegd worden.

Artikel 9

De gemachtigde van de minister is het ermee eens dat de bepaling onder 4° weggelaten moet worden.

Artikel 10

In de bepaling onder 1° schrijve men “in de paragrafen 1 en 2”, aangezien de paragrafen 3 en 4 van artikel 63 van de Spoorcodex vervangen worden bij artikel 10, 2° en 3°¹³, van het voorontwerp.

Artikel 12

1. Op de vraag wat in het ontworpen artikel 67/1, § 1, dient verstaan te worden onder “bevoegde nationale instanties” heeft de gemachtigde van de minister het volgende geantwoord:

“Cette disposition n’a aucunement vocation à s’appliquer aux entités fédérées ce qui par ailleurs correspond à l’impossibilité pour l’autorité fédérale d’adopter des dispositions comportant des obligations pour ces dernières, mais plutôt à des instances au niveau fédéral telles que l’Administration, les ministres compétents en la matière, le gestionnaire de l’infrastructure [...]”.

Het verdient aanbeveling die preciseringen in de memorie van toelichting op te nemen.

2. De gemachtigde van de minister is het ermee eens dat:

– in het ontworpen artikel 67/1, § 1, 5°, de woorden “van de lidstaten” weggelaten moeten worden;

– het ontworpen artikel 67/1, § 1, 6°, weggelaten moet worden.

3. In het ontworpen artikel 67/1, § 2, wordt bepaald dat aan de minister de bevoegdheid opgedragen wordt om “jaarlijks een veiligheidsplan [uit te werken en bekend te maken] met de voorgenomen maatregelen voor het realiseren van de GVD’s” (gemeenschappelijke veiligheidsdoelen).

Krachtens de grondwettelijke beginselen inzake de uitoefening der machten staat het niet aan de wetgever om rechtstreeks aan een minister bevoegdheden toe te kennen die normaal aan de Koning toekomen. Het is weliswaar niet onverenigbaar met die beginselen om aan een minister bevoegdheden inzake toekomstige of detailkwesties te delegeren maar in dat geval staat het niettemin in beginsel aan de Koning, en niet aan de wetgever, om een dergelijke delegatie te verlenen. Indien de

¹³ De opsomming in artikel 10 van het voorontwerp moet in die zin gecorrigeerd worden.

délégation directe de tels pouvoirs à un ministre signifierait que le législateur empiéterait sur une prérogative qui revient au Roi en tant que chef du pouvoir exécutif fédéral¹⁴.

4. À l'article 67/1, § 5, en projet, la référence à l'article 192 du Code ferroviaire apparaît erronée dès lors que cet article est abrogé par l'article 132 de l'avant-projet. La disposition sera revue en conséquence.

Article 15

Dans son avis n° 66.937/4 donné le 19 février 2020 sur un avant-projet de loi "modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire"¹⁵, la section de législation a observé ce qui suit à propos de la modification apportée par l'article 5 de l'avant-projet à l'article 69 du Code ferroviaire:

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

Cette observation vaut *mutatis mutandis* pour la disposition à l'examen.

Article 18

Pour la raison indiquée dans l'observation formulée sous l'article 15, il conviendrait de remplacer le paragraphe 4 en projet par une disposition confiant au Roi le soin "de régler les modalités du contrôle du respect des règles relatives aux temps de travail, de conduite et de repos applicables aux conducteurs de train", en veillant à assurer la coopération "avec l'autorité de sécurité afin que celle-ci puisse remplir son rôle de contrôle de la sécurité ferroviaire".

Article 20

L'autorité de sécurité étant une autorité administrative, il est surabondant de prévoir, à l'article 77, alinéa 2, en projet, que

¹⁴ Voir en ce sens l'avis n° 66.711/4 donné le 11 décembre 2019 sur une proposition de loi "modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique en ce qui concerne les emplacements de stationnement réservés aux femmes enceintes", <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/66711.pdf>. Voir également les Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires, www.raadvst-consetat.be, onglet "Technique législative", recommandation n° 7.3: "[...] il ne revient pas au législateur de s'immiscer dans l'organisation interne du pouvoir exécutif et de confier le règlement d'une matière directement à un ministre. Seul le Roi ou un gouvernement de Communauté ou de Région peut accorder une telle délégation".

¹⁵ <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/66937.pdf>.

wetgever zulke bevoegdheden rechtstreeks aan een minister delegeert, zou dat namelijk betekenen dat de wetgever zich een prerogatief toe-eigent dat toekomt aan de Koning als hoofd van de federale uitvoerende macht.¹⁴

4. In het ontworpen artikel 67/1, § 5, lijkt de verwijzing naar artikel 192 van de Spoorcodex foutief, aangezien dat artikel opgeheven wordt bij artikel 132 van het voorontwerp. De bepaling moet dienovereenkomstig herzien worden.

Artikel 15

In advies 66.937/4, op 19 februari 2020 gegeven over een voorontwerp van wet "tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex"¹⁵ heeft de afdeling Wetgeving het volgende opgemerkt over de wijziging die bij artikel 5 van het voorontwerp aangebracht wordt in artikel 69 van de Spoorcodex:

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

Die opmerking geldt *mutatis mutandis* voor de voorliggende bepaling.

Artikel 18

Om de reden die opgegeven is in de opmerking gemaakt bij artikel 15 zou de ontworpen paragraaf 4 vervangen moeten worden door een bepaling waarbij aan de Koning de taak opgedragen wordt "om de nadere regels te bepalen voor de controle op de naleving van de geldende voorschriften inzake werk-, rij- en rusttijden voor treinbestuurders" door ervoor te zorgen dat samengewerkt wordt "met de veiligheidsinstantie opdat zij haar taak van toezichthouder op de veiligheid op het spoor kan uitoefenen."

Artikel 20

Aangezien de veiligheidsinstantie een administratieve overheid is, wordt in het ontworpen artikel 77, tweede lid, ten

¹⁴ Zie in die zin advies 66.711/4, op 11 december 2019 gegeven over een wetsvoorstel "tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg wat het parkeren door zwangere vrouwen betreft", <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/66711.pdf>. Zie eveneens de *Beginselen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, www.raadvst-consetat.be, tab "Wetgevingstechniek", aanbeveling 7.3: "Het komt (...) de wetgever niet toe om zich te mengen in de interne organisatie van de uitvoerende macht en de regeling van een aangelegenheid rechtstreeks aan een minister op te dragen. Alleen de Koning of een Gemeenschaps- of een Gewestregering kan een dergelijke delegatie uitvaardigen."

¹⁵ <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/66937.pdf>.

l'Autorité de sécurité "indique les motifs de ses décisions", cette obligation résultant déjà de la loi du 29 juillet 1991 "relative à la motivation formelle des actes administratifs".

Une observation similaire vaut pour l'article 54 de l'avant-projet.

Article 37

Il y a lieu d'assurer la cohérence des deux versions linguistiques du 1^o, de manière à ce que, dans la version française de l'article 93, § 4, en projet, la première phrase débute par les mots "De infrastructuurbeheerder [...]".

Article 48

1. Selon l'article 74/1, § 5, alinéa 3, en projet:

"Lorsque l'autorité de sécurité est l'autorité qui a délivré le certificat de sécurité unique conformément à l'article 100, elle peut restreindre ou retirer le certificat, et en informe l'Agence".

Afin d'assurer la cohérence avec la terminologie utilisée à l'article 74/1, § 5, alinéa 3, ainsi qu'à l'article 17 de la directive (UE) 2016/798, il conviendrait, à l'article 100, § 3, alinéa 2, en projet, dans la version française, de remplacer le mot "limité" par le mot "restreint".

2. L'article 100, § 3, alinéa 3, en projet, prévoit que l'autorité de sécurité informe le gestionnaire de toute décision de suspension ou de retrait de certificat de sécurité unique prise conformément à l'alinéa 1^{er}. Or, l'alinéa 1^{er} ne prévoit que l'hypothèse du retrait, total ou restreint¹⁶, d'un certificat de sécurité unique délivré par l'autorité de sécurité.

Interrogé sur ce point, le délégué du ministre propose de remplacer l'article 100, § 3, alinéa 3, en projet, par un article 100, § 4, qui assure l'articulation avec l'article 74/1, §§ 5 et 6, en projet, rédigé comme suit:

"Article 100. [...]"

§ 4. L'autorité de sécurité informe le gestionnaire de l'infrastructure concerné de toute décision de suspension prise conformément à l'article 74/1, § 6 ou de retrait de certificat de sécurité unique prise conformément à l'alinéa 1^{er} et à l'article 74/1, § 5, alinéa 3".

¹⁶ Compte tenu de l'article 100, § 3, alinéa 2, en projet, la notion de "retrait" doit être comprise comme visant non seulement le retrait total d'un certificat de sécurité unique mais aussi la restriction de ce certificat.

overvloed bepaald dat de veiligheidsinstantie "haar besluiten [motiveert]". Die verplichting vloeit immers reeds voort uit de wet van 29 juli 1991 "betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen".

Een soortgelijke opmerking geldt voor artikel 54 van het voorontwerp.

Artikel 37

Er dient voor gezorgd te worden dat beide taalversies van de bepaling onder 1^o aldus op elkaar afgestemd worden dat in de Franse tekst de eerste zin van het ontworpen artikel 93, § 4, begint met de woorden "De infrastructuurbeheerder (...)".

Artikel 48

1. Het ontworpen artikel 74/1, § 5, derde lid, luidt als volgt:

"Indien de veiligheidsinstantie zelf, overeenkomstig artikel 100, het uniek veiligheidscertificaat heeft afgegeven, kan zij aan het certificaat beperkingen stellen of het intrekken en stelt zij het Bureau daarvan in kennis."

Ter wille van de samenhang met de terminologie gebezigd in artikel 74/1, § 5, derde lid, en in artikel 17 van richtlijn (EU) 2016/798, dient in de Franse tekst van het ontworpen artikel 100, § 3, tweede lid, het woord "limité" vervangen te worden door het woord "restreint".

2. Het ontworpen artikel 100, § 3, derde lid, bepaalt dat de veiligheidsinstantie de infrastructuurbeheerder op de hoogte brengt van elke beslissing tot schorsing of intrekking van een uniek veiligheidscertificaat, genomen overeenkomstig het eerste lid. In het eerste lid wordt echter alleen voorzien in de mogelijkheid van de gehele of beperkte intrekking¹⁶ van een uniek veiligheidscertificaat afgegeven door de veiligheidsinstantie.

Naar aanleiding van een vraag in dat verband stelt de gemachtigde van de minister voor het ontworpen artikel 100, § 3, derde lid, te vervangen door een artikel 100, § 4, dat zorgt voor samenhang met het ontworpen artikel 74/1, §§ 5 en 6, en dat als volgt luidt:

"Artikel 100. [...]"

§ 4. De veiligheidsinstantie brengt de betrokken infrastructuurbeheerder op de hoogte van elke beslissing tot schorsing genomen overeenkomstig artikel 74/1, § 6, of van elke beslissing tot intrekking van een uniek veiligheidscertificaat, genomen overeenkomstig het eerste lid en overeenkomstig artikel 74/1, § 5, derde lid."

¹⁶ Gelet op het ontworpen artikel 100, § 3, tweede lid, moet het begrip "intrekking" in die zin begrepen worden dat het niet alleen betrekking heeft op de gehele intrekking van een uniek veiligheidscertificaat maar ook op de beperking van dat certificaat.

Par souci de complétude, il convient que le texte prenne expressément en considération l'hypothèse d'une décision de restriction immédiate des opérations en cause, que prévoit l'article 74/1, § 6, en projet parallèlement à l'hypothèse de la suspension de ces opérations. Par ailleurs, les mots "ou de retrait de certificat de sécurité unique" gagneraient à être remplacés par l'expression "ou de retrait total ou restreint d'un certificat de sécurité unique".

La disposition sera revue en conséquence.

Article 66

L'article 114, § 2, en projet, établit des obligations à charge des organismes d'enquête, ceux-ci étant, en l'occurrence, les organismes d'enquête des différents États membres de l'Union européenne.

Si cette disposition vise à transposer l'article 22, paragraphe 7, de la directive (UE) 2016/798, il n'en demeure pas moins qu'il n'appartient pas à l'auteur de l'avant-projet de disposer pour les États membres quant aux tâches dont sont investis leurs organismes d'enquête.

La disposition sera revue en manière telle qu'elle ne concerne que l'organisme d'enquête qui sera mis en place, en Belgique, en application de cette directive et de la loi qui la transpose.

Article 67

Certes, l'article 115 en projet transpose l'article 23, paragraphe 1, de la directive (UE) 2016/798, la question se pose toutefois de savoir en quelle qualité l'organisme d'enquête étranger "participera" à l'enquête. Ainsi sera-t-il autorisé à poser des actes d'instruction sur le territoire belge ou sa "participation" consistera-t-elle à être informé des actes d'instruction qui vont être posés et éventuellement à y assister comme "observateur"?

Cette question sera clarifiée, à tout le moins dans l'exposé des motifs.

Article 95

La version coordonnée de l'article 167, alinéa 1^{er}, en projet, communiquée par le demandeur d'avis, ne correspond pas à la version du même alinéa 1^{er} tel que modifié par l'article 95.

Il ressort des tableaux de transposition joints au dossier que l'intention de l'auteur de l'avant-projet est de transposer l'article 11, paragraphe 4, de la directive (UE) 2016/797. Par conséquent, à l'article 95, il y a lieu de modifier l'article 167, alinéa 1^{er}, du Code ferroviaire en y remplaçant les mots "elle restreint son domaine d'application, le retire du marché, en

Ter wille van de volledigheid moet in de tekst uitdrukkelijk rekening gehouden worden met de mogelijkheid dat beslist wordt de betrokken activiteiten onmiddellijk te beperken. Het ontworpen artikel 74/1, § 6, voorziet niet alleen in die mogelijkheid maar ook in de mogelijkheid dat die activiteiten opgeschort worden. Bovendien zouden de woorden "of intrekking van een uniek veiligheidscertificaat" beter vervangen worden door de woorden "of gehele of beperkte intrekking van een uniek veiligheidscertificaat."

De bepaling moet dienovereenkomstig herzien worden.

Artikel 66

Bij het ontworpen artikel 114, § 2, worden aan de onderzoeksorganen verplichtingen opgelegd. *In casu* gaat het om de onderzoeksorganen van de verschillende lidstaten van de Europese Unie.

Hoewel die bepaling strekt tot omzetting van artikel 22, lid 7, van richtlijn (EU) 2016/798, neemt dat niet weg dat het niet aan de steller van het voorontwerp staat om in plaats van de lidstaten te beslissen over de taken waarmee hun onderzoeksorganen belast worden.

De bepaling moet aldus herzien worden dat ze enkel betrekking heeft op het onderzoeksorgaan dat in België opgericht zal worden met toepassing van die richtlijn en van de wet die zorgt voor de omzetting ervan.

Artikel 67

Artikel 23, lid 1, van richtlijn (EU) 2016/798 wordt weliswaar omgezet bij het ontworpen artikel 115, maar de vraag rijst in welke hoedanigheid het niet-Belgische onderzoeksorgaan zal "deelnemen" aan het onderzoek. Zal het daden van onderzoek mogen stellen op het Belgische grondgebied of zal zijn "deelname" erin bestaan dat het in kennis gesteld wordt van de daden van onderzoek die gesteld zullen worden en dat het er eventueel als "waarnemer" bij aanwezig is?

Die kwestie moet op zijn minst in de memorie van toelichting verduidelijkt worden.

Artikel 95

De gecoördineerde versie van het ontworpen artikel 167, eerste lid, die door de adviesaanvrager overgelegd is, stemt niet overeen met de versie van datzelfde eerste lid dat bij artikel 95 gewijzigd wordt.

Uit de omzettingstabellen die bij het dossier gevoegd zijn blijkt dat het de bedoeling is van de steller van het voorontwerp om artikel 11, lid 4, van richtlijn (EU) 2016/797 om te zetten. Bijgevolg dient in artikel 95 een wijziging aangebracht te worden in artikel 167, eerste lid, van de Spoorcodex. De woorden "beperkt zij het toepassingsgebied van dat onderdeel, neemt

interdit l'emploi, ou" par les mots "elle en informe l'autorité notifiante qui".

Article 109

1. Dans la version française de l'article 179/1, § 5, alinéa 1^{er}, en projet, les mots "est accompagnée" seront remplacés par le mot "accompagnée".

2. De l'accord du délégué du ministre, à l'article 179/1, § 8, alinéa 4, 3^o, en projet, les mots "établis par les États membres" seront omis.

Articles 115, 116, 118, 120 et 121

Les articles 179/6, alinéa 1^{er}, 179/7, alinéa 1^{er}, 179/8, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 179/10, 1^o, et 179/11, alinéa 1^{er}, en projet, font référence à différents paragraphes de l'article 21 de la directive (UE) 2016/797 quant aux documents à fournir.

Le tableau de transposition indique que cet article 21 est de la sorte transposé. Or, pour ce faire, il convient, dans les dispositions à l'examen, d'énoncer clairement et à chaque fois les documents concernés, une simple référence aux subdivisions de l'article 21 de la directive (UE) 2016/798 ne suffisant pas pour ce faire.

Ces dispositions seront en conséquence revues.

Article 124

L'article 179/14, alinéa 2, en projet, prévoit que l'autorité de sécurité informe l'Agence et les autres autorités de sécurité concernées, "si elle est avertie que ces dernières sont impliquées". Cette disposition ne transpose pas exactement l'article 26, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/797, qui prévoit que l'autorité de sécurité doit informer les autres autorités de sécurité, "notamment celles sur le territoire desquelles une demande d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule du même type est en cours".

Interrogé sur ce point, le délégué du ministre a indiqué:

"L'objectif de cette disposition est de faire peser sur l'autorité de sécurité, une obligation d'information vis-à-vis des autres autorités de sécurité concernées, mais il est impossible pour l'autorité de sécurité nationale de savoir si des demandes d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule de même type sont en cours dans d'autres États membres.

C'est pourquoi, il a été décidé de modifier un minimum cette obligation d'information uniquement dans les cas où l'autorité de sécurité aura été avertie qu'une demande d'autorisation de mise sur le marché similaire à celle à l'égard de laquelle

het uit de handel en verbiedt het gebruik ervan, of neemt gepaste maatregelen" moeten daarin immers vervangen worden door de woorden "stelt zij de aanmeldende autoriteit daarvan in kennis die gepaste maatregelen neemt".

Artikel 109

1. In de Franse tekst van het ontworpen artikel 179/1, § 5, eerste lid, moeten de woorden "est accompagnée" vervangen worden door het woord "accompagnée".

2. De gemachtigde van de minister is het ermee eens dat in het ontworpen artikel 179/1, § 8, vierde lid, 3^o, de woorden "door de lidstaten opgestelde" weggelaten moeten worden.

Artikelen 115, 116, 118, 120 en 121

In de ontworpen artikelen 179/6, eerste lid, 179/7, eerste lid, 179/8, § 1, eerste lid, 179/10, 1^o, en 179/11, eerste lid, wordt verwezen naar verschillende leden van artikel 21 van richtlijn (EU) 2016/797 wat betreft de voor te leggen documenten.

In de omzettingstabel wordt aangegeven dat dat artikel 21 zodoende omgezet wordt. Te dien einde dient in de voorliggende bepalingen echter telkens duidelijk melding gemaakt te worden van de betrokken documenten, aangezien een loutere verwijzing naar de onderverdelingen van artikel 21 van richtlijn (EU) 2016/798 daartoe niet volstaat.

Die bepalingen moeten dienovereenkomstig herzien worden.

Artikel 124

Het ontworpen artikel 179/14, tweede lid, bepaalt dat de veiligheidsinstantie het Bureau en de andere betrokken veiligheidsinstanties in kennis stelt, "wanneer zij wordt gewaarschuwd dat deze laatste betrokken zijn". Die bepaling vormt geen exacte omzetting van artikel 26, lid 2, van richtlijn (EU) 2016/797, waarin bepaald wordt dat de veiligheidsinstantie de andere veiligheidsinstanties daarvan in kennis moet stellen, "ook die van een grondgebied waar een aanvraag voor het in de handel brengen van een voertuig van hetzelfde type loopt."

Naar aanleiding van een vraag in dat verband heeft de gemachtigde van de minister het volgende geantwoord:

"L'objectif de cette disposition est de faire peser sur l'autorité de sécurité, une obligation d'information vis-à-vis des autres autorités de sécurité concernées, mais il est impossible pour l'autorité de sécurité nationale de savoir si des demandes d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule de même type sont en cours dans d'autres États membres.

C'est pourquoi, il a été décidé de modifier un minimum cette obligation d'information uniquement dans les cas où l'autorité de sécurité aura été avertie qu'une demande d'autorisation de mise sur le marché similaire à celle à l'égard de laquelle

elle a demandé au détenteur de l'autorisation de prendre des mesures correctrices”.

Afin de mieux comprendre quelles sont les autres autorités de sécurité qui sont “impliquées”, le délégué du ministre propose en outre de rédiger cet alinéa 2 de la manière suivante:

“L'autorité de sécurité informe l'Agence et les autres autorités de sécurité concernées, si elle dispose d'informations selon lesquelles ces dernières sont impliquées, notamment parce qu'elles traitent une demande d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule du même type”.

Le texte sera adapté en conséquence.

Article 138

1. Dès lors que l'article 201, § 1^{er}, en projet, concerne une obligation de notification reposant sur l'autorité notifiante, de l'accord du délégué du ministre, cette disposition sera déplacée dans la section “Autorité notifiante” insérée par l'article 134 de l'avant-projet dans le titre 6, chapitre 6 du Code ferroviaire, pour y constituer un article 200/4.

2. L'article 37, paragraphe 5, de la directive (UE) 2016/797 prévoit un délai de deux mois à compter de la notification, dans l'hypothèse où il n'est pas fait usage d'un certificat d'accréditation. Cette règle n'est pas transposée par l'article 201, § 2 (devenant alinéa unique), en projet.

Sauf à pouvoir démontrer que l'article 37, paragraphe 5, de la directive (UE) 2016/797 est adéquatement transposé par le dispositif à l'examen, celui-ci sera complété afin de garantir la parfaite transposition de cette disposition.

Article 159

1. Dans la phrase liminaire, les mots “inséré par la loi du 30 août 2013 et” seront insérés après les mots “Dans l'article 221/3 du même Code, l'alinéa 1^{er}”.

Cette observation vaut, *mutatis mutandis*, pour les articles 160 et 161.

2. Par ailleurs, dans la même phrase, les mots “en dernier lieu” seront omis.

Article 167

Invité à indiquer pourquoi prévoir les modifications projetées à l'article 167 de l'avant-projet, alors que d'autres dispositions de celui-ci opèrent déjà ces modifications dans

elle a demandé au détenteur de l'autorisation de prendre des mesures correctrices.”

Om beter te begrijpen welke andere veiligheidsinstanties “betrokken” zijn, stelt de gemachtigde van de minister daarboven voor dat tweede lid als volgt te stellen:

“De veiligheidsinstantie stelt het Bureau en de andere betrokken veiligheidsinstanties in kennis, wanneer zij over informatie beschikt waaruit blijkt dat die laatstgenoemde betrokken zijn, inzonderheid omdat ze een verzoek behandelen tot vergunning voor het in de handel brengen van een voertuig van hetzelfde type.”

De tekst moet dienovereenkomstig aangepast worden.

Artikel 138

1. Aangezien het ontworpen artikel 201, § 1, betrekking heeft op de aanmeldingsplicht die op de aanmeldende instantie rust, is de gemachtigde van de minister het ermee eens dat die bepaling verplaatst moet worden naar de afdeling “Aanmeldende instantie” die bij artikel 134 van het voorontwerp ingevoegd wordt in titel 6, hoofdstuk 6 van de Spoorcodex om daar artikel 200/4 te vormen.

2. Artikel 37, lid 5, van richtlijn (EU) 2016/797 voorziet in een termijn van twee maanden vanaf de aanmelding indien geen accreditatiecertificaat gebruikt wordt. Die regel wordt niet omgezet bij het ontworpen artikel 201, § 2 (dat het enige lid wordt).

Tenzij aangetoond kan worden dat artikel 37, lid 5, van richtlijn (EU) 2016/797 naar behoren omgezet wordt bij het voorliggende dispositief, moet het dispositief aangevuld worden om ervoor te zorgen dat die bepaling perfect omgezet wordt.

Artikel 159

1. In de inleidende zin moeten de woorden “ingevoegd bij de wet van 30 augustus 2013 en” ingevoegd worden na de woorden “In artikel 221/3 van dezelfde Codex wordt het eerste lid”.

Die opmerking geldt *mutatis mutandis* voor de artikelen 160 en 161.

2. Bovendien moet in dezelfde zin het woord “laatstelijk” weggelaten worden.

Artikel 167

De gemachtigde van de minister heeft het volgende geantwoord op de vraag waarom voorzien wordt in de voorgenoemde wijzigingen van artikel 167 van het voorontwerp, terwijl andere

les dispositions du Code ferroviaire concernées¹⁷, le délégué du ministre a précisé:

“Outre les articles de ce projet, il existe d’autres articles du Code ferroviaire qui ne devaient pas être modifiés dans le cadre de la transposition des directives (UE) 2016/797 et 2016/798. Du point de vue de l’utilisation cohérente des mots dans l’ensemble du Code ferroviaire, la terminologie de ces articles doit également être adaptée, raison pour laquelle cette disposition a été intégrée”.

L’article 167, dont les modifications envisagées sont applicables à l’ensemble du Code ferroviaire sans préciser les articles visés, rend inutile les modifications ponctuelles prévues par d’autres dispositions de l’avant-projet, similaires à celles prévues par l’article 167.

Ces modifications ponctuelles seront omises, sous peine de voir une même disposition du Code ferroviaire faire l’objet d’une seule et même modification découlant de l’effet de deux dispositions différentes de l’avant-projet examiné.

OBSERVATIONS FINALES DE LÉGISTIQUE

L’avant-projet sera revu sur le plan de la légistique.

Dans le délai imparti, la section de législation relève, à titre illustratif, les exemples suivants:

– À l’article 7, dans la phrase liminaire, il y a lieu de préciser que l’article 8 du Code ferroviaire a été modifié par la loi du 15 juin 2015 “modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire”.

– À l’article 11, par souci de lisibilité, le “chapitre 0” gagnerait à être renuméroté en “chapitre 1^{er}”.

Par conséquent, la phrase liminaire de l’article 12 sera adaptée et, à l’article 13 de l’avant-projet, le chapitre 1^{er} sera renuméroté “Chapitre 1^{er}/1”.

La même observation vaut *mutatis mutandis* pour les articles 72, 73, 74, 134, 135 à 137 et 142 à 144.

Par ailleurs, à l’article 76 (article 142, § 3, alinéa 1^{er}, du Code ferroviaire), il y a lieu de remplacer les mots “titre 5” par les mots “titre 5, chapitre 1^{er}/1”.

À l’article 24, dès lors qu’un paragraphe 2 est inséré dans l’article 81 du Code ferroviaire, il y a lieu de rédiger la phrase liminaire comme suit:

bepalingen van dat voorontwerp die wijzigingen reeds aanbrengen in de betrokken bepalingen van de Spoorcodex:¹⁷

“Outre les articles de ce projet, il existe d’autres articles du Code ferroviaire qui ne devaient pas être modifiés dans le cadre de la transposition des directives (UE) 2016/797 et 2016/798. Du point de vue de l’utilisation cohérente des mots dans l’ensemble du Code ferroviaire, la terminologie de ces articles doit également être adaptée, raison pour laquelle cette disposition a été intégrée.”

Aangezien de wijzigingen waarin artikel 167 voorziet voor heel de Spoorcodex gelden en er niet gepreciseerd wordt welke artikelen bedoeld worden, maakt artikel 167 de specifieke wijzigingen waarin andere bepalingen van het voorontwerp voorzien overbodig, omdat ze vergelijkbaar zijn met die waarin artikel 167 voorziet.

Die specifieke wijzigingen moeten weggelaten worden, zo niet wordt in eenzelfde bepaling van de Spoorcodex een en dezelfde wijziging aangebracht die voortvloeit uit twee verschillende bepalingen van het voorliggende voorontwerp.

WETGEVINGSTECHNISCHE SLOTOPMERKINGEN

Het voorontwerp moet op wetgevingstechnisch vlak herzien worden.

Ter illustratie daarvan geeft de afdeling Wetgeving binnen de termijn waarover ze beschikt de volgende voorbeelden:

– In de inleidende zin van artikel 7 dient gepreciseerd te worden dat artikel 8 van de Spoorcodex gewijzigd is bij de wet van 15 juni 2015 “tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex.”

– Ter wille van de leesbaarheid verdient het aanbeveling in artikel 11 “hoofdstuk 0” te vernummeren tot “hoofdstuk 1.”

Bijgevolg moet de inleidende zin van artikel 12 aangepast worden en in artikel 13 van het voorontwerp moet hoofdstuk 1 vernummerd worden tot “Hoofdstuk 1/1.”

Dezelfde opmerking geldt *mutatis mutandis* voor de artikelen 72, 73, 74, 134, 135 tot 137 en 142 tot 144.

Daarenboven dienen in artikel 76 (artikel 142, § 3, eerste lid, van de Spoorcodex) de woorden “titel 5” vervangen te worden door de woorden “titel 5, hoofdstuk 1/1.”

Aangezien in artikel 81 van de Spoorcodex een paragraaf 2 ingevoegd wordt, dient de inleidende zin van artikel 24 als volgt gesteld te worden:

¹⁷ Ainsi par exemple, les mots “gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire” ont été remplacés par les mots “gestionnaire de l’infrastructure” dans les articles 5, 2°, 4° et 30°, 8, 1°, 16, 2° et 157, 3°, de l’avant-projet.

¹⁷ Zo bijvoorbeeld is het woord “spoorweginfrastructuurbeheerder” vervangen door het woord “infrastructuurbeheerder” in de artikelen 5, 2°, 4° en 30°, 8, 1°, 16, 2°, en 157, 3°, van het voorontwerp.

“Dans le même Code, l'article 81, dont le texte actuel formera le paragraphe 1^{er}, est complété par un paragraphe 2 rédigé comme suit:

(la suite comme à l'avant-projet)”.
 – À l'article 128, dans la version française de l'article 179/18, § 4, en projet, la ponctuation sera revue.

– À l'article 157, dans la phrase liminaire, il y a lieu d'écrire “inséré par la loi du 23 novembre 2017”.

– À l'article 161, dans la phrase liminaire, il y a lieu d'écrire “modifié par la loi du 25 décembre 2016”.

Le greffier,

Le président,

Anne-Catherine

Martine BAGUET

VAN GEERSDAELE

“In hetzelfde wetboek wordt artikel 81, waarvan de huidige tekst paragraaf 1 zal vormen, aangevuld met een paragraaf 2 die als volgt gesteld is:

(voorts zoals in het voorontwerp).”
 – In artikel 128 moet de interpunctie herzien worden in de Franse tekst van het ontworpen artikel 179/18, § 4.

– In de inleidende zin van artikel 157 schrijve men “ingevoegd bij de wet van 23 november 2017.”

– In de inleidende zin van artikel 161 schrijve men “gewijzigd bij de wet van 25 december 2016.”

De griffier,

De voorzitter,

Anne-Catherine

Martine BAGUET

VAN GEERSDAELE

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,

SALUT.

Sur la proposition du ministre de la Mobilité et de la ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques, des Télécommunications et de la Poste,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le ministre de la Mobilité et la ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques, des Télécommunications et de la Poste sont chargés de présenter en notre nom à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

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

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

Art. 2

La présente loi transpose partiellement la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire ainsi que la directive 2016/797 (UE) du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne.

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

L'article 1^{er} de la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire, modifié en dernier lieu par la loi du 23 novembre 2017, est remplacé par ce qui suit:

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

Op de voordracht van de minister van Mobiliteit en van de minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven, Telecommunicatie en Post,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van Mobiliteit en de minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven, Telecommunicatie en Post zijn 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 voorziet in de gedeeltelijke omzetting van de richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor en van de richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie.

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

Artikel 1 van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen als volgt:

“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 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, telle que modifiée par 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;

2° la directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen;

3° la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne;

4° la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire.”

Art. 4

Dans l'article 2, paragraphe 2, du même Code, remplacé par la loi du 15 juin 2016, les modifications suivantes sont apportées:

1° au 1°, les mots “et aux véhicules utilisés sur ces seules infrastructures et destinés à être utilisés exclusivement par leurs propriétaires pour leurs propres opérations de transport de marchandises” sont remplacés par les mots “y compris les voies de service, utilisées par leur propriétaire ou par un opérateur aux fins de leurs activités respectives de transport de marchandises ou pour le transport de personnes à des fins non commerciales, et les véhicules utilisés exclusivement sur ces infrastructures”;

2° Le 2° est remplacé par ce qui suit:

“2° aux réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire de l'Union et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de voyageurs, ni aux entreprises opérant uniquement sur ces réseaux;”;

“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° de richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap, zoals gewijzigd door 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;

2° de richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruiimte;

3° de richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie;

4° de richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor.”

Art. 4

In artikel 2, paragraaf 2 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van 15 juni 2016, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de bepaling onder 1° worden de woorden “en enkel op deze infrastructuur gebruikte voertuigen die uitsluitend door hun eigenaar voor eigen goederenvervoer worden gebruikt” vervangen door de woorden “, met inbegrip van zijsporen, die door de eigenaar of een exploitant worden gebruikt voor zijn vrachtvervoeractiviteiten of het vervoer van personen voor niet-commerciële doeleinden, en voertuigen die uitsluitend worden gebruikt op deze infrastructuur”;

2° de bepaling onder 2° wordt vervangen als volgt:

“2° netwerken die functioneel gescheiden zijn van de rest van het spoorwegsysteem van de Unie en die alleen bedoeld zijn voor de exploitatie van lokale, stads- of voorstadsreizigersdiensten alsmede ondernemingen die uitsluitend op deze netwerken opereren;”;

3° au 4°, les mots “ni aux infrastructures exclusivement utilisées par ces véhicules” sont insérés entre les mots “lié au rail” et les mots “, pour autant que”.

Art. 5

Dans l'article 3 du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 23 juin 2020, les modifications suivantes sont apportées:

1° au 2°, les mots “similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou” sont remplacés par les mots “ayant les mêmes conséquences et une incidence évidente sur la réglementation en matière de sécurité ferroviaire ou sur”;

2° le 5° est remplacé par ce qui suit:

“5° “Agence”: l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer instituée par le Règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016;”;

3° le 9° est complété par les mots “ou tout organisme chargé de ces tâches par plusieurs États membres de manière à assurer un régime unifié en matière de sécurité”;

4° le 10° est abrogé;

5° le 13° est remplacé par ce qui suit:

“13° “Cas spécifique”: toute partie du système ferroviaire qui nécessite des dispositions particulières dans les STI, temporaires ou permanentes, en raison de contraintes géographiques, topographiques, d'environnement urbain ou de cohérence par rapport au système existant, en particulier les lignes et réseaux ferroviaires isolés du reste de l'Union, 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;”;

6° le 16° est remplacé par ce qui suit:

“16° “Certificat de sécurité unique”: le document qui a pour objet de démontrer que l'entreprise ferroviaire concernée a mis en place son système de gestion de la sécurité et qu'elle est en mesure d'opérer en toute sécurité dans le domaine d'exploitation envisagé;”;

7° au 19°, les mots “de matériels” sont remplacés par les mots “d'équipements”;

3° in de bepaling onder 4° worden de woorden “en infrastructuur die uitsluitend door die voertuigen wordt gebruikt” ingevoegd tussen de woorden “spoorgebonden modi” en de woorden “, voor zover”.

Art. 5

In artikel 3 van dezelfde Codex, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 23 juni 2020, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de bepaling onder 2° worden de woorden “soortgelijk ongeval dat duidelijk consequenties heeft voor” vervangen door de woorden “ander ongeval dat dezelfde gevolgen heeft en duidelijke consequenties heeft voor”;

2° de bepaling onder 5° wordt vervangen als volgt:

“5° “Bureau”: het Spoorwegbureau van de Europese Unie opgericht bij de Verordening (EU) 2016/796 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016;”;

3° de bepaling onder 9° wordt aangevuld met de woorden “of elk orgaan dat door verschillende lidstaten met deze taken belast is om te zorgen voor een uniforme veiligheidsregeling”;

4° de bepaling onder 10° wordt opgeheven;

5° de bepaling onder 13° wordt vervangen als volgt:

“13° “Specifiek geval”: elk deel van het spoorwegsysteem waarvoor om geografische of topografische redenen of omwille van het stadsmilieu en de compatibiliteit met het bestaande systeem, bijzondere tijdelijke of permanente bepalingen in de TSI's moeten worden opgenomen, in het bijzonder lijnen en netwerken die niet verbonden zijn met het netwerk in de rest van de 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;”;

6° de bepaling onder 16° wordt vervangen als volgt:

“16° “Uniek Veiligheidscertificaat”: het document dat als doel heeft aan te tonen dat de betrokken spoorwegonderneming haar veiligheidsbeheersysteem tot stand heeft gebracht en dat zij in staat is in alle veiligheid te opereren in het beoogde exploitatiegebied;”;

7° in de bepaling onder 19° worden de woorden “van materieel” vervangen door de woorden “van voorzieningen”;

8° au 21°, les mots “la personne ou l’entité propriétaire du véhicule ou disposant d’un droit de disposition sur celui-ci” sont remplacés par les mots “la personne physique ou morale propriétaire du véhicule ou jouissant d’un droit d’utiliser celui-ci”;

9° au 25°, les mots “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” sont abrogés;

10° au 28°, les mots “de l’Union” sont insérés entre les mots “le système ferroviaire” et les mots “, les sous-systèmes”;

11° le 31° est remplacé par ce qui suit:

“31° “Incident”: tout événement, autre qu’un accident ou un accident grave, affectant ou susceptible d’affecter la sécurité des services ferroviaires;”;

12° le 34° est remplacé par ce qui suit:

“34° “Interopérabilité”: l’aptitude d’un système ferroviaire à permettre la circulation sûre et sans rupture de trains qui accomplissent les niveaux de performance requis;”;

13° le 37° est remplacé par ce qui suit:

“37° “Méthodes de sécurité communes (MSC)”: les méthodes décrivant l’évaluation des niveaux de sécurité, de la réalisation des objectifs de sécurité et de la conformité à d’autres exigences en matière de sécurité;”;

14° au 40°, les mots “ou un véhicule est mis en état de fonctionnement nominal” sont remplacés par les mots “est mis en service opérationnel”;

15° le 41° est remplacé par ce qui suit:

“41° “Norme harmonisée”: toute norme européenne au sens de l’article 2, paragraphe 1^{er}, point c), du Règlement (UE) n° 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relatif à la normalisation européenne, modifiant les directives 89/686/CEE et 93/15/CEE du Conseil ainsi que les directives 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE et 2009/105/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la Décision 87/95/CEE du Conseil et la Décision n° 1673/2006/CE du Parlement européen et du Conseil;”;

8° in de bepaling onder 21° worden de woorden “de persoon of entiteit die eigenaar is van het voertuig of het recht heeft het te gebruiken” vervangen door de woorden “de natuurlijke of rechtspersoon die eigenaar is van het voertuig of het recht heeft het te gebruiken”;

9° in de bepaling onder 25° worden de woorden “Deze entiteit kan ofwel een spoorwegonderneming, een infrastructuurbeheerder of een houder zijn, ofwel een concessionaris die belast is met de uitvoering van een project” opgeheven;

10° in de bepaling onder 28° worden de woorden “van de Unie” ingevoegd tussen het woord “spoorwegsysteem” en de woorden “, de subsystemen”;

11° de bepaling onder 31° wordt vervangen als volgt:

“31° “Incident”: een ander voorval dan een ongeval of een ernstig ongeval, dat de veiligheid van de spoorwegexploitatie aantast;”;

12° de bepaling onder 34° wordt vervangen als volgt:

“34° “Interoperabiliteit”: de geschiktheid van een spoorwegsysteem voor een veilig en ononderbroken treinverkeer dat de vereiste prestaties levert;”;

13° de bepaling onder 37° wordt vervangen als volgt:

“37° “Gemeenschappelijke veiligheidsmethoden (GVM)”: de methoden waarin is beschreven hoe de veiligheidsniveaus, het bereiken van de veiligheidsdoelen en de conformiteit met andere veiligheidsvereisten moeten worden beoordeeld;”;

14° in de bepaling onder 40° worden de woorden “of een voertuig in zijn nominale werkingstoestand wordt gebracht” vervangen door de woorden “in bedrijf wordt genomen”;

15° de bepaling onder 41° wordt vervangen als volgt:

“41° “Geharmoniseerde norm”: een Europese norm als gedefinieerd in artikel 2, lid 1, onder c), van de Verordening (EU) nr. 1025/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 25 oktober 2012 betreffende Europese normalisatie, tot wijziging van de richtlijnen 89/686/EEG en 93/15/EEG van de Raad alsmede de richtlijnen 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG en 2009/105/EG van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Beschikking 87/95/EEG van de Raad en Besluit nr. 1673/2006/EG van het Europees Parlement en de Raad;”;

16° le 42° est remplacé par ce qui suit:

“42° “Objectifs de sécurité communs (OSC)”: les niveaux minimaux de sécurité que doivent atteindre le système dans son ensemble et, lorsque c’est possible, les différentes parties du système ferroviaire de l’Union (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);”;

17° le 45° est abrogé;

18° le 46° est abrogé;

19° le 49° est remplacé par ce qui suit:

“49° “Personnel de bord”: le personnel composé, d’une part, des conducteurs de train et, d’autre part, des accompagnateurs de train de voyageurs. Ce personnel ne comprend pas le personnel de Securail;”;

20° le 51° est remplacé par ce qui suit:

“51° “Projet à un stade avancé de développement”: tout projet dont la phase de planification ou de construction est à un stade tel qu’une modification des spécifications techniques peut compromettre la viabilité du projet tel que planifié;”;

21° le 52° est remplacé par ce qui suit:

“52° “Réaménagement”: les travaux importants de modification d’un sous-système ou d’une de ses parties qui ont pour conséquence une modification du dossier technique accompagnant la déclaration “CE” de vérification, si ledit dossier technique existe, et améliorant les performances globales du sous-système;”;

22° le 54 ° est abrogé;

23° le 55° est abrogé;

24° le 56° est remplacé par ce qui suit:

“56° “Règles nationales”: toutes les règles contraignantes adoptées par le Roi conformément à l’article 68, paragraphe 2, 1°, qui contiennent des exigences en matière de sécurité ferroviaire ou des exigences techniques, autres que celles prévues par les règles de l’Union ou les règles internationales, et qui sont applicables au niveau du réseau ferroviaire belge aux utilisateurs de l’infrastructure;”;

16° de bepaling onder 42° wordt vervangen als volgt:

“42° “Gemeenschappelijke veiligheidsdoelen”(GVD): de minimumveiligheidsniveaus die moeten worden gehaald door het systeem als geheel en, waar dat uitvoerbaar is, door de verschillende onderdelen van het spoorwegsysteem van de Unie (zoals het conventionele spoorwegsysteem, het hogesnelheidsspoorwegsysteem, lange spoorwegtunnels of lijnen die uitsluitend voor goederenvervoer worden gebruikt);”;

17° de bepaling onder 45° wordt opgeheven;

18° de bepaling onder 46° wordt opgeheven;

19° de bepaling onder 49° wordt vervangen als volgt:

“49° “Treinpersoneel”: het personeel samengesteld uit enerzijds treinbestuurders en anderzijds begeleiders van reizigerstreinen. Dit personeel omvat niet het personeel van Securail;”;

20° de bepaling onder 51° wordt vervangen als volgt:

“51° “Project in vergevorderd stadium”: elk project waarvan de planning of de aanleg zodanig is gevorderd dat een wijziging van de technische specificaties de levensvatbaarheid van het project zoals gepland in het gedrang kan brengen;”;

21° de bepaling onder 52° wordt vervangen als volgt:

“52° “Verbetering”: werkzaamheden waarbij een subsysteem of een deel daarvan aanzienlijk wordt gewijzigd, die een aanpassing vergen van het technisch dossier dat de “EG”-keuringsverklaring vergezelt, indien dit technisch dossier er is, en die een verbetering van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben;”;

22° de bepaling onder 54° wordt opgeheven;

23° de bepaling onder 55° wordt opgeheven;

24° de bepaling onder 56° wordt vervangen als volgt:

“56° “Nationale voorschriften”: alle bindende voorschriften die door de Koning zijn aangenomen overeenkomstig artikel 68, paragraaf 2, 1°, die vereisten inzake veiligheid op het spoor of technische vereisten bevatten, andere dan de door uniale of internationale voorschriften vastgestelde, die op het niveau van het Belgische spoornet van toepassing zijn op infrastructuurgebruikers;”;

25° au 57°, les mots “d’une partie de sous-système” sont remplacés par les mots “d’une de ses parties”;

26° le 59° est remplacé par ce qui suit:

“59° “Réseau”:

a) en termes d’interopérabilité et de sécurité ferroviaire, les lignes, les gares, les terminaux et tout type d’équipement fixe nécessaire pour assurer l’exploitation sûre et continue du système ferroviaire de l’Union;

b) en termes de gouvernance et d’accès au marché, l’ensemble de l’infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l’infrastructure;”;

27° le 65° est remplacé par ce qui suit:

“65° “Sous-systèmes”: les parties structurelles ou fonctionnelles du système ferroviaire de l’Union, telles que définies à l’annexe 15;”;

28° le 66° est remplacé par ce qui suit:

“66° “Spécification européenne”: une spécification qui rentre dans l’une des catégories suivantes:

— une spécification technique commune au sens de l’annexe VIII de la directive 2014/25/CE,

— un agrément technique européen, visé à l’article 60 de la directive 2014/25/UE, ou

— une norme européenne, au sens de l’article 2, paragraphe 1^{er}, point b), du Règlement (UE) n° 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relatif à la normalisation européenne, modifiant les directives 89/686/CEE et 93/15/CEE du Conseil ainsi que les directives 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE et 2009/105/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la décision 87/95/CEE du Conseil et la décision n° 1673/2006/CE du Parlement européen et du Conseil;”;

29° au 67°, les mots “système ferroviaire” sont remplacés par les mots “système ferroviaire de l’Union”;

30° le 69° est remplacé par ce qui suit:

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

25° in de bepaling onder 57° worden de woorden “deel van een subsysteem” vervangen door de woorden “een deel daarvan”;

26° de bepaling onder 59° wordt vervangen als volgt:

“59° “Net”; “Netwerk”:

a) inzake interoperabiliteit en veiligheid van de spoorwegen: de lijnen, stations, terminals en alle soorten vaste uitrusting die nodig zijn voor het veilig en continu functioneren van het spoorwegsysteem van de Unie;

b) inzake het beheer en de openstelling van de markt: de gehele spoorweginfrastructuur die beheerd wordt door een infrastructuurbeheerder;”;

27° de bepaling onder 65° wordt vervangen als volgt:

“65° “subsystemen”: de structurele en functionele delen van het spoorwegsysteem van de Unie, als bepaald in bijlage 15;”;

28° de bepaling onder 66° wordt vervangen als volgt:

“66° “Europese specificatie”: een specificatie die in één van onderstaande categorieën valt:

— een gemeenschappelijke technische specificatie als gedefinieerd in bijlage VIII bij de richtlijn 2014/25/EU,

— een Europese technische goedkeuring als bedoeld in artikel 60 van de richtlijn 2014/25/EU, of,

— een Europese norm als gedefinieerd in artikel 2, lid 1, onder b), van de Verordening (EU) nr. 1025/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 25 oktober 2012 betreffende Europese normalisatie, tot wijziging van de richtlijnen 89/686/EEG en 93/15/EEG van de Raad alsmede de richtlijnen 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG en 2009/105/EG van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Beschikking 87/95/EEG van de Raad en Besluit nr. 1673/2006/EG van het Europees Parlement en de Raad;”;

29° in de bepaling onder 67° worden de woorden “spoorwegsysteem” vervangen door de woorden “spoorwegsysteem van de Unie”;

30° de bepaling onder 69° wordt vervangen als volgt:

“69° “Veiligheidsbeheersysteem”: de organisatie, de regelingen en procedures die door een infrastructuurbeheerder of spoorwegonderneming zijn vastgesteld om hun activiteiten veilig te laten verlopen;”;

31° le 70° est remplacé par ce qui suit:

“70° “Système ferroviaire”: l’infrastructure constituée par les lignes et les installations fixes du réseau ferroviaire, et les véhicules de toute catégorie et origine qui circulent sur cette infrastructure;”;

32° le 71° est remplacé par ce qui suit:

“71° “Système ferroviaire de l’Union”: les éléments énumérés à l’annexe 14;”;

33° au 72°, les mots “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” sont remplacés par les mots “une attestation d’examen de type ou de conception décrite dans le module de vérification correspondant”;

34° au 73°, les mots “ses propres roues” sont remplacés par les mots “des roues” et les mots “ou de parties de ces sous-systèmes” sont abrogés;

35° le 78° est abrogé;

36° au 82°, les mots “règles nationales de sécurité” sont remplacés par les mots “règles nationales”;

37° au 83°, les mots “directive 2004/49/CE” sont remplacés par les mots “directive 2016/798/UE”;

38° au 84°, les modifications suivantes sont apportées:

1° au point a), les mots “et leurs auxiliaires” sont abrogés;

2° au point b), les mots “et ses auxiliaires” sont abrogés;

39° l’article 3 est complété par les 85° à 115° rédigés comme suit:

“85° “Organisme d’évaluation de la conformité”: un organisme qui a été notifié ou désigné responsable des activités d’évaluation de la conformité, y compris l’étalonnage, les essais, la certification et l’inspection; un organisme d’évaluation de la conformité est classé comme “organisme notifié” à la suite de sa notification

31° de la bepaling onder 70° wordt vervangen als volgt:

“70° “Spoorwegsysteem”: het geheel van infrastructuur van het bestaande spoorwegennetwerk, bestaande uit enerzijds de lijnen en vaste installaties en anderzijds de voertuigen, ongeacht categorie of herkomst, die op deze infrastructuur rijden;”;

32° de bepaling onder 71° wordt vervangen als volgt:

“71° “Spoorwegsysteem van de Unie”: de in bijlage 14 genoemde elementen;”;

33° in de bepaling onder 72° worden de woorden “een enkele verklaring van “EG”-typeonderzoek zoals omschreven in module B van de 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” vervangen door de woorden “een type- of ontwerpkeuringscertificaat als beschreven in de toepasselijke keuringsmodule”;

34° in de bepaling onder 73° worden de woorden “eigen wielen” vervangen door de woorden “wielen” en worden de woorden “of onderdelen van dergelijke subsystemen” opgeheven;

35° de bepaling onder 78° wordt opgeheven;

36° in de bepaling onder 82° worden de woorden “nationale veiligheidsvoorschriften” vervangen door de woorden “nationale voorschriften”;

37° in de bepaling onder 83° worden de woorden “richtlijn 2004/49/EG” vervangen door de woorden “richtlijn 2016/798/EU”;

38° in de bepaling onder 84° worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in a) worden de woorden “en hun hulpondernemingen” opgeheven;

2° in b) worden de woorden “en zijn hulpondernemingen” opgeheven;

39° artikel 3 wordt aangevuld door de bepalingen onder 85° tot 115°, luidende:

“85° “Conformiteitsbeoordelingsinstantie”: een instantie die is aangemeld of aangewezen als verantwoordelijke voor conformiteitsbeoordelingsactiviteiten, zoals ijken, testen, certificeren en inspecteren; een conformiteitsbeoordelingsinstantie wordt na aanmelding door een lidstaat ingedeeld als een “aangemelde instantie”; een

par un État membre; un organisme d'évaluation de la conformité est classé comme "organisme désigné" à la suite de sa désignation par un État membre;

86° "Fabricant": toute personne physique ou morale qui fabrique ou fait concevoir ou fabriquer un produit sous la forme de constituants d'interopérabilité, de sous-systèmes ou de véhicules et le commercialise sous son propre nom ou sa propre marque;

87° "Expéditeur": une entreprise qui expédie des marchandises pour son compte ou pour le compte de tiers;

88° "Chargeur": une entreprise qui charge des marchandises emballées, des petits conteneurs ou des citernes mobiles dans ou sur un wagon ou un conteneur ou qui charge un conteneur, un conteneur pour vrac, un conteneur à gaz à éléments multiples, un conteneur-citerne ou une citerne mobile sur un wagon;

89° "Déchargeur": une entreprise qui enlève un conteneur, un conteneur pour vrac, un conteneur à gaz à éléments multiples, un conteneur-citerne ou une citerne mobile d'un wagon, toute entreprise qui extrait ou décharge des marchandises emballées, des petits conteneurs ou des citernes mobiles d'un wagon ou d'un conteneur ou toute entreprise qui décharge des marchandises d'une citerne (wagon-citerne, citerne amovible, citerne mobile ou conteneur-citerne), d'un wagon-batterie, d'un conteneur à gaz à éléments multiples, d'un wagon, d'un grand ou d'un petit conteneur pour le transport en vrac ou d'un conteneur pour vrac;

90° "Remplisseur": une entreprise qui charge des marchandises dans une citerne (y compris un wagon-citerne, un wagon avec citerne amovible, une citerne mobile ou un conteneur citerne) dans un wagon, un grand ou un petit conteneur pour le transport en vrac, dans un wagon-batterie ou dans un conteneur à gaz à éléments multiples;

91° "Vidangeur": une entreprise qui enlève des marchandises d'une citerne (y compris un wagon-citerne, un wagon avec citerne amovible, une citerne mobile ou un conteneur-citerne) d'un wagon, d'un grand ou d'un petit conteneur pour le transport en vrac, d'un wagon-batterie ou d'un conteneur à gaz à éléments multiples;

92° "Transporteur": une entreprise autre qu'une entreprise ferroviaire qui effectue un transport conformément à un contrat de transport;

93° "Type de service": le type caractérisé par le transport de passagers, y compris ou non des services à grande vitesse, le transport de fret, y compris ou non le

conformiteitsbeoordelingsinstantie wordt na aanwijzing door een lidstaat ingedeeld als een "aangewezen instantie";

86° "Fabrikant": een natuurlijke of rechtspersoon die een product in de vorm van een interoperabiliteitsonderdeel of subsysteem of voertuig maakt of laat ontwerpen of laat maken, en dat onder zijn naam of merk verhandelt;

87° "Afzender": onderneming die goederen verzendt, hetzij voor eigen rekening, hetzij voor een derde partij;

88° "Lader": onderneming die verpakte goederen, kleine containers of transporttanks in of op een wagon plaatst of in een container laadt, of die een container, bulkcontainer, gascontainer met verscheidene elementen, tankcontainer of transporttank op een wagon plaatst;

89° "Losser": onderneming die een container, bulkcontainer, gascontainer met verscheidene elementen, tankcontainer of transporttank van een wagon afhaalt, of een onderneming die verpakte goederen, kleine containers of transporttanks van een wagon of uit een container lost, dan wel een onderneming die goederen lost uit een tank (reservoirwagen, afneembare tank, transporttank of tankcontainer), of uit een batterijwagon of gascontainer met verscheidene elementen, uit een wagon, grote of kleine container voor bulkvervoer of bulkcontainer;

90° "Bulkvuller": onderneming die goederen laadt in een tank (waaronder een reservoirwagen, wagen met afneembare tanks, transporttank of tankcontainer), een wagon, een grote of kleine container voor bulkvervoer, of in een batterijwagon of gascontainer met verscheidene elementen;

91° "Bulklosser": onderneming die goederen verwijdt uit een tank (waaronder een reservoirwagen, wagen met afneembare tanks, transporttank of tankcontainer), een wagon, een grote of kleine container voor bulkvervoer, of uit een batterijwagon of gascontainer met verscheidene elementen;

92° "Vervoerder": onderneming, andere dan een spoorwegonderneming, die het vervoer verzorgt, overeenkomstig een vervoersovereenkomst;

93° "Soort vervoer": soort in die zin dat uitsluitend passagiersvervoer, inclusief of exclusief hogesnelheidsdiensten, goederenvervoer, inclusief of exclusief

transport de marchandises dangereuses, et les services de manœuvre uniquement;

94° “Etendue du service”: l’étendue caractérisée par le nombre de passagers et/ou le volume de marchandises et par la taille estimée d’une entreprise ferroviaire en termes de nombre d’employés travaillant dans le secteur ferroviaire (à savoir une microentreprise, une petite, moyenne ou grande entreprise);

95° “Domaine d’exploitation”: un réseau ou des réseaux sur le territoire d’un ou de plusieurs États membres, où une entreprise ferroviaire envisage d’opérer;

96° “Sous-système mobile”: le sous-système “matériel roulant” et le sous-système “contrôle-commande et signalisation à bord”;

97° “Produit”: tout produit obtenu par un procédé de fabrication, y compris des constituants d’interopérabilité et des sous-systèmes;

98° “Demandeur”:

a) aux fins des articles 13, 80, 81, 88 et 95, du titre 6, chapitre 4, section 2, de l’article 159, du titre 6, chapitre 4/1, de l’article 199 et du titre 6, chapitre 6, une personne physique ou morale demandant une autorisation ou une licence, qu’il s’agisse d’une entreprise ferroviaire, d’un gestionnaire d’infrastructure ou d’une autre personne physique ou morale comme un fabricant, un propriétaire ou un détenteur;

b) aux fins du titre 6, chapitre 4, section 3, sous-section 1, une entité adjudicatrice, un fabricant ou ses mandataires;

c) aux fins du titre 6, chapitre 4/1, section 1 et de l’annexe 29, dans le cas de projets d’équipements au sol ERTMS une personne physique ou morale demandant une décision de l’Agence en vue de l’approbation des solutions techniques envisagées pour les projets relatifs aux équipements au sol ERTMS;

99° “État de fonctionnement nominal”: le mode de fonctionnement normal et la dégradation prévisible des conditions (y compris l’usure) dans les limites et les conditions d’utilisation spécifiées dans les dossiers techniques et d’entretien;

100° “Domaine d’utilisation d’un véhicule”: un réseau ou des réseaux au sein d’un État membre ou d’un groupe d’États membres sur lesquels un véhicule est destiné à être utilisé;

diensten met betrekking tot gevaarlijke goederen, en rangeerdiensten worden bedoeld;

94° “Omvang van het vervoer”: het volume aan passagiers en/of goederen en de geraamde omvang van een spoorwegonderneming in termen van het aantal werknemers in de spoorwegsector (zijnde een micro-, kleine, middelgrote of grote onderneming);

95° “Exploitatiegebied”: één of meer netwerken binnen één of meer lidstaten waar een spoorwegonderneming voornemens is haar diensten te verrichten;

96° “Mobiel subsysteem”: het subsysteem rollend materieel en het subsysteem boorduitrusting voor besturing en seingeving;

97° “Product”: een product dat met een fabricageproces wordt verkregen, met inbegrip van interoperabiliteitsonderdelen en subsystemen;

98° “Aanvrager”:

a) voor de toepassing van de artikelen 13, 80, 81, 88 en 95, van titel 6, hoofdstuk 4, afdeling 2, van artikel 159, van titel 6, hoofdstuk 4/1, van artikel 199 en van titel 6, hoofdstuk 6, een natuurlijke persoon of een rechtspersoon die een vergunning aanvraagt en die een spoorwegonderneming, een infrastructuurbeheerder of andere personen of juridische entiteiten kan zijn, zoals de fabrikant, een eigenaar of een houder;

b) voor de toepassing van titel 6, hoofdstuk 4, afdeling 3, onderafdeling 1, een aanbestedende dienst, een fabrikant of een gemachtigde daarvan;

c) voor de toepassing van titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 1 en van bijlage 29, in het geval van projecten inzake ERTMS-baanuitrusting een natuurlijke persoon of rechtspersoon die aan het Bureau goedkeuring vraagt voor de beoogde technische oplossingen voor de projecten in verband met ERTMS-baanuitrusting;

99° “Exploitatietoestand”: de normale bedrijfsmodus en de te verwachten gevallen van gestoord bedrijf (waaronder slijtage) binnen de in het technisch dossier en het onderhoudsdossier vermelde gebruiksvoorwaarden;

100° “Gebruiksgebied van een voertuig”: een of meer netwerken binnen een lidstaat of groep van lidstaten waarop een voertuig is bedoeld om te worden gebruikt;

101° “Mise sur le marché”: la première mise à disposition, sur le marché de l’Union, d’un constituant d’interopérabilité, d’un sous-système ou d’un véhicule prêt à fonctionner dans son état de fonctionnement nominal;

102° “Mandataire”: toute personne physique ou morale établie dans l’Union ayant reçu mandat écrit d’un fabricant ou d’une entité adjudicatrice pour agir au nom dudit fabricant ou de ladite entité adjudicatrice aux fins de l’accomplissement de tâches déterminées;

103° “Accréditation”: l’accréditation au sens de l’article 2, point 10), du Règlement (CE) n° 765/2008;

104° “Organisme national d’accréditation”: l’organisme national d’accréditation au sens de l’article 2, point 11), du Règlement (CE) n° 765/2008;

105° “Evaluation de la conformité”: le processus destiné à établir si les exigences spécifiées relatives à un produit, à un processus, à un service, à un sous-système, à une personne ou à un organisme ont été respectées;

106° “Personne handicapée” et “personne à mobilité réduite”: toute personne présentant une incapacité physique, mentale, intellectuelle ou sensorielle, permanente ou temporaire, dont l’interaction avec divers obstacles peut empêcher sa pleine et effective utilisation des transports sur la base de l’égalité avec les autres usagers, ou dont la mobilité lors de l’usage des transports est réduite en raison de son âge;

107° “Destinataire”: toute personne physique ou morale qui reçoit des marchandises conformément à un contrat de transport; si le transport s’effectue sans un contrat de transport, toute personne physique ou morale qui prend en charge les marchandises à l’arrivée est réputée être le destinataire;

108° “Règlement 2016/796/UE”: Règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif à l’Agence de l’Union européenne des chemins de fer et abrogeant le Règlement (CE) n° 881/2004;

109° “directive 2012/34/UE”: directive 2012/34/EU du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen;

110° “Personnel de sécurité”: le personnel exerçant, même occasionnellement, une ou plusieurs tâches critiques de sécurité;

111° “directive 2016/797/UE”: la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016

101° “In de handel brengen”: de eerste keer dat een interoperabiliteitsonderdeel, subsysteem, of voertuig dat klaar is om in zijn exploitatietoestand te functioneren op de markt van de Unie wordt aangeboden;

102° “Gemachtigde”: een in de Unie gevestigde natuurlijke of rechtspersoon die schriftelijk door een fabrikant of een aanbestedende dienst is gemachtigd om namens die fabrikant of dienst specifieke taken te vervullen;

103° “Accreditatie”: accreditatie zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 10, van de Verordening (EG) nr. 765/2008;

104° “Nationale accreditatie-instantie”: nationale accreditatie-instantie zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 11, van de Verordening (EG) nr. 765/2008;

105° “Conformiteitsbeoordeling”: het proces waarin wordt aangetoond of voldaan is aan de vastgestelde eisen voor een product, proces, dienst, subsysteem, persoon of instantie;

106° “Persoon met een handicap” en “persoon met beperkte mobiliteit”: elke persoon met een permanente of tijdelijke fysieke, mentale, intellectuele of zintuiglijke beperking die hem, in wisselwerking met uiteenlopende obstakels, kunnen beletten volledig, effectief en op voet van gelijkheid met andere passagiers gebruik te maken van vervoersdiensten, of van wie de mobiliteit bij het gebruiken van vervoersdiensten is beperkt door zijn leeftijd;

107° “Geadresseerde”: een natuurlijke of rechtspersoon die overeenkomstig de vervoersovereenkomst de goederen ontvangt; indien het vervoer zonder vervoersovereenkomst plaatsvindt, wordt de natuurlijke of rechtspersoon die de goederen bij aankomst in ontvangst neemt, geacht de geadresseerde te zijn;

108° “Verordening 2016/796/EU”: Verordening (EU) 2016/796 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 881/2004;

109° “richtlijn 2012/34/EU”: richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte;

110° “Veiligheidspersoneel”: het personeel dat, zelfs occasioneel, één of meerdere veiligheidskritieke taken verricht;

111° “richtlijn 2016/797/EU”: richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016

relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne;

112° "directive 2016/798/UE": la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire;

113° "RID": Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses adopté par la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses;

114° "Règlement (CE) n° 765/2008": le Règlement 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 du Conseil;

115° "Règlement (UE) 2016/679": le Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE."

Art. 6

Dans l'article 4/2/1, paragraphe 2, alinéa 2, du même Code, inséré par la loi du 11 janvier 2019, les mots "à l'article 94" sont remplacés par les mots "à l'article 67/1, paragraphe 3".

Art. 7

Dans l'article 8 du même Code, modifié par la loi du 15 juin 2015, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le texte néerlandais les mots "*van de veiligheidsmaatregelen*" et les mots "*van de veiligheidsvoorschriften*" sont remplacés par les mots "*van de nationale voorschriften*" et dans le texte français les mots "*des règles de sécurité*" sont à chaque fois remplacés par les mots "*des règles nationales*";

2° dans le texte néerlandais, les mots "*gebruiker van de spoorweginfrastructuur*" sont remplacés par le mot "*infrastructuurgebruiker*".

betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie;

112° "richtlijn 2016/798/EU": richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor;

113° "RID": Reglement betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, als vastgesteld bij richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land;

114° "Verordening (EG) nr. 765/2008": Verordening 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;

115° "Verordening (EU) 2016/679": Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van richtlijn 95/46/EG."

Art. 6

In artikel 4/2/1, paragraaf 2, tweede lid van dezelfde Codex, ingevoegd bij de wet van 11 januari 2019, worden de woorden "artikel 94" vervangen door de woorden "artikel 67/1, paragraaf 3".

Art. 7

In artikel 8 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 15 juni 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de Nederlandstalige tekst worden de woorden "van de veiligheidsmaatregelen" en de woorden "van de veiligheidsvoorschriften" vervangen door de woorden "van de nationale voorschriften" en worden in de Franstalige tekst de woorden "*des règles de sécurité*" telkens vervangen door de woorden "*des règles nationales*";

2° in de Nederlandstalige tekst worden de woorden "gebruiker van de spoorweginfrastructuur" vervangen door het woord "infrastructuurgebruiker".

Art. 8

Dans l'article 23, alinéa 2, du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 23 novembre 2017, les mots "des règles de sécurité" sont remplacés par les mots "des règles nationales".

Art. 9

Dans l'article 62 du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 11 janvier 2019, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 3, alinéa 4, dans le texte néerlandais, les mots "*de mogelijke aanpassingen die kunnen aan deze dienst dienen worden aangebracht*" sont remplacés par les mots "*de mogelijke aanpassingen die aan deze dienst kunnen worden aangebracht*";

2° le paragraphe 3 est complété par un point 12°, rédigé comme suit:

"12° contrôle l'accès équitable et non discriminatoire aux services de formation, à un prix raisonnable et non-discriminatoire qui soit en rapport avec les coûts et qui puisse inclure une marge bénéficiaire, conformément aux articles 124/2 et 143."

Art. 10

Dans l'article 63 du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 11 janvier 2019, les modifications suivantes sont apportées:

1° le paragraphe 3 est remplacé par ce qui suit:

"§ 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, et notamment en matière d'accès aux installations de service conformément à l'article 9 et en matière d'accès équitable et non discriminatoire aux services de formation, à un prix raisonnable et non-discriminatoire qui soit en rapport avec les coûts et qui puisse inclure une marge bénéficiaire, conformément aux articles 124/2 et 143."

2° le paragraphe 4 est remplacé par ce qui suit:

Art. 8

In artikel 23, tweede lid, van dezelfde Codex, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, worden de woorden "veiligheidsvoorschriften" vervangen door de woorden "nationale voorschriften".

Art. 9

In artikel 62 van dezelfde Codex, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 11 januari 2019, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 3, vierde lid, worden in de Nederlandstalige tekst de woorden "de mogelijke aanpassingen die kunnen aan deze dienst dienen worden aangebracht" vervangen door de woorden "de mogelijke aanpassingen die aan deze dienst kunnen worden aangebracht";

2° paragraaf 3 wordt aangevuld met een bepaling onder 12°, luidende:

"12° het controleert de eerlijke en niet-discriminerende toegang tot opleidingsdiensten, tegen een redelijke en niet-discriminerende prijs die kostengerelateerd is en een winstmarge kan hebben, overeenkomstig de artikelen 124/2 en 143."

Art. 10

In artikel 63 van dezelfde Codex, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 11 januari 2019, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 3 wordt vervangen als volgt:

"§ 3. In uitvoering van zijn opdrachten inzake controle en administratief beroep, neemt het toezichthoudend 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, en onder meer inzake toegang tot dienstvoorzieningen overeenkomstig artikel 9 en de eerlijke en niet-discriminerende toegang tot opleidingsdiensten, tegen een redelijke en niet-discriminerende prijs die kostengerelateerd is en een winstmarge kan hebben, overeenkomstig de artikelen 124/2 en 143;"

2° paragraaf 4 wordt vervangen als volgt:

“§ 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, le respect des dispositions relatives à la transparence financière établies à l'article 4/2/1, paragraphe 3 et le respect des dispositions relatives à l'accès équitable et non discriminatoire aux services de formation, à un prix raisonnable et non-discriminatoire qui soit en rapport avec les coûts et qui puisse inclure une marge bénéficiaire. 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, paragraphe 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'État, l'organisme de contrôle peut en outre tirer des comptes des conclusions au sujet de problèmes en matière d'aides d'État, conclusions qu'il transmet auxdites autorités.”

Art. 11

Dans le titre 4 du même Code, il est inséré avant le chapitre 1^{er}, un chapitre 0, rédigé comme suit:

“Chapitre 0. - Rôle des acteurs du système ferroviaire de l'Union dans le développement et l'amélioration de la sécurité ferroviaire”.

Art. 12

Dans le titre 4, chapitre 0, du même Code, inséré par l'article 11, il est inséré un article 67/1, rédigé comme suit:

“Art. 67/1. § 1^{er}. Afin de développer et d'améliorer la sécurité ferroviaire, les autorités nationales compétentes, dans les limites de leurs compétences respectives:

1° veillent à ce que la sécurité ferroviaire soit globalement maintenue et, lorsque cela est raisonnablement réalisable, constamment améliorée, en tenant compte de l'évolution du droit de l'Union et des règles internationales,

“§ 4. Het toezichthoudend 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, de naleving van de bepalingen met betrekking tot de financiële transparantie uitgewerkt in artikel 4/2/1, paragraaf 3 en de naleving van de bepalingen met betrekking tot de eerlijke en niet-discriminerende toegang tot opleidingsdiensten, tegen een redelijke en niet-discriminerende prijs die kostengerelateerd is en een winstmarge kan hebben, te controleren. In dit verband kan het toezichthoudend orgaan om alle relevante informatie verzoeken. Het toezichthoudend 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, paragraaf 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 toezichthoudend orgaan aan de hand van de boekhouding ook conclusies trekken inzake gevallen van staatssteun, en deelt zij die gevallen mee aan deze autoriteiten.”

Art. 11

In titel 4 van dezelfde Codex, wordt voor hoofdstuk 1, een hoofdstuk 0 ingevoegd, luidende:

“Hoofdstuk 0. - Rol van de actoren van het spoorwegsysteem van de Unie bij de ontwikkeling en verbetering van de veiligheid op het spoor”.

Art. 12

In titel 4, hoofdstuk 0 van dezelfde Codex, ingevoegd door artikel 11, wordt een artikel 67/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 67/1. § 1. Ter ontwikkeling en verbetering van de veiligheid op het spoor doen de bevoegde nationale instanties, binnen de grenzen van hun respectievelijke bevoegdheden, het volgende:

1° zij zien erop toe dat de veiligheid op het spoor over de gehele linie wordt gehandhaafd en, waar dat redelijkerwijs mogelijk is, voortdurend wordt verbeterd, met inachtneming van de ontwikkeling van het recht

ainsi que du progrès technique et scientifique, et en donnant la priorité à la prévention des accidents;

2° veillent à ce que l'ensemble de la législation applicable soit mise en œuvre d'une manière transparente et non discriminatoire, afin de promouvoir la mise en place d'un système de transport ferroviaire européen unique;

3° veillent à ce que les mesures visant à développer et à améliorer la sécurité ferroviaire tiennent compte d'une approche systémique;

4° veillent à ce que la responsabilité d'une exploitation sûre du système ferroviaire de l'Union et de la maîtrise des risques qui en résultent soit assumée par le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires, chacun pour sa partie du système, en les obligeant à:

a) mettre en œuvre les mesures nécessaires de maîtrise des risques contenues dans les MSC, le cas échéant en coopération les uns avec les autres;

b) appliquer les règles de l'Union et les règles nationales;

c) établir des systèmes de gestion de la sécurité conformément au présent Code ferroviaire;

5° sans préjudice de la responsabilité civile établie conformément aux prescriptions légales, veillent à ce que le gestionnaire d'infrastructure et chaque entreprise ferroviaire soit chargé de sa partie du système et de la sécurité d'exploitation de celle-ci, y compris la fourniture de matériel et la contractualisation des services vis-à-vis des usagers, des clients, des travailleurs concernés et des autres acteurs visés au paragraphe 4.

§ 2. Le Roi désigne l'entité chargée de l'élaboration et de la publication d'un plan de sécurité annuel fixant les mesures envisagées pour réaliser les OSC.

Ce plan tient compte des modifications des règles nationales visées à l'article 69, paragraphe 6, alinéa 2.

§ 3. Sans préjudice de la responsabilité civile établie conformément aux prescriptions légales, le gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise ferroviaire est rendu responsable de sa partie du système ferroviaire de l'Union, de l'exploitation sûre de celle-ci, y compris la fourniture de matériel et la contractualisation

van de Unie en internationale voorschriften en van de vooruitgang op technisch en wetenschappelijk gebied. Daarbij wordt voorrang gegeven aan het voorkomen van ongevallen;

2° zij zien erop toe dat de toepasselijke wetgeving op een open en niet-discriminerende wijze wordt gehandhaafd, waarbij de ontwikkeling van één Europees spoorwegvervoerssysteem wordt bevorderd;

3° zij zorgen ervoor dat bij de maatregelen inzake de ontwikkeling en verbetering van de veiligheid op het spoor rekening wordt gehouden met de noodzaak van een systeemgerichte benadering;

4° zij zien erop toe dat de verantwoordelijkheid voor een veilige exploitatie van het spoorwegsysteem van de Unie en de risicobeheersing wordt gelegd bij de infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen, elk voor het eigen deel van het systeem, en verplichten hen om:

a) in voorkomend geval in onderlinge samenwerking de nodige maatregelen te treffen op het gebied van risicobeheersing vervat in de GVM;

b) nationale en Unievoorschriften toe te passen;

c) veiligheidsbeheersystemen te creëren overeenkomstig deze Spoorcodex;

5° zij zien erop toe dat, onverminderd de burgerlijke aansprakelijkheid volgens de wettelijke voorschriften, de infrastructuurbeheerder en elke spoorwegonderneming verantwoordelijk wordt gesteld voor zijn deel van het systeem en zijn veilige werking, met inbegrip van de levering van materiaal en het uitbesteden van diensten ten opzichte van gebruikers, afnemers, de betrokken werknemers en andere actoren als bedoeld in paragraaf 4.

§ 2. De Koning wijst de entiteit aan die belast is met de ontwikkeling en de bekendmaking van een jaarlijks veiligheidsplan met de voorgenomen maatregelen voor het realiseren van de GVD's.

Dit plan houdt rekening met de wijzigingen van de nationale regels bedoeld in artikel 69, paragraaf 6, tweede lid.

§ 3. Onverminderd de burgerlijke aansprakelijkheid volgens de wettelijke voorschriften, wordt elke spoorweginfrastructuurbeheerder en spoorwegonderneming verantwoordelijk gesteld voor zijn deel van het systeem en zijn veilige werking, met inbegrip van de levering van materiaal en de contractualisering van diensten

de services vis-à-vis des usagers, des clients, des travailleurs concernés et des tiers, et de la maîtrise des risques qui en résultent.

En particulier, le gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise ferroviaire:

1° applique les règles de l'Union et les règles nationales;

2° établit un système de gestion de la sécurité conformément au présent Code ferroviaire;

3° met en œuvre les mesures nécessaires de maîtrise des risques contenues dans les MSC, le cas échéant en coopération les uns avec les autres et avec d'autres acteurs;

4° tient compte, dans son système de gestion de la sécurité, des risques associés aux activités des autres acteurs et des tierces parties;

5° le cas échéant, oblige par contrat les autres acteurs visés au paragraphe 4 qui ont une incidence potentielle sur l'exploitation sûre du système ferroviaire de l'Union à mettre en œuvre des mesures de maîtrise des risques;

6° s'assure que ses contractants appliquent les mesures de maîtrise des risques déterminées sur la base des MSC, par chaque entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure dans leur système de gestion de la sécurité et que cela soit précisé dans les dispositions contractuelles qui doivent être communiquées sur demande de l'Agence ou de l'autorité de sécurité.

§ 4. Sans préjudice des responsabilités des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure visées au paragraphe 3, les entités chargées de l'entretien et tous les autres acteurs qui ont une incidence potentielle sur l'exploitation sûre du système ferroviaire de l'Union, notamment les fabricants, les fournisseurs de service d'entretien, les détenteurs de wagons, les prestataires de services, les entités adjudicatrices, les transporteurs, les expéditeurs, les destinataires, les chargeurs, les déchargeurs, les remplisseurs et les vidangeurs:

1° mettent en œuvre les mesures nécessaires de maîtrise des risques conformément au paragraphe 3, 4°, le cas échéant en coopération avec d'autres acteurs;

2° veillent à fournir des sous-systèmes, accessoires, équipements et services conformes aux exigences et conditions d'utilisation prescrites, de sorte que ceux-ci puissent être exploités en toute sécurité par l'entreprise ferroviaire et/ou le gestionnaire de l'infrastructure concernés.

ten opzichte van gebruikers, afnemers, de betrokken werknemers en derden.

Meer in het bijzonder doet de infrastructuurbeheerder en elke spoorwegonderneming het volgende:

1° hij past de Unieregels en de nationale voorschriften toe;

2° hij stelt een veiligheidsbeheersysteem op overeenkomstig deze Spoorcodex;

3° hij treft in voorkomend geval in onderlinge samenwerking en in samenwerking met andere actoren, de nodige maatregelen op het gebied van risicobeheersing vervat in de GVM;

4° hij houdt in zijn veiligheidsbeheersysteem rekening met de risico's die uit de activiteiten van andere actoren en derden voortvloeien;

5° hij verplicht de andere in paragraaf 4 bedoelde actoren met een potentieel effect op de veilige exploitatie van het spoorwegsysteem in voorkomend geval om risicobeheersingsmaatregelen te treffen;

6° hij ziet erop toe dat zijn contractanten de risicobeheersingsmaatregelen toepassen die zijn vastgelegd op basis van de GVM's, door elke spoorwegonderneming en de infrastructuurbeheerder in hun veiligheidsbeheersysteem en dat dit wordt vastgelegd in contractuele regelingen waarin op verzoek van het Bureau of van de veiligheidsinstantie inzage wordt gegeven.

§ 4. Met onderhoud belaste entiteiten en alle andere actoren die een potentiële invloed op de veilige exploitatie van het spoorwegsysteem van de Unie hebben, waaronder fabrikanten, leveranciers van onderhoudsdiensten, houders, dienstverleners, aanbestedende diensten, vervoerders, afzenders, geadresseerden, laders, lossers, bulkvullers en bulklossers, doen, onverminderd de verantwoordelijkheden van spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders als bedoeld in paragraaf 3, het volgende:

1° zij treffende nodige risicobeheersingsmaatregelen overeenkomstig paragraaf 3, 4°, in voorkomend geval in samenwerking met andere actoren;

2° zij zorgen ervoor dat de door hen geleverde subsystemen, toebehoren en materialen, alsmede de door hen verrichte diensten aan de vastgelegde eisen en gebruiksvoorwaarden voldoen, zodat zij door de betrokken spoorwegonderneming en/of infrastructuurbeheerder veilig kunnen worden geëxploiteerd.

§ 5. Sans préjudice de l'article 179/13 et dans les limites de leurs compétences respectives, les entreprises ferroviaires, le gestionnaire de l'infrastructure et les acteurs visés au paragraphe 4 qui décèlent un risque pour la sécurité lié à des défauts et à des non-conformités ou des dysfonctionnements dans la construction des équipements techniques, y compris ceux des sous-systèmes structurels, ou qui en sont informés:

1° prennent toute action correctrice nécessaire afin de remédier au risque de sécurité décelé;

2° signalent ces risques aux parties concernées, de façon à leur permettre de prendre toute autre action correctrice nécessaire pour assurer en permanence la sécurité du système ferroviaire de l'Union.

§ 6. En cas d'échanges de véhicules entre entreprises ferroviaires, tous les acteurs concernés s'échangent toute information utile aux fins de la sécurité de l'exploitation portant notamment, mais pas exclusivement, sur l'état et l'historique du véhicule concerné, des éléments des dossiers d'entretien à des fins de traçabilité, la traçabilité des opérations de chargement et les lettres de voiture.”.

Art. 13

Dans le titre 4 du même Code, l'intitulé du chapitre 1^{er} est remplacé par ce qui suit:

“Chapitre 1^{er}. – Règles nationales”.

Art. 14

Dans l'article 68 du même Code, remplacé par la loi du 23 juin 2020, les modifications suivantes sont apportées:

1° aux paragraphes 1^{er} et 2, les mots “règles nationales de sécurité” sont remplacés à chaque fois par les mots “règles nationales”;

2° au paragraphe 3 dans le texte néerlandais, les mots “*toelating*” et “*toelatingsaanvraag*” sont respectivement remplacés par les mots “*een vergunning*” et “*vergunningaanvraag*”.

Art. 15

L'article 69 du même Code, remplacé par la loi du 23 juin 2020, est remplacé par ce qui suit:

§ 5. Spoorwegondernemingen, de infrastructuurbeheerder en de actoren als bedoeld in paragraaf 4, die constateren of ervan op de hoogte worden gesteld dat defecten, constructieafwijkingen of storingen van technische apparatuur, met inbegrip van structurele subsystemen, een veiligheidsrisico vormen, doen, onverminderd artikel 179/13 en binnen de grenzen van hun respectieve bevoegdheden, het volgende:

1° zij nemen alle nodige corrigerende maatregelen om het geconstateerde veiligheidsrisico tegen te gaan;

2° zij brengen de relevante betrokken partijen op de hoogte van dat risico om hen in staat te stellen de nodige verdere corrigerende maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat de veiligheidsprestaties van het spoorwegsysteem van de Unie systematisch gehandhaafd blijven.

§ 6. Bij de uitwisseling van voertuigen tussen spoorwegondernemingen wisselen alle betrokken actoren alle informatie uit die relevant is voor een veilige exploitatie, over, onder meer maar niet uitsluitend, de status en geschiedenis van het betrokken voertuig, elementen van het onderhoudsdossier ten behoeve van de traceerbaarheid, de traceerbaarheid van laadverrichtingen en vrachtbrieven.”.

Art. 13

In titel 4 van dezelfde Codex wordt het opschrift van hoofdstuk 1 vervangen als volgt:

“Hoofdstuk 1. – Nationale voorschriften”.

Art. 14

In artikel 68 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van 23 juni 2020, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in §§ 1 en 2 worden de woorden “nationale veiligheidsvoorschriften” telkens vervangen door de woorden “nationale voorschriften”;

2° in § 3, vierde lid van de Nederlandstalige tekst worden de woorden “toelating” en “toelatingsaanvraag” respectievelijk vervangen door de woorden “een vergunning” en “vergunningaanvraag”.

Art. 15

Artikel 69 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van 23 juni 2020, wordt vervangen als volgt:

“Art. 69. § 1^{er}. Le Roi ne peut établir de nouvelles règles nationales que dans les cas suivants:

1° lorsque les règles concernant des méthodes de sécurité existantes ne sont pas couvertes par une MSC;

2° lorsque des règles d'exploitation du réseau ferroviaire ne sont pas encore couvertes par des STI;

3° en tant que mesure préventive d'urgence en particulier à la suite d'un accident ou d'un incident;

4° lorsqu'une règle déjà notifiée a besoin d'être révisée;

5° lorsque des règles concernant les exigences applicables au personnel exécutant des tâches critiques de sécurité, y compris les critères de sélection, l'aptitude physique et psychologique et la formation professionnelle ne sont pas encore couvertes par une STI ou par le titre 5, chapitre 1^{er} du présent Code ferroviaire;

6° lorsqu'une STI ne respecte pas pleinement les exigences essentielles ou ne couvre pas, ou pas complètement, certains aspects correspondant aux exigences essentielles, y compris les points ouverts tels que recensés dans son annexe;

7° lorsqu'une demande de non-application d'une ou de plusieurs STI ou de certaines de leurs parties a été soumise conformément à l'article 159;

8° lorsqu'un cas spécifique nécessite l'application de règles techniques ne figurant pas dans la STI concernée;

9° lorsque les règles nationales servent à spécifier des systèmes existants et ont pour seul objet l'évaluation technique de la compatibilité du véhicule avec le réseau;

10° lorsque les réseaux et les véhicules ne sont pas couverts par des STI.

Lorsque le Roi adopte une nouvelle règle nationale conformément à l'alinéa 1^{er}, il y procède dans le respect des conditions prévues aux paragraphes 3 et suivants.

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

§ 2. En cas de modification d'une règle nationale en vertu de laquelle une autorisation par type de véhicule a été délivrée, cette règle détermine si l'autorisation par

“Art. 69. § 1. De Koning kan enkel in de volgende gevallen nieuwe nationale voorschriften vaststellen:

1° indien voorschriften betreffende bestaande veiligheidsmethoden niet onder een GVM vallen;

2° indien exploitatievoorschriften van het spoorweg-netwerk nog niet binnen het bestek van de TSI's vallen;

3° indien dringend preventieve maatregelen nodig zijn, in het bijzonder na een ongeval of incident;

4° indien reeds aangemelde voorschriften herziening behoeven;

5° indien voorschriften betreffende eisen waaraan personeelsleden met veiligheidskritieke taken moeten voldoen, met inbegrip van eisen betreffende selectiecriteria, lichamelijke en psychologische geschiktheid en beroepsopleiding, niet reeds binnen het bestek vallen van een TSI of titel 5, hoofdstuk 1 van deze Spoorcodex;

6° indien een TSI niet volledig aan de essentiële eisen beantwoordt of bepaalde aspecten in verband met de essentiële eisen niet of niet volledig bestrijken, met inbegrip van de open punten als vermeld in haar bijlagen;

7° indien er op grond van artikel 159 een verzoek is ingediend tot niet-toepassing van één of meer TSI's of delen daarvan;

8° indien het in specifieke gevallen nodig is technische regels toe te passen die niet in de desbetreffende TSI zijn opgenomen;

9° indien nationale voorschriften ertoe dienen om bestaande systemen te specificeren, alleen voor het beoordelen van de technische compatibiliteit van het voertuig met het netwerk;

10° indien netwerken en voertuigen niet onder TSI's vallen.

Wanneer de Koning overeenkomstig het eerste lid een nieuw nationaal voorschrift aanneemt, doet hij dit met naleving van de voorwaarden voorzien in de paragrafen 3 en volgende.

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

§ 2. In geval van wijziging van een nationaal voorschrift op grond waarvan een voertuigtypegoedkeuring is verleend, bepaalt dit voorschrift of de verleende

type de véhicule délivrée reste valable ou si elle doit être renouvelée.

§ 3. Lors de la mise au point du cadre réglementaire national, l'entité désignée par le Roi consulte tous les acteurs et les parties intéressées, y compris l'autorité de sécurité, le gestionnaire de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires, les fabricants et les fournisseurs de services d'entretien, les usagers et les représentants du personnel.

§ 4. L'entité désignée par le Roi soumet le texte complet du projet de nouvelle règle nationale à l'Agence et à la Commission européenne, par les voies électroniques appropriées conformément à l'article 27 du Règlement 2016/796/UE, pour examen en temps utile, dans les délais visés à l'article 25, paragraphe 1^{er}, du Règlement 2016/796/UE, avant l'entrée en vigueur de la nouvelle règle proposée, en apportant la justification de son introduction, en démontrant le cas échéant la nécessité de cette règle pour satisfaire à une exigence essentielle qui n'est pas déjà couverte par la STI concernée. L'entité désignée par le Roi veille à ce que le projet soit suffisamment avancé pour que l'Agence puisse l'examiner conformément à l'article 25, paragraphe 2, du Règlement 2016/796/UE.

§ 5. En cas de mesures préventives d'urgence, le Roi peut adopter et appliquer une nouvelle règle immédiatement.

Cette règle est notifiée conformément à l'article 27, paragraphe 2, du Règlement 2016/796/UE et soumise à l'évaluation de l'Agence conformément à l'article 26, paragraphes 1^{er}, 2, et 5, du Règlement 2016/796/UE.

§ 6. Le Roi révisé ou abroge les règles nationales notifiées lorsqu'elles deviennent redondantes ou contraires après la publication ou la révision du droit de l'Union, y compris notamment les STI, les OSC et les MSC.

En particulier, le Roi apporte aux règles nationales toutes les modifications nécessaires pour atteindre au moins les OSC, ainsi que tout OSC révisé, conformément aux calendriers de mise en œuvre dont ils sont accompagnés.

§ 7. L'entité désignée par le Roi notifie à l'Agence et à la Commission européenne les règles nationales adoptées.

Elle utilise les voies électroniques appropriées conformément à l'article 27 du Règlement 2016/796/UE.

voertuigtypegoedkeuring geldig blijft of dat deze moet worden vernieuwd.

§ 3. Tijdens de ontwikkeling van het nationaal regelgevend kader raadpleegt de door de Koning aangewezen entiteit alle actoren en belanghebbende partijen, met inbegrip van de veiligheidsinstantie, de infrastructuurbeheerder, spoorwegondernemingen, fabrikanten en onderhoudsbedrijven, gebruikers en vertegenwoordigers van het personeel.

§ 4. De door de Koning aangewezen entiteit legt de volledige tekst van het ontwerp van een nieuw nationaal voorschrift via het geëigende IT-systeem overeenkomstig artikel 27 van de Verordening 2016/796/EU ter overweging voor aan het Bureau en de Europese Commissie, tijdig en binnen de in artikel 25, paragraaf 1, van de Verordening 2016/796/EU bedoelde termijnen, vóór de verwachte invoering van het voorgestelde nieuwe voorschrift in het nationaal rechtssysteem, en motiveert zij de invoering van dat voorschrift door, in voorkomend geval, aan te tonen dat dat voorschrift noodzakelijk is om te voldoen aan een essentiële eis die niet reeds onder de betrokken TSI valt. De door de Koning aangewezen entiteit zorgt ervoor dat de ontwerp tekst voldoende is uitgewerkt om het Bureau in staat te stellen zijn onderzoek overeenkomstig artikel 25, paragraaf 2, van de Verordening 2016/796 EU uit te voeren.

§ 5. In het geval van dringende preventieve maatregelen kan de Koning een nieuw voorschrift meteen vaststellen en toepassen.

Dat voorschrift wordt aangemeld in overeenstemming met artikel 27, paragraaf 2, van de Verordening 2016/796/EU en overeenkomstig artikel 26, paragrafen 1, 2 en 5, van de Verordening 2016/796/EU aan de beoordeling van het Bureau onderworpen.

§ 6. De Koning herzielt de nationale voorschriften of heft deze op indien deze redundant of tegenstrijdig worden na bekendmaking of herziening van het Unierecht, met inbegrip onder andere van de TSI's, de GVD en de GVM.

In het bijzonder brengt de Koning de nodige wijzigingen aan in de nationale voorschriften om ten minste de GVD's en herzieningen daarvan te verwezenlijken binnen de daarvoor gestelde termijnen.

§ 7. De door de Koning aangewezen entiteit deelt aan het Bureau en de Europese Commissie mee welke nationale voorschriften zijn aangenomen.

Overeenkomstig artikel 27 van de Verordening 2016/796/EU gebruikt zij de geëigende IT-systemen.

L'entité désignée par le Roi veille à ce que les règles nationales existantes, y compris celles qui couvrent les interfaces entre les véhicules et les réseaux, soient aisément accessibles, fassent partie du domaine public et soient rédigées dans des termes que toutes les parties intéressées peuvent comprendre.

Toute personne peut demander à l'entité désignée par le Roi de fournir des informations complémentaires sur les règles nationales.

Cette dernière répond à cette demande.

§ 8. L'entité désignée par le Roi ne notifie pas les règles et restrictions dont le caractère est strictement local.

Dans ce cas, le gestionnaire de l'infrastructure mentionne ces règles et restrictions dans le document de référence du réseau.

§ 9. Les règles nationales notifiées en vertu du présent article ne sont pas soumises à la procédure de notification prévue par la directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information.”

Art. 16

Dans l'article 70, paragraphe 1^{er}, du même Code, modifié par la loi du 23 juin 2020, les mots “règles de sécurité” sont remplacés par les mots “règles nationales”.

Art. 17

L'article 74 du même Code, modifié par la loi du 23 juin 2020, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 74. Les tâches de l'autorité de sécurité sont les suivantes:

1° l'autorisation de la mise en service des sous-systèmes contrôle-commande et signalisation au sol, énergie et infrastructure constituant le système ferroviaire de l'Union 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;

De door de Koning aangewezen entiteit zorgt ervoor dat de bestaande nationale voorschriften, met inbegrip van de voorschriften betreffende de interfaces tussen de voertuigen en het netwerk, eenvoudig en voor het publiek toegankelijk zijn en gesteld zijn in een terminologie die voor alle belanghebbende partijen begrijpelijk is.

Iedere persoon kan de door de Koning aangewezen entiteit verzoeken om aanvullende informatie over de nationale voorschriften te verstrekken.

Deze laatste beantwoordt dit verzoek.

§ 8. De door de Koning aangewezen entiteit meldt de voorschriften en beperkingen van strikt plaatselijke aard niet aan.

In dat geval neemt de infrastructuurbeheerder de betrokken voorschriften en beperkingen op in de netverklaring.

§ 9. De op grond van dit artikel aangemelde nationale voorschriften zijn niet onderworpen aan de aanmeldingsprocedure van de richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij.”

Art. 16

In artikel 70, paragraaf 1, van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 23 juni 2020, worden de woorden “de veiligheidsvoorschriften” vervangen door de woorden “de nationale voorschriften”.

Art. 17

Artikel 74 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 23 juni 2020, wordt vervangen als volgt:

“Art. 74. De taken van de veiligheidsinstantie zijn de volgende:

1° de vergunning voor de indienststelling van de subsystemen baanuitrusting voor besturing en seingeving, energie en infrastructuur van het spoorwegsysteem van de Unie en de controle 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° la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des autorisations de mise sur le marché de véhicules conformément à l'article 179/9;

4° le soutien à l'Agence pour la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des autorisations de mise sur le marché de véhicules conformément à l'article 21, paragraphe 5 de la directive 2016/797/UE, et concernant les autorisations par type de véhicule conformément à l'article 24 de la directive 2016/797/UE;

5° la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des agréments de sécurité accordés conformément au chapitre 4, du titre 4, y compris la vérification des conditions et des exigences qui y sont définies et la conformité des activités du gestionnaire de l'infrastructure aux exigences prévues pour obtenir l'agrément;

6° la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des certificats de sécurité uniques accordés conformément à l'article 100, y compris la vérification des conditions et des exigences qui y sont définies et la conformité des activités des entreprises ferroviaires aux exigences prévues pour obtenir le certificat de sécurité unique;

7° le soutien à l'Agence pour la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des certificats de sécurité uniques accordés conformément à l'article 10, paragraphe 5 de la directive 2016/798/UE;

8° la délivrance d'un avis conforme quant aux spécifications techniques d'utilisation du réseau et aux procédures opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire visées à l'article 68, paragraphe 3;

9° 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, conformément à l'article 105;

10° sans préjudice de l'article 219, la vérification du respect des exigences en matière de formation définies dans les STI ou le cas échéant, les règles nationales adoptées par le Roi conformément à l'article 68, paragraphe 2, 1°;

11° les tâches relatives à la certification des conducteurs de train visée au titre 5, chapitre 1^{er}, en ce compris la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des licences des conducteurs de train;

3° de afgifte, vernieuwing, wijziging en intrekking van vergunningen om voertuigen in de handel te brengen overeenkomstig artikel 179/9;

4° de ondersteuning aan het Bureau bij de afgifte, vernieuwing, wijziging en intrekking van vergunningen om voertuigen in de handel te brengen overeenkomstig artikel 21, paragraaf 5 van de richtlijn 2016/797/EU en voor het verlenen van voertuigtypegoedkeuringen overeenkomstig artikel 24 van de richtlijn 2016/797/EU;

5° de afgifte, vernieuwing, wijziging of intrekking van de veiligheidsvergunningen verleend overeenkomstig hoofdstuk 4, van titel 4, met inbegrip van de controle van de voorwaarden en eisen die daarin zijn vervat en de overeenstemming van de activiteiten van de infrastructuurbeheerder met de eisen die voor het bekomen van vergunning worden gesteld;

6° de afgifte, vernieuwing, wijziging of intrekking van de unieke veiligheidscertificaten verleend overeenkomstig artikel 100 met inbegrip van de controle van de voorwaarden en eisen die daarin zijn vervat en de overeenstemming van de activiteiten van de spoorwegondernemingen met de eisen die voor het bekomen het certificaat worden gesteld;

7° de ondersteuning aan het Bureau bij de afgifte, vernieuwing, wijziging en intrekking van unieke veiligheidscertificaten verleend overeenkomstig artikel 10, paragraaf 5 van de richtlijn 2016/798/EU;

8° de aflevering van een eensluidend advies aangaande de technische specificaties voor gebruik van het netwerk en de operationele procedures aangaande de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur zoals bedoeld in artikel 68, paragraaf 3;

9° de bijwerking en aanpassing van het nationaal voertuigregister, ervoor zorgend dat de voertuigen correct ingeschreven zijn in het nationaal voertuigregister en dat de daarin vervatte informatie juist is en bijgewerkt wordt overeenkomstig artikel 105;

10° onverminderd artikel 219, de controle van de naleving van de vereisten inzake opleiding bepaald in de TSI's, of, in voorkomend geval, in de door de Koning overeenkomstig artikel 68, paragraaf 2, 1°, vastgestelde nationale voorschriften;

11° de taken betreffende de certificering van de treinbestuurders bedoeld in titel 5, hoofdstuk 1, met inbegrip van de afgifte, vernieuwing, wijziging en intrekking van de vergunningen van treinbestuurders;

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° le contrôle, la promotion, l'application et la contribution à la mise à jour du cadre réglementaire en matière de sécurité;

15° la bonne application des dispositions relatives aux conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire;

16° la surveillance des entreprises ferroviaires et du gestionnaire d'infrastructure conformément à l'article 74/1;

17° le cas échéant, le soutien à l'Agence dans sa mission de contrôle de l'évolution de la sécurité ferroviaire au niveau de l'Union.”

Art. 18

Dans le titre 4, chapitre 2, section 2 du même Code, il est inséré un article 74/1 rédigé comme suit:

“Art. 74/1. § 1^{er}. L'autorité de sécurité contrôle le respect constant de l'obligation légale qu'ont les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure d'utiliser un système de gestion de la sécurité tel qu'il est décrit aux articles 89 à 92.

À cet effet, l'autorité de sécurité applique les principes énoncés dans les MSC, en s'assurant que les activités de surveillance comprennent notamment le contrôle de l'application, par les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure:

1° du système de gestion de la sécurité afin d'en contrôler l'efficacité;

2° des éléments isolés ou partiels du système de gestion de la sécurité, notamment les activités opérationnelles, la fourniture de services d'entretien et de matériel et le recours à des contractants pour en contrôler l'efficacité; et

3° des MSC pertinentes. Les activités de surveillance à ce sujet s'appliquent également aux entités chargées de l'entretien, le cas échéant.

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, de handhaving en medewerking aan de ontwikkeling van het regelgevend kader inzake veiligheid;

15° de handhaving van de bepalingen betreffende de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten in de spoorwegsector verrichten;

16° het toezicht op de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder overeenkomstig artikel 74/1;

17° in voorkomend geval, de ondersteuning van het Bureau bij zijn controleopdracht inzake de evolutie van de spoorwegveiligheid op het niveau van de Unie.”

Art. 18

In titel 4, hoofdstuk 2, afdeling 2 van dezelfde Codex, wordt een artikel 74/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 74/1. § 1. De veiligheidsinstantie ziet er op toe dat voortdurend wordt voldaan aan de wettelijke verplichting voor spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder tot het hanteren van een veiligheidsbeheersysteem als bedoeld in de artikelen 89 tot 92.

Daartoe past de veiligheidsinstantie de beginselen toe van de relevante GVM voor het uitoefenen van toezicht en ziet zij erop toe dat in het kader van de toezichtactiviteiten met name de toepassing door spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerder wordt gecontroleerd van:

1° het veiligheidsbeheersysteem om na te gaan of het doeltreffend is;

2° afzonderlijke of deelelementen van het veiligheidsbeheersysteem, met inbegrip van operationele activiteiten, de verrichting van onderhoud, de levering van materiaal en het gebruik van contractanten, om na te gaan of zij doeltreffend zijn; en

3° relevante GVM's. De met dit punt verband houdende toezichtsactiviteiten gelden in voorkomend geval tevens voor met onderhoud belaste entiteiten.

§ 2. Au moins deux mois avant le début de toute nouvelle activité de transport ferroviaire, les entreprises ferroviaires en informent la ou les autorité(s) de sécurité concernée(s), afin que celle(s)-ci puisse(nt) programmer les activités de surveillance.

Les entreprises ferroviaires fournissent également une répartition des catégories de personnel et des types de véhicules.

§ 3. Sans préjudice du paragraphe 2, le titulaire d'un certificat de sécurité unique informe sans retard la ou les autorité(s) de sécurité concernée(s) de toute modification majeure des informations visées au paragraphe 2, en ce compris, l'engagement de nouvelles catégories de personnel et l'acquisition de nouveaux types de matériel roulant.

§ 4. Le contrôle du respect des règles relatives aux temps de travail, de conduite et de repos applicables aux conducteurs de train est assuré par le Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation Sociale, excepté le cas prévu à l'article 74, 15°.

Dans le cadre des missions visées à l'alinéa 1^{er}, le Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation Sociale coopère avec l'autorité de sécurité afin que celle-ci puisse remplir son rôle de contrôle de la sécurité ferroviaire.

§ 5. Dans le cadre de la coopération avec l'autorité de sécurité conformément au paragraphe 4, alinéa 2, le Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation Sociale veille à ne communiquer à cette dernière que les données à caractère personnel nécessaires afin d'assurer la surveillance et de permettre le recoupement d'informations sur la base des inspections et des audits réalisés par les deux parties.

§ 6. Si l'autorité de sécurité constate que le titulaire d'un certificat de sécurité unique ne satisfait plus aux conditions de la certification, elle demande à l'Agence de restreindre ou de retirer ledit certificat conformément à l'article 10, paragraphe 5 de la directive 2016/798/UE.

En cas de désaccord entre l'Agence et l'autorité de sécurité, la procédure d'arbitrage prévue à l'article 10, paragraphe 7 de la directive 2016/798/UE s'applique. Si, à l'issue de cette procédure d'arbitrage, le certificat de sécurité unique n'est ni restreint ni retiré, les mesures de sécurité temporaires visées au paragraphe 7 sont suspendues.

§ 2. De spoorwegondernemingen informeren de betrokken veiligheidsinstantie(s) ten minste twee maanden voor de start van een nieuwe spoorwegvervoersactiviteit, zodat deze haar toezichtsactiviteiten kan plannen.

De spoorwegondernemingen verstrekken tevens een opsplitsing van de personeelscategorieën en de voertuigtypen.

§ 3. Onverminderd paragraaf 2, stelt de houder van een uniek veiligheidscertificaat de betrokken veiligheidsinstantie(s) onverwijld in kennis van elke belangrijke wijziging in de in paragraaf 2 bedoelde informatie, met inbegrip van het inzetten van nieuwe categorieën personeel of van nieuwe soorten rollend materieel.

§ 4. De controle op de naleving van de geldende voorschriften inzake werk-, rij- en rusttijden voor treinbestuurders gebeurt door de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg, behoudens het geval voorzien in artikel 74, 15°.

In het kader van de opdrachten bedoeld in het eerste lid, werkt de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg samen met de veiligheidsinstantie opdat zij haar taak van toezichthouder op de veiligheid op het spoor kan uitoefenen.

§ 5. In het kader van de samenwerking met de veiligheidsinstantie overeenkomstig paragraaf 4, tweede lid, waakt de federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg erover aan deze laatste enkel de noodzakelijke persoonsgegevens mee te delen teneinde een voldoende dekking van het toezicht te verzekeren en kruiscontroles van informatie mogelijk te maken op basis van door beide partijen uitgevoerde inspecties en audits.

§ 6. Indien de veiligheidsinstantie constateert dat een houder van een uniek veiligheidscertificaat niet langer aan de certificeringsvoorwaarden voldoet, vraagt zij het Bureau beperkingen te stellen aan het verleende certificaat of het in te trekken overeenkomstig artikel 10, paragraaf 5 van de richtlijn 2016/798/EU.

Wanneer het Bureau en de veiligheidsinstantie het met elkaar oneens zijn, is de in artikel 10, paragraaf 7 van de richtlijn 2016/798/EU, vermelde arbitrageprocedure van toepassing. Indien het resultaat van zo'n arbitrageprocedure is dat het uniek veiligheidscertificaat niet wordt beperkt of ingetrokken, worden de tijdelijke veiligheidsmaatregelen van paragraaf 7 opgeschort.

Lorsque l'autorité de sécurité est l'autorité qui a délivré le certificat de sécurité unique conformément à l'article 100, elle peut restreindre ou retirer le certificat, et en informe l'Agence.

Le titulaire d'un certificat de sécurité unique dont le certificat a été restreint ou retiré par l'autorité de sécurité a le droit d'introduire un recours conformément à l'article 104.

§ 7. Si l'autorité de sécurité détecte un risque grave pour la sécurité au cours d'une surveillance, elle peut à tout moment appliquer des mesures de sécurité temporaires, dont la restriction ou la suspension immédiates des opérations en cause.

Si le certificat de sécurité unique a été délivré par l'Agence, l'autorité de sécurité en informe immédiatement cette dernière et présente des éléments de preuve à l'appui de sa décision et ce, conformément à la procédure visée à l'article 17, paragraphe 6, alinéas 2 et 3 de la directive 2016/798/UE.

Dans ce cas, les mesures de sécurité temporaires peuvent s'appliquer jusqu'à la clôture du contrôle juridictionnel, sans préjudice du paragraphe 6.

Si une mesure temporaire a une durée supérieure à trois mois, l'autorité de sécurité demande à l'Agence de restreindre ou de retirer le certificat de sécurité unique, et la procédure décrite au paragraphe 6 s'applique.

§ 8. L'autorité de sécurité contrôle les sous-systèmes contrôle-commande et signalisation au sol, énergie et infrastructure et s'assure qu'ils sont conformes aux exigences essentielles.

Dans le cas d'infrastructures transfrontalières, elle exerce ses activités de surveillance en coopération avec d'autres autorités de sécurité compétentes.

Si l'autorité de sécurité constate qu'un gestionnaire de l'infrastructure ne remplit plus les conditions d'obtention de son agrément de sécurité, elle restreint ou retire ce dernier.

§ 9. Lorsqu'elle contrôle l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires, l'autorité de sécurité peut tenir compte des performances de sécurité des acteurs conformément à l'article 67/1, paragraphe 4 et, le cas échéant, des centres de formation visés dans le titre 5, chapitre 1^{er}, section 6, dans la mesure où leurs activités ont une incidence sur la sécurité ferroviaire.

Indien de veiligheidsinstantie zelf, overeenkomstig artikel 100, het uniek veiligheidscertificaat heeft afgegeven, kan zij aan het certificaat beperkingen stellen of het intrekken en stelt zij het Bureau daarvan in kennis.

De houder van een uniek veiligheidscertificaat dat door de veiligheidsinstantie is beperkt of ingetrokken, heeft het recht beroep in te stellen overeenkomstig artikel 104.

§ 7. Indien de veiligheidsinstantie tijdens het toezicht een ernstig veiligheidsrisico ontdekt, kan die instantie op ieder moment tijdelijke veiligheidsmaatregelen toepassen, inclusief het onmiddellijk beperken of opschorten van de betrokken activiteiten.

Indien het uniek veiligheidscertificaat door het Bureau is afgegeven, brengt de veiligheidsinstantie het Bureau daar onmiddellijk van op de hoogte en staft zij haar beslissing met bewijs overeenkomstig de procedure voorzien in artikel 17, paragraaf 6, tweede en derde lid van de richtlijn 2016/798/EU.

In een dergelijk geval mogen de tijdelijke veiligheidsmaatregelen van toepassing blijven tot de rechterlijke toetsing afgelopen is, onverminderd paragraaf 6.

Indien de looptijd van de tijdelijke maatregel langer is dan drie maanden, verzoekt de veiligheidsinstantie het Bureau het uniek veiligheidscertificaat te beperken of in te trekken, waarbij de procedure beschreven in paragraaf 6 van toepassing is.

§ 8. De veiligheidsinstantie houdt toezicht op de subsystemen baanuitrusting voor besturing en seingeving, energie en infrastructuur en verzekert dat zij aan de essentiële eisen voldoen.

In geval van grensoverschrijdende infrastructuur zal zij haar toezichtsactiviteiten uitoefenen in samenwerking met andere betrokken veiligheidsinstanties.

Indien de veiligheidsinstantie vaststelt dat een infrastructuurbeheerder niet meer voldoet aan de voorwaarden voor een veiligheidsvergunning, stelt zij beperkingen aan die vergunning of trekt zij deze in.

§ 9. In het kader van het toezicht op de doeltreffendheid van de veiligheidsbeheersystemen van de infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen mogen de veiligheidsinstanties rekening houden met de veiligheidsprestaties van actoren als bedoeld in artikel 67/1, paragraaf 4 en, waar passend, de opleidingscentra bedoeld in titel 5, hoofdstuk 1, afdeling 6, voor zover hun activiteiten gevolgen hebben voor de veiligheid op het spoor.

Le présent paragraphe s'applique sans préjudice de la responsabilité des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure visée à l'article 67/1, paragraphe 3.

§ 10. L'autorité de sécurité coopère avec les autorités de sécurité d'autres États membres dans lesquels une entreprise ferroviaire active en Belgique exerce ses activités, pour coordonner leurs activités de surveillance concernant cette entreprise ferroviaire, de façon à assurer le partage de toute information essentielle concernant l'entreprise ferroviaire, en particulier en ce qui concerne les risques connus et ses performances en matière de sécurité.

L'autorité de sécurité partage également des informations avec les autres autorités de sécurité concernées ainsi qu'avec l'Agence si elle constate que l'entreprise ferroviaire ne prend pas les mesures nécessaires de maîtrise des risques.

Cette coopération a pour but d'assurer une couverture suffisante de la surveillance et d'éviter la répétition des inspections et des audits.

Les autorités de sécurité peuvent élaborer un programme commun de surveillance pour s'assurer que des audits et d'autres inspections sont effectués périodiquement, compte tenu du type et de la portée des activités de transport dans chacun des États membres concernés.

§ 11. L'autorité de sécurité peut envoyer des avertissements au gestionnaire de l'infrastructure et aux entreprises ferroviaires lorsqu'ils ne respectent pas leurs obligations énoncées au paragraphe 1^{er}.

§ 12. L'autorité de sécurité utilise les informations recueillies par l'Agence au cours de l'évaluation du dossier visée à l'article 10, paragraphe 5, point a), de la directive 2016/798/UE, aux fins de la surveillance d'une entreprise ferroviaire après la délivrance de son certificat de sécurité unique.

Elle utilise les informations recueillies au cours du processus d'agrément de sécurité conformément aux articles 95 à 98/1 aux fins de la surveillance du gestionnaire de l'infrastructure.

§ 13. Aux fins du renouvellement des certificats de sécurité uniques, l'autorité de sécurité, lorsque le certificat de sécurité unique a été délivré conformément à l'article 100, utilise les informations recueillies au cours des activités de surveillance.

Deze paragraaf geldt onverminderd de verantwoordelijkheid van de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder bedoeld in artikel 67/1, paragraaf 3.

§ 10. De veiligheidsinstantie werkt samen met de veiligheidsinstanties van andere lidstaten waar de spoorwegonderneming die in België actief is zijn activiteiten uitoefent bij het coördineren van hun toezichtsactiviteiten met betrekking tot de spoorwegonderneming teneinde erop toe te zien dat alle essentiële informatie over de spoorwegonderneming in kwestie wordt gedeeld, in het bijzonder wat betreft bekende risico's en haar veiligheidsprestaties.

De veiligheidsinstantie deelt ook informatie met de andere relevante veiligheidsinstanties en met het Bureau wanneer zij constateert dat de spoorwegonderneming niet de nodige risicobeheersingsmaatregelen treft.

Deze samenwerking heeft als doel te verzekeren dat het toezicht voldoende reikwijdte heeft en dat dubbele inspecties en audits worden vermeden.

De veiligheidsinstanties kunnen een gemeenschappelijk toezichtsplan ontwikkelen om erop toe te zien dat er periodiek audits en andere inspecties worden verricht, rekening houdend met de soort en de omvang van de vervoersactiviteiten in elk van de betrokken lidstaten.

§ 11. De veiligheidsinstantie kan berichten verzenden om de infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen te waarschuwen indien zij hun in paragraaf 1 bedoelde verplichtingen niet nakomen.

§ 12. De veiligheidsinstantie gebruikt de informatie die door het Bureau is verzameld bij het beoordelen van het dossier als bedoeld in artikel 10, paragraaf 5, punt a) van de richtlijn 2016/798/EU, om toezicht op de spoorwegonderneming uit te oefenen na afgifte van het uniek veiligheidscertificaat.

De veiligheidsinstantie gebruikt de informatie die tijdens de veiligheidsvergunningsprocedure overeenkomstig de artikelen 95 tot 98/1 is verzameld, om toezicht op de infrastructuurbeheerder uit te oefenen.

§ 13. Voor het vernieuwen van unieke veiligheids-certificaten gebruikt de veiligheidsinstantie, in geval van een uniek veiligheidscertificaat dat is afgegeven overeenkomstig artikel 100, de informatie die tijdens de toezichtsactiviteiten is verzameld.

Aux fins du renouvellement des agréments de sécurité, l'autorité de sécurité fait également usage des informations recueillies au cours de ses activités de surveillance.

§ 14. L'autorité de sécurité s'accorde avec l'Agence pour prendre les dispositions nécessaires afin de coordonner et d'assurer l'échange de toutes les informations visées aux paragraphes 11, 12 et 13.”

Art. 19

Dans le titre 4, chapitre 2, section 2 du même Code, il est inséré un article 74/2 rédigé comme suit:

“Art. 74/2. § 1^{er}. L'autorité de sécurité est responsable du traitement de données à caractère personnel au sens du Règlement (UE) 2016/679, pour les données qu'elle traiterait dans le cadre de ses missions de surveillance conformément à l'article 74/1.

Les données à caractère personnel visées à l'alinéa 1^{er} sont le nom, la fonction, le rôle linguistique, l'adresse email professionnelle et le ou les numéro(s) de téléphone professionnel(s) des personnes qui sont désignées comme points de contact de l'entreprise et des personnes que l'autorité de sécurité contrôle, auditionne ou interviewe à l'occasion de ses missions de surveillance visées à l'article 74/1.

Elle veille à conserver les données visées à l'alinéa 2, dans un fichier dédié et sécurisé auquel seuls les membres de l'autorité de sécurité sont habilités à accéder.

L'autorité de sécurité applique une stricte gestion des utilisations et des accès et prend des mesures techniques et organisationnelles pour la protection des données à caractère personnel visées à l'alinéa 2.

Le traitement des données à caractère personnel dans le cadre des missions de l'autorité de sécurité visées à l'article 74/1, a pour finalité d'assurer la bonne exécution de ces missions.

Dans le cadre de la coopération avec d'autres autorités de sécurité ainsi qu'avec l'Agence conformément à l'article 74/1, § 10, l'autorité de sécurité veille à ne communiquer à ces dernières que les données à caractère personnel nécessaires afin d'assurer une couverture suffisante de la surveillance et d'éviter la répétition des inspections et des audits.

§ 2. Les personnes dont les données à caractère personnel sont reprises dans le fichier visé au paragraphe 1^{er},

Voor het vernieuwen van veiligheidsvergunningen gebruikt de veiligheidsinstantie eveneens de informatie die zij tijdens haar toezichtsactiviteiten heeft verzameld.

§ 14. De veiligheidsinstantie overlegt met het Bureau om de nodige maatregelen te treffen om de in de paragrafen 11, 12 en 13 bedoelde volledige informatie-uitwisseling te coördineren en te garanderen.”

Art. 19

In titel 4, hoofdstuk 2, afdeling 2 van dezelfde Codex, wordt een artikel 74/2 ingevoegd, luidende:

“Art. 74/2. § 1. De veiligheidsinstantie is verantwoordelijk voor de verwerking van persoonsgegevens in de zin van de Verordening (EU) 2016/679, voor de gegevens die zij verwerkt in het kader van haar toezichtopdracht overeenkomstig artikel 74/1.

De persoonsgegevens bedoeld in het eerste lid zijn de naam, de functie, de taalrol, het e-mailadres van het bedrijf en het of de telefoonnummer(s) van het bedrijf van de personen die zijn aangeduid als contactpunt van het bedrijf en de personen die de veiligheidsinstantie controleert, auditeert of interviewt in het kader van haar controleopdrachten bedoeld in artikel 74/1.

Zij waakt erover de gegevens bedoeld in het tweede lid te bewaren in een speciaal en beveiligd bestand en enkel de leden van de veiligheidsinstantie zijn gemachtigd om toegang ertoe te hebben.

De veiligheidsinstantie hanteert een strikt gebruiks- en toegangsbeleid en neemt technische en organisatorische maatregelen voor de bescherming van de persoonsgegevens bedoeld in het tweede lid.

De verwerking van persoonsgegevens in het kader van de opdrachten van de veiligheidsinstantie bedoeld in artikel 74/1 beoogt de goede uitvoering te verzekeren van deze opdrachten.

In het kader van de samenwerking met andere veiligheidsinstanties alsook met het Bureau overeenkomstig artikel 74/1, § 10, waakt de veiligheidsinstantie erover aan hen enkel de noodzakelijke persoonsgegevens mee te delen teneinde een voldoende dekking van het toezicht te verzekeren en de herhaling van inspecties en audits te vermijden.

§ 2. De personen wier persoonsgegevens opgenomen zijn in het bestand bedoeld in paragraaf 1, derde

alinéa 3, disposent d'un droit d'accès et de rectification des données les concernant.

En cas de demande de rectification, l'autorité de sécurité notifie à chaque destinataire auquel les données à caractère personnel ont été communiquées toute rectification de données à caractère personnel effectuée, à moins qu'une telle communication se révèle impossible ou exige des efforts disproportionnés.

L'autorité de sécurité fournit à la personne concernée des informations sur ces destinataires si celle-ci en fait la demande.

Les données à caractère personnel traitées conformément au paragraphe 1^{er}, peuvent être conservées pendant cinq ans à compter du jour où l'autorité de sécurité a eu accès à ces données et les a intégrées dans le fichier visé à l'alinéa 1^{er}. Passé ce délai, elles sont détruites ou anonymisées.

Dans le cadre du présent traitement des données à caractère personnel, les personnes ne disposent pas du droit à l'effacement, du droit à la limitation du traitement, du droit à la portabilité des données, du droit d'opposition et du droit à la prise de décision individuelle automatisée. Ces droits sont en effet incompatibles avec les finalités poursuivies par le présent traitement de données à caractère personnel, à savoir la conservation et l'analyse des données relatives à la sécurité ferroviaire et à la façon dont les acteurs concernés appliquent les obligations du cadre juridique en matière de sécurité. Ces finalités se rapportent en effet à une importante mission de contrôle visant à garantir un objectif important d'intérêt public général, à savoir la sécurité ferroviaire sur le réseau belge.

Art. 20

Dans l'article 75 du même Code, les mots "pour l'accomplissement de ses tâches" sont abrogés.

Art. 21

L'article 77 du même Code, modifié par la loi du 23 novembre 2017, est remplacé par ce qui suit:

"Art. 77. L'autorité de sécurité accomplit ses tâches de manière ouverte, non discriminatoire et transparente, afin de promouvoir la mise en place d'un système de transport ferroviaire européen unique.

lid, hebben recht op toegang tot en rectificatie van de gegevens die op hen betrekking hebben.

In geval van een verzoek om rectificatie stelt de veiligheidsinstantie elke bestemming aan wie de persoonsgegevens zijn meegedeeld, in kennis van elke uitgevoerde rectificatie van persoonsgegevens, tenzij een dergelijke kennisgeving onmogelijk is of onevenredige inspanningen vereist.

De veiligheidsinstantie verstrekt de betrokken persoon informatie over de bestemmingen als deze hierom verzoekt.

De persoonsgegevens verwerkt overeenkomstig paragraaf 1, kunnen gedurende vijf jaar worden bewaard te rekenen vanaf de dag waarop de veiligheidsinstantie toegang heeft gehad tot deze gegevens en ze heeft opgenomen in het bestand bedoeld in het eerste lid. Na die termijn worden ze vernietigd of anoniem gemaakt.

In het kader van de huidige verwerking van persoonsgegevens hebben personen niet het recht om gegevens te wissen, het recht op beperking van de verwerking, het recht op overdraagbaarheid van gegevens, het recht om bezwaar te maken en het recht op geautomatiseerde individuele besluitvorming. Deze rechten zijn inderdaad onverenigbaar met de doeleinden die met de huidige verwerking van persoonsgegevens worden nagestreefd, namelijk de opslag en analyse van gegevens met betrekking tot de veiligheid op het spoor en de manier waarop de betrokken actoren de verplichtingen van het wettelijk kader inzake veiligheid toepassen. Deze doelstellingen hebben inderdaad betrekking op een belangrijke toezichthoudende taak die erop gericht is een belangrijke doelstelling van algemeen openbaar belang te waarborgen, namelijk de veiligheid op het Belgische spoorwegnet.

Art. 20

In artikel 75 van dezelfde Codex worden de woorden "die nodig zijn om haar taken te vervullen" opgeheven.

Art. 21

Artikel 77 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen als volgt:

"Art. 77. De veiligheidsinstantie verricht haar taken op een open, niet-discriminerende en transparante wijze, waarbij de ontwikkeling van één Europees spoorwegvervoerssysteem wordt bevorderd.

En particulier, elle permet à toutes les parties d'être entendues.

Sans préjudice des articles 213 et 217, l'autorité de sécurité peut effectuer tous les audits, inspections et enquêtes nécessaires pour l'accomplissement de ses tâches et elle a accès à tous les documents appropriés ainsi qu'aux locaux, installations et équipements du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires et, si nécessaire, de tout acteur visé à l'article 67/1.

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 à un gestionnaire de l'infrastructure, une entreprise ferroviaire ou une entité adjudicatrice, ni être effectuées par ceux-ci en vertu d'un contrat.

Dans l'accomplissement des tâches visées à l'article 74, 1° à 10°, 14° et 15°, elle peut à tout moment requérir l'assistance technique du gestionnaire de l'infrastructure, 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°, 5°, 6° et 14° les membres de l'autorité de sécurité ou les personnes mandatées par elle, chargent le gestionnaire de l'infrastructure 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 7.

L'autorité de sécurité procède à un échange de vues et d'expériences soutenu avec les autorités de sécurité d'autres États membres, notamment au sein du réseau établi par l'Agence, afin d'harmoniser les critères de décision à l'échelle de l'Union.

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."

Zij geeft in het bijzonder alle partijen de gelegenheid te worden gehoord.

Onverminderd de artikelen 213 en 217, mag de veiligheidsinstantie alle inspecties, audits en onderzoeken verrichten die nodig zijn om haar taken te vervullen en krijgt zij toegang tot alle relevante documenten en tot de terreinen, installaties en uitrusting van de infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen en, waar nodig, van ongeacht welke actor, bedoeld in artikel 67/1.

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 aan een infrastructuurbeheerder, een spoorwegonderneming of een aanbestedende dienst en ook niet door hen worden uitgevoerd in het kader van een contract.

Zij kan voor de uitvoering van de in artikel 74, 1° tot 10°, 14° en 15° bedoelde taken te allen tijde de technische bijstand vorderen van de infrastructuurbeheerder, de spoorwegondernemingen of andere door de veiligheidsinstantie gekozen gekwalificeerde instanties.

Indien het voor de uitvoering van de in artikel 74, 1°, 2°, 5°, 6° en 14° bedoelde taken noodzakelijk blijkt, gelasten de leden van de veiligheidsinstantie of de door haar gemandateerde personen de infrastructuurbeheerder 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 zevende lid.

De veiligheidsinstantie wisselt met de veiligheidsinstanties van andere lidstaten, met name binnen het door het Bureau opgerichte netwerk, actief meningen en ervaringen uit om de besluitvormingscriteria in de hele Unie te harmoniseren.

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. 22

L'article 78 du même Code, modifié par la loi du 23 novembre 2017, est remplacé par ce qui suit:

“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:

1° l'évolution de la sécurité ferroviaire, y compris un inventaire des indicateurs de sécurité communs définis dans l'annexe 4;

2° les modifications importantes de la législation et de la réglementation en matière de sécurité ferroviaire;

3° l'évolution de la certification et de l'agrément en matière de sécurité;

4° les résultats de la surveillance effectuée auprès du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires et les enseignements qui en ont été tirés, notamment le nombre d'inspections et d'audits et leurs conclusions;

5° les dérogations qui ont été décidées conformément à l'article 109;

6° l'expérience acquise par les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure concernant l'application des MSC pertinentes.”.

Art. 23

L'article 79 du même Code, remplacé par la loi du 23 novembre 2017, 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. Les redevances visées aux articles 80, 81 et 85 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.

Art. 22

Artikel 78 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen als volgt:

“Art. 78. Elk jaar publiceert de veiligheidsinstantie een verslag over haar activiteiten in het voorafgaande jaar; zij zendt het uiterlijk op 30 september toe aan het Bureau. Het verslag bevat informatie over:

1° de ontwikkeling van de veiligheid op het spoor, met inbegrip van een overzicht op lidstaatsniveau van de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren, overeenkomstig de bijlage 4;

2° belangrijke wijzigingen in de wet- en regelgeving betreffende de veiligheid op het spoor;

3° de ontwikkeling van de veiligheidscertificering en de veiligheidsvergunning;

4° resultaten van en ervaringen met het toezicht op de infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen, waaronder het aantal inspecties en audits en de uitkomsten ervan;

5° de overeenkomstig artikel 109 toegestane afwijkingen, en;

6° de door de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder verworven ervaringen met betrekking tot de toepassing van de relevante GVM's.”.

Art. 23

Artikel 79 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van 23 november 2017, 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.

§ 2. Elk jaar op 1 januari, worden de retributies bedoeld in de artikelen 80, 81 en 85 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.

Pour les redevances visées aux articles 81 et 85:

1° 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};

2° l'indice de départ est l'indice santé de novembre 2009.

Pour les redevances visées à l'article 80:

1° 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};

2° l'indice de départ est l'indice santé de novembre 2019.

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. 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 les redevances visées à l'article 81, lorsque le demandeur retire sa demande avant que l'autorité de sécurité en ait entamé l'examen.”

Voor de retributies bedoeld in de artikelen 81 en 85:

1° is de nieuwe index gelijk aan de gezondheidsindex van de maand november van het jaar voorafgaand aan het jaar waarin de bedragen worden aangepast overeenkomstig het eerste lid;

2° is de oorspronkelijke index de gezondheidsindex van november 2009.

Voor de retributies bedoeld in artikel 80:

1° is de nieuwe index gelijk aan de gezondheidsindex van de maand november van het jaar voorafgaand aan het jaar waarin de bedragen worden aangepast overeenkomstig het eerste lid;

2° is de oorspronkelijke index de gezondheidsindex van november 2019.

Het verkregen resultaat wordt afgerond:

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

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

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

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

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

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

In afwijking van het eerste lid, betaalt de veiligheidsinstantie de retributie bedoeld in artikel 81 terug, wanneer de aanvrager zijn aanvraag intrekt vooraleer de veiligheidsinstantie met het onderzoek is gestart.”

Art. 24

L'article 80 du même Code, remplacé par la loi du 23 novembre 2017, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 80. § 1^{er}. S'acquittent d'une redevance pour l'examen du dossier par l'autorité de sécurité:

1° le demandeur de l'autorisation de mise en service visée à l'article 74, paragraphe 1^{er}, 1°;

2° le demandeur de l'autorisation de mise sur le marché de véhicules visée à l'article 74, paragraphe 1^{er}, 3°;

3° le demandeur d'un agrément de sécurité visé à l'article 74, paragraphe 1^{er}, 5°;

4° le demandeur d'un certificat de sécurité unique visé à l'article 74, paragraphe 1^{er}, 6°;

5° 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;

6° 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;

7° le demandeur d'une vérification de l'efficacité du système de freinage de matériel roulant ferré visée à l'article 74, paragraphe 1^{er}, 12°;

8° le demandeur d'un contrôle visé à l'article 107, alinéa 2.

L'autorité de sécurité peut également percevoir des redevances de la part de l'Agence conformément aux modalités déterminées en exécution de l'article 76 du Règlement 2016/796/UE dans les cas suivants:

1° pour le soutien visé à l'article 74, paragraphe 1^{er}, 4° et 7°;

2° lorsque l'Agence recourt à des experts de l'autorité de sécurité en exécution de l'article 74, paragraphe 1^{er}, 4° et 7°.

§ 2. La redevance visée au paragraphe 1^{er} est fixée à 125 euros par heure entamée.

La redevance pour les demandes visées au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, 3° à 6°, s'applique à la demande

Art. 24

Artikel 80 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen als volgt:

“Art. 80. § 1. Betalen een retributie voor het onderzoek van het dossier door de veiligheidsinstantie:

1° de aanvrager van een vergunning voor de indienststelling bedoeld in artikel 74, paragraaf 1, 1°;

2° de aanvrager van een vergunning om voertuigen in de handel te brengen van voertuigen bedoeld in artikel 74, paragraaf 1, 3°;

3° de aanvrager van een veiligheidsvergunning bedoeld in artikel 74, paragraaf 1, 5°;

4° de aanvrager van een uniek veiligheidscertificaat bedoeld in artikel 74, paragraaf 1, 6°;

5° de personen of instellingen die een aanvraag tot erkenning betreffende de opleiding en examens voor treinbestuurders indienen in toepassing van titel 5, hoofdstuk 1, afdeling 6;

6° de personen of instellingen die een aanvraag tot erkenning om te worden belast met het medisch onderzoek en het bedrijfspsychologisch onderzoek in toepassing van artikel 127, vierde en vijfde lid;

7° de aanvrager van een controle van de doeltreffendheid van het remsysteem van rollend materieel bedoeld in artikel 74, paragraaf 1, 12°;

8° de aanvrager van een controle bedoeld in artikel 107, tweede lid.

De veiligheidsinstantie kan in volgende gevallen eveneens retributies innen voor rekening van het Bureau overeenkomstig de modaliteiten die zijn vastgesteld in uitvoering van artikel 76 van de Verordening 2016/796/EU:

1° voor de ondersteuning bedoeld in artikel 74, paragraaf 1, 4° en 7°;

2° wanneer het Bureau beroep doet op experten van de veiligheidsinstantie in uitvoering van artikel 74, paragraaf 1, 4° en 7°.

§ 2. De retributie bedoeld in paragraaf 1 wordt vastgesteld op 125 euro per begonnen uur.

De retributie voor de aanvragen bedoeld in paragraaf 1, eerste lid, 3° tot 6°, zijn van toepassing op de

initiale, à la demande de mise à jour et à la demande de renouvellement.

Si le demandeur retire sa demande avant que l'autorité de sécurité ait pris sa décision, il est néanmoins redevable des heures déjà prestées.

§ 3. L'autorité de sécurité communique, à la demande du demandeur, une estimation non contraignante du montant de la redevance lié à la demande ou aux demandes visé au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, et fournit des informations sur la date d'envoi des factures.

Lors du traitement d'une demande, l'autorité de sécurité contrôle ses coûts. Lorsque le demandeur souhaite savoir si le coût risque de dépasser le montant estimatif de plus de 15 %, l'autorité de sécurité l'en informe.

Lorsque le traitement d'une demande dure plus d'un an, le demandeur peut demander une nouvelle estimation.

Lorsque la communication d'estimations et des éventuelles mises à jour de celles-ci est demandée, le délai visé à l'article 77, alinéa 4, peut être suspendu pendant dix jours ouvrables au maximum.

§ 4. En cas de non-paiement de la redevance visée au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o et 2^o, l'autorité de sécurité peut retirer l'autorisation après mise en demeure.

En cas de non-paiement de la redevance visée au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, 3^o à 6^o, l'autorité de sécurité peut suspendre la validité de l'agrément de sécurité, du certificat de sécurité unique ou de la reconnaissance concerné.”.

Art. 25

Dans le même Code, l'article 81, remplacé par la loi du 23 novembre 2017, dont le texte actuel formera le paragraphe 1^{er}, est complété par un paragraphe 2 rédigé comme suit:

“§ 2. Le demandeur paie la redevance visée au paragraphe 1^{er} lors de l'introduction de sa demande.”.

Art. 26

L'article 82 du même Code, remplacé par la loi du 23 novembre 2017, est abrogé.

oorspronkelijke aanvraag, op de aanvraag tot aanpassing en op de aanvraag tot vernieuwing.

Wanneer de aanvrager zijn aanvraag intrekt vooraleer de veiligheidsinstantie zijn beslissing heeft genomen, blijven de reeds gepresteerde uren niettemin verschuldigd.

§ 3. De veiligheidsinstantie maakt, op verzoek van de aanvrager, een niet-bindende schatting over van het bedrag van de retributie verbonden aan de aanvraag of aan de aanvragen bedoeld in paragraaf 1, eerste lid, en verstrekt informatie over de datum van de verzending van facturen.

Tijdens de behandeling van een aanvraag controleert de veiligheidsinstantie zijn kosten. Wanneer de aanvrager wenst te weten of de kost het geschatte bedrag met meer dan 15 % dreigt te overschrijden, informeert de veiligheidsinstantie hem hierover.

Wanneer de behandeling van een aanvraag langer dan één jaar duurt, kan de aanvrager een nieuwe schatting vragen.

Wanneer de mededeling van schattingen en van eventuele wijzigingen ervan wordt gevraagd, kan de termijn bedoeld in artikel 77, vierde lid, gedurende maximum tien werkdagen worden geschorst.

§ 4. In geval van niet-betaling van de retributie bedoeld in paragraaf 1, eerste lid, 1^o en 2^o, kan de veiligheidsinstantie de vergunning intrekken na ingebrekestelling.

In geval van niet-betaling van de retributie bedoeld in paragraaf 1, eerste lid, 3^o tot 6^o, kan de veiligheidsinstantie de geldigheid van de veiligheidsvergunning, van het veiligheidscertificaat of van de betrokken erkenning schorsen.”.

Art. 25

In dezelfde Codex, wordt artikel 81 vervangen bij de wet van 23 november 2017, waarvan de huidige tekst paragraaf 1 zal vormen, aangevuld met een paragraaf 2, luidende:

“§ 2. De aanvrager betaalt de retributie bedoeld in paragraaf 1 bij de indiening van zijn aanvraag.”.

Art. 26

Artikel 82 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van 23 november 2017, wordt opgeheven.

Art. 27

L'article 83 du même Code, remplacé par la loi du 23 novembre 2017, est abrogé.

Art. 28

L'article 84 du même Code, remplacé par la loi du 23 novembre 2017, est abrogé.

Art. 29

L'article 86 du même Code, remplacé par la loi du 23 novembre 2017, est abrogé.

Art. 30

L'article 87 du même Code, remplacé par la loi du 23 novembre 2017, est abrogé.

Art. 31

L'article 88 du même Code, remplacé par la loi du 23 novembre 2017, est abrogé.

Art. 32

L'article 88/1 du même Code, inséré par la loi du 23 novembre 2017, est abrogé.

Art. 33

L'article 88/2 du même Code, inséré par la loi du 23 novembre 2017, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 88/2. § 1^{er}. Le détenteur d'un agrément de sécurité et les détenteurs d'un certificat de sécurité unique 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 unique comme suit:

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

Art. 27

Artikel 83 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van 23 november 2017, wordt opgeheven.

Art. 28

Artikel 84 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van 23 november 2017, wordt opgeheven.

Art. 29

Artikel 86 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van 23 november 2017, wordt opgeheven.

Art. 30

Artikel 87 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van 23 november 2017, wordt opgeheven.

Art. 31

Artikel 88 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van 23 november 2017, wordt opgeheven.

Art. 32

Artikel 88/1 van dezelfde Codex, ingevoegd bij de wet van 23 november 2017, wordt opgeheven.

Art. 33

Artikel 88/2 van dezelfde Codex, ingevoegd bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen als volgt:

“Art. 88/2. § 1. De houder van een veiligheidsvergunning en de houders van een uniek veiligheidscertificaat 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 uniek veiligheidscertificaat als volgt:

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

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

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 unique.

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

Art. 34

L'article 89 du même Code, remplacé par la loi du 23 juin 2020, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 89. § 1^{er}. Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires établissent leur système de gestion de la sécurité dans le respect des dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité, et notamment les objectifs de sécurité communs, les exigences de sécurité définies dans les STI, et les éléments pertinents des méthodes de sécurités communes.

§ 2. Le système de gestion de la sécurité est documenté dans toutes ses parties et décrit notamment la répartition des responsabilités au sein de leur organisation respective.

§ 3. Le système de gestion de la sécurité indique la manière dont:

1° la direction assure le contrôle aux différents niveaux de l'organisation;

2° le personnel et ses représentants à tous les niveaux sont impliqués;

3° l'amélioration continue du système de gestion de la sécurité est assurée.

Il existe un engagement résolu en faveur d'une application systématique des connaissances et des méthodes relatives aux facteurs humains.

Grâce au système de gestion de la sécurité, le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires

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

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

Onmiddellijk na de afsluiting van elk kwartaal, worden de trein-kilometers, gepresteerd door elke houder van een uniek veiligheidscertificaat, 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 uniek veiligheidscertificaat dat zij heeft afgegeven, opschorten.”

Art. 34

Artikel 89 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van 23 juni 2020, wordt vervangen als volgt:

“Art. 89. § 1. De infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen zetten hun veiligheidsbeheersysteem op met naleving van de relevante bepalingen van het regelgevend kader inzake veiligheid, en onder andere de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen, de in de TSI vastgelegde veiligheidseisen en de relevante elementen van de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden.

§ 2. Het veiligheidsbeheersysteem is in al haar onderdelen gedocumenteerd en beschrijft in het bijzonder hoe de verantwoordelijkheden binnen hun respectievelijke organisatie zijn verdeeld.

§ 3. Het veiligheidsbeheersysteem geeft aan:

1° hoe controle door het management op verschillende niveaus wordt gewaarborgd;

2° hoe het personeel en de vertegenwoordigers ervan op alle niveaus bij het beheer worden betrokken;

3° hoe het veiligheidsbeheersysteem voortdurend wordt verbeterd.

Er moet openlijk worden gestreefd naar het consequent toepassen van kennis over en methoden in verband met menselijke factoren.

Via het veiligheidsbeheersysteem bevorderen de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen

possèdent et mettent en œuvre une culture de confiance mutuelle et d'apprentissage, dans laquelle le personnel est encouragé à contribuer au développement de la sécurité tout en garantissant la confidentialité.”

Art. 35

L'article 90 du même Code, modifié par la loi du 23 juin 2020, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 90. Le système de gestion de la sécurité satisfait aux dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité et notamment aux exigences de sécurité définies dans les STI, contient les éléments définis à l'annexe 5 et est adapté en fonction du type, de la portée, du domaine d'exploitation et d'autres caractéristiques de l'activité exercée.

Il garantit la maîtrise de tous les risques créés par les activités du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire, y compris la fourniture de services d'entretien, sans préjudice de aux articles 105 à 108, et de matériel et le recours à des contractants.

Sans préjudice de la législation nationale et internationale en matière de responsabilité, le système de gestion de la sécurité tient également compte, selon le cas et dans la limite du raisonnable, des risques résultant des activités d'autres parties visés par l'article 67/1, paragraphes 3 et 4.”

Art. 36

L'article 91 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 91. Le système de gestion de la sécurité du gestionnaire de l'infrastructure tient compte des effets des activités des différentes entreprises ferroviaires sur le réseau et comprend des dispositions permettant à toutes les entreprises ferroviaires d'opérer conformément aux STI, aux règles nationales et aux conditions fixées dans leur certificat de sécurité unique.

En outre, il est conçu dans le but de coordonner les procédures d'urgence du gestionnaire de l'infrastructure avec toutes les entreprises ferroviaires qui utilisent son infrastructure, avec les services d'urgence, de manière à faciliter l'intervention rapide des services de secours, et avec toutes les autres parties susceptibles d'être impliquées en cas d'urgence.

Le gestionnaire de l'infrastructure coopère avec les gestionnaires des infrastructures transfrontalières pour

een cultuur van wederzijds vertrouwen en leren, waarin het personeel wordt aangemoedigd om bij te dragen tot het ontwikkelen van de veiligheid, met waarborging van de vertrouwelijkheid.”

Art. 35

Artikel 90 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 23 juni 2020, wordt vervangen als volgt:

“Art. 90. Het veiligheidsbeheersysteem voldoet aan de relevante bepalingen van het regelgevend kader inzake veiligheid, en onder andere aan de in de TSI vastgelegde veiligheidseisen, omvat de elementen beschreven in de bijlage 5 en is aangepast aan het soort vervoer, de omvang van het vervoer, het exploitatiegebied en andere condities van de verrichte activiteit.

Het zorgt voor de beheersing van alle risico's die door de activiteit van de infrastructuurbeheerder of spoorwegonderneming ontstaan, met inbegrip van het onderhoud, onverminderd de artikelen 105 tot 108, en de materiaalvoorziening en het gebruik van contractanten.

Onverminderd de bestaande nationale en internationale aansprakelijkheidsregels, houdt het veiligheidsbeheersysteem, waar mogelijk en redelijk, ook rekening met de risico's die worden veroorzaakt door de activiteiten van andere actoren als bedoeld in artikel 67/1, paragrafen 3 en 4.”

Art. 36

Artikel 91 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 91. Het veiligheidsbeheersysteem van elke infrastructuurbeheerder houdt rekening met de effecten van de activiteiten van verschillende spoorwegondernemingen op het netwerk om alle spoorwegondernemingen in de gelegenheid te stellen overeenkomstig de TSI's en de nationale voorschriften en de in hun uniek veiligheids-certificaat genoemde voorwaarden te werken.

Het wordt bovendien ontwikkeld om de noodprocedures van de infrastructuurbeheerder af te stemmen op alle spoorwegondernemingen die op zijn infrastructuur opereren, op de nooddiensten, om zo een snel optreden van hulpdiensten te waarborgen, en op alle andere partijen die bij een noodsituatie betrokken zouden kunnen zijn.

De infrastructuurbeheerder werkt samen met de beheerders van grensoverschrijdende infrastructuur om

faciliter la coordination et la bonne préparation des services d'urgence compétents des deux côtés de la frontière.”

Art. 37

Dans l'article 92 du même Code, remplacé par la loi du 23 novembre 2017, le paragraphe 1^{er} est remplacé par ce qui suit:

“Art. 92. § 1^{er}. Chaque année, avant le 31 mai, le gestionnaire de l'infrastructure 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 ou l'entreprise ferroviaire réalise ses propres objectifs de sécurité et les résultats des plans de sécurité;

2° un rapport sur 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, notamment une synthèse des informations fournies par les acteurs concernés conformément à l'article 67/1, paragraphe 5, 2°; et

5° un compte-rendu de la mise en œuvre des MSC pertinentes.

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.”

Art. 38

Dans l'article 93 du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 21 avril 2016, les modifications suivantes sont apportées:

1° au paragraphe 4 du texte néerlandais, la première phrase est remplacée par ce qui suit:

de coördinatie en paraatheid van de bevoegde nood-diensten aan weerszijden van de grens te faciliteren.”

Art. 37

In artikel 92 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van 23 november 2017, wordt paragraaf 1 vervangen als volgt:

“Art. 92. § 1. De infrastructuurbeheerder en alle spoorwegondernemingen dienen elk jaar voor 31 mei bij de veiligheidsinstantie een veiligheidsverslag over het voorgaande kalenderjaar in. Het veiligheidsverslag bevat:

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

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

3° de resultaten van de interne veiligheidscontroles;

4° opmerkingen over gebreken en tekortkomingen in de spoorwegactiviteiten en het infrastructuurbeheer die voor de veiligheidsinstantie van belang kunnen zijn, met inbegrip van een samenvatting van de informatie die is verstrekt door de relevante actoren als bedoeld in artikel 67/1, paragraaf 5, 2°, en

5° een verslag over de toepassing van de relevante GVM.

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.”

Art. 38

In artikel 93 van dezelfde Codex, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 21 april 2016, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 4 van de Nederlandstalige tekst, wordt de eerste zin vervangen als volgt:

“De infrastructuurbeheerder en/of, in voorkomend geval, de spoorwegonderneming maken zo vlug mogelijk en, in de mate van het mogelijke, uiterlijk binnen de 10 maanden na de datum waarop het voorval zich heeft voorgedaan, aan het onderzoeksorgaan hun volledig verslag van het onderzoek aangaande de voorvallen beschreven in bijlage 7 over waarvoor het onderzoeksorgaan een onderzoek heeft geopend.”;

2° le paragraphe 5 est remplacé par ce qui suit:

“§ 5. Après un accident grave, l'entreprise ferroviaire fournit une assistance aux victimes en les aidant dans le cadre des procédures de plainte conformément au droit de l'Union, en particulier le Règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, sans préjudice des obligations des autres parties.

Cette assistance est fournie au moyen de canaux de communication avec les familles des victimes et comprend un soutien psychologique aux victimes d'accidents et à leurs familles.”.

Art. 39

L'article 94 du même Code, est abrogé.

Art. 40

L'article 94/1 du même Code, modifié par la loi du 23 juin 2020, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 94/1. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui fait appel à un contractant dans le cadre de l'exécution d'une tâche critique de sécurité, sans l'intégrer dans son certificat de sécurité unique ou dans son agrément de sécurité, en informe l'autorité de sécurité et l'organe de contrôle.

L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure communique également à l'autorité de sécurité:

1° le nom ou la dénomination sociale du contractant;

2° la ou les tâche(s) critique(s) de sécurité concernée(s) et le lieu où elle(s) est/sont exercée(s).

En cas de modification des informations visées à l'alinéa 2, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure en informe immédiatement l'autorité de sécurité.

“De infrastructuurbeheerder en/of, in voorkomend geval, de spoorwegonderneming maken zo vlug mogelijk en, in de mate van het mogelijke, uiterlijk binnen de 10 maanden na de datum waarop het voorval zich heeft voorgedaan, aan het onderzoeksorgaan hun volledig verslag van het onderzoek aangaande de voorvallen beschreven in bijlage 7 over waarvoor het onderzoeksorgaan een onderzoek heeft geopend.”;

2° paragraaf 5 wordt vervangen als volgt:

“§ 5. Na een ernstig ongeval begeleidt de spoorwegonderneming de slachtoffers ervan om ze bij te staan in klachtenprocedures krachtens het Unierecht, met name Verordening (EG) nr. 1371/2007 van het Europees Parlement en de Raad 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer, onverminderd de verplichtingen van andere partijen.

Deze bijstand wordt gegeven via communicatiekanalen met de familie van slachtoffers en omvat psychologische bijstand aan slachtoffers van ongevallen en aan hun verwanten.”.

Art. 39

Artikel 94 van dezelfde Codex wordt opgeheven.

Art. 40

Artikel 94/1 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 23 juni 2020, wordt vervangen als volgt:

“Art. 94/1. De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder die een beroep doet op een contractant in het kader van de uitvoering van een veiligheidskritieke taak, zonder deze op te nemen in haar uniek veiligheidscertificaat of in zijn veiligheidsvergunning, brengt de veiligheidsinstantie en het toezichthoudend orgaan hiervan op de hoogte.

De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder meldt eveneens aan de veiligheidsinstantie:

1° de naam of de sociale benaming van de contractant;

2° de desbetreffende veiligheidskritieke ta(a)k(en) en de plaats waar deze word(t)(en) uitgeoefend.

In geval van wijziging van de informatie bedoeld in het tweede lid, brengt de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder de veiligheidsinstantie daar onmiddellijk van op de hoogte.

Le contractant visé à l'alinéa 1^{er} dispose d'un système de gestion de la conformité conforme aux articles 89 et 91 du présent Code.”.

Art. 41

Dans le titre 4, chapitre 3, du même Code, il est inséré un article 94/2, rédigé comme suit:

“Art. 94/2. § 1^{er}. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui fait appel à un contractant dans le cadre de l'exécution d'une tâche critique de sécurité sous couvert de son certificat de sécurité unique ou de son agrément de sécurité, en informe l'autorité de sécurité et l'organe de contrôle.

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

1° la date de début de l'activité sous-traitée;

2° les tâches critiques de sécurité exercées par le contractant;

3° la délimitation de l'infrastructure ferroviaire couverte par l'activité sous-traitée;

4° le cas échéant, la liste des protocoles locaux qui doivent être connus du contractant.

En cas de modification des informations visées à l'alinéa 2, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure en informe immédiatement l'autorité de sécurité.

§ 2. Le recours à un contractant visé au paragraphe 1^{er} 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 contractant visé au paragraphe 1^{er} 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, paragraphe 3.

§ 3. 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 contractant visé au paragraphe 1^{er}.

De contractant bedoeld in het eerste lid beschikt over een veiligheidsbeheersysteem in overeenstemming met de artikelen 89 tot en met 91.”.

Art. 41

In titel 4, hoofdstuk 3 van dezelfde Codex wordt een artikel 94/2 ingevoegd, luidende:

“Art. 94/2. § 1. De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder die beroep doet op een contractant in het kader van de uitoefening van een veiligheidskritieke taak onder de dekking van haar uniek veiligheidscertificaat of zijn veiligheidsvergunning, brengt de veiligheidsinstantie en het toezichthoudend orgaan daarvan op de hoogte.

Behalve de naam of de sociale benaming van de contractant, meldt de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder eveneens aan de veiligheidsinstantie:

1° de datum van aanvang van de activiteit in onderaanneming;

2° de veiligheidskritieke taken die worden uitgeoefend door de contractant;

3° de afbakening van de spoorweginfrastructuur die is gedekt door de activiteit in onderaanneming;

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

In geval van wijziging van de informatie bedoeld in het tweede lid brengt de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder de veiligheidsinstantie onmiddellijk op de hoogte.

§ 2. Het beroep doen op een contractant als bedoeld in paragraaf 1, ontslaat de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheer niet van haar of zijn aansprakelijkheid en haar of zijn verplichtingen inzake veiligheid en de overdracht van capaciteit, overeenkomstig artikel 29.

Het beroep doen op een contractant als bedoeld in paragraaf 1 mag niet ingaan tegen de mededingingsregels of een verstoring van de markten voor spoorwegdiensten vormen overeenkomstig artikel 62, paragraaf 3.

§ 3. De bewijslast inzake de beheersing van de risico's rust in elk geval op de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder die beroep doet op een contractant als bedoeld in paragraaf 1.

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

Art. 42

L'article 95 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 95. § 1^{er}. Pour pouvoir gérer et exploiter l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure doit disposer d'un agrément de sécurité, délivré par l'autorité de sécurité.

§ 2. L'agrément de sécurité comprend:

1° la confirmation que le système de gestion de la sécurité du gestionnaire de l'infrastructure, tel que décrit au titre 4, chapitre 3, est accepté;

2° la confirmation de l'acceptation des procédures et dispositions prises par le gestionnaire de l'infrastructure pour satisfaire aux exigences particulières requises afin de garantir la sécurité de l'infrastructure ferroviaire aux niveaux de la conception, de l'entretien et de l'exploitation, y compris, le cas échéant, l'entretien et l'exploitation du système de contrôle du trafic et de signalisation.”.

Art. 43

L'article 96 du même Code, modifié par la loi du 23 juin 2020, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 96. L'agrément de sécurité est valable pour une période de cinq ans et peut être renouvelé à la demande du gestionnaire de l'infrastructure.

Le gestionnaire de l'infrastructure révisé l'agrément de sécurité en tout ou en partie à chaque modification substantielle des sous-systèmes infrastructure, signalisation ou énergie, ou des principes applicables à leur exploitation et à leur entretien.

Le gestionnaire de l'infrastructure informe sans retard l'autorité de sécurité de toute modification de ce type.

L'autorité de sécurité peut exiger la révision de l'agrément de sécurité en cas de modification substantielle

§ 4. De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder die beroep doet op een contractant als bedoeld in paragraaf 1, neemt de certificering van het veiligheidspersoneel van die contractant, met inbegrip van de aflevering van het aanvullend bevoegdheidsbewijs bedoeld in titel 5, hoofdstuk 1, afdeling 3, op in zijn veiligheidsbeheersysteem.”.

Art. 42

Artikel 95 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 95. § 1. Om de spoorweginfrastructuur te kunnen beheren en exploiteren, moet de infrastructuurbeheerder beschikken over een veiligheidsvergunning, afgeleverd door de veiligheidsinstantie.

§ 2. De veiligheidsvergunning bevat:

1° de bevestiging dat het veiligheidsbeheersysteem van de infrastructuurbeheerder, dat is vastgesteld in titel 4, hoofdstuk 3, is goedgekeurd;

2° de bevestiging van de aanvaarding van de procedures en regelingen genomen door de infrastructuurbeheerder om te voldoen aan de specifieke vereisten die nodig zijn om de veiligheid van de spoorweginfrastructuur te garanderen op het vlak van het ontwerp, het onderhoud en de exploitatie, met inbegrip van, in voorkomend geval, het onderhoud en de exploitatie van het controlesysteem van besturing en seingeving.”.

Art. 43

Artikel 96 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 23 juni 2020, wordt vervangen als volgt:

“Art. 96. De veiligheidsvergunning is vijf jaar geldig en kan op verzoek van de infrastructuurbeheerder worden vernieuwd.

De infrastructuurbeheerder herbekijkt de veiligheidsvergunning geheel of gedeeltelijk wanneer de infrastructuur, het subsysteem seingeving of energie of de beginselen van de exploitatie en het onderhoud ervan, ingrijpend veranderen.

De infrastructuurbeheerder stelt de veiligheidsinstantie onverwijld van die wijzigingen in kennis.

De veiligheidsinstantie kan verlangen dat de veiligheidsvergunning wordt herzien wanneer de pertinente

de dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité.

Si un gestionnaire de l'infrastructure agréé ne remplit plus les conditions requises pour l'obtention de l'agrément de sécurité, l'autorité de sécurité peut retirer l'agrément.”.

Art. 44

Dans l'article 97 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° les mots “dans un délai d'un mois” sont remplacés par les mots “sans retard et dans tous les cas dans un délai de deux semaines”;

2° les mots “la modification” sont remplacés par les mots “la révision”.

Art. 45

Dans l'article 98 du même Code, modifié par la loi du 23 novembre 2017, les mots “mise à jour” sont remplacés par le mot “révision”.

Art. 46

Dans le titre 4, chapitre 4 du même Code, il est inséré un article 98/1 rédigé comme suit:

“Art. 98/1. Dans les cas d'une infrastructure transfrontalière, l'autorité de sécurité coopère avec l'autorité de sécurité de l'État membre concerné en vue de la délivrance des agréments de sécurité.”.

Art. 47

Dans le titre 4, chapitre 4, du même Code, l'intitulé de la section 2 est remplacé par ce qui suit:

“Section 2. – Certificat de sécurité unique des entreprises ferroviaires”.

Art. 48

L'article 99 du même Code, modifié par la loi du 23 novembre 2017, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 99. Pour pouvoir accéder à l'infrastructure ferroviaire, une entreprise ferroviaire doit disposer d'un

bepalingen van het regelgevend kader voor veiligheid ingrijpend zijn gewijzigd.

Wanneer een vergunde infrastructuurbeheerder niet langer aan de voorwaarden voor het bekomen van de veiligheidsvergunning voldoet, kan de veiligheidsinstantie de vergunning intrekken.”.

Art. 44

In artikel 97 van dezelfde Codex, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de woorden “binnen de maand” worden vervangen door de woorden “onverwijld en in elk geval binnen twee weken”;

2° de woorden “de wijziging” worden vervangen door de woorden “de herziening”.

Art. 45

In artikel 98 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt het woord “bijgewerkt” vervangen door het woord “herzien”.

Art. 46

In titel 4, hoofdstuk 4 van dezelfde Codex, wordt een artikel 98/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 98/1. In geval van grensoverschrijdende infrastructuur werkt de veiligheidsinstantie samen met de veiligheidsinstantie van de betrokken lidstaat met het oog op de afgifte van veiligheidsvergunningen.”.

Art. 47

In titel 4, hoofdstuk 4 van dezelfde Codex, wordt het opschrift van de afdeling 2 vervangen als volgt:

“Afdeling 2. – Uniek veiligheidscertificaat van spoorwegondernemingen”.

Art. 48

Artikel 99 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen als volgt:

“Art. 99. Om toegang te krijgen tot de spoorweginfrastructuur moet een spoorwegonderneming beschikken

certificat de sécurité unique délivré soit par l'Agence conformément à l'article 10, paragraphes 5, 6 et 7 de la directive 2016/798/UE soit par l'autorité de sécurité conformément à la présente section.”.

Art. 49

L'article 100 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 100. § 1^{er}. Lorsque le domaine d'exploitation d'une entreprise ferroviaire est limité au territoire belge, elle peut introduire une demande de certificat de sécurité unique auprès de l'autorité de sécurité qui après avoir appliqué la procédure visée à l'alinéa 3, décide ou non de lui délivrer un certificat de sécurité unique.

L'autorité de sécurité est responsable de chaque certificat de sécurité unique qu'elle délivre.

Pour la délivrance, le renouvellement et la modification des certificats de sécurité uniques en application du présent paragraphe, l'autorité de sécurité applique les modalités pratiques de la procédure de certification conformément au Règlement d'exécution (UE) 2018/763 de la Commission du 9 avril 2018 établissant les modalités pratiques de la délivrance des certificats de sécurité uniques aux entreprises ferroviaires en application de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant le Règlement (CE) n° 653/2007 de la Commission.

Le Roi fixe par un arrêté délibéré en Conseil des ministres les modalités de prorogation, de suspension et de retrait du certificat de sécurité unique.

§ 2. Dans le cadre de la délivrance des certificats de sécurité uniques en application du paragraphe 1^{er} ou des examens visés à l'article 10, § 5, b) de la directive 2016/798/UE, l'autorité de sécurité peut effectuer des visites et des inspections sur les sites de l'entreprise ferroviaire ainsi que des audits, et elle peut demander des informations complémentaires utiles.

Lorsqu'elle agit dans le cadre des examens visés à l'article 10, § 5, b) de la directive 2016/798/UE, elle se coordonne avec l'Agence concernant l'organisation de ces visites, audits et inspections.

§ 3. Sans préjudice de l'article 74/1, § 6, l'autorité de sécurité retire le certificat de sécurité unique délivré conformément au paragraphe 1^{er}, lorsque son titulaire;

over een uniek veiligheidscertificaat dat is afgegeven door het Bureau overeenkomstig artikel 10, paragrafen 5, 6 en 7 van de richtlijn 2016/798/EU of door de veiligheidsinstantie overeenkomstig deze afdeling.”.

Art. 49

Artikel 100 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 100. § 1. Wanneer het exploitatiegebied van een spoorwegonderneming beperkt is tot het Belgisch grondgebied, kan zij een aanvraag voor een uniek veiligheidscertificaat indienen bij de veiligheidsinstantie, die na toepassing van de procedure bedoeld in het derde lid, beslist of ze al dan niet een uniek veiligheidscertificaat aan haar afgeeft.

De veiligheidsinstantie is verantwoordelijk voor elk uniek veiligheidscertificaat dat zij afgeeft.

Voor de afgifte, de vernieuwing en de aanpassing van unieke veiligheidscertificaten in toepassing van deze paragraaf, past de veiligheidsinstantie de praktische regelingen voor de certificeringsprocedure toe overeenkomstig de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/763 tot vaststelling van praktische regelingen voor de afgifte van unieke veiligheidscertificaten aan spoorwegondernemingen overeenkomstig richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 653/2007 van de Commissie.

De Koning legt in een besluit dat is overlegd in Ministerraad de modaliteiten voor verlenging, schorsing en intrekking van het uniek veiligheidscertificaat vast.

§ 2. In het kader van de afgifte van unieke veiligheidscertificaten in toepassing van paragraaf 1 of van beoordelingen bedoeld in artikel 10, § 5, b) van de richtlijn 2016/798/EU, is de veiligheidsinstantie gemachtigd om bezoeken en inspecties ter plaatse bij de spoorwegonderneming, alsook audits te verrichten, en kan zij relevante aanvullende informatie vragen.

Wanneer zij handelt in het kader van de beoordelingen bedoeld in artikel 10, § 5, b) van de richtlijn 2016/798/EU, coördineert zij samen met het Bureau de organisatie van dergelijke bezoeken, audits en inspecties.

§ 3. Onverminderd artikel 74/1, § 6, trekt de veiligheidsinstantie het uniek veiligheidscertificaat afgegeven overeenkomstig paragraaf 1 in wanneer zijn titularis:

— ne remplit plus les conditions requises conformément au Règlement d'exécution (UE) 2018/763 de la Commission du 9 avril 2018 établissant les modalités pratiques de la délivrance des certificats de sécurité uniques aux entreprises ferroviaires en application de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant le Règlement (CE) n° 653/2007 de la Commission; ou

— n'en a pas fait l'usage prévu pendant l'année qui suit sa délivrance.

Le retrait d'un certificat de sécurité unique peut être total ou être limité à un ou plusieurs types d'activités ou à une ou plusieurs des lignes desservies.

§ 4. L'autorité de sécurité informe le gestionnaire de l'infrastructure concerné de toute décision de suspension ou de restriction immédiates prise conformément à l'article 74/1, § 7, ou de retrait total ou partiel de certificat de sécurité unique prise conformément à l'alinéa 1^{er} et à l'article 74/1, § 6, alinéa 3."

Art. 50

L'article 101 du même Code, est abrogé.

Art. 51

L'article 102 du même Code, modifié par la loi du 23 juin 2020, est abrogé.

Art. 52

L'article 103 du même Code, modifié par la loi du 23 novembre 2017, est remplacé par ce qui suit:

"Art. 103. § 1^{er}. Le certificat de sécurité unique délivré par l'autorité de sécurité conformément à l'article 100, peut également être valide sans extension du domaine d'exploitation pour les entreprises ferroviaires desservant des gares des États membres voisins dont les caractéristiques de réseau et les règles d'exploitation sont similaires, lorsque ces gares sont à proximité de la frontière, après consultation des autorités de sécurité de ces États membres conformément au Règlement d'exécution (UE) 2018/763 de la Commission du 9 avril 2018 établissant les modalités pratiques de la délivrance des certificats de sécurité uniques aux entreprises ferroviaires en application de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant le Règlement (CE) n° 653/2007 de la Commission.

— niet langer voldoet aan de voorwaarden vereist overeenkomstig de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/763 van de Commissie van 9 april 2018 tot vaststelling van praktische regelingen voor de afgifte van unieke veiligheidscertificaten aan spoorwegondernemingen overeenkomstig richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 653/2007 van de Commissie; of

— er, binnen het jaar dat volgt op de aflevering, niet het voorziene gebruik van maakt.

De intrekking van een uniek veiligheidscertificaat kan geheel zijn of beperkt tot één of meerdere typen activiteiten of tot één of meerdere van de bediende lijnen.

§ 4. De veiligheidsinstantie brengt de betrokken infrastructuurbeheerder op de hoogte van elke beslissing tot onmiddellijke opschorting of beperking genomen overeenkomstig artikel 74/1, § 7 of tot gehele of gedeeltelijke intrekking van het uniek veiligheidscertificaat genomen overeenkomstig het eerste lid en artikel 74/1, § 6, derde lid."

Art. 50

Artikel 101 van dezelfde Codex wordt opgeheven.

Art. 51

Artikel 102 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 23 juni 2020, wordt opgeheven.

Art. 52

Artikel 103 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen als volgt:

"Art. 103. § 1. Zonder dat het exploitatiegebied wordt uitgebreid, kan het uniek veiligheidscertificaat, afgegeven door de veiligheidsinstantie overeenkomstig artikel 100, ook gelden voor spoorwegondernemingen die reizen naar de stations van aangrenzende lidstaten met soortgelijke netwerkkenmerken en soortgelijke exploitatievoorschriften, wanneer deze stations dicht bij de grens liggen en na raadpleging van de veiligheidsinstanties van die lidstaten overeenkomstig de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/763 van de Commissie van 9 april 2018 tot vaststelling van praktische regelingen voor de afgifte van unieke veiligheidscertificaten aan spoorwegondernemingen overeenkomstig richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 653/2007 van de Commissie.

Cette consultation peut se faire dans le cadre d'un accord transfrontalier conclu entre les États membres ou les autorités de sécurité.

Le Roi peut adopter les modalités d'exécution en ce qui concerne les demandes de certificat de sécurité unique visé à l'alinéa 1^{er}.

§ 2. Conformément au Règlement d'exécution (UE) 2018/763 de la Commission du 9 avril 2018 établissant les modalités pratiques de la délivrance des certificats de sécurité uniques aux entreprises ferroviaires en application de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant le Règlement (CE) n° 653/2007 de la Commission, le certificat de sécurité unique délivré par une autorité de sécurité d'un État membre voisin peut également être valable sans extension du domaine d'exploitation pour les entreprises ferroviaires desservant des gares situées sur le territoire belge dont les caractéristiques de réseau et les règles d'exploitation sont similaires, lorsque ces gares sont à proximité de la frontière, après consultation de l'autorité de sécurité.

Cette consultation peut se faire dans le cadre d'un accord transfrontalier conclu entre les États membres ou les autorités de sécurité.”

Art. 53

L'article 104 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 104. § 1^{er}. Dans le mois qui suit la réception d'une décision négative de l'autorité de sécurité refusant la délivrance d'un certificat de sécurité unique, le demandeur peut lui demander de revoir cette décision.

L'autorité de sécurité confirme ou infirme sa décision dans un délai de deux mois à compter de la réception de la demande de révision.

§ 2. Si la décision négative de l'autorité de sécurité est confirmée, le demandeur peut saisir la Cour des marchés.”

Art. 54

Dans le titre 4, chapitre 4, section 2, du même Code, il est inséré un article 104/1, rédigé comme suit:

Deze raadpleging kan geschieden in het kader van een grensoverschrijdend akkoord tussen lidstaten of veiligheidsinstanties.

De Koning kan de uitvoeringsregels vaststellen die betrekking hebben op aanvragen van een uniek veiligheidscertificaat bedoeld in het eerste lid.

§ 2. Zonder dat het exploitatiegebied wordt uitgebreid, kan het uniek veiligheidscertificaat, afgegeven door de veiligheidsinstantie van een naburige lidstaat ook gelden voor spoorwegondernemingen die reizen naar de stations gelegen op Belgisch grondgebied met soortgelijke netwerkkenmerken en soortgelijke exploitatievoorschriften, wanneer deze stations dicht bij de grens liggen en na raadpleging van de veiligheidsinstantie, overeenkomstig de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/763 van de Commissie van 9 april 2018 tot vaststelling van praktische regelingen voor de afgifte van unieke veiligheidscertificaten aan spoorwegondernemingen overeenkomstig richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 653/2007 van de Commissie.

Deze raadpleging kan geschieden in het kader van een grensoverschrijdend akkoord tussen lidstaten of veiligheidsinstanties.”

Art. 53

Artikel 104 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 104. § 1 De aanvrager kan binnen een maand na ontvangst van de negatieve beslissing van de veiligheidsinstantie waarbij de afgifte van een uniek veiligheidscertificaat geweigerd wordt aan de veiligheidsinstantie vragen om deze beslissing te herzien.

De veiligheidsinstantie heeft vanaf de ontvangst van het verzoek om herziening twee maanden de tijd om haar beslissing te bevestigen of te herroepen.

§ 2. Als de negatieve beslissing van de veiligheidsinstantie wordt bevestigd, mag de aanvrager de zaak aanhangig maken bij het Marktenhof.”

Art. 54

In titel 4, hoofdstuk 4, afdeling 2 van dezelfde Codex, wordt een artikel 104/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 104/1. Le certificat de sécurité unique précise le type et la portée des activités ferroviaires couvertes par le domaine d’exploitation.

Il peut également couvrir les voies de service qui sont la propriété de l’entreprise ferroviaire si elles sont incluses dans son système de gestion de la sécurité.”.

Art. 55

Dans le titre 4, chapitre 4, section 2, du même Code, il est inséré un article 104/2 rédigé comme suit:

“Art. 104/2. § 1^{er}. Un certificat de sécurité unique délivré par l’autorité de sécurité en application de la présente section est renouvelable à la demande de l’entreprise ferroviaire à des intervalles ne dépassant pas cinq ans.

Il est mis à jour en tout ou en partie à chaque modification substantielle du type ou de la portée des activités.

§ 2. L’autorité de sécurité peut exiger la révision des certificats de sécurité uniques qu’elle a délivrés en cas de modification substantielle de dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité.

§ 3. L’autorité de sécurité informe l’Agence sans retard, et en tout état de cause dans un délai de deux semaines, des certificats de sécurité uniques qu’elle délivre.

L’autorité de sécurité informe immédiatement l’Agence du renouvellement, de la modification ou du retrait d’un certificat de sécurité unique.

Elle indique le nom et l’adresse de l’entreprise ferroviaire, la date de délivrance, le type, la portée, la validité et le domaine d’exploitation du certificat de sécurité unique.”.

Art. 56

L’article 105 du même Code, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 105. Le détenteur assigne à chaque véhicule, avant qu’il soit utilisé sur le réseau, une entité chargée de l’entretien.

Cette entité est inscrite dans le RNV jusqu’au 16 juin 2024.

“Art. 104/1. Het uniek veiligheidscertificaat vermeldt het soort en de omvang van het vervoer per spoor en het exploitatiegebied waarop het betrekking heeft.

Het uniek veiligheidscertificaat mag ook betrekking hebben op zijsporen waarvan de spoorwegonderneming eigenaar is, mits die tot haar veiligheidsbeheersysteem behoren.”.

Art. 55

In titel 4, hoofdstuk 4, afdeling 2 van dezelfde Codex, wordt een artikel 104/2 ingevoegd, luidende:

“Art. 104/2. § 1. Het uniek veiligheidscertificaat afgegeven door de veiligheidsinstantie, wordt op verzoek van de spoorwegonderneming en ten minste om de vijf jaar vernieuwd.

Het wordt geheel of gedeeltelijk bijgewerkt wanneer het soort vervoer of de omvang van het vervoer ingrijpend verandert.

§ 2. De veiligheidsinstantie kan verlangen dat de door haar afgegeven unieke veiligheidscertificaten worden herzien wanneer de pertinente bepalingen van het regelgevend kader inzake veiligheid ingrijpend zijn veranderd.

§ 3. De veiligheidsinstantie informeert het Bureau onverwijld en in elk geval binnen een termijn van twee weken over de unieke veiligheidscertificaten die zij afgeeft.

De veiligheidsinstantie informeert onverwijld het Bureau over de vernieuwing, de wijziging of de intrekking van een uniek veiligheidscertificaat.

Zij vermeldt de naam en het adres van de spoorwegonderneming, de afgiftedatum, het soort vervoer, de omvang van het vervoer, de geldigheidsduur en het exploitatiegebied van het uniek veiligheidscertificaat.”.

Art. 56

Artikel 105 van dezelfde Codex, wordt vervangen als volgt:

“Art. 105. De houder wijst aan elk voertuig, voordat het op het net wordt gebruikt, een met het onderhoud belaste entiteit toe.

Die entiteit wordt in het NVR ingeschreven tot en met 16 juni 2024.

L'entité chargée de l'entretien peut être, entre autres, une entreprise ferroviaire, un gestionnaire de l'infrastructure ou un détenteur.”.

Art. 57

Dans l'article 106 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° à l'alinéa 1^{er}, le mot “indépendamment” est remplacé par les mots “sans préjudice” et les mots “article 94” sont remplacés par les mots “article 67/1, paragraphe 3”;

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

“À cette fin, l'entité chargée de l'entretien met en place un système d'entretien pour ces véhicules et, au moyen de ce système:

1° veille à ce que les véhicules soient entretenus conformément au carnet d'entretien de chaque véhicule et aux exigences en vigueur, y compris les règles en matière d'entretien et les dispositions pertinentes relatives aux STI;

2° met en œuvre les méthodes d'évaluation des risques nécessaires établies dans le cadre des MSC, le cas échéant en coopération avec d'autres acteurs;

3° s'assure que ses contractants mettent en œuvre des mesures de maîtrise des risques par l'application des MSC, et que cela soit précisé dans les dispositions contractuelles qui doivent être communiquées sur demande de l'Agence ou de l'autorité de sécurité; et

4° assure la traçabilité des activités d'entretien.”;

3° l'alinéa 3 est abrogé.

Art. 58

Dans le titre 4, chapitre 5, du même Code, il est inséré un article 106/1 rédigé comme suit:

“Art. 106/1. § 1^{er}. Le système d'entretien recouvre les fonctions suivantes:

1° une fonction de gestion consistant à superviser et à coordonner les fonctions d'entretien visées aux points 2° à 4° et à garantir que le véhicule est dans un état assurant la sécurité dans le système ferroviaire;

Onder meer een spoorwegonderneming, een infrastructuurbeheerder of een houder kunnen een met het onderhoud belaste entiteit zijn.”.

Art. 57

In artikel 106 van dezelfde Codex, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden “los van” vervangen door het woord “onverminderd” en de woorden “artikel 94” worden vervangen door de woorden “artikel 67/1, paragraaf 3”;

2° het tweede lid wordt vervangen als volgt:

“Met dat doel zet de met het onderhoud belaste entiteit voor die voertuigen een onderhoudssysteem op en doet zij het volgende door middel van dat systeem:

1° zij ziet erop toe dat de voertuigen worden onderhouden in overeenstemming met het onderhoudsdossier van ieder voertuig en de geldende voorschriften, met inbegrip van onderhoudsvoorschriften en de desbetreffende TSI-bepalingen;

2° zij geeft, voor zover nodig in samenwerking met andere actoren, uitvoering aan de nodige in de GVM's opgenomen risicobeheersings- en beoordelingsmethoden;

3° zij ziet erop toe dat hun contractanten risicobeheersingsmaatregelen treffen door toepassing van de GVM's, en dat dit wordt vastgelegd in contractuele regelingen die op verzoek van het Bureau of van de veiligheidsinstantie worden meegedeeld; en

4° waarborgt de traceerbaarheid van de onderhoudsactiviteiten.”;

3° het derde lid wordt opgeheven.

Art. 58

In titel 4, hoofdstuk 5 van dezelfde Codex, wordt een artikel 106/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 106/1. § 1. Het onderhoudssysteem omvat de volgende functies:

1° een functie beheer om toezicht te houden op de onderhoudsfuncties bedoeld in de punten 2° tot 4° en deze te coördineren om alsook om de veilige staat van het voertuig binnen het spoorwegsysteem te garanderen;

2° une fonction de développement de l'entretien consistant à gérer la documentation d'entretien, y compris la gestion de la configuration, à partir des données de conception et d'exploitation ainsi que des performances et des retours d'expérience;

3° une fonction de gestion de l'entretien de la flotte consistant à gérer le retrait du véhicule pour entretien et sa remise en exploitation après entretien;

4° une fonction d'exécution de l'entretien consistant à assurer l'entretien technique requis d'un véhicule ou de pièces de celui-ci, y compris la délivrance des documents de remise en service.

§ 2. L'entité chargée de l'entretien remplit elle-même la fonction de gestion, mais elle peut externaliser les fonctions d'entretien visées au paragraphe 1^{er}, points 2° à 4°, ou une partie de ces fonctions, à d'autres parties contractantes telles que les ateliers d'entretien.

§ 3. L'entité chargée de l'entretien veille à ce que toutes les fonctions énoncées au paragraphe 1^{er}, points 1° à 4° satisfassent aux exigences et aux critères d'évaluation énoncés à l'annexe 27.

§ 4. Les ateliers d'entretien appliquent les sections pertinentes de l'annexe 27 recensées dans les actes d'exécution adoptés par la Commission européenne, qui correspondent aux fonctions et aux activités devant être certifiées.”

Art. 59

L'article 107 du même Code, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 107. Chaque entité chargée de l'entretien doit être certifiée et se voir accorder un certificat d'entretien (certificat ECE) par un organisme accrédité conformément à la procédure prévue dans le Règlement (CE) n° 765/2008 conformément aux conditions énoncées ci-après:

1° les processus d'accréditation et de reconnaissance dans le cadre de la procédure de certification se fondent sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité;

2° le système de certification fournit les preuves qu'une entité chargée de l'entretien a mis en place le système d'entretien lui permettant de veiller à ce que tout véhicule dont elle assure l'entretien soit dans un état de marche assurant la sécurité;

2° een functie ontwikkeling van onderhoud die zorgt voor het beheer van de onderhoudsdocumenten, met inbegrip van het configuratiebeheer, op basis van operationele en ontwerpgegevens en van de prestaties en lering uit de praktijk;

3° een functie onderhoudsbeheer van de vloot om ervoor te zorgen dat voertuigen voor onderhoud uit exploitatie worden genomen en na onderhoud opnieuw in exploitatie terugkeren;

4° een functie onderhoudsuitvoering om ervoor te zorgen dat het technisch onderhoud van een voertuig of delen daarvan wordt uitgevoerd, met inbegrip van de documentatie inzake vrijgave voor exploitatie.

§ 2. De met het onderhoud belaste entiteit vervult zelf de beheersfunctie maar kan de onderhoudsfuncties, bedoeld in paragraaf 1, punten 2° tot 4°, of delen daarvan uitbesteden aan andere contractanten zoals onderhoudsbedrijven.

§ 3. De met het onderhoud belaste entiteit ziet erop toe dat de functies, bedoeld in paragraaf 1, punten 1° tot 4°, beantwoorden aan de eisen en beoordelingscriteria van de bijlage 27.

§ 4. Onderhoudsbedrijven passen de relevante delen van bijlage 27 toe, zoals bepaald in de uitvoeringshandelingen aangenomen door de Europese Commissie, die overeenstemmen met de functies en activiteiten die moeten worden gecertificeerd.”

Art. 59

Artikel 107 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 107. Elke met het onderhoud belaste entiteit (ECM) moet gecertificeerd zijn en krijgt een ECM-certificaat van een accreditatie-instantie overeenkomstig de procedure voorzien in de Verordening (EG) nr. 765/2008 overeenkomstig de hieronder opgesomde voorwaarden:

1° de accreditatie- en de erkenningsprocedure van het certificeringsproces zijn gebaseerd op criteria inzake onafhankelijkheid, competentie en onpartijdigheid;

2° het certificeringssysteem staat dat een met het onderhoud belaste entiteit het onderhoudssysteem heeft opgezet dat de veilige staat van een voertuig waarvan zij het onderhoud heeft, garandeert;

3° la certification ECE se fonde sur une évaluation de la capacité de l'entité chargée de l'entretien à satisfaire aux exigences et critères d'évaluation pertinents énoncés à l'annexe 27 et à les appliquer de façon cohérente. Elle comprend un système de surveillance visant à garantir que ces exigences et critères d'évaluation continuent à être respectés après l'octroi du certificat ECE;

4° la certification des ateliers d'entretien est fondée sur le respect des sections pertinentes de l'annexe 27 appliquées aux fonctions et activités correspondantes devant être certifiées.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, lorsque l'entité chargée de l'entretien est une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure, le respect des conditions énoncées à l'alinéa 1^{er}, peut être contrôlé par l'autorité de sécurité conformément aux procédures visées aux articles 95 à 98/1 relatifs à l'agrément de sécurité et aux articles 99 à 104/2 relatifs au certificat de sécurité unique et peut être confirmé sur les certificats délivrés conformément à ces procédures.”.

Art. 60

L'article 108 du même Code, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 108. Les certificats délivrés conformément à l'article 107 sont valables dans toute l'Union.”.

Art. 61

L'article 109 du même Code, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 109. Le Roi peut arrêter que l'obligation d'identification de l'entité chargée de l'entretien sera réalisée par des mesures autres que le système d'entretien établi à l'article 105 à 108, dans les cas suivants:

1° véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays;

2° véhicules utilisés sur des réseaux ou des lignes ferroviaires dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau ferroviaire principal dans l'Union et pour lesquels la conformité aux exigences visées à

3° ECM-certificering op basis van een beoordeling van het vermogen van de met het onderhoud belaste entiteit om te voldoen aan de desbetreffende eisen en beoordelingscriteria van bijlage 27 en deze consequent toe te passen. Daarbij wordt voorzien in een toezichtstelsysteem om te waarborgen dat deze eisen en beoordelingscriteria ook na de toekenning van het ECM-certificaat te allen tijde worden nageleefd;

4° de certificering van onderhoudsbedrijven is gebaseerd op de naleving van de relevante delen van de bijlage 27 toegepast op de overeenkomstige functies en activiteiten die moeten worden gecertificeerd.

In afwijking van het eerste lid, wanneer de met het onderhoud belaste entiteit een spoorwegonderneming of een infrastructuurbeheerder is, kan de naleving van de in de eerste alinea vastgestelde voorwaarden door de veiligheidsinstantie worden gecontroleerd volgens de procedures bedoeld in de artikelen 95 tot 98/1 met betrekking tot de veiligheidsvergunning en de artikelen 99 tot 104/2 met betrekking tot het uniek veiligheidscertificaat, en kan de naleving van deze voorschriften worden bevestigd op de volgens die procedures afgegeven certificaten.”.

Art. 60

Artikel 108 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 108. De overeenkomstig artikel 107 afgegeven certificaten zijn in de hele Unie geldig.”.

Art. 61

Artikel 109 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 109. De Koning kan in de volgende gevallen bepalen dat de verplichting om de met het onderhoud belaste entiteit aan te wijzen gebeurt aan de hand van andere maatregelen dan met het onderhoudssysteem bepaald in de artikelen 105 tot 108:

1° voertuigen die in een derde land geregistreerd zijn en die worden onderhouden overeenkomstig de recht van dat land;

2° voertuigen die gebruikt worden op netwerken of spoorweglijnen waarvan de spoorbreedte verschilt van die van het hoofdspoorwegnetwerk binnen de Unie en waarvoor aan de in artikel 106, genoemde voorschriften

l'article 106, est assurée par des accords internationaux conclus avec des pays tiers;

3° véhicules utilisés dans le cadre de transports spéciaux ou de matériel militaire nécessitant la délivrance d'un permis ad hoc par l'autorité de sécurité avant la mise en service. Dans ce cas, les dérogations sont accordées pour des périodes maximales de cinq ans;

4° wagons de fret et voitures de voyageurs en utilisation partagée avec des pays tiers dont l'écartement des voies diffère de celui du réseau ferroviaire principal de l'Union.

Ces autres mesures sont mises en œuvre par le biais de dérogations accordées par l'autorité de sécurité ou par l'Agence:

1° lors de l'immatriculation des véhicules conformément à l'article 210, en ce qui concerne l'identification de l'entité chargée de l'entretien;

2° lors de la délivrance des agréments et des certificats de sécurité uniques aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires de l'infrastructure conformément aux articles 95 à 104/2, en ce qui concerne l'identification ou la certification de l'entité chargée de l'entretien.

Les dérogations visées à l'alinéa 2 sont identifiées et justifiées dans le rapport annuel sur la sécurité visé à l'article 78. Lorsqu'il s'avère que des risques indus en matière de sécurité sont pris sur le système ferroviaire de l'Union, l'Agence en informe immédiatement la Commission européenne. La Commission européenne prend contact avec les parties concernées et, s'il y a lieu, demande à l'État membre concerné de retirer sa décision de dérogation."

Art. 62

L'article 110 du même Code est remplacé par ce qui suit:

"Art. 110. § 1^{er}. Le Roi désigne par un arrêté délibéré en Conseil des ministres l'organisme d'enquête.

L'organisme d'enquête comprend au moins un enquêteur capable de remplir la fonction d'enquêteur principal en cas d'accident, d'accident grave ou d'incident.

Dans son organisation, sa structure juridique et ses décisions, cet organisme est indépendant de tout gestionnaire de l'infrastructure, entreprise ferroviaire, organisme

wordt voldaan door middel van internationale overeenkomsten met derde landen;

3° voertuigen gebruikt in het kader van bijzonder transport of militair materieel waarvoor de veiligheidsinstantie vóór de ingebruikname een ad-hoc vergunning moet verlenen. In dit geval worden voor perioden van maximaal vijf jaar afwijkingen toegestaan;

4° goederenwagons en reizigersrijtuigen waarvan het gebruik wordt gedeeld met derde landen met een andere spoorbreedte dan die van het hoofdspoorwegnetwerk binnen de Unie.

Deze andere maatregelen worden toegepast door middel van door de veiligheidsinstantie of door het Bureau te verlenen afwijkingen:

1° bij de registratie van voertuigen krachtens artikel 210 voor wat de aanwijzing van de met het onderhoud belaste entiteit betreft;

2° bij de afgifte van unieke veiligheidscertificaten en veiligheidsvergunningen aan spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders krachtens artikel 95 tot 104/2 voor wat de aanwijzing of certificering van de met het onderhoud belaste entiteit betreft.

De afwijkingen bedoeld in het tweede lid worden kenbaar gemaakt en gerechtvaardigd in het in jaarlijkse veiligheidsverslag bedoeld in artikel 78. Indien blijkt dat er op het spoorwegsysteem in de Unie ongepaste veiligheidsrisico's worden genomen, brengt het Bureau de Europese Commissie hiervan onmiddellijk op de hoogte. De Europese Commissie neemt dan contact op met de betrokken partijen en verzoekt de betrokken lidstaat eventueel om zijn beslissing tot afwijking te herroepen."

Art. 62

Artikel 110 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

"Art. 110. § 1. De Koning wijst, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, het onderzoeksorgaan aan.

Het onderzoeksorgaan bestaat uit ten minste één onderzoeker die bekwaam is om de functie van hoofd-onderzoeker te vervullen bij een ongeval, een ernstig ongeval of een incident.

Dit orgaan is, wat betreft zijn organisatie, juridische structuur en besluitvorming onafhankelijk van infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen,

de tarification, organisme de répartition et organisme d'évaluation de la conformité et de toute partie dont les intérêts pourraient être en conflit avec les tâches confiées à l'organisme d'enquête.

Il est en outre fonctionnellement indépendant de l'autorité de sécurité, de tout organisme de régulation des chemins de fer, de l'Agence ou de toute autre instance dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission d'enquête.

§ 2. L'organisme d'enquête accomplit ses tâches de manière indépendante vis-à-vis des autres entités visées au paragraphe 1^{er}. Ses enquêteurs ont un statut leur procurant les garanties d'indépendance requises.

Les membres de l'organisme d'enquête sont soumis au secret professionnel quant aux informations obtenues dans l'exercice de leurs missions visées à la section 2; toute violation du secret professionnel est punie des peines prévues à l'article 458 du Code pénal.

Le Roi détermine par un arrêté délibéré en Conseil des ministres la composition de l'organisme d'enquête et les modalités d'exécution des missions qui lui sont confiées.”

Art. 63

Dans l'article 111 du même Code, modifié par la loi du 23 novembre 2017, les modifications suivantes sont apportées:

1° le paragraphe 1^{er}, 1° est complété avec la phrase suivante “Cette enquête vise à améliorer, dans la mesure du possible, la sécurité ferroviaire et la prévention des accidents;”;

2° au paragraphe 1^{er}, 2° les mots “système ferroviaire à grande vitesse ou conventionnel” sont remplacés par les mots “système ferroviaire de l'Union”;

3° le paragraphe 1^{er}, 4°, est complété par la phrase suivante: “Cette banque de données contient l'ensemble des éléments prévus par le Roi conformément à l'article 68, § 2, 2°.”.

Art. 64

Dans l'article 112 du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 23 novembre 2017, les modifications suivantes sont apportées:

heffingsinstanties, toewijzende instanties en conformiteitsbeoordelingsinstanties, en van elke andere partij waarvan de belangen in strijd kunnen zijn met de taken die aan het onderzoeksorgaan zijn toevertrouwd.

Voorts is het functioneel onafhankelijk van de veiligheidsinstantie, van elk orgaan bevoegd voor de regulering van het spoorwegvervoer, van het Bureau of van elke andere instantie waarvan de belangen in strijd zouden kunnen zijn met de onderzoeksopdracht.

§ 2. Het onderzoeksorgaan verricht zijn taken onafhankelijk van de entiteiten bedoeld in paragraaf 1. De onderzoekers wordt een status toegekend die hun onafhankelijkheid voldoende waarborgt.

De leden van het onderzoeksorgaan zijn onderworpen aan het beroepsgeheim wat betreft de verkregen informatie bij de uitoefening van hun opdrachten bedoeld in afdeling 2; elke schending van het beroepsgeheim wordt bestraft met de straffen bepaald in artikel 458 van het Strafwetboek.

De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de samenstelling van het onderzoeksorgaan en de uitvoeringsregels van de aan het onderzoeksorgaan toevertrouwde opdrachten.”.

Art. 63

In artikel 111 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 1, 1° wordt aangevuld met de zin “Dit onderzoek beoogt veiligheid op het spoor, zo mogelijk, te verbeteren en ongevallen te voorkomen;”;

2° in paragraaf 1, 2° worden de woorden “het hogesnelheids- of conventionele spoorwegsysteem” vervangen door de woorden “het spoorwegsysteem van de Unie”;

3° paragraaf 1, 4° wordt aangevuld met de volgende zin: “Deze gegevensbank bevat het geheel van elementen voorzien door de Koning overeenkomstig artikel 68, § 2, 2°.”.

Art. 64

In artikel 112 van dezelfde Codex, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° au paragraphe 1^{er}, les mots “à l’article 214, alinéa 1^{er}, 30° et à l’article 215” sont remplacés par les mots “aux articles 216/3, paragraphe 1^{er}, 14° et 216/4”;

2° au paragraphe 6, alinéa 2, les mots “articles 214 et 215” sont remplacés par les mots “articles 216/3 et 216/4”;

3° au paragraphe 8, 2°, dans le texte néerlandais, les mots “*de feiten hebben eerder al geleid tot*” sont remplacés par les mots “*de feiten eerder al hebben geleid tot*”.

Art. 65

L’article 112/1 du même Code, inséré par la loi du 23 novembre 2017, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 112/1. § 1^{er}. Le détenteur d’un agrément de sécurité et les détenteurs d’un certificat de sécurité unique, 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 unique.

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 unique, s’élève à septante pourcent du montant total.

La part des détenteurs d’un certificat de sécurité unique visé au paragraphe 1^{er} 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 unique visé au paragraphe 1^{er}, 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.

1° in paragraaf 1 worden de woorden “in artikel 214, eerste lid, 30° en in artikel 215” vervangen door de woorden “in artikel 216/3, paragraaf 1, 14° en in artikel 216/4”;

2° in paragraaf 6, tweede lid worden de woorden “artikelen 214 en 215” vervangen door de woorden “artikelen 216/3 en 216/4”;

3° in paragraaf 8 worden in de Nederlandstalige tekst van de bepaling onder 2° de woorden “*de feiten hebben eerder al geleid tot*” vervangen door de woorden “*de feiten eerder al hebben geleid tot*”.

Art. 65

Artikel 112/1 van dezelfde Codex, ingevoegd bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen als volgt:

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

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

Per kwartaal is één vierde van het jaarbedrag verschuldigd.

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

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

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

Het aandeel van de houders van een uniek veiligheidscertificaat bedoeld in paragraaf 1 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 uniek veiligheidscertificaat bedoeld in paragraaf 1, door de houder van de veiligheidsvergunning aan het onderzoeksorgaan meegedeeld dat deze informatie daarna doorstuurt naar de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

§ 4. Le détenteur de l'agrément de sécurité et les détenteurs d'un certificat de sécurité unique visé au paragraphe 1^{er}, 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 unique.”

Art. 66

L'article 113 du même Code, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 113. § 1^{er}. Sans porter préjudice aux compétences des services de police et des autorités judiciaires et, le cas échéant, en collaboration avec les autorités judiciaires, l'organisme d'enquête a dès que possible accès aux informations et aux éléments probants pertinents pour l'enquête, et en particulier:

1° l'accès immédiat au site de l'accident ou de l'incident ainsi qu'au matériel roulant impliqué, à l'infrastructure concernée et aux installations de signalisation et de contrôle du trafic;

2° le droit d'obtenir immédiatement une liste des preuves et d'assurer l'enlèvement sous contrôle du matériel accidenté, d'installations ou d'éléments de l'infrastructure aux fins d'examen ou d'analyse;

3° l'accès illimité au contenu des enregistreurs et équipements de bord destinés à l'enregistrement et à l'enregistrement de l'activité du système de signalisation et de contrôle du trafic, ainsi que la possibilité de l'utiliser;

4° l'accès aux résultats de l'examen du corps des victimes;

5° l'accès aux résultats de l'examen du personnel de bord et d'autres membres du personnel ferroviaire impliqués dans l'accident ou l'incident;

6° la possibilité d'interroger le personnel ferroviaire impliqué dans l'accident ou l'incident et d'autres témoins et le droit d'obtenir copie des déclarations de ces personnes faites à d'autres instances;

§ 4. De houder van de veiligheidsvergunning en de houders van een uniek veiligheidscertificaat afgegeven overeenkomstig paragraaf 1 betalen de 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 uniek veiligheidscertificaat kan opschorten.”

Art. 66

Artikel 113 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 113. § 1. Zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheden van de politiediensten en de gerechtelijke overheden en, in voorkomend geval, in samenwerking met de gerechtelijke instanties, krijgt het onderzoeksorgaan zo snel mogelijk toegang tot informatie en bewijsmateriaal dat relevant is voor het onderzoek, meer in het bijzonder krijgt zij:

1° rechtstreekse toegang tot de locatie waar het ongeval of incident heeft plaatsgevonden, tot het betrokken rollend materieel, tot de betreffende infrastructuur en verkeersregelings- en seingevoingsinstallaties;

2° het recht om onmiddellijk bewijsmateriaal te laten inventariseren en wrakstukken, infrastructuurinstallaties of -onderdelen onder toezicht te laten verwijderen, met het oog op onderzoek of analyse;

3° onbeperkte toegang tot boordrecorders en apparatuur voor het opnemen van verbale boodschappen, en tot de registratie van de werking van het seingevoings- en verkeersregelingssysteem waarvan zij de inhoud mogen gebruiken;

4° toegang tot de resultaten van het onderzoek van de lichamen van de slachtoffers;

5° toegang tot de resultaten van de onderzoeken onder het treinpersoneel en ander spoorwegpersoneel dat bij het ongeval of incident betrokken is;

6° de mogelijkheid het spoorwegpersoneel dat bij het ongeval of incident betrokken is en andere getuigen te ondervragen en het recht om een kopie te verkrijgen van de verklaringen die deze personen bij andere instanties hebben afgelegd;

7° l'accès à toute information ou document pertinent détenu par le gestionnaire de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires impliquées, les entités chargées de l'entretien et l'autorité de sécurité.

L'Agence coopère avec l'organisme d'enquête lorsque l'enquête porte sur des véhicules pour lesquels elle a délivré une autorisation ou sur des entreprises ferroviaires auxquelles elle a délivré un certificat. Elle transmet dans les meilleurs délais à l'organisme d'enquête l'ensemble des informations ou dossiers demandés et, sur demande, donne des explications.

§ 2. L'organisme d'enquête, en tant que responsable du traitement de données à caractère personnel auxquelles il a accès conformément au paragraphe 1^{er}, veille à conserver les données traitées dans le cadre de l'exercice de ses tâches visées aux articles 111 et 112, dans un fichier dédié et sécurisé.

L'enquêteur principal, l'enquêteur adjoint, les enquêteurs, ainsi que leur éventuel personnel administratif dédié sont habilités à accéder au fichier visé à l'alinéa 1^{er}.

L'organisme d'enquête applique une stricte gestion des utilisations et des accès et prend des mesures techniques et organisationnelles pour la protection des données à caractère personnel.

Le traitement des données à caractère personnel traitées dans le cadre de l'exercice des tâches visées aux articles 111 et 112, vise à assurer la bonne exécution desdites tâches.

Les personnes dont les données à caractère personnel sont reprises dans le fichier visé à l'alinéa 1^{er}, disposent d'un droit d'accès et de rectification des données les concernant.

En cas de demande de rectification, l'organisme d'enquête notifie à chaque destinataire auquel les données à caractère personnel ont été communiquées toute rectification de données à caractère personnel effectuée, à moins qu'une telle communication se révèle impossible ou exige des efforts disproportionnés. L'organisme d'enquête fournit à la personne concernée des informations sur ces destinataires si celle-ci en fait la demande.

§ 3. Les données à caractère personnel traitées dans le cadre de l'exercice des tâches visées aux articles 111 et 112 sont conservées pendant cinquante ans à compter du jour où l'organisme d'enquête a eu accès à ces données et les a intégrées dans le fichier visé au paragraphe 2, alinéa 1^{er}. Passé ce délai, elles sont détruites ou anonymisées.

7° toegang tot alle terzake dienende informatie of documenten die in het bezit zijn van de infrastructuurbeheerder, de betrokken spoorwegondernemingen, de met het onderhoud belaste entiteiten en de veiligheidsinstantie.

Het Bureau werkt met het onderzoeksorgaan samen wanneer het onderzoek voertuigen betreft die van het Bureau een vergunning hebben gekregen of spoorwagondernemingen die door het Bureau zijn gecertificeerd. Het verstrekt zo snel mogelijk alle gevraagde informatie of gegevens aan het onderzoeksorgaan en geeft op verzoek toelichting.

§ 2. Het onderzoeksorgaan, als verantwoordelijke voor de verwerking van persoonsgegevens waar zij toegang tot heeft overeenkomstig paragraaf 1, waakt erover de gegevens die zij verwerkt in het kader van de uitvoering van haar taken bedoeld in de artikelen 111 en 112, te bewaren in een speciaal en beveiligd bestand.

De hoofdonderzoeker, de adjunct-onderzoeker, de onderzoekers alsook hun eventueel afhankelijk administratief personeel zijn gemachtigd om toegang te hebben tot het bestand bedoeld in het eerste lid.

Het onderzoeksorgaan hanteert een strikt gebruiks- en toegangsbeleid en neemt technische en organisatorische maatregelen voor de bescherming van de persoonsgegevens.

De verwerking van persoonsgegevens in het kader van de uitvoering van de taken bedoeld in de artikelen 111 en 112 beoogt de goede uitvoering te verzekeren van de gezegde taken.

Personen wier persoonsgegevens opgenomen zijn in het bestand, bedoeld in het eerste lid, hebben recht op toegang tot en rectificatie van de gegevens die op hen betrekking hebben.

In geval van een verzoek om rectificatie stelt het onderzoeksorgaan elke bestemming aan wie de persoonsgegevens zijn meegedeeld, in kennis van elke uitgevoerde rectificatie van persoonsgegevens, tenzij een dergelijke kennisgeving onmogelijk is of onevenredige inspanningen vereist. Het onderzoeksorgaan verstrekt de betrokken persoon informatie over deze bestemmingen als deze hierom verzoekt.

§ 3. De persoonsgegevens verwerkt in het kader van de uitvoering van de taken bedoeld in de artikelen 111 en 112, worden gedurende vijftig jaar bewaard te rekenen vanaf de dag waarop het onderzoeksorgaan toegang heeft gehad tot deze gegevens en ze heeft opgenomen in het bestand bedoeld in paragraaf 2, eerste lid. Na die termijn worden ze vernietigd of anoniem gemaakt.

§ 4. Dans le cadre du présent traitement des données à caractère personnel, les personnes ne disposent pas du droit à l'effacement, du droit à la limitation du traitement, du droit à la portabilité des données, du droit d'opposition et du droit à la prise de décision individuelle automatisée. Ces droits sont en effet incompatibles avec les finalités poursuivies par le présent traitement de données à caractère personnel, à savoir la conservation et l'analyse des données relatives à la sécurité ferroviaire et à la façon dont les acteurs concernés appliquent les obligations du cadre juridique en matière de sécurité. Ces finalités se rapportent en effet à une importante mission de contrôle visant à garantir un objectif important d'intérêt public général, à savoir la sécurité ferroviaire sur le réseau belge.”

Art. 67

Dans le même Code, l'article 114, dont le texte actuel formera le paragraphe 1^{er}, est complété par un paragraphe 2 rédigé comme suit:

“§ 2. L'organisme d'enquête participe au programme d'évaluations par les pairs, mis en place conformément à l'article 22, paragraphe 7, alinéa 3 de la directive (UE) 2016/798.

L'organisme d'enquête coopère à la publication:

1° du programme commun d'évaluations par les pairs et des critères d'évaluation; et

2° d'un rapport annuel sur le programme, répertoriant les points forts détectés et les suggestions d'amélioration. Les rapports consacrés aux évaluations par les pairs sont communiqués à tous les organismes d'enquête et à l'Agence. Ces rapports sont publiés sur une base volontaire.”

Art. 68

L'article 115 du même Code, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 115. Un accident ou un incident au sens de l'article 111 fait l'objet d'une enquête par l'organisme d'enquête lorsque celui-ci se produit sur le territoire belge. Lorsqu'un accident ou un incident s'est produit à proximité d'une installation frontalière de la Belgique ou lorsqu'il n'est pas possible de déterminer dans quel État membre de l'Union européenne l'accident ou incident

§ 4. In het kader van de huidige verwerking van persoonsgegevens hebben personen niet het recht om gegevens te wissen, het recht op beperking van de verwerking, het recht op overdraagbaarheid van gegevens, het recht om bezwaar te maken en het recht op geautomatiseerde individuele besluitvorming. Deze rechten zijn inderdaad onverenigbaar met de doeleinden die met de huidige verwerking van persoonsgegevens worden nagestreefd, namelijk de opslag en analyse van gegevens met betrekking tot de veiligheid op het spoor en de manier waarop de betrokken actoren de verplichtingen van het wettelijk kader inzake veiligheid toepassen. Deze doelstellingen hebben inderdaad betrekking op een belangrijke toezichthoudende taak die erop gericht is een belangrijke doelstelling van algemeen openbaar belang te waarborgen, namelijk de veiligheid op het Belgische spoorwagennet.”

Art. 67

In dezelfde Codex, wordt artikel 114, waarvan de bestaande tekst paragraaf 1 zal vormen, aangevuld met een tweede lid, luidende:

“§ 2. Het onderzoeksorgaan neemt deel aan het programma voor collegiale toetsing, opgesteld overeenkomstig artikel 22, paragraaf 7, derde lid van de richtlijn (EU) 2016/798.

Het onderzoeksorgaan werkt mee aan de bekendmaking van:

1° het gemeenschappelijk programma voor collegiale toetsing en de evaluatiecriteria; en

2° een jaarverslag over het programma, waarin geconstateerde sterke punten en suggesties voor verbetering duidelijk worden aangegeven. De verslagen van de collegiale toetsing worden aan alle onderzoeksorganen en aan het Bureau bezorgd. Deze verslagen worden op vrijwillige basis gepubliceerd.”

Art. 68

Artikel 115 van dezelfde Codex, wordt vervangen als volgt:

“Art. 115. Een ongeval of incident als bedoeld in artikel 111 wordt onderzocht door het onderzoeksorgaan wanneer het heeft plaatsgevonden op Belgisch grondgebied. Wanneer een ongeval of een incident vlakbij een grensinstallatie van België heeft plaatsgevonden of als niet kan worden vastgesteld in welke lidstaat van de Europese Unie het ongeval of incident heeft

s'est produit, et que cela pourrait être en Belgique, l'organisme d'enquête se concerte avec ses homologues afin de déterminer l'organisme qui effectuera l'enquête ou de convenir de l'effectuer en coopération. Lorsque l'organisme d'enquête belge est désigné, il laisse les autres organismes concernés participer à l'enquête et avoir accès à tous les résultats de celle-ci.”

Art. 69

Dans l'article 116 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° l'alinéa 1^{er} est remplacé par ce qui suit:

“L'enquête est menée de manière à permettre à toutes les parties d'être entendues et, le cas échéant, en mettant les résultats en commun avec les autres organismes d'enquête. Le gestionnaire de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires concernées, l'autorité de sécurité, l'Agence, les victimes et leurs proches, les propriétaires de biens endommagés, les fabricants, les services d'urgence et les représentants du personnel concernés par l'accident grave, l'accident ou l'incident, et les usagers sont informés à intervalles réguliers de l'enquête et de ses progrès et, ont la possibilité de présenter des informations techniques pertinentes destinées à améliorer la qualité du rapport d'enquête. L'organisme d'enquête tient compte des besoins raisonnables des victimes et de leurs proches et les tient au courant des progrès de l'enquête. Les éléments de l'éventuelle information et/ou instruction judiciaire en cours ne peuvent cependant être communiqués sans l'autorisation des autorités judiciaires.”;

2° à l'alinéa 2 dans le texte néerlandais, les mots “*een inbreuk*” sont remplacés par les mots “*een misdrijf*”.

Art. 70

Dans le titre 4, chapitre 6, section 4, il est inséré un article 116/1, rédigé comme suit:

“Art. 116/1. § 1^{er}. Dans le cadre, d'une part, de la mise en commun des résultats avec d'autres organismes d'enquête et, d'autre part, de la communication d'information aux parties concernées, conformément à l'article 116, l'organisme d'enquête veille à anonymiser les données à caractère personnel auxquelles il a eu accès conformément à l'article 113.

plaatsgevonden en dat dit in België zou kunnen zijn, overlegt het onderzoeksorgaan samen met zijn tegenhangers om het orgaan te bepalen dat het onderzoek gaat verrichten of nemen zij gezamenlijk deze taak op zich. Als het Belgische onderzoeksorgaan aangeduid wordt, laat het de andere betrokken organen aan het onderzoek deelnemen en geeft het hen toegang tot alle resultaten van dit onderzoek.”.

Art. 69

In artikel 116 van dezelfde Codex, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het eerste lid wordt vervangen als volgt:

“Het onderzoek wordt op een dusdanige wijze gevoerd dat alle partijen kunnen worden gehoord en, in voorkomend geval, door de resultaten samen te leggen met de andere onderzoeksorganen. De infrastructuurbeheerder, de betrokken spoorwegondernemingen, de veiligheidsinstantie, het Bureau, de slachtoffers en hun naaste familie, de eigenaars van beschadigde goederen, de fabrikanten, de hulpdiensten en de vertegenwoordigers van het personeel betrokken bij het ernstig ongeval, ongeval of incident, en de gebruikers worden geregeld op de hoogte gebracht van het onderzoek en de voortgang ervan, en krijgen de mogelijkheid om relevante technische informatie te leveren om de kwaliteit van het onderzoeksrapport te verbeteren. Het onderzoeksorgaan neemt tevens de redelijke behoeften van de slachtoffers en hun familieleden in aanmerking en houdt hen op de hoogte van de voortgang van het onderzoek. Er mogen evenwel geen elementen van het eventuele lopende opsporings- en/of gerechtelijk onderzoek worden vrijgegeven zonder toestemming van de gerechtelijke overheden.”;

2° in het tweede lid worden in de Nederlandstalige tekst de woorden “*een inbreuk*” vervangen door de woorden “*een misdrijf*”.

Art. 70

In titel 4, hoofdstuk 6, afdeling 4, wordt een artikel 116/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 116/1. § 1. In het kader, enerzijds, van het delen van resultaten met andere onderzoeksorganen en, anderzijds, het meedelen van informatie aan belanghebbende partijen overeenkomstig artikel 116, zorgt het onderzoeksorgaan ervoor dat de persoonsgegevens waartoe zij overeenkomstig artikel 113 toegang heeft gehad, anoniem worden gemaakt.

§ 2. Dans le cadre de la coopération avec d'autres organismes d'enquêtes conformément à l'article 115, l'organisme d'enquête veille, si cette dernière emporte le traitement de données à caractère personnel au sens du Règlement (UE) 2016/679, à respecter les dispositions dudit Règlement.

L'organisme d'enquête, en tant que responsable du traitement de données à caractère personnel dont il dispose dans le cadre de l'exercice de ses tâches visées aux articles 111 et 112, conformément à l'article 113, paragraphe 2, veille à ne communiquer aux autres organismes d'enquête, dans le cadre de la coopération visée dans l'alinéa 1^{er}, que les données à caractère personnel nécessaires à l'enquête.

L'organisme d'enquête intègre ces données dans un fichier dédié et sécurisé auquel seuls l'enquêteur principal, l'enquêteur adjoint, les enquêteurs, leur éventuel personnel administratif dédié ainsi que les membres du personnel des autres organismes d'enquête avec lesquels il coopère, sont habilités à avoir accès.

L'organisme d'enquête applique une stricte gestion des utilisations et des accès et prend des mesures techniques et organisationnelles pour la protection des données à caractère personnel.

Les personnes dont les données à caractère personnel sont reprises dans le fichier visé à l'alinéa 3, disposent d'un droit d'accès et de rectification des données les concernant.

En cas de demande de rectification, l'organisme d'enquête notifie à chaque destinataire auquel les données à caractère personnel ont été communiquées toute rectification de données à caractère personnel effectuée, à moins qu'une telle communication se révèle impossible ou exige des efforts disproportionnés. L'organisme d'enquête fournit à la personne concernée des informations sur ces destinataires si celle-ci en fait la demande.

Les données à caractère personnel communiquées aux autres organismes d'enquête conformément à l'alinéa 2 et intégrées dans le cadre d'un fichier dédié et sécurisé conformément à l'alinéa 4, ne sont accessibles aux autres organismes d'enquête que pour la durée nécessaire à l'enquête et au plus tard pendant cinq ans après que l'accident ou l'incident soit survenu. Passé ce délai, elles sont détruites ou anonymisées.

Dans le cadre du présent traitement des données à caractère personnel, les personnes ne disposent pas du droit à l'effacement, du droit à la limitation du traitement, du droit à la portabilité des données, du droit

§ 2. In het kader van de samenwerking met andere onderzoeksorganen overeenkomstig artikel 115, ziet het onderzoeksorgaan erop toe dat de bepalingen van die Verordening worden nageleefd indien deze betrekking hebben op de verwerking van persoonsgegevens in de zin van Verordening (EU) nr. 2016/679.

Daartoe zorgt het onderzoeksorgaan, als verantwoordelijke voor de verwerking van de persoonsgegevens waarover zij beschikt in het kader van de uitoefening van haar taken bedoeld in de artikelen 111 en 112 er overeenkomstig artikel 113, paragraaf 2, voor dat zij in het kader van de samenwerking bedoeld in het eerste lid aan de andere onderzoeksorganen enkel de persoonsgegevens meedeelt die noodzakelijk zijn voor het onderzoek.

Het onderzoeksorgaan neemt deze gegevens op in een speciaal en beveiligd bestand waartoe alleen de hoofdonderzoeker, de adjunct-onderzoeker, de onderzoekers, hun eventueel afhankelijk administratief personeel en het personeel van de andere onderzoeksorganen waarmee zij samenwerkt, toegang mogen hebben.

Het onderzoeksorgaan hanteert een strikt gebruiks- en toegangsbeleid en neemt technische en organisatorische maatregelen voor de bescherming van de persoonsgegevens.

Personen wier persoonsgegevens opgenomen zijn in het bestand, bedoeld in het derde lid, hebben recht op toegang tot en rectificatie van de gegevens die op hen betrekking hebben.

In geval van een verzoek om rectificatie stelt het onderzoeksorgaan elke bestemming aan wie de persoonsgegevens zijn meegedeeld, in kennis van elke uitgevoerde rectificatie van persoonsgegevens, tenzij een dergelijke kennisgeving onmogelijk is of onevenredige inspanningen vereist. Het onderzoeksorgaan verstrekt de betrokken persoon informatie over deze bestemmingen als deze hierom verzoekt.

De persoonsgegevens meegedeeld aan andere onderzoeksorganen overeenkomstig het tweede lid en opgenomen in een speciaal en beveiligd bestand overeenkomstig het vierde lid, zijn slechts toegankelijk voor de andere onderzoeksorganen voor de duur die noodzakelijk is voor het onderzoek en tot uiterlijk vijf jaar nadat het ongeval of incident zich heeft voorgedaan. Na die termijn worden ze vernietigd of anoniem gemaakt.

In het kader van de huidige verwerking van persoonsgegevens hebben personen niet het recht om gegevens te wissen, het recht op beperking van de verwerking, het recht op overdraagbaarheid van gegevens, het recht om

d'opposition et du droit à la prise de décision individuelle automatisée. Ces droits sont en effet incompatibles avec les finalités poursuivies par le présent traitement de données à caractère personnel, à savoir la conservation et l'analyse des données relatives à la sécurité ferroviaire et à la façon dont les acteurs concernés appliquent les obligations du cadre juridique en matière de sécurité. Ces finalités se rapportent en effet à une importante mission de contrôle visant à garantir un objectif important d'intérêt public général, à savoir la sécurité ferroviaire sur le réseau belge."

Art. 71

Dans l'article 120, alinéa 2, du même Code entre la première et la deuxième phrase, il est inséré la phrase suivante:

"Si le rapport final ne peut pas être publié dans les douze mois, l'organisme d'enquête fait une déclaration intermédiaire au moins à chaque date anniversaire de l'accident, détaillant les progrès de l'enquête et toutes les questions de sécurité qui auront été soulevées."

Art. 72

Dans l'article 121 du même Code, les mots "l'organisme d'enquête établit" sont remplacés par les mots "l'organisme d'enquête publie".

Art. 73

L'article 122 du même Code, est remplacé par ce qui suit:

"Art. 122. § 1^{er}. Les recommandations en matière de sécurité formulées par l'organisme d'enquête sont adressées à l'autorité de sécurité et, si cela est nécessaire en raison du caractère de la recommandation, à l'Agence, à d'autres organismes ou autorités belges ou à d'autres États membres. Elles ne constituent en aucun cas une présomption de faute ou de responsabilité.

§ 2. L'autorité de sécurité et les autres autorités ou organismes prennent dans les limites de leurs compétences, les mesures nécessaires pour veiller à ce que les recommandations de sécurité formulées par l'organisme d'enquête soient prises en compte et, le cas échéant, suivies d'effet.

bezwaar te maken en het recht op geautomatiseerde individuele besluitvorming. Deze rechten zijn inderdaad onverenigbaar met de doeleinden die met de huidige verwerking van persoonsgegevens worden nagestreefd, namelijk de opslag en analyse van gegevens met betrekking tot de veiligheid op het spoor en de manier waarop de betrokken actoren de verplichtingen van het wettelijk kader inzake veiligheid toepassen. Deze doelstellingen hebben inderdaad betrekking op een belangrijke toezichthoudende taak die erop gericht is een belangrijke doelstelling van algemeen openbaar belang te waarborgen, namelijk de veiligheid op het Belgische spoorweganet."

Art. 71

In artikel 120, tweede lid, van dezelfde Codex, wordt tussen de eerste en de tweede zin de volgende zin ingevoegd:

"Als het eindverslag niet binnen twaalf maanden openbaar wordt gemaakt, publiceert het onderzoeksorgaan minstens één keer per jaar, op de verjaardag van het ongeval, een tussentijdse verklaring waarin nader wordt ingegaan op de voortgang van het onderzoek en alle veiligheidskwesaties die aan het licht zijn gekomen."

Art. 72

In artikel 121 van dezelfde Codex worden de woorden "maakt het onderzoeksorgaan een jaarverslag op" vervangen door de woorden "maakt het onderzoeksorgaan een jaarverslag bekend".

Art. 73

Artikel 122 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

"Art. 122. § 1. De door het onderzoeksorgaan opgestelde veiligheidsaanbevelingen worden gericht aan de veiligheidsinstantie en, indien de aard van de aanbeveling dit noodzaakt, aan het Bureau, aan andere organen of Belgische instanties of aan andere lidstaten. De aanbevelingen houden in geen geval een vermoeden van fout of aansprakelijkheid in.

§ 2. De veiligheidsinstantie en de andere instanties of organen nemen binnen de grenzen van hun bevoegdheden, de noodzakelijke maatregelen om ervoor te zorgen dat de door het onderzoeksorgaan opgestelde veiligheidsaanbevelingen in aanmerking worden genomen en, in voorkomend geval, door acties worden gevolgd.

§ 3. L'autorité de sécurité, les autres autorités ou organismes auxquels des recommandations ont été adressées, font rapport périodiquement et, au moins une fois par an, pour le 30 juin au plus tard, à l'organisme d'enquête sur les mesures qui sont prises ou prévues à la suite de ces recommandations.”

Art. 74

Dans le titre 5 du même Code, il est inséré un chapitre 0, rédigé comme suit:

“Chapitre 0. – Accès aux services de formation”.

Art. 75

Dans le titre 5, chapitre 0, du même Code, inséré par l'article 74, il est inséré un article 124/1, rédigé comme suit:

“Art. 124/1. § 1^{er}. Lorsqu'ils recrutent du personnel de sécurité, les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure peuvent tenir compte de toutes les formations suivies, qualifications obtenues et expériences acquises préalablement dans d'autres entreprises ferroviaires ou auprès d'un gestionnaire de l'infrastructure.

À cet effet, ces membres du personnel peuvent avoir accès aux documents prouvant leur formation, leurs qualifications et leur expérience, en obtenir des copies et communiquer celles-ci.

§ 2. Les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure sont responsables du niveau de formation et de la qualification des membres de leur personnel exerçant des tâches critiques de sécurité.”

Art. 76

Dans le titre 5, chapitre 0 du même Code, inséré par l'article 74, il est inséré un article 124/2, rédigé comme suit:

“Art. 124/2. § 1^{er}. Les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure fournissent à leur personnel de sécurité, un accès équitable et non discriminatoire aux services de formation chaque fois que ces formations sont nécessaires pour exploiter des services sur le réseau.

Si des services de formation ne sont offerts que par une seule entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure, celle-ci/celui-ci veille à ce que ces

§ 3. De veiligheidsinstantie, de andere instanties of organen tot welke aanbevelingen zijn gericht, laten het onderzoeksorgaan periodiek en ten minste eenmaal per jaar, tegen uiterlijk 30 juni weten welke maatregelen zij naar aanleiding van de aanbevelingen hebben genomen of gepland.”.

Art. 74

In titel 5 van dezelfde Codex wordt een hoofdstuk 0 ingevoegd, luidende:

“Hoofdstuk 0. – Toegang tot opleidingsdiensten”.

Art. 75

In titel 5, hoofdstuk 0, van dezelfde Codex, ingevoegd bij artikel 74, wordt een artikel 124/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 124/1. § 1. Bij de aanwerving van veiligheids-personeel, kunnen de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder rekening houden met eventueel eerdere bij andere spoorwegondernemingen of bij een andere infrastructuurbeheerder gevolgde opleidingen, verworven kwalificaties en ervaring.

Daartoe hebben deze personeelsleden recht op toegang tot, het verkrijgen van kopieën van, en het doorgeven van alle bewijsstukken met betrekking tot hun opleiding, kwalificaties en ervaring.

§ 2. De spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder zijn verantwoordelijk voor het opleidings- en kwalificatieniveau van hun personeel dat veiligheidskri-tieke taken verricht.”.

Art. 76

In titel 5, hoofdstuk 0, van dezelfde Codex, ingevoegd bij artikel 74, wordt een artikel 124/2 ingevoegd, luidende:

“Art. 124/2. § 1. De spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerder verlenen aan hun veiligheids-personeel een eerlijke en niet-discriminerende toegang tot opleidingsdiensten wanneer dergelijke opleidingen nodig zijn voor de exploitatie van diensten op het netwerk.

Als opleidingsdiensten slechts aangeboden worden door één spoorwegonderneming of door de infrastruc-tuurbeheerder dan waakt deze erover dat deze diensten

services soient mis à la disposition d'autres entreprises ferroviaires ou du gestionnaire de l'infrastructure à un prix raisonnable et non discriminatoire, qui soit en rapport avec les coûts et qui puisse inclure une marge bénéficiaire.

§ 2. Sous réserve de l'article 144, alinéa 1^{er}, les services de formation couvrent la formation relative à la connaissance des lignes concernées, les règles et procédures d'exploitation, le système de signalisation et de contrôle-commande, ainsi que les procédures d'urgence applicables sur les lignes exploitées.

§ 3. Les organismes chargés de fournir des services de formation octroient un certificat attestant de la participation à une formation, au personnel des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure, à la demande de celui-ci.”

Art. 77

Dans l'article 132, paragraphe 4, du même Code, l'alinéa 2 est remplacé comme suit:

“Lorsque l'autorité de sécurité intervient conformément aux dispositions du présent article, elle respecte toutes les dispositions du Règlement (UE) 2016/679 et de la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel, sauf si le présent Code ferroviaire y déroge.”

Art. 78

L'article 133 du même Code est abrogé.

Art. 79

Dans l'article 140, paragraphe 4, du même Code, l'alinéa 2 est remplacé comme suit:

“Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires interviennent conformément aux dispositions du présent article, ils respectent toutes les dispositions du Règlement (UE) 2016/679 et de la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel, sauf si le présent Code ferroviaire y déroge.”

ter beschikking worden gesteld van andere spoorwegondernemingen of van de infrastructuurbeheerder tegen een redelijke, niet-discriminerende prijs, die kostenge-relateerd is en een winstmarge kan hebben.

§ 2. Onder voorbehoud van artikel 144, eerste lid, omvatten de opleidingsdiensten opleiding betreffende de nodige trajectkennis, de exploitatievoorschriften en -procedures, het seingeving- en besturingssysteem, alsmede de noodprocedures die voor de geëxploiteerde trajecten gelden.

§ 3. De instellingen belast met het verstrekken van opleidingen verlenen aan het personeel van spoorwegondernemingen en van de infrastructuurbeheerder, op diens verzoek, een certificaat dat de deelname aan een opleiding attesteert.”

Art. 77

In artikel 132, paragraaf 4, van dezelfde Codex, wordt het tweede lid vervangen als volgt:

“Wanneer de veiligheidsinstantie optreedt overeenkomstig de bepalingen van dit artikel, leeft zij alle bepalingen van de Verordening (EU) 2016/679 en van de wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens na, behalve indien deze Spoorcodex hiervan afwijkt.”

Art. 78

Artikel 133 van dezelfde Codex wordt opgeheven.

Art. 79

In artikel 140, paragraaf 4, van dezelfde Codex, wordt het tweede lid vervangen als volgt:

“Wanneer de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen optreden overeenkomstig de bepalingen van dit artikel, leven zij alle bepalingen van de Verordening (EU) 2016/679 en van de wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens na, behalve indien deze Spoorcodex hiervan afwijkt.”

Art. 80

Dans l'article 142 du même Code, modifié par la loi du 23 novembre 2017, les modifications suivantes sont apportées:

1° au paragraphe 1^{er}, alinéa 1, les mots "article 74, 9°" sont remplacés par les mots "article 74, 10° et 11°";

2° au paragraphe 3, alinéa 1^{er}, les mots "titre 5" sont remplacés par les mots "titre 5, chapitre 1^{er}".

Art. 81

Dans l'article 143 du même Code, les alinéas 2 et 3 sont remplacés par ce qui suit:

"Sans préjudice de l'article 124/2, paragraphe 1^{er}, alinéa 2, la reconnaissance impose aux formateurs ou centres de formation de fournir un accès équitable et non discriminatoire aux services de formation des conducteurs de train chaque fois que cette formation est nécessaire pour remplir les conditions d'obtention du certificat de sécurité unique ou, le cas échéant, de l'agrément de sécurité.

Sans préjudice de l'article 124/2, paragraphe 1^{er}, alinéa 2, la reconnaissance impose aux formateurs ou centres de formation de mettre des services de formation de qualité à la disposition des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure à un prix raisonnable et non discriminatoire, qui soit en rapport avec les coûts et puisse inclure une marge bénéficiaire."

Art. 82

L'article 144 du même Code, est remplacé par ce qui suit:

"Art. 144. La formation des conducteurs de train comprend un volet relatif à la licence de conducteur de train, qui porte sur les connaissances professionnelles générales, et un volet relatif à l'attestation, qui porte sur les connaissances professionnelles spécifiques.

Conformément à l'article 124/2, paragraphe 1^{er}, les candidats conducteurs de train ont un accès équitable et non discriminatoire à la formation nécessaire pour satisfaire aux conditions d'obtention de la licence et de l'attestation."

Art. 80

In artikel 142 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, eerste lid, worden de woorden "artikel 74, 9°" vervangen door de woorden "artikel 74, 10° en 11°";

2° in paragraaf 3, eerste lid, worden de woorden "titel 5" vervangen door de woorden "titel 5, hoofdstuk 1".

Art. 81

In artikel 143 van dezelfde Codex worden het tweede en het derde lid vervangen als volgt:

"Onverminderd artikel 124/2, paragraaf 1, tweede lid, verplicht de erkenning de opleiders of opleidingscentra ertoe op billijke en niet-discriminerende wijze toegang te verlenen tot de opleidingsdiensten telkens deze opleiding noodzakelijk is om te voldoen aan de verkrijgingsvoorwaarden van het uniek veiligheidscertificaat of, desgevallend, van de veiligheidsvergunning.

Onverminderd artikel 124/2, paragraaf 1, tweede lid, verplicht de erkenning de opleiders of opleidingscentra ertoe kwalitatieve opleidingsdiensten ter beschikking te stellen van de spoorwegondernemingen en van de infrastructuurbeheerder tegen een redelijke, niet-discriminerende prijs, die kostengerelateerd is en een winstmarge kan hebben."

Art. 82

Artikel 144 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

"Art. 144. De opleiding van treinbestuurders omvat een deel dat betrekking heeft op de vergunning van treinbestuurder, dat handelt over de algemene vakken-nis, en een deel dat betrekking heeft op het bevoegdheidsbewijs, dat handelt over de specifieke vakkennis.

Overeenkomstig artikel 124/2, paragraaf 1, hebben de kandidaat-treinbestuurders op billijke en niet-discriminerende wijze toegang tot de opleiding die nodig is om te voldoen aan de verwervingsvoorwaarden van de vergunning en het bevoegdheidsbewijs."

Art. 83

L'article 152 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 152. Avant de faire usage de l'une ou de plusieurs des habilitations prévues dans le présent titre, le Roi demande l'avis de l'Autorité de protection des données.

En dérogation à l'article 26, paragraphe 1^{er}, alinéa 2, de la loi du 3 décembre 2017 portant création de l'Autorité de protection des données, l'Autorité de protection des données émet son avis dans un délai de trente jours après que toutes les données nécessaires à cet effet lui ont été communiquées.”.

Art. 84

Dans l'article 154, alinéa 1^{er}, du même Code, les mots “décrit dans l'annexe 15” sont insérés entre le mot “sous-système” et le mot “fait”.

Art. 85

L'article 155 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 155. Les sous-systèmes fixes satisfont aux STI et aux règles nationales en vigueur au moment de la demande d'autorisation de mise en service.

Les véhicules satisfont aux STI et aux règles nationales en vigueur au moment de la demande d'autorisation de mise sur le marché.

Les utilisateurs de sous-systèmes fixes et de véhicules maintiennent en permanence leur conformité visée aux alinéas 1^{er} et 2 au cours de leur utilisation.

Chaque STI indique les dispositions applicables aux sous-systèmes fixes et véhicules existants, en particulier en cas de réaménagement et de renouvellement et, dans ces cas, les travaux de modification qui nécessitent une demande de nouvelle autorisation.”.

Art. 86

L'article 156 du même Code, est abrogé.

Art. 83

Artikel 152 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 152. Alvorens gebruik te maken van één of meerdere van de machtigingen waarin deze titel voorziet, vraagt de Koning het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit.

In afwijking van artikel 26, paragraaf 1, tweede lid van de wet van 3 december 2017 tot oprichting van de Gegevensbeschermingsautoriteit, brengt de Gegevensbeschermingsautoriteit haar advies uit binnen dertig dagen nadat alle daartoe noodzakelijke gegevens aan haar zijn meegedeeld.”.

Art. 84

In artikel 154, eerste lid, van dezelfde Codex worden de woorden “beschreven in de bijlage 15” ingevoegd tussen het woord “subsysteem” en het woord “maakt”.

Art. 85

Artikel 155 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 155. Vaste subsystemen voldoen aan de op het moment van de aanvraag voor een vergunning tot indienststelling geldende TSI's en nationale voorschriften.

Voertuigen voldoen aan de TSI's en nationale voorschriften die gelden op het moment van de aanvraag voor een vergunning voor het in de handel brengen.

De gebruikers van vaste subsystemen en voertuigen handhaven voortdurend hun conformiteit, bedoeld in het eerste en tweede lid, tijdens het gebruik.

Elke TSI duidt de bepalingen aan die van toepassing zijn op bestaande subsystemen en voertuigen, met name bij het verbeteren en vernieuwen ervan en in zulke gevallen op de aanpassingswerken ervan waarvoor een aanvraag voor een nieuwe vergunning nodig is.”.

Art. 86

Artikel 156 van dezelfde Codex wordt opgeheven.

Art. 87

L'article 157 du même Code, est abrogé.

Art. 88

L'article 158 du même Code, est abrogé.

Art. 89

Dans le titre 6, chapitre 2 du même Code, le titre de la section 3 est remplacé comme suit:

“Section 3. - Non-application d'une STI”.

Art. 90

L'article 159 du même Code, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 159. § 1^{er}. L'autorité de sécurité peut autoriser le demandeur à ne pas appliquer une ou plusieurs STI dans les cas suivants:

1° pour un projet de nouveau sous-système ou d'une partie de celui-ci, pour le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système existant ou d'une partie de celui-ci ou pour tout élément du système ferroviaire se trouvant à un stade avancé de développement ou faisant l'objet d'un contrat en cours d'exécution à la date d'entrée en application de la ou des STI concernées;

2° pour un projet concernant le renouvellement, l'extension ou le réaménagement d'un sous-système existant ou d'une partie de celui-ci, lorsque l'application de la ou des STI concernées compromet la viabilité économique du projet et/ou la cohérence du système ferroviaire belge, par exemple en ce qui concerne le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies ou la tension électrique;

3° lorsqu'à la suite d'un accident ou d'une catastrophe naturelle, les conditions de rétablissement rapide du réseau ne permettent pas économiquement ou techniquement l'application partielle ou totale des STI correspondantes, et ce, jusqu'à ce que le réseau soit rétabli;

4° pour des véhicules en provenance ou à destination de pays tiers dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferroviaire au sein de l'Union.

§ 2. Sans préjudice de l'article 225/4, paragraphe 1^{er}, alinéa 2, le demandeur introduit auprès de l'autorité de

Art. 87

Artikel 157 van dezelfde Codex wordt opgeheven.

Art. 88

Artikel 158 van dezelfde Codex wordt opgeheven.

Art. 89

In titel 6, hoofdstuk 2 van dezelfde Codex wordt het opschrift van de afdeling 3 vervangen als volgt:

“Afdeling 3. - Niet-toepassing van een TSI”.

Art. 90

Artikel 159 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 159. § 1. De veiligheidsinstantie kan in de volgende gevallen de aanvrager toestaan om één of meer TSI's niet toe te passen:

1° voor een project voor een nieuw subsysteem of een deel ervan, de vernieuwing of de verbetering van een bestaand subsysteem of een deel ervan, of elk element van het spoorwegsysteem, dat zich op de datum waarop de betrokken TSI's van toepassing worden, in een gevorderde ontwikkelingsfase bevindt of waarvoor op dat moment een uitvoeringsovereenkomst loopt;

2° voor elk project tot vernieuwing, uitbreiding of verbetering van een bestaand subsysteem of een deel ervan, wanneer de toepassing van de betrokken TSI's de economische levensvatbaarheid van het project en/of de verenigbaarheid van het spoorwegsysteem van de betrokken lidstaat in gevaar brengt, bijvoorbeeld wat betreft het profiel, de spoorwijdte, de spoorafstand, of de elektrische spanning;

3° wanneer het bij een snelle herstelling van het netwerk na een ongeluk of een natuurramp economisch of technisch niet mogelijk is de overeenkomstige TSI's geheel of gedeeltelijk toe te passen; en dit enkel totdat het netwerk hersteld is;

4° voor voertuigen met een plaats van vertrek of bestemming in een derde land met een andere spoorwijdte dan die van het hoofdspoorwegnetwerk binnen de Unie.

§ 2. Onverminderd artikel 225/4, paragraaf 1, tweede lid, dient de aanvrager bij de veiligheidsinstantie een

sécurité la demande de dérogation conformément à l'acte d'exécution visé à l'article 7, paragraphe 5 de la directive 2016/797/UE et justifiant la demande de dérogation.

§ 3. Dans le cas visé au paragraphe 1^{er}, 1°, l'autorité de sécurité communique à la Commission européenne, dans l'année qui suit l'entrée en vigueur de chaque STI, une liste de projets qui, de son avis, sont à un stade avancé de développement.

§ 4. Dans les cas visés au paragraphe 1^{er}, 1° et 3°, l'autorité de sécurité communique à la Commission européenne sa décision de ne pas appliquer une ou plusieurs STI ou des parties de celles-ci.

§ 5. Dans les cas visés au paragraphe 1^{er}, 1°, 2° et 4°, l'autorité de sécurité soumet à la Commission européenne la demande de non-application des STI ou de parties de celles-ci, accompagnée d'un dossier justifiant ladite demande, en précisant les dispositions de remplacement qu'elle compte appliquer en lieu et place des STI.

§ 6. Dans l'attente de la décision de la Commission adoptée conformément à l'article 7, paragraphe 4 de la directive 2016/797/UE, l'autorité de sécurité peut appliquer sans délai les dispositions de remplacement visées au paragraphe 5.

En l'absence d'une décision de la Commission européenne dans un délai de quatre mois à compter de la présentation de la demande accompagnée du dossier complet, l'autorité de sécurité considère la demande comme acceptée.”

Art. 91

Dans le titre 6, chapitre 3 du même Code, l'intitulé de la section 1^{re} du texte néerlandais est remplacé par ce qui suit:

“Afdeling 1. - Het in de handel brengen”.

Art. 92

Dans l'article 160 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° aux alinéas 1^{er} et 2 du texte néerlandais, les mots “*op de markt*” sont remplacés par les mots “*in de handel*”;

verzoek tot afwijking in overeenkomstig de uitvoerings-handeling bedoeld in artikel 7, paragraaf 5 van de richtlijn 2016/797/EU en met opgave van de redenen voor het verzoek tot afwijking.

§ 3. In het in paragraaf 1, 1°, bedoelde geval stelt de veiligheidsinstantie de Europese Commissie binnen één jaar na de inwerkingtreding van elke TSI in kennis van een lijst van projecten die volgens haar in een vergesorderd stadium zijn.

§ 4. In de gevallen bedoeld in paragraaf 1, onder de punten 1° en 3° stelt de veiligheidsinstantie de Europese Commissie in kennis van haar beslissing om één of meer TSI's of delen ervan niet toe te passen.

§ 5. In de in paragraaf 1, 1°, 2° en 4° bedoelde gevallen dient de veiligheidsinstantie bij de Europese Commissie een verzoek in om de TSI of delen ervan niet toe te passen, vergezeld van een dossier waarin het verzoek wordt onderbouwd, met vermelding van de alternatieve regelingen die zij in plaats van de TSI's van plan is toe te passen.

§ 6. In afwachting van de beslissing van de Europese Commissie, genomen overeenkomstig artikel 7, paragraaf 4 van de richtlijn 2016/797/EU, mag de veiligheidsinstantie de alternatieve regelingen, bedoeld in paragraaf 5 meteen toepassen.

Als de Europese Commissie binnen een termijn van vier maanden vanaf de indiening van het verzoek met het volledige dossier als bijlage, geen beslissing neemt, dan beschouwt de veiligheidsinstantie het verzoek als zijnde aanvaard.”.

Art. 91

In titel 6, hoofdstuk 3 van dezelfde Codex wordt het opschrift van de afdeling 1 van de Nederlandstalige tekst vervangen als volgt:

“Afdeling 1. - Het in de handel brengen”.

Art. 92

In artikel 160 van dezelfde Codex worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste en in het tweede lid van de Nederlandstalige tekst, worden de woorden “op de markt” vervangen door de woorden “in de handel”;

2° à l'alinéa 1^{er}, le 1° est remplacé par ce qui suit:

“1° permettent de réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire de l'Union en satisfaisant aux exigences essentielles;”;

3° à l'alinéa 1^{er}, le 2° est remplacé par ce qui suit:

“2° sont utilisés dans leur domaine d'utilisation conformément à leur destination et sont installés et entretenus convenablement.”.

Art. 93

Dans l'article 161 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° les mots “sur la base de la loi, interdire, restreindre ou entraver la mise sur le marché de constituants d'interopérabilité pour leur utilisation dans le cadre du système ferroviaire lorsque ces constituants satisfont aux dispositions du présent Code ferroviaire” sont remplacés par les mots “sur la base de la loi, interdire, restreindre ou entraver la mise sur le marché de constituants d'interopérabilité pour leur utilisation dans le cadre du système ferroviaire de l'Union lorsque ces constituants satisfont aux dispositions du présent Code ferroviaire”;

2° un alinéa 2 est ajouté, rédigé comme suit:

“En particulier, l'autorité de sécurité n'exige pas des vérifications qui ont déjà été effectuées dans le cadre de la procédure donnant lieu à la déclaration “CE” de conformité ou d'aptitude à l'emploi prévue aux articles 163 et 164.”.

Art. 94

L'article 162 du même Code, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 162. § 1^{er}. Un constituant d'interopérabilité satisfait aux exigences essentielles s'il est conforme aux conditions fixées dans les STI correspondantes ou aux spécifications européennes mises au point pour satisfaire à ces conditions.

La déclaration “CE” de conformité ou d'aptitude à l'emploi atteste que les constituants d'interopérabilité ont été soumis aux procédures fixées dans la STI

2° in het eerste lid wordt de bepaling onder 1° vervangen als volgt:

“1° de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem van de Unie mogelijk maken door te voldoen aan de essentiële eisen;”;

3° in het eerste lid wordt de bepaling onder 2° vervangen als volgt:

“2° binnen hun gebruiksgebied en overeenkomstig hun bestemming worden gebruikt en naar behoren geïnstalleerd en onderhouden worden.”.

Art. 93

In artikel 161 van dezelfde Codex worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de woorden “om het op de markt brengen van interoperabiliteitsonderdelen met het oog op het gebruik daarvan in het spoorwegsysteem, te verbieden, te beperken of te belemmeren op grond van de wet wanneer deze onderdelen aan de bepalingen van deze Spoorcodex voldoen” worden vervangen door de woorden “om het in de handel brengen van interoperabiliteitsonderdelen met het oog op het gebruik daarvan in het spoorwegsysteem van de Unie, te verbieden, te beperken of te belemmeren op grond van de wet wanneer deze onderdelen aan de bepalingen van deze Spoorcodex voldoen”;

2° een tweede lid wordt toegevoegd, luidende:

“In het bijzonder verlangt de veiligheidsinstantie geen verificaties die al zijn verricht in het kader van de procedure voor de “EG”-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik, bepaald in de artikelen 163 en 164.”.

Art. 94

Artikel 162 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 162. § 1. Een interoperabiliteitsonderdeel voldoet aan de essentiële eisen indien het voldoet aan de voorwaarden die zijn vastgesteld in de desbetreffende TSI of aan de Europese specificaties die zijn ontwikkeld om aan die voorwaarden te voldoen.

De “EG”-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik vermeldt dat de interoperabiliteitsonderdelen werden onderworpen aan de procedures van de

correspondante pour évaluer la conformité ou l'aptitude à l'emploi.

§ 2. Lorsque la STI l'exige, la déclaration "CE" est accompagnée:

1° d'un certificat, délivré par un ou des organismes notifiés, de la conformité intrinsèque d'un constituant d'interopérabilité considéré isolément, avec les spécifications techniques qu'il doit respecter;

2° d'un certificat, délivré par un ou des organismes notifiés, de l'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité considéré dans son environnement ferroviaire, en particulier dans le cas où des exigences fonctionnelles sont concernées.

§ 3. La déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité est datée et signée par le fabricant ou son mandataire.

La déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité est conforme au Règlement d'exécution (UE) 2019/250 de la Commission du 12 février 2019 sur les modèles de déclarations et de certificats "CE" pour les constituants et sous-systèmes d'interopérabilité ferroviaires, sur le modèle de déclaration de conformité avec un type autorisé de véhicule ferroviaire et sur les procédures de vérification "CE" des sous-systèmes conformément à la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le Règlement (UE) n° 201/2011.

§ 4. Par dérogation aux paragraphes 1^{er} et 2, les pièces détachées de sous-systèmes déjà en service lors de l'entrée en vigueur de la STI peuvent être installées dans ces sous-systèmes sans devoir être soumises à la procédure d'évaluation de la conformité et de l'aptitude à l'emploi."

Art. 95

Dans l'article 163 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° aux alinéas 1^{er} et 2, les mots "établi dans l'Union européenne" sont supprimés à chaque fois;

2° à l'alinéa 3, les mots "de réglementations transposant d'autres directives européennes portant sur d'autres aspects" sont remplacés par les mots "d'autres actes juridiques de l'Union portant sur d'autres aspects";

desbetreffende TSI voor het beoordelen van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik.

§ 2. Indien de TSI dat vereist, gaat de "EG"-verklaring vergezeld van:

1° een door (een) aangemelde instantie(s) afgegeven certificaat van de intrinsieke conformiteit van een op zichzelf beschouwd interoperabiliteitsonderdeel aan de hand van de technische specificaties waaraan het moet voldoen;

2° een door (een) aangemelde instantie(s) afgegeven certificaat van de geschiktheid voor gebruik van een binnen zijn spoorwgomgeving beschouwd interoperabiliteitsonderdeel, met name wanneer het gaat over functionele vereisten.

§ 3. De "EG"-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik wordt gedateerd en ondertekend door de fabrikant of diens gemachtigde.

De "EG"-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik van een interoperabiliteitsonderdeel is conform aan de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/250 van de Commissie van 12 februari 2019 inzake de modellen voor "EG"-verklaringen en certificaten voor interoperabiliteitsonderdelen en -subsystemen, het model voor de verklaring van conformiteit met een vergund voertuigtype en de "EG"-keuringsprocedures voor subsystemen overeenkomstig richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 201/2011 van de Commissie.

§ 4. In afwijking van de paragrafen 1 en 2 mogen reserveonderdelen voor subsystemen die al in dienst zijn gesteld op het moment van de inwerkingtreding van de TSI in deze subsystemen worden aangebracht, zonder dat zij aan de procedure voor de beoordeling van de conformiteit en de geschiktheid voor gebruik worden onderworpen."

Art. 95

In artikel 163 van dezelfde Codex worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste en in het tweede lid worden de woorden "in de Europese Unie gevestigde" telkens geschrapt;

2° in het derde lid worden de woorden "regelgevingen van toepassing zijn die andere Europese richtlijnen betreffende andere aspecten omzetten" vervangen door de woorden "andere rechtshandelingen van de Unie betreffende andere aspecten van toepassing zijn";

3° à l'alinéa 3, les mots "ces autres réglementations" sont remplacés par les mots "ces autres actes juridiques".

Art. 96

Dans l'article 164, alinéa 1^{er} du texte néerlandais du même Code, les mots "*op de markt brengt*" sont remplacés par les mots "*in de handel brengt*".

Art. 97

Dans l'article 165 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° à l'alinéa 1^{er}, les mots "le fabricant ou son mandataire établi dans l'Union européenne" sont remplacés par les mots "*le fabricant ou son mandataire*";

2° à l'alinéa 2, dans le texte néerlandais, les mots "*op de markt brengen*" sont remplacés par les mots "*in de handel brengen*".

Art. 98

Dans l'article 166 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° à l'alinéa 1^{er}, les mots " , pour ordonner son rappel" sont insérés entre les mots "interdire l'emploi" et les mots "ou pour le retirer du marché";

2° à l'alinéa 1^{er} du texte néerlandais, les mots "*op de markt werd gebracht*" sont remplacés par les mots "*in de handel is gebracht*";

3° à l'alinéa 2, les mots " , l'Agence et les autres États membres" sont insérés entre les mots "Commission européenne" et les mots "des mesures qu'elle a prises".

Art. 99

Dans le titre 6, chapitre 3, section 4, sous-section 2, du même Code, un article 166/1 est inséré, rédigé comme suit:

"Art. 166/1. Lorsque la décision visée à l'article 166 résulte d'une insuffisance des spécifications européennes, l'autorité de sécurité propose à l'Agence ou

3° in het derde lid worden de woorden "andere regelgevingen" vervangen door de woorden "andere rechtshandelingen".

Art. 96

In artikel 164, eerste lid, in de Nederlandstalige tekst van dezelfde Codex worden de woorden "op de markt brengt" vervangen door de woorden "in de handel brengt".

Art. 97

In artikel 165 van dezelfde Codex worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden "de fabrikant of dienst in de Europese Unie gevestigde gemachtigde" vervangen door de woorden "de fabrikant of diens gemachtigde";

2° in het tweede lid worden in de Nederlandstalige tekst de woorden "op de markt brengen" vervangen door de woorden "in de handel brengen".

Art. 98

In artikel 166 van dezelfde Codex worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden " , het terug te roepen" ingevoegd tussen de woorden "het gebruik ervan te verbieden" en de woorden "of het uit de handel te nemen";

2° in het eerste lid van de Nederlandstalige tekst worden de woorden "op de markt werd gebracht" vervangen door de woorden "in de handel is gebracht";

3° in het tweede lid worden de woorden " , het Bureau en de andere lidstaten" ingevoegd tussen de woorden "Europese Commissie" en "onmiddellijk in kennis van de genomen maatregelen".

Art. 99

In titel 6, hoofdstuk 3, afdeling 4, onderafdeling 2 van dezelfde Codex wordt een artikel 166/1 ingevoegd, luidende:

"Art. 166/1. Wanneer de beslissing bedoeld in artikel 166 er is gekomen omdat er een lacune is in de Europese specificaties, stelt de veiligheidsinstantie aan

à la Commission européenne l'une ou plusieurs des mesures suivantes:

1° retrait partiel ou total de la spécification en cause des publications où elle figure;

2° si la spécification en cause est une norme harmonisée, maintien partiel ou retrait de ladite norme conformément à l'article 11 du Règlement (UE) n° 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relatif à la normalisation européenne, modifiant les directives 89/686/CEE et 93/15/CEE du Conseil ainsi que les directives 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE et 2009/105/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la Décision 87/95/CEE du Conseil et la Décision n° 1673/2006/CE du Parlement européen et du Conseil;

3° révision de la STI par la Commission européenne lorsqu'il s'avère qu'elle présente une insuffisance.”.

Art. 100

Dans l'article 167, alinéa 1^{er}, du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° les mots “, elle restreint son domaine d'application, le retire du marché, en interdit l'emploi, ou prend les mesures appropriées” sont remplacés par les mots “aux exigences essentielles, elle en informe l'autorité notifiante qui prend les mesures appropriées”;

2° le mot “celui” est remplacé par les mots “l'entité”.

Art. 101

L'article 168 du même Code, modifié par la loi du 23 novembre 2017, est abrogé.

Art. 102

Dans l'article 169 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° à l'alinéa 1^{er}, les mots “de l'article 168” sont remplacés par les mots “du chapitre 4/1, du titre 6”;

2° à l'alinéa 1^{er}, les mots “système ferroviaire” sont remplacés par les mots “système ferroviaire de l'Union”;

het Bureau of de Europese Commissie één of meer van onderstaande maatregelen voor:

1° gehele of gedeeltelijke verwijdering van deze specificaties uit de publicaties waarin zij zijn opgenomen;

2° als de specificatie in kwestie een geharmoniseerde norm is, beperking of intrekking van deze norm overeenkomstig artikel 11 van Verordening (EU) nr. 1025/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 25 oktober 2012 betreffende Europese normalisatie, tot wijziging van de richtlijnen 89/686/EEG en 93/15/EEG van de Raad alsmede de richtlijnen 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG en 2009/105/EG van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Beschikking 87/95/EEG van de Raad en Besluit nr. 1673/2006/EG van het Europees Parlement en de Raad;

3° herziening van de TSI door de Europese Commissie indien blijkt dat deze tekortkomingen vertoont.”.

Art. 100

In artikel 167, eerste lid, van dezelfde Codex worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de woorden “, beperkt zij het toepassingsgebied van dat onderdeel, neemt het uit de handel en verbiedt het gebruik ervan, of neemt gepaste maatregelen” worden vervangen door de woorden “aan de essentiële eisen, stelt zij de aanmeldende instantie in kennis die de gepaste maatregelen neemt”;

2° het woord “degene” wordt vervangen door de woorden “de entiteit”.

Art. 101

Artikel 168 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt opgeheven.

Art. 102

In artikel 169 van dezelfde Codex worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden “van artikel 168” vervangen door de woorden “van hoofdstuk 4/1 van titel 6”;

2° in het eerste lid worden de woorden “spoorwegsysteem” vervangen door de woorden “spoorwegsysteem van de Unie”;

3° à l'alinéa 2, au 1°, les mots “dont les éléments sont donnés à l'annexe 18” sont abrogés;

4° à l'alinéa 2, au 2°, les mots “le 19 juillet 2008” sont remplacés par les mots “le 16 juin 2016”.

Art. 103

L'article 170 du même Code, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 170. L'autorité de sécurité considère comme conformes aux exigences essentielles les sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire de l'Union qui sont munis, selon le cas, de la déclaration “CE” de vérification établie par référence aux STI conformément à l'article 172, paragraphe 1^{er}, de la déclaration de vérification établie par référence aux règles nationales conformément à l'article 172, paragraphe 8, ou des deux.”.

Art. 104

L'article 171 du même Code, est abrogé.

Art. 105

L'article 172 du même Code, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 172. § 1^{er}. Pour établir la déclaration “CE” de vérification nécessaire à la mise sur le marché et à la mise en service visée au chapitre 4/1, le demandeur demande à l'organisme ou aux organismes d'évaluation de la conformité qu'il a choisis à cet effet d'engager la procédure de vérification “CE” visée à l'annexe 19.

§ 2. Le demandeur établit la déclaration “CE” de vérification d'un sous-système conformément au Règlement d'exécution (UE) 2019/250 de la Commission du 12 février 2019 sur les modèles de déclarations et de certificats “CE” pour les constituants et sous-systèmes d'interopérabilité ferroviaires, sur le modèle de déclaration de conformité avec un type autorisé de véhicule ferroviaire et sur les procédures de vérification “CE” des sous-systèmes conformément à la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le Règlement (UE) n° 201/2011.

3° in het tweede lid, in de bepaling onder 1° worden de woorden “en waarvan de bestanddelen in bijlage 18 worden vermeld” opgeheven;

4° in het tweede lid, in de bepaling onder 2° worden de woorden “19 juli 2008” vervangen door de woorden “16 juni 2016”.

Art. 103

Artikel 170 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 170. De veiligheidsinstantie beschouwt als conform met de essentiële eisen de van het spoorwegsysteem van de Unie deel uitmakende subsystemen van structurele aard waarvoor naargelang van het geval, geldt dat de “EG”-keuringsverklaring is opgesteld op basis van de TSI's overeenkomstig artikel 172, paragraaf 1 of de “EG”-keuringsverklaring opgesteld overeenkomstig artikel 172, paragraaf 8, op basis van nationale voorschriften of beide.”.

Art. 104

Artikel 171 van dezelfde Codex wordt opgeheven.

Art. 105

Artikel 172 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 172. § 1. Voor de opstelling van de “EG”-keuringsverklaring die nodig is voor het in de handel brengen en het in dienst stellen als bedoeld in hoofdstuk 4/1, verzoekt de aanvrager de daartoe door hem gekozen conformiteitsbeoordelingsinstantie(s) om de in de bijlage 19 beschreven “EG”-keuringsprocedure toe te passen.

§ 2. De aanvrager stelt de “EG”-keuringsverklaring voor een subsysteem op overeenkomstig de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/250 van de Commissie van 12 februari 2019 inzake de modellen voor “EG”-verklaringen en certificaten voor interoperabiliteitsonderdelen en -subsystemen, het model voor de verklaring van conformiteit met een vergund voertuigtype en de “EG”-keuringsprocedures voor subsystemen overeenkomstig richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 201/2011 van de Commissie.

Celui-ci déclare sous sa seule responsabilité que le sous-système concerné a été soumis aux procédures de vérification pertinentes et qu'il satisfait aux exigences des dispositions pertinentes du droit de l'Union ainsi qu'aux éventuelles règles nationales pertinentes.

Le demandeur date et signe la déclaration "CE" de vérification et les documents qui l'accompagnent.

§ 3. La mission de l'organisme notifié chargé de la vérification "CE" d'un sous-système commence au stade de la conception et couvre toute la période de construction jusqu'au stade de la réception avant la mise sur le marché ou la mise en service du sous-système.

Cette tâche couvre également la vérification des interfaces du sous-système en question par rapport au système dans lequel il s'intègre en se fondant sur les informations disponibles dans la STI concernée et dans les registres prévus aux articles 210, paragraphe 4, 2°, et 211.

§ 4. Le demandeur est responsable de la constitution du dossier technique devant accompagner la déclaration "CE" de vérification qu'il établit.

Ce dossier technique contient tous les documents nécessaires relatifs aux caractéristiques du sous-système ainsi que, le cas échéant, toutes les pièces attestant la conformité des constituants d'interopérabilité.

Il contient aussi tous les éléments relatifs aux conditions et limites d'utilisation, aux consignes de maintenance, de surveillance continue ou périodique, de réglage et d'entretien.

§ 5. En cas de renouvellement ou de réaménagement d'un sous-système entraînant une modification du dossier technique et affectant la validité des procédures de vérification déjà effectuées, le demandeur évalue si une nouvelle déclaration "CE" de vérification est nécessaire.

§ 6. L'organisme notifié peut délivrer des attestations de contrôle intermédiaires pour couvrir certains stades de la procédure de vérification ou certaines parties du sous-système.

§ 7. Si la STI correspondante le permet, l'organisme notifié peut délivrer des certificats de vérification portant sur un ou plusieurs sous-systèmes ou sur certaines parties de ces sous-systèmes.

Hij verklaart op eigen verantwoordelijkheid dat het betrokken subsysteem aan de toepasselijke keuringsprocedures is onderworpen en voldoet aan de eisen van de toepasselijke Uniewetgeving en aan de eventueel relevante nationale voorschriften.

De aanvrager dateert en ondertekent de "EG"-keuringsverklaring en de begeleidende documenten.

§ 3. De taak van de met de "EG"-keuring van een subsysteem belaste aangemelde instantie begint in het ontwerpstadium en bestrijkt de gehele constructieperiode tot het stadium van de goedkeuring voordat het subsysteem in de handel wordt gebracht of in dienst wordt gesteld.

Tot die taak behoort ook de keuring van de interfaces van het betrokken subsysteem met het systeem waarvan het deel uitmaakt door zich te baseren op de informatie die beschikbaar is in de desbetreffende TSI en in de registers voorzien in de artikelen 210, paragraaf 4, 2°, en 211.

§ 4. De aanvrager is verantwoordelijk voor de samenstelling van het technische dossier waarvan de "EG"-keuringsverklaring vergezeld moet gaan.

Dat technisch dossier moet alle noodzakelijke documenten betreffende de eigenschappen van het subsysteem bevatten, alsmede in voorkomend geval alle stukken waaruit de conformiteit van de interoperabiliteitsonderdelen blijkt.

Ook moet het alle gegevens inzake de gebruiksvoorwaarden en -beperkingen, alsmede inzake de voorschriften voor onderhoud, permanent of periodiek toezicht en afstelling bevatten.

§ 5. In geval van een vernieuwing of verbetering van een subsysteem die leidt tot een wijziging van het technisch dossier en die van invloed is op de geldigheid van de reeds uitgevoerde keuringsprocedures, beoordeelt de aanvrager of er een nieuwe "EG"-keuringsverklaring nodig is.

§ 6. De aangemelde instantie kan tussentijdse keuringsverklaringen afgeven voor bepaalde stadia van de keuringsprocedure of bepaalde delen van het subsysteem.

§ 7. Als het volgens de betrokken TSI's toegestaan is, mag de aangemelde instantie keuringscertificaten afgeven die betrekking hebben op een of meer subsystemen of bepaalde onderdelen van die subsystemen.

§ 8. Les organismes désignés chargés de mettre en œuvre la procédure de vérification en cas de règles nationales, sont chargés des tâches que cette procédure implique.

Sans préjudice de l'article 202, un organisme notifié peut être nommé en tant qu'organisme désigné, auquel cas l'ensemble de la procédure est mise en œuvre par un seul organisme évaluation de la conformité.”

Art. 106

Dans le titre 6, chapitre 4, section 3, du même Code, la sous-section 2 comprenant l'article 173 est abrogée.

Art. 107

Dans le titre 6, chapitre 4, section 3, du même Code, la sous-section 3 comprenant l'article 174 est abrogée.

Art. 108

Dans le titre 6, chapitre 4, section 3, du même Code, la sous-section 4 comprenant l'article 175 est abrogée.

Art. 109

L'article 176, alinéa 2, du même Code, est remplacé par ce qui suit:

“L'autorité de sécurité informe immédiatement la Commission européenne des vérifications complémentaires demandées en les motivant et précise si le fait de ne pas satisfaire entièrement aux dispositions du présent Code résulte:

1° du non-respect des exigences essentielles ou d'une STI, ou d'une mauvaise application d'une STI;

2° d'une insuffisance d'une STI.”

Art. 110

Dans le titre 6, chapitre 4, section 4, du même Code, un article 176/1 est inséré, rédigé comme suit:

“Art. 176/1. Les constituants d'interopérabilité et sous-systèmes conformes à des normes harmonisées ou

§ 8. De aangewezen instanties, verantwoordelijk voor de keuringsprocedure met betrekking tot nationale voorschriften, zijn verantwoordelijk voor de betrokken taken.

Onverminderd artikel 202 mag een aangemelde instantie aangeduid worden als aangewezen instantie, in welk geval het gehele proces kan worden uitgevoerd door één enkele conformiteitsbeoordelingsinstantie.”

Art. 106

In dezelfde Codex, in titel 6, in hoofdstuk 4, in afdeling 3, wordt onderafdeling 2 dat het artikel 173 bevat, opgeheven.

Art. 107

In dezelfde Codex, in titel 6, in hoofdstuk 4, in afdeling 3, wordt onderafdeling 3 dat het artikel 174 bevat, opgeheven.

Art. 108

In dezelfde Codex, in titel 6, in hoofdstuk 4, in afdeling 3, wordt onderafdeling 4 dat het artikel 175 bevat, opgeheven.

Art. 109

Artikel 176, tweede lid, van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“De veiligheidsinstantie stelt de Europese Commissie onmiddellijk op de hoogte van de gevraagde aanvullende keuringen, met opgave van de redenen, en preciseert of het niet volledig naleven van de bepalingen van deze Codex voortvloeit uit:

1° de niet-naleving van de essentiële eisen of van een TSI, of de onjuiste toepassing van een TSI;

2° de ontoereikendheid van een TSI.”

Art. 110

In titel 6, hoofdstuk 4, afdeling 4 van dezelfde Codex wordt een artikel 176/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 176/1. Interoperabiliteitsonderdelen en subsystemen die conform zijn met geharmoniseerde normen of

parties de celles-ci dont les références ont été publiées au Journal Officiel de l'Union européenne sont présumés conformes aux exigences essentielles couvertes par lesdites normes ou parties de normes.”.

Art. 111

Dans le titre 6, chapitre 4, du même Code, la section 5 comprenant l'article 178, est abrogée.

Art. 112

Dans le titre 6 du même Code, il est inséré un chapitre 4/1, rédigé comme suit:

“Chapitre 4/1. - Mise sur le marché et mise en service”.

Art. 113

Dans le titre 6, chapitre 4/1, inséré par l'article 112, il est inséré une section 1^{re}, rédigée comme suit:

“Section 1^{re}. - Autorisations de mise en service d'installations fixes”.

Art. 114

Dans le titre 6, chapitre 4/1, section 1^{re}, insérée par l'article 113, il est inséré un article 179/1, rédigé comme suit:

“Art. 179/1. § 1^{er}. Les nouveaux sous-systèmes “contrôle-commande et signalisation au sol”, “énergie” et “infrastructure” ne sont mis en service que s'ils sont conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles, et que si l'autorisation correspondante est délivrée conformément aux paragraphes 3 et 5.

§ 2. L'autorité de sécurité autorise la mise en service des sous-systèmes “énergie”, “infrastructure” et “contrôle-commande et signalisation au sol” situés ou exploités sur le territoire belge.

§ 3. L'autorité de sécurité donne des informations détaillées sur les modalités d'obtention des autorisations et coopère avec l'Agence pour diffuser ces informations.

delen daarvan waarvan de referenties in het Publicatieblad van de Europese Unie zijn bekendgemaakt, worden geacht conform te zijn met de essentiële eisen die door die normen of delen daarvan worden bestreken.”.

Art. 111

In dezelfde Codex, titel 6, hoofdstuk 4, wordt de afdeling 5, dat het artikel 178 bevat, opgeheven.

Art. 112

In titel 6 van dezelfde Codex, wordt een hoofdstuk 4/1 ingevoegd, luidende:

“Hoofdstuk 4/1. - In de handel brengen en in dienst stellen”.

Art. 113

In titel 6, hoofdstuk 4/1, ingevoegd bij artikel 112, wordt een afdeling 1 ingevoegd, luidende:

“Afdeling 1. - Vergunningen tot indienststelling van vaste installaties”.

Art. 114

In titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 1, ingevoegd bij artikel 113, wordt een artikel 179/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 179/1. § 1. De nieuwe subsystemen “baanuitrusting voor besturing en seingeving”, “energie” en “infrastructure” mogen slechts in dienst worden gesteld indien zij overeenkomstig de essentiële eisen zijn ontworpen, geconstrueerd en geïnstalleerd en als overeenkomstig de paragrafen 3 en 5 de betreffende vergunning is afgegeven.

§ 2. De veiligheidsinstantie verleent een vergunning voor indienststelling van de subsystemen “energie”, “infrastructure” en “baanuitrusting voor besturing en seingeving” die op het Belgisch grondgebied aanwezig zijn of worden geëxploiteerd.

§ 3. De veiligheidsinstantie verstrekt gedetailleerde informatie over de manier waarop de vergunningen worden verkregen en werkt samen met het Bureau voor het verspreiden van deze informatie.

Elle met gratuitement à la disposition des demandeurs sur son site internet, un guide décrivant et expliquant les exigences concernant lesdites autorisations et énumérant les documents requis.

§ 4. Avant la phase de réalisation du projet et la demande d'autorisation de mise en service visée au paragraphe 5, le demandeur introduit un dossier préliminaire auprès de l'autorité de sécurité.

Le contenu de ce dossier est fixé dans l'annexe 30.

L'autorité de sécurité rend un avis sur le concept technique et le référentiel applicable dans les quatre mois de l'introduction du dossier préliminaire.

En l'absence d'un avis dans le délai prescrit, le demandeur peut poursuivre son projet.

L'absence d'avis n'entraîne aucune présomption d'avis favorable.

En cas d'avis négatif, le demandeur adapte son projet et introduit un nouveau dossier préliminaire conforme à l'alinéa 1^{er}.

§ 5. Après l'obtention d'un avis positif ou en l'absence d'avis de l'autorité de sécurité conformément au paragraphe 4, le demandeur présente à l'autorité de sécurité une demande d'autorisation de mise en service d'installations fixes accompagnée d'un dossier comprenant les preuves documentaires concernant:

1° les déclarations de vérification visées à l'article 172;

2° la compatibilité technique des sous-systèmes avec le système dans lequel ils s'intègrent, établie sur la base des STI, des règles nationales et des registres concernés;

3° l'intégration en sécurité des sous-systèmes, établie sur la base des STI correspondantes, des règles nationales et des MSC;

4° dans le cas de sous-systèmes "contrôle-commande et signalisation au sol" faisant intervenir le système européen de contrôle des trains (ETCS) et/ou le système global de communication mobile – ferroviaire (GSM-R), la décision positive de l'Agence délivrée conformément à l'article 19 de la directive 2016/797/UE; et, dans le cas d'une modification du projet de cahier des charges ou de la description des solutions techniques envisagées intervenue après la décision positive, la conformité

Zij stelt op haar internetsite kosteloos een handleiding ter beschikking van de aanvragers met een beschrijving en toelichting van de voorwaarden om een vergunning te krijgen en een opsomming van de vereiste documenten.

§ 4. Vóór de uitvoeringsfase van het ontwerp en de aanvraag voor een vergunning voor het in dienst stellen bedoeld in paragraaf 5, dient de aanvrager een voorafgaand dossier in bij de veiligheidsinstantie.

De inhoud van dit dossier is vastgelegd in bijlage 30.

De veiligheidsinstantie brengt advies uit over het technisch ontwerp en het toepasselijke referentiekader binnen de vier maanden na de indiening van het voorafgaand dossier.

Bij het uitblijven van een advies binnen de voorgeschreven termijn, mag de aanvrager zijn ontwerp voortzetten.

Het uitblijven van een advies houdt geen enkel vermoeden van gunstig advies in.

In geval van een negatief advies past de aanvrager zijn ontwerp aan en dient hij een nieuw voorafgaand dossier in overeenkomstig het eerste lid.

§ 5. Na het verkrijgen van een gunstig advies of in geval van het uitblijven van een advies van de veiligheidsinstantie overeenkomstig paragraaf 4, dient de aanvrager bij de veiligheidsinstantie een aanvraag in voor een vergunning voor het in dienst stellen van vaste installaties, vergezeld van een dossier met documenten die het volgende staven:

1° de keuringsverklaringen, bedoeld in artikel 172;

2° de technische compatibiliteit van deze subsystemen met het systeem waarin ze worden geïntegreerd, aangetoond op basis van de toepasselijke TSI's, nationale voorschriften en registers;

3° de veilige integratie van deze subsystemen, vastgesteld op basis van de toepasselijke TSI's, nationale voorschriften, en de GVM's;

4° in het geval van subsystemen "baanuitrusting voor besturing en seingeving" waarbij uitrusting voor *European Train Control System* (ETCS) en/of *Global System for Mobile Communications Railway* (GSM-R) zijn/is betrokken, de positieve beslissing van het Bureau overeenkomstig artikel 19 van de richtlijn 2016/797/EU, en in geval van een wijziging in het ontwerpbestek of in de beschrijving van de beoogde technische oplossingen die na de positieve beslissing zijn aangevoerd, de naleving

avec le résultat de la procédure visée à l'article 30, paragraphe 2, du Règlement 2016/796/UE.

Le demandeur transmet la demande complète par envoi recommandé avec accusé de réception ou par remise en mains propres contre accusé de réception et en version électronique.

Si la version électronique n'est pas compatible avec le système de lecture de l'autorité de sécurité, celle-ci en informe le demandeur qui lui fournit alors gratuitement le logiciel nécessaire.

§ 6. Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande, l'autorité de sécurité informe le demandeur que le dossier est complet ou lui demande des informations supplémentaires utiles en fixant un délai raisonnable à cette fin.

L'autorité de sécurité vérifie si le dossier est complet, pertinent et cohérent et, dans le cas d'équipements au sol ERTMS, la conformité avec la décision positive de l'Agence délivrée conformément à l'article 19 de la directive 2016/797/UE et, le cas échéant, la conformité avec le résultat de la procédure visée à l'article 30, paragraphe 2, du Règlement 2016/796/UE.

À l'issue de cette vérification, l'autorité de sécurité délivre l'autorisation de mise en service d'installations fixes ou informe le demandeur de sa décision négative, dans le délai visé à l'article 77, alinéa 4.

§ 7. Le demandeur conserve un exemplaire du dossier complet de la demande de mise en service ainsi que de l'autorisation délivrée pendant toute la durée de vie du sous-système.

§ 8. En cas de renouvellement ou de réaménagement de sous-systèmes existants, le cas échéant, préalablement au dossier préliminaire visé au paragraphe 4, le demandeur introduit auprès de l'autorité de sécurité, un dossier de conception décrivant le projet.

Le contenu de ce dossier est fixé dans l'annexe 31.

Dans un délai d'un mois à compter de la réception du dossier, l'autorité de sécurité informe le demandeur que le dossier est complet ou lui demande des informations supplémentaires utiles en fixant un délai raisonnable à cette fin.

L'autorité de sécurité examine, en étroite coopération avec l'Agence dans le cas de projets d'équipements au sol ERTMS, le dossier et décide si une nouvelle

van het resultaat van de in artikel 30, paragraaf 2, van de Verordening 2016/796/EU.

De aanvrager verzendt de volledige aanvraag per aangetekende zending met ontvangstbewijs of overhandigt het tegen ontvangstbewijs, en verzendt het in elektronische versie.

Indien de elektronische versie niet compatibel is met het leessysteem van de veiligheidsinstantie, dan informeert deze laatste de aanvrager, die vervolgens gratis de software ter beschikking stelt.

§ 6. Binnen een maand na ontvangst van de aanvraag deelt de veiligheidsinstantie de aanvrager mee dat het dossier compleet is of dat er aanvullende informatie nodig is, in welk geval het daarvoor een redelijke termijn bepaalt.

De veiligheidsinstantie controleert of het dossier compleet, ter zake doend en samenhangend is, en, in het geval van ERTMS-baanuitrusting, of het strookt met de positieve beslissing van het Bureau overeenkomstig artikel 19 van de richtlijn 2016/797/EU en, in voorkomend geval, met de resultaten van de in artikel 30, paragraaf 2, van de Verordening 2016/796/EU bedoelde procedure.

Na deze controle geeft de veiligheidsinstantie binnen de termijn bedoeld in artikel 77, vierde lid, de vergunning voor de indienststelling van vaste installaties af, of deelt zij de aanvrager mee dat zij een afwijzende beslissing heeft genomen.

§ 7. De aanvrager bewaart een exemplaar van het volledige dossier van de aanvraag tot indienststelling evenals van de afgegeven vergunning tijdens de gehele levensduur van het subsysteem.

§ 8. In geval van vernieuwing of verbetering van bestaande subsystemen, in voorkomend geval voorafgaandelijk aan een voorafgaand dossier bedoeld in paragraaf 4, dient de aanvrager bij de veiligheidsinstantie een conceptdossier in waarin het project beschreven wordt.

De inhoud van dit dossier is vastgelegd in bijlage 31.

Binnen een maand na ontvangst van het dossier deelt de veiligheidsinstantie de aanvrager mee dat het dossier compleet is of dat er aanvullende informatie nodig is, in welk geval zij daarvoor een redelijke termijn bepaalt.

De veiligheidsinstantie onderzoekt het dossier, in nauwe samenwerking met het Bureau in het geval van projecten in verband met ERTMS-baanuitrusting, en

autorisation de mise en service est requise sur la base des critères suivants:

1° le niveau global de sécurité du sous-système concerné risque d'être affecté négativement par les travaux envisagés;

2° l'autorisation est requise par la STI concernée;

3° l'autorisation est requise par les plans d'exécution nationaux; ou

4° des modifications sont apportées aux valeurs des paramètres sur la base desquels l'autorisation a déjà été accordée.

Dans le cas de projets d'équipements au sol ERTMS, l'autorité de sécurité et le demandeur appliquent l'annexe 29.

§ 9. Si, à l'une ou l'autre étape de la procédure, l'autorité de sécurité estime que la procédure nécessite des informations ou documents complémentaires, elle le notifie au demandeur qui lui transmet ces pièces.

Le délai visé à l'article 77, alinéa 4 est suspendu à partir de la notification jusqu'à la date de réception des pièces demandées.

§ 10. Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la décision négative, le demandeur peut demander à l'autorité de sécurité de revoir sa décision.

Cette demande est motivée. L'autorité de sécurité dispose de deux mois à compter de la date de réception de la demande de révision pour confirmer ou infirmer sa décision.

§ 11. Sans préjudice des paragraphes précédents, le Roi peut adopter la procédure d'autorisation de mise en service d'installations fixes "contrôle-commande et signalisation".

Art. 115

Dans le titre 6, chapitre 4/1, section 1^{re}, insérée par l'article 113, il est inséré un article 179/2, rédigé comme suit:

"Art. 179/2. Conformément à l'annexe 29, l'autorité de sécurité peut rendre un avis sur la demande d'approbation visée à l'article 19, paragraphe 3 de la directive 2016/797/UE, par l'intermédiaire du guichet unique visé à l'article 12 du Règlement 2016/796/UE à tout moment

beslist op basis van onderstaande criteria of er een nieuwe vergunning voor indienststelling vereist is:

1° Kan het algehele veiligheidsniveau van de betrokken subsystemen door de geplande werkzaamheden ongunstig worden beïnvloed?

2° Is een dergelijke vergunning vereist in de desbetreffende TSI's?

3° Is een dergelijke vergunning vereist op grond van het opgestelde nationale implementatieplan?

4° Zijn er wijzigingen aangebracht in de waarden van de parameters op basis waarvan de vergunning reeds is afgegeven?

In het kader van projecten in verband met ERTMS-baanuitrusting passen de veiligheidsinstantie en de aanvrager bijlage 29 toe.

§ 9. Indien de veiligheidsinstantie in een fase van de procedure meent dat voor de procedure aanvullende informatie of documenten nodig zijn, brengt zij de aanvrager daarvan op de hoogte, die deze stukken overmaakt.

De termijn bedoeld in artikel 77, vierde lid, wordt opgeschort vanaf de datum van de kennisgeving tot aan de datum van ontvangst van de gevraagde stukken.

§ 10. De aanvrager kan binnen een maand na ontvangst van de afwijzende beslissing aan de veiligheidsinstantie vragen om haar beslissing te herzien.

Dat verzoek wordt gemotiveerd. De veiligheidsinstantie heeft vanaf de ontvangst van het verzoek om herziening twee maanden de tijd om haar beslissing te bevestigen of te herroepen.

§ 11. Onverminderd de voorgaande paragrafen, kan de Koning de procedure voor de indienststelling van vaste installaties "besturing en seingeving" bepalen."

Art. 115

In titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 1, ingevoegd bij artikel 113, wordt een artikel 179/2 ingevoegd, luidende:

"Art. 179/2. Overeenkomstig bijlage 29 kan de veiligheidsinstantie een advies over het verzoek om goedkeuring bedoeld in artikel 19, paragraaf 3 van de richtlijn 2016/797/EU afleveren via het éénloketsysteem bedoeld in artikel 12 van de Verordening 2016/796/EU in elke

de la procédure, y compris durant la phase d'engagement initial, concernant les aspects techniques et la planification.”.

Art. 116

Dans le titre 6, chapitre 4/1, inséré par l'article 112, il est inséré une section 2, rédigée comme suit:

“Section 2. - Mise sur le marché de sous-systèmes mobiles”.

Art. 117

Dans le titre 6, chapitre 4/1, section 2, insérée par l'article 116, il est inséré un article 179/3, rédigé comme suit:

“Art. 179/3. § 1^{er}. Le demandeur met sur le marché un sous-système mobile à condition que ce dernier soit conçu, construit et installé de façon à satisfaire aux exigences essentielles.

§ 2. Le demandeur s'assure, en particulier, que la déclaration “CE” de vérification visée à l'article 172, a été fournie.”.

Art. 118

Dans le titre 6, chapitre 4/1, inséré par l'article 112, il est inséré une section 3, rédigée comme suit:

“Section 3. - Véhicules”.

Art. 119

Dans le titre 6, chapitre 4/1, section 3, insérée par l'article 118, il est inséré un article 179/4, rédigé comme suit:

“Art. 179/4. Le demandeur ne met un véhicule sur le marché qu'après avoir reçu l'autorisation de mise sur le marché du véhicule délivrée par l'Agence conformément à l'article 21, paragraphes 5, 6 et 7 de la directive 2016/797/UE, ou par l'autorité de sécurité conformément à l'article 179/9.”.

fase van de procedure, met inbegrip van de fase van het oorspronkelijk engagement betreffende de technische aspecten en de planning.”.

Art. 116

In titel 6, hoofdstuk 4/1, ingevoegd bij artikel 112, wordt een afdeling 2 ingevoegd, luidende:

“Afdeling 2. - In de handel brengen van mobiele subsystemen”.

Art. 117

In titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 2, ingevoegd bij artikel 116, wordt een artikel 179/3 ingevoegd, luidende:

“Art. 179/3. § 1. De aanvrager brengt een mobiel subsysteem in de handel op voorwaarde dat het zodanig ontworpen, geconstrueerd en geïnstalleerd is dat het beantwoordt aan de essentiële eisen.

§ 2. De aanvrager dient er in het bijzonder voor te zorgen dat de “EG”-keuringsverklaring zoals bedoeld in artikel 172 afgeleverd is.”.

Art. 118

In titel 6, hoofdstuk 4/1, ingevoegd bij artikel 112, wordt een afdeling 3 ingevoegd, luidende:

“Afdeling 3. - Voertuigen”.

Art. 119

In titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 3, ingevoegd bij artikel 118, wordt een artikel 179/4 ingevoegd, luidende:

“Art. 179/4. De aanvrager brengt een voertuig pas in de handel nadat het Bureau overeenkomstig artikel 21, paragrafen 5, 6 en 7 van de richtlijn 2016/797/EU, of de veiligheidsinstantie overeenkomstig artikel 179/9, een vergunning heeft afgegeven om dat voertuig in de handel te brengen.”.

Art. 120

Dans le titre 6, chapitre 4/1, section 3, insérée par l'article 118, il est inséré un article 179/5, rédigé comme suit:

“Art. 179/5. Afin d’obtenir une autorisation de mise sur le marché d’un véhicule ou d’un type de véhicule, le demandeur se conforme à la procédure et aux modalités reprises au sein du Règlement d’exécution (UE) 2018/545 de la Commission du 4 avril 2018 établissant les modalités pratiques du processus d’autorisation des véhicules ferroviaires et d’autorisation par type de véhicule ferroviaire conformément à la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil.

Sans préjudice dudit Règlement, le dossier d’accompagnement de la demande d’autorisation de mise sur le marché d’un véhicule ou d’un type de véhicule contient également, les justificatifs de la mise sur le marché des sous-systèmes mobiles dont est composé le véhicule conformément à l’article 179/3, sur la base de la déclaration “CE” de vérification.”

Art. 121

Dans le titre 6, chapitre 4/1, section 3, insérée par l'article 118, il est inséré un article 179/6, rédigé comme suit:

“Art. 179/6. Sans préjudice de l’article 8, chaque fois qu’il est nécessaire de procéder à des essais pour obtenir les documents attestant de la compatibilité technique visée à l’article 21, paragraphe 3, b) et d) de la directive 2016/797/UE, le gestionnaire de l’infrastructure, en concertation avec le demandeur, met tout en œuvre pour assurer que les essais éventuels puissent avoir lieu dans un délai de trois mois à compter de la réception de la demande complète.

Le cas échéant, l’autorité de sécurité prend des mesures afin que les essais aient lieu.”

Art. 122

Dans le titre 6, chapitre 4/1, section 3, insérée par l'article 118, il est inséré un article 179/7, rédigé comme suit:

“Art. 179/7. Dans le cadre des examens visés à l’article 21, paragraphe 5, alinéa 1^{er} de la directive 2016/797/UE et en cas de doutes justifiés, l’Agence ou l’autorité

Art. 120

In titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 3, ingevoegd bij artikel 118, wordt een artikel 179/5 ingevoegd, luidende:

“Art. 179/5. Teneinde een vergunning om een voertuig in de handel te brengen of een voertuigtypegoedkeuring te bekomen, houdt de aanvrager zich aan de procedure en modaliteiten die zijn aangenomen in de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/545 van de Commissie van 4 april 2018 tot vaststelling van de praktische regelingen voor het proces voor de afgifte van typegoedkeuringen en vergunningen voor spoorvoertuigen overeenkomstig richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad.

Onverminderd voormelde Verordening omvat het dossier dat de aanvraag voor een vergunning om een voertuig of een typevoertuig in de handel te brengen vergezelt, ook de bewijsstukken van het in de handel brengen van mobiele subsystemen waaruit het voertuig overeenkomstig artikel 179/3 is samengesteld op grond van de “EG”-keuringsverklaring.”

Art. 121

In titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 3, ingevoegd bij artikel 118, wordt een artikel 179/6 ingevoegd, luidende:

“Art. 179/6. Wanneer er tests nodig zijn om materiaal te verkrijgen ter staving van de technische compatibiliteit bedoeld in artikel 21, paragraaf 3, b) en d) van de richtlijn 2016/797/EU, doet de infrastructuurbeheerder, in overleg met de aanvrager, al het mogelijke om eventuele tests binnen een termijn van drie maanden na ontvangst van de volledige aanvraag van de aanvrager te laten plaatsvinden, onverminderd artikel 8.

Indien nodig treft de veiligheidsinstantie maatregelen om te waarborgen dat de tests plaatsvinden.”

Art. 122

In titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 3, ingevoegd bij artikel 118, wordt een artikel 179/7 ingevoegd, luidende:

“Art. 179/7. Het Bureau of de veiligheidsinstantie mogen, als onderdeel van de beoordelingen op grond van artikel 21, paragraaf 5, eerste lid van de richtlijn

de sécurité peuvent demander que des essais soient réalisés sur le réseau.”.

Art. 123

Dans le titre 6, chapitre 4/1, section 3, insérée par l'article 118, il est inséré un article 179/8, rédigé comme suit:

“Art. 179/8. § 1^{er}. Lorsque l'Agence n'est pas d'accord avec une conclusion de l'autorité de sécurité à l'issue d'une vérification effectuée conformément à l'article 21, paragraphe 5, b) de la directive 2016/797/UE, l'autorité de sécurité coopère avec l'Agence en vue de convenir d'une conclusion mutuellement acceptable.

Si l'Agence et l'autorité de sécurité le jugent de commun accord nécessaire, cette coopération inclut aussi le demandeur.

§ 2. S'il ne peut être convenu d'une conclusion mutuellement acceptable dans un délai d'un mois à compter du moment où l'Agence a informé l'autorité de sécurité de son désaccord concernant une conclusion négative, l'autorité de sécurité peut soumettre la question à l'arbitrage de la chambre de recours établie en vertu de l'article 55 du Règlement 2016/796/UE.”.

Art. 124

Dans le titre 6, chapitre 4/1, section 3, insérée par l'article 118, il est inséré un article 179/9, rédigé comme suit:

“Art. 179/9. § 1^{er}. Lorsque le domaine d'utilisation est limité à un ou à plusieurs réseaux sur le territoire belge, l'autorité de sécurité peut sur requête du demandeur, délivrer l'autorisation de mise sur le marché du véhicule.

Pour délivrer ces autorisations, l'autorité de sécurité examine la demande, conformément au Règlement d'exécution 2018/545/UE de la Commission du 4 avril 2018 établissant les modalités pratiques du processus d'autorisation des véhicules ferroviaires et d'autorisation par type de véhicule ferroviaire conformément à la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil.

L'autorisation est également valide sans extension du domaine d'utilisation pour les véhicules se rendant dans les gares des États membres voisins dont les caractéristiques de réseau sont similaires, lorsque ces

2016/797/EU en in geval van gerede twijfel, vragen om tests op het netwerk.”.

Art. 123

In titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 3, ingevoegd bij artikel 118, wordt een artikel 179/8 ingevoegd, luidende:

“Art. 179/8. § 1. Wanneer het Bureau het niet eens is met een negatieve beoordeling door de veiligheidsinstantie naar aanleiding van een onderzoek uitgevoerd overeenkomstig artikel 21, paragraaf 5, b) van de richtlijn 2016/797/EU, werkt de veiligheidsinstantie samen met het Bureau om te komen tot een wederzijds aanvaardbare beoordeling.

Indien het Bureau en de veiligheidsinstantie het in onderling overleg nodig achten, wordt de aanvrager bij dit proces betrokken.

§ 2. Wanneer binnen één maand vanaf het ogenblik waarop het Bureau de veiligheidsinstantie op de hoogte heeft gebracht dat het niet akkoord is met de afwijzende beslissing, geen wederzijds aanvaardbare beoordeling wordt gevonden, kan de veiligheidsinstantie de vraag voorleggen aan de kamer van beroep opgericht op grond van artikel 55 van de Verordening 2016/796/EU.”.

Art. 124

In titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 3, ingevoegd bij artikel 118, wordt een artikel 179/9 ingevoegd, luidende:

“Art. 179/9. § 1. Wanneer het gebruiksgebied is beperkt tot een of meer netwerken op Belgisch grondgebied, kan de veiligheidsinstantie op verzoek van de aanvrager de vergunning om een voertuig in de handel te brengen afgeven.

Voor de afgifte van dergelijke vergunningen beoordeelt de veiligheidsinstantie de aanvraag overeenkomstig de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/545 van de Commissie van 4 april 2018 tot vaststelling van de praktische regelingen voor het proces voor de afgifte van typegoedkeuringen en vergunningen voor spoorvoertuigen overeenkomstig richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad.

De vergunning geldt ook zonder uitbreiding van het gebruiksgebied voor voertuigen die reizen naar stations in aangrenzende lidstaten met soortgelijke netwerkkenmerken, wanneer deze stations dicht bij de grens liggen

gares sont à proximité de la frontière, après consultation des autorités de sécurité compétentes conformément au Règlement d'exécution 2018/545/UE de la Commission du 4 avril 2018 établissant les modalités pratiques du processus d'autorisation des véhicules ferroviaires et d'autorisation par type de véhicule ferroviaire conformément à la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil.

Cette consultation peut se faire au cas par cas ou rentrer dans un accord transfrontalier conclu entre les autorités de sécurité.

Le Roi peut adopter les modalités d'exécution en ce qui concerne les demandes d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule visée à l'alinéa 3.

§ 2. Conformément au Règlement d'exécution 2018/545/UE de la Commission du 4 avril 2018 établissant les modalités pratiques du processus d'autorisation des véhicules ferroviaires et d'autorisation par type de véhicule ferroviaire conformément à la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil, l'autorisation délivrée par une autorité de sécurité d'un État membre voisin peut également être valable sans extension du domaine d'exploitation pour les véhicules se rendant dans des gares situées sur le territoire belge dont les caractéristiques de réseau et les règles d'exploitation sont similaires, lorsque ces gares sont à proximité de la frontière, après consultation de l'autorité de sécurité.

Cette consultation peut se faire au cas par cas ou rentrer dans un accord transfrontalier conclu entre les autorités de sécurité.

§ 3. Lorsque le domaine d'utilisation est limité au territoire belge et en cas de non-application d'une ou de plusieurs STI ou de certaines de leurs parties visées à l'article 159, l'autorité de sécurité ne délivre l'autorisation de véhicule qu'au terme de la procédure définie dans ledit article.

§ 4. L'autorité de sécurité est responsable des autorisations qu'elle délivre.”

Art. 125

Dans le titre 6, chapitre 4/1, section 3, insérée par l'article 118, il est inséré un article 179/10, rédigé comme suit:

“Art. 179/10. En cas de renouvellement ou de réaménagement de véhicules existants qui sont déjà munis

en na raadpleging van de bevoegde veiligheidsinstanties overeenkomstig de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/545 van de Commissie van 4 april 2018 tot vaststelling van de praktische regelingen voor het proces voor de afgifte van typegoedkeuringen en vergunningen voor spoorvoertuigen overeenkomstig richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad.

Deze raadpleging kan per geval geschieden of worden vastgesteld in een grensoverschrijdend akkoord tussen de veiligheidsinstanties.

De Koning kan nadere uitvoeringsregels vaststellen die betrekking hebben op aanvragen voor het in de handel brengen van een voertuig als bedoeld in het derde lid.

§ 2. Overeenkomstig de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/545 van de Commissie van 4 april 2018 tot vaststelling van de praktische regelingen voor het proces voor de afgifte van typegoedkeuringen en vergunningen voor spoorvoertuigen overeenkomstig richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad, geldt de vergunning afgeleverd door een veiligheidsinstantie van een aangrenzende lidstaat ook zonder uitbreiding van het gebruiksgebied voor voertuigen die reizen naar stations gelegen op het Belgisch grondgebied met soortgelijke netwerkkenmerken en exploitatievoorschriften, wanneer deze stations dicht bij de grens liggen en na raadpleging van de veiligheidsinstantie.

Deze raadpleging kan per geval geschieden of worden vastgelegd in een grensoverschrijdende overeenkomst tussen de veiligheidsinstanties.

§ 3. Wanneer het gebruiksgebied beperkt is tot het Belgisch grondgebied en in geval van niet-toepassing van een TSI of meerdere TSI's of delen ervan, bedoeld in artikel 159, geeft de veiligheidsinstantie de vergunning voor het voertuig pas af nadat de in dat artikel bepaalde procedure is toegepast.

§ 4. De veiligheidsinstantie is verantwoordelijk voor de vergunningen die zij afgeeft.”

Art. 125

In titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 3, ingevoegd bij artikel 118, wordt een artikel 179/10 ingevoegd, luidende:

“Art. 179/10. Voor het vernieuwen of verbeteren van bestaande voertuigen waarvoor reeds een vergunning

d'une autorisation de mise sur le marché, une nouvelle autorisation de mise sur le marché est requise si:

1° des modifications sont apportées aux valeurs des paramètres visées à l'article 21, paragraphe 10, b) de la directive 2016/797/UE, qui sont en dehors de l'éventail de paramètres acceptables définis dans les STI;

2° le niveau global de sécurité du véhicule concerné risque d'être affecté négativement par les travaux envisagés; ou

3° elle est requise par les STI concernées.”.

Art. 126

Dans le titre 6, chapitre 4/1, section 3, insérée par l'article 118, il est inséré un article 179/11, rédigé comme suit:

“Art. 179/11. Si le demandeur a reçu une autorisation de véhicule conformément à l'article 179/9 et s'il souhaite en étendre le domaine d'utilisation sur le territoire belge, il verse au dossier les documents supplémentaires pertinents visés à l'article 21, paragraphe 3 de la directive 2016/797/UE, concernant le domaine d'utilisation supplémentaire.

Il soumet le dossier à l'autorité de sécurité, qui, après avoir suivi les procédures décrites à l'article 179/9, délivre une autorisation actualisée couvrant le domaine d'utilisation élargi.”.

Art. 127

Dans le titre 6, chapitre 4/1, section 3, insérée par l'article 118, il est inséré un article 179/12, rédigé comme suit:

“Art. 179/12. § 1^{er}. Avant qu'un utilisateur de l'infrastructure utilise un véhicule dans le domaine d'utilisation spécifié dans son autorisation de mise sur le marché, il vérifie:

1° que le véhicule est muni d'une autorisation de mise sur le marché délivrée conformément aux articles 179/4 à 179/11 et qu'il fait l'objet d'un enregistrement valide;

2° que le véhicule est compatible avec l'itinéraire, sur la base du registre de l'infrastructure, des STI applicables ou de toute information pertinente que le gestionnaire

pour het in de handel brengen is afgegeven, is een nieuwe vergunning voor het in de handel brengen ervan vereist als:

1° er wijzigingen worden aangebracht in de waarden van de parameters, bedoeld in artikel 21, paragraaf 10, b), van de richtlijn 2016/797/EU waardoor deze waarden zich niet langer binnen de grenzen van in de TSI's bepaalde aanvaardbare parameters bevinden;

2° het algemene veiligheidsniveau van het betrokken voertuig door de geplande werkzaamheden kan worden aangetast; of

3° dat door de desbetreffende TSI's wordt vereist.”.

Art. 126

In titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 3, ingevoegd bij artikel 118, wordt een artikel 179/11 ingevoegd, luidende:

“Art. 179/11. Als de aanvrager een vergunning heeft ontvangen overeenkomstig artikel 179/9 en het gebruiksgebied op Belgisch grondgebied wenst uit te breiden, vult hij het dossier aan met de bijkomende pertinente documenten bedoeld in artikel 21, paragraaf 3 van de richtlijn 2016/797/EU betreffende het bijkomende gebruiksgebied.

Hij dient het dossier in bij de veiligheidsinstantie, die na het volgen van de procedure in artikel 179/9 een geactualiseerde vergunning voor het uitgebreide gebruiksgebied afgeeft.”.

Art. 127

In titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 3, ingevoegd bij artikel 118, wordt een artikel 179/12 ingevoegd, luidende:

“Art. 179/12. § 1. Voordat een infrastructuurgebruiker een voertuig gebruikt in het gebruiksgebied dat in de vergunning voor het in de handel brengen is vermeld, controleert hij of:

1° voor het voertuig een vergunning voor het in de handel brengen, is afgegeven overeenkomstig de artikelen 179/4 tot 179/11 en of het voorwerp uitmaakt van een geldige registratie;

2° het voertuig compatibel is met het traject op basis van het infrastructuurregister, de desbetreffende TSI's of iedere andere relevante informatie die de

de l'infrastructure lui fournit gratuitement et dans un délai raisonnable lorsque ce registre n'existe pas ou est incomplet;

3° que le véhicule est convenablement intégré dans la composition du train au sein duquel il doit être utilisé, en prenant en compte le système de gestion de la sécurité visé aux articles 89, 90, 91 et 92 et la STI relative à l'exploitation et à la gestion du trafic.

§ 2. Aux fins du paragraphe 1^{er}, et sans préjudice de l'article 8, l'entreprise ferroviaire peut effectuer des essais en coopération avec le gestionnaire de l'infrastructure.

Le gestionnaire de l'infrastructure, en concertation avec l'entreprise ferroviaire concernée, met tout en œuvre pour assurer que les essais éventuels puissent avoir lieu dans un délai de trois mois à compter de la réception de la demande.”

Art. 128

Dans le titre 6, chapitre 4/1, section 3, insérée par l'article 118, il est inséré un article 179/13, rédigé comme suit:

“Art. 179/13. § 1^{er}. Lorsqu'un utilisateur de l'infrastructure constate durant l'exploitation qu'un véhicule qu'il utilise ne répond pas à l'une des exigences essentielles applicables, il prend les mesures correctrices nécessaires pour mettre le véhicule en conformité.

En outre, il informe l'Agence et toute autorité de sécurité concernée des mesures prises.

§ 2. Si l'utilisateur de l'infrastructure dispose d'éléments démontrant que la non-conformité existait déjà au moment où:

1° l'autorisation de mise en service a été délivrée conformément au chapitre 5, du titre 6 tel qu'il était en vigueur avant l'entrée en vigueur de la loi du XXX modifiant le Code ferroviaire; ou

2° l'autorisation de mise sur le marché a été délivrée,

il en informe l'Agence et toutes les autres autorités de sécurité concernées.”

infrastructuurbeheerder gratis en binnen een redelijke termijn moet verstrekken als een dergelijk register niet bestaat of niet volledig is; en

3° het voertuig correct is geïntegreerd in de samenstelling van de trein waarin het bedoeld is te functioneren, rekening houdend met het veiligheidsbeheersysteem bedoeld in de artikelen 89, 90, 91 en 92 en de TSI inzake exploitatie en verkeersleiding.

§ 2. Voor de toepassing van paragraaf 1 mag de spoorwegonderneming tests uitvoeren in samenwerking met de infrastructuurbeheerder, onverminderd artikel 8.

De infrastructuurbeheerder doet, in overleg met de betrokken spoorwegonderneming, al het mogelijke om eventuele tests binnen drie maanden na ontvangst van het verzoek van de aanvrager te laten plaatsvinden.”

Art. 128

In titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 3, ingevoegd bij artikel 118, wordt een artikel 179/13 ingevoegd, luidende:

“Art. 179/13. § 1. Wanneer een infrastructuurgebruiker bij de exploitatie vaststelt dat een voertuig dat hij gebruikt niet aan een van de geldende essentiële eisen voldoet, neemt hij de noodzakelijke corrigerende maatregelen om het voertuig met de eisen in overeenstemming te brengen.

Voorts stelt hij het Bureau en de betrokken veiligheidsinstanties in kennis van de genomen maatregelen.

§ 2. Indien de infrastructuurgebruiker over aanwijzingen beschikt waaruit blijkt niet aan de eisen werd voldaan op het moment waarop:

1° de toelating voor het in dienst stellen is afgegeven overeenkomstig hoofdstuk 5, van titel 6, zoals dat in werking was voor de inwerkingtreding van de wet van XXX tot wijziging van de Spoorcodex; of

2° de vergunning voor het in de handel brengen is afgegeven,

stelt hij het Bureau en alle andere betrokken veiligheidsinstanties daarvan in kennis.”

Art. 129

Dans le titre 6, chapitre 4/1, section 3, insérée par l'article 118, il est inséré un article 179/14, rédigé comme suit:

“Art. 179/14. Lorsque l'autorité de sécurité apprend qu'un véhicule ou un type de véhicule, pour lequel,

1° une autorisation de mise en service a été délivrée conformément au chapitre 5, du titre 6 tel qu'il était en vigueur avant l'entrée en vigueur de la loi du XXX modifiant le Code ferroviaire; ou

2° une autorisation de mise sur le marché a été accordée soit par l'Agence, soit par elle-même, conformément aux articles 179/4 à 179/11 ou 179/20,

lorsqu'il est utilisé conformément à sa destination, ne satisfait pas à l'une des exigences essentielles applicables, elle en informe l'utilisateur de l'infrastructure utilisant le véhicule ou le type de véhicule et lui demande de prendre les mesures correctrices nécessaires pour mettre le ou les véhicules en conformité dans un délai qu'elle détermine.

L'autorité de sécurité informe l'Agence et les autres autorités de sécurité concernées, si elle dispose d'informations selon lesquelles ces dernières sont impliquées, notamment parce qu'elles traitent une demande d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule du même type.”.

Art. 130

Dans le titre 6, chapitre 4/1, section 3, insérée par l'article 118, il est inséré un article 179/15, rédigé comme suit:

“Art. 179/15. § 1^{er}. Lorsque, dans les situations visées aux articles 179/13 et 179/14, l'utilisateur de l'infrastructure ne s'assure pas, dans le délai imparti, de la conformité des mesures correctrices appliquées avec les exigences essentielles applicables et que la non-conformité se traduit par un risque grave pour la sécurité, l'autorité de sécurité peut appliquer des mesures de sécurité temporaires dans le cadre de sa mission de surveillance, conformément à l'article 74/1, paragraphe 7.

Des mesures de sécurité temporaires prenant la forme d'une suspension de l'autorisation par type d'un véhicule peuvent être appliquées en parallèle par l'autorité de sécurité ou par l'Agence.

Art. 129

In titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 3, ingevoegd bij artikel 118, wordt een artikel 179/14 ingevoegd, luidende:

“Art. 179/14. Wanneer de veiligheidsinstantie verneemt dat een voertuig of voertuigtype waarvoor:

1° een toelating voor het in dienst stellen is afgegeven overeenkomstig hoofdstuk 5, van titel 6, zoals dat in werking was voor de inwerkingtreding van de wet van XXX tot wijziging van de Spoorcodex; of

2° een vergunning voor het in de handel brengen is verleend, zij het door het Bureau, zij het door haar zelf, overeenkomstig de artikelen 179/4 tot 179/11 of 179/20,

wanneer het gebruikt wordt op de bedoelde wijze, niet voldoet aan één van de geldende essentiële eisen, stelt zij de infrastructuurgebruiker die het voertuig of het voertuigtype gebruikt daarvan in kennis en verzoekt hem de noodzakelijke corrigerende maatregelen te nemen om het voertuig of de voertuigen met de eisen in overeenstemming te brengen binnen een door haar bepaalde termijn.

De veiligheidsinstantie stelt het Bureau en de andere betrokken veiligheidsinstanties in kennis wanneer zij over informatie beschikt waaruit blijkt dat deze laatsten betrokken zijn, met name omdat zij een verzoek behandelen voor het in de handel brengen van eenzelfde voertuigtype.”.

Art. 130

In titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 3, ingevoegd bij artikel 118, wordt een artikel 179/15 ingevoegd, luidende:

“Art. 179/15. § 1. Wanneer in de gevallen bedoeld in de artikelen 179/13 en 179/14, de infrastructuurgebruiker er zich binnen de gegeven termijn niet van verzekert dat de genomen corrigerende maatregelen conform zijn met de geldende essentiële eisen leidt en de non-conformiteit een ernstig veiligheidsrisico vormt, kan de veiligheidsinstantie tijdelijke veiligheidsmaatregelen toepassen in het kader van haar toezichttaken overeenkomstig artikel 74/1, paragraaf 7.

Er kunnen tijdelijke veiligheidsmaatregelen in de vorm van schorsing van de voertuigtypegoedkeuring worden toegepast door de veiligheidsinstantie of het Bureau tegelijkertijd.

§ 2. Sans préjudice de l'article 26, paragraphe 4, de la directive 2016/797/UE, dans les situations visées au paragraphe 1^{er}, l'autorité de sécurité qui a délivré l'autorisation, après un examen de l'efficacité de toute mesure prise pour remédier au risque grave pour la sécurité, peut décider de retirer ou de modifier l'autorisation lorsqu'il est prouvé qu'il n'était pas satisfait à une exigence essentielle au moment de la délivrance de l'autorisation.

Elle notifie sa décision au titulaire de:

1° l'autorisation de mise en service délivrée conformément au chapitre 5, du titre 6 tel qu'il était en vigueur avant l'entrée en vigueur de la loi du XXX modifiant le Code ferroviaire; ou

2° l'autorisation de mise sur le marché ou de l'autorisation par type de véhicule.

Le titulaire peut, dans un délai d'un mois à compter de la réception de la décision de l'autorité de sécurité, demander que la décision soit revue.

Dans ce cas, la décision de retrait est suspendue.

L'autorité de sécurité dispose d'un mois à compter de la réception de la demande de révision pour confirmer ou infirmer sa décision.

§ 3. Si nécessaire, en cas de désaccord entre l'Agence et l'autorité de sécurité à propos de la nécessité de restreindre ou de retirer l'autorisation, il y a lieu de suivre la procédure d'arbitrage visée à l'article 179/8, paragraphe 2.

Si le résultat de cette procédure est que l'autorisation du véhicule ne peut être ni restreinte ni retirée, les mesures de sécurité temporaires visées au paragraphe 1^{er} sont suspendues.”

Art. 131

Dans le titre 6, chapitre 4/1, section 3, insérée par l'article 118, il est inséré un article 179/16, rédigé comme suit:

“Art. 179/16. Lorsque l'autorité de sécurité décide de retirer:

1° une autorisation de mise en service délivrée conformément au chapitre 5, du titre 6 tel qu'il était en vigueur avant l'entrée en vigueur de la loi du XXX modifiant le Code ferroviaire; ou

§ 2. In de gevallen bedoeld in paragraaf 1 en onverminderd artikel 26, paragraaf 4 van de richtlijn 2016/797/EU, kan de veiligheidsinstantie die de vergunning heeft afgegeven, na toetsing van de effectiviteit van de maatregelen die zijn genomen om het ernstige veiligheidsrisico weg te nemen, beslissen de vergunning of de typegoedkeuring in te trekken of aan te passen indien er bewijs wordt geleverd dat ten tijde van de afgifte van de vergunning niet was voldaan aan een essentiële eis.

Zij brengt haar beslissing ter kennis van de houder van:

1° de toelating voor het in dienst stellen die is afgegeven overeenkomstig hoofdstuk 5, van titel 6, zoals dat in werking was voor de inwerkingtreding van de wet van XXX tot wijziging van de Spoorcodex; of

2° de vergunning voor het in de handel brengen of de vergunning voor een voertuigtypegoedkeuring.

De houder kan binnen een maand na ontvangst van de beslissing van de veiligheidsinstantie vragen om de beslissing te herzien.

In dat geval wordt de beslissing tot intrekking opgeschort.

De veiligheidsinstantie heeft vanaf de datum van ontvangst van het verzoek om herziening een maand de tijd om haar beslissing te bevestigen of te herroepen.

§ 3. In voorkomend geval, wanneer het Bureau en de veiligheidsinstantie het met elkaar oneens zijn over de noodzaak de vergunning te beperken of in te trekken, wordt de arbitrageprocedure bedoeld in artikel 179/8, paragraaf 2 gevolgd.

Indien het resultaat van die procedure is dat de voertuigvergunning niet wordt beperkt of ingetrokken, worden de in paragraaf 1 van dit artikel bedoelde tijdelijke veiligheidsmaatregelen opgeschort.”

Art. 131

In titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 3, ingevoegd bij artikel 118, wordt een artikel 179/16 ingevoegd, luidende:

“Art. 179/16. Wanneer de veiligheidsinstantie beslist tot intrekking van:

1° een toelating voor het in dienst stellen die is afgegeven overeenkomstig hoofdstuk 5, van titel 6, zoals dat in werking was voor de inwerkingtreding van de wet van XXX tot wijziging van de Spoorcodex; of

2° une autorisation de mise sur le marché qu'elle a accordée,

elle en informe immédiatement l'Agence et donne les raisons de sa décision.”.

Art. 132

Dans le titre 6, chapitre 4/1, section 3, insérée par l'article 118, il est inséré un article 179/17, rédigé comme suit:

“Art. 179/17. § 1^{er}. La décision de l'autorité de sécurité visant à retirer l'autorisation est prise en compte dans le registre des véhicules, conformément à l'article 210, ou, dans le cas d'une autorisation par type de véhicule, dans le registre européen des types de véhicules autorisés, conformément à l'article 179/20, paragraphe 6.

§ 2. L'autorité de sécurité informe les utilisateurs de l'infrastructure qui utilisent des véhicules du même type que le véhicule ou type faisant l'objet du retrait.

Ces utilisateurs de l'infrastructure vérifient tout d'abord si le même problème de non-conformité existe. Le cas échéant, la procédure prévue aux articles 179/14 et suivants s'applique.”.

Art. 133

Dans le titre 6, chapitre 4/1, section 3, insérée par l'article 118, il est inséré un article 179/18, rédigé comme suit:

“Art. 179/18. § 1^{er}. Lorsqu'une autorisation de mise en service délivrée conformément au chapitre 5, du titre 6 tel qu'il était en vigueur avant l'entrée en vigueur de la loi du XXX modifiant le Code ferroviaire, est retirée, le véhicule concerné n'est plus utilisé.

§ 2. Lorsqu'une autorisation de mise sur le marché est retirée, le véhicule concerné n'est plus utilisé et son domaine d'utilisation n'est pas élargi.

§ 3. Lorsqu'une autorisation par type de véhicule est retirée, les véhicules construits sur la base de cette autorisation ne sont pas mis sur le marché ou, s'ils l'avaient déjà été, en sont retirés.

§ 4. Une nouvelle autorisation peut être demandée selon la procédure prévue:

2° een vergunning voor het in de handel brengen die zij heeft verleend,

brengt zij het Bureau daarvan onmiddellijk op de hoogte met opgave van de redenen voor haar beslissing.”.

Art. 132

In titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 3, ingevoegd bij artikel 118, wordt een artikel 179/17 ingevoegd, luidende:

“Art. 179/17. § 1. De beslissing van de veiligheidsinstantie om de vergunning in te trekken, wordt verwerkt in het voertuigregister, overeenkomstig artikel 210, of in het geval van een voertuigtypegoedkeuring, in het Europees register van goedgekeurde typen voertuigen, overeenkomstig artikel 179/20, paragraaf 6.

§ 2. De veiligheidsinstantie licht de infrastructuurgebruikers die voertuigen gebruiken van hetzelfde type als het voertuig of voertuigtype die ingetrokken is, in.

Deze infrastructuurgebruikers controleren eerst of het probleem van niet voldoen aan de eisen zich ook bij hen voordoet. In voorkomend geval is de procedure van de artikelen 179/14 en volgende van toepassing.”.

Art. 133

In titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 3, ingevoegd bij artikel 118, wordt een artikel 179/18 ingevoegd, luidende:

“Art. 179/18. § 1. Wanneer een toelating voor het in dienst stellen die is afgegeven overeenkomstig hoofdstuk 5, van titel 6, zoals dat in werking was voor de inwerkingtreding van de wet van XXX tot wijziging van de Spoorcodex, wordt ingetrokken, wordt het voertuig in kwestie niet langer gebruikt.

§ 2. Wanneer een vergunning voor het in de handel brengen wordt ingetrokken, wordt het voertuig in kwestie niet langer gebruikt en wordt het gebruiksgebied ervan niet uitgebreid.

§ 3. Wanneer een voertuigtypegoedkeuring wordt ingetrokken, worden de op basis van die typegoedkeuring gebouwde voertuigen niet meer in de handel gebracht of worden zij, indien ze reeds in de handel waren gebracht, uit de handel genomen.

§ 4. Er kan om een nieuwe vergunning worden verzocht volgens de procedure voorzien in:

1° aux articles 179/4 à 179/11 pour des véhicules individuels; ou

2° à l'article 179/20, paragraphes 1^{er}, 2, 4, alinéas 1^{er} et 2, et paragraphes 5 et 6 pour un type de véhicule.”.

Art. 134

Dans le titre 6, chapitre 4/1, section 3, insérée par l'article 118, il est inséré un article 179/19, rédigé comme suit:

“Art. 179/19. Lorsque, dans les situations visées aux articles 179/13 et 179/14, la non-conformité avec les exigences essentielles est limitée à une partie du domaine d'utilisation du véhicule concerné et que ladite non-conformité existait déjà au moment où l'autorisation de mise sur le marché a été délivrée, celle-ci est modifiée afin d'exclure les parties du domaine d'utilisation concerné.”.

Art. 135

Dans le titre 6, chapitre 4/1, inséré par l'article 112, il est inséré une section 4, rédigée comme suit:

“Section 4.- Autorisations par type de véhicule”.

Art. 136

Dans le titre 6, chapitre 4/1, section 4, insérée par l'article 135, il est inséré un article 179/20, rédigé comme suit:

“Art. 179/20. § 1^{er}. L'autorité de sécurité peut délivrer des autorisations par type de véhicule conformément à la procédure prévue aux articles 179/4 à 179/11.

La demande d'autorisation par type de véhicule et les informations relatives à toutes les demandes, l'état d'avancement des procédures concernées et leur issue et, le cas échéant, les demandes et décisions de la chambre des recours sont présentés au travers du guichet unique visé à l'article 12 du Règlement 2016/796/UE.

§ 2. Si l'autorité de sécurité délivre une autorisation de mise sur le marché d'un véhicule, elle délivre en même temps, à la demande du demandeur, l'autorisation par type de véhicule, qui porte sur le même domaine d'utilisation du véhicule.

§ 3. Un véhicule ou une série de véhicules conformes à un type de véhicule autorisé reçoivent, sans vérification,

1° de artikelen 179/4 tot 179/11 voor afzonderlijke voertuigen; of

2° artikel 179/20, paragrafen 1, 2, 4, eerste en tweede lid, en paragrafen 5 en 6 voor een voertuigtype.”.

Art. 134

In titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 3, ingevoegd bij artikel 118, wordt een artikel 179/19 ingevoegd, luidende:

“Art. 179/19. Indien in de gevallen bedoeld in de artikelen 179/13 en 179/14 het niet voldoen aan de essentiële eisen beperkt blijft tot een deel van het gebruiksgebied van het betrokken voertuig en die situatie reeds bestond ten tijde van de afgifte van de vergunning of de typegoedkeuring voor het in de handel brengen, wordt die vergunning of typegoedkeuring gewijzigd ten einde de betrokken delen van het gebruiksgebied uit te sluiten.”.

Art. 135

In titel 6, hoofdstuk 4/1, ingevoegd bij artikel 112, wordt een afdeling 4 ingevoegd, luidende:

“Afdeling 4. - Voertuigtypegoedkeuringen”.

Art. 136

In titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 4, ingevoegd bij artikel 135, wordt een artikel 179/20 ingevoegd, luidende:

“Art. 179/20. § 1. De veiligheidsinstantie kan overeenkomstig de procedure van de artikelen 179/4 tot 179/20 voertuigtypegoedkeuringen verlenen.

De aanvraag voor een voertuigtypegoedkeuring en de informatie over alle aanvragen, de fasen van de relevante procedures en de uitkomst ervan, en, in voorkomend geval, de verzoeken en beslissingen van de kamer van beroep worden ingediend via het in artikel 12 van de Verordening 2016/796/EU bedoelde éénloketsysteem.

§ 2. Als de veiligheidsinstantie een vergunning om een voertuig in de handel te brengen afgeeft, geeft zij tegelijkertijd op verzoek van de aanvrager de typegoedkeuring van het voertuig af, die betrekking heeft op hetzelfde gebruiksgebied van het voertuig.

§ 3. Een voertuig dat of een reeks voertuigen die in overeenstemming is/zijn met een goedgekeurd

une autorisation de véhicule prévue aux articles 179/4 à 179/11, sur la base d'une déclaration de conformité audit type de véhicule présentée par le demandeur.

§ 4. En cas de renouvellement d'une autorisation par type de véhicule, l'autorité de sécurité limite son contrôle aux règles modifiées.

Le renouvellement d'une autorisation par type de véhicule n'affecte pas les autorisations de mise sur le marché de véhicules délivrées sur la base de la précédente autorisation de mise sur le marché du type de véhicule en question.

§ 5. La déclaration de conformité avec le type est établie en conformité avec:

1° les procédures de vérification des STI pertinentes;

2° si aucune STI n'est applicable, les procédures d'évaluation de la conformité définies aux modules B+D, B+F et H1 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 n° 93/465/CEE.

§ 6. L'autorité de sécurité enregistre les autorisations par type de véhicule dans le registre européen des types de véhicules autorisés visé à l'article 48 de la directive 2016/797/UE.”

Art. 137

Dans le titre 6 du même Code, le chapitre 5 et les articles qu'il contient, sont abrogés.

Art. 138

Dans le titre 6 du même Code, les mots “Chapitre 6. - Organismes notifiés et désignés” sont remplacés par les mots suivants “Chapitre 6. – Organismes d'évaluation de la conformité”.

Art. 139

Dans le titre 6, chapitre 6, du même Code, une section 0, est insérée, rédigée comme suit:

“Section 0. - Autorité notifiante”.

voertuigtype, krijgt/ krijgen zonder verdere controles een voertuigvergunning overeenkomstig de artikelen 179/4 tot 179/20 op basis van een door de aanvrager overgelegde verklaring van conformiteit met dit voertuigtype.

§ 4. Indien de typegoedkeuring moet worden hernieuwd, beperkt de veiligheidsinstantie haar controles tot de gewijzigde voorschriften.

De hernieuwing van de typegoedkeuring van een voertuig doet geen afbreuk aan vergunningen om voertuigen in de handel te brengen die reeds zijn verleend op basis van de eerdere vergunning voor het in de handel brengen van dat voertuigtype.

§ 5. De verklaring van conformiteit met het type wordt opgesteld volgens:

1° de keuringsprocedures van de desbetreffende TSI's, of

2° indien er geen TSI's van toepassing zijn, de conformiteitsbeoordelingsprocedures als omschreven in de modules B + D, B + F en H1 van Besluit nr. 768/2008/EG van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 betreffende een gemeenschappelijk kader voor het verhandelen van producten en tot intrekking van Besluit 93/465/EEG.

§ 6. De veiligheidsinstantie registreert de typegoedkeuring van voertuigen in het Europees register van goedgekeurde voertuigtypen als bedoeld in artikel 48 van de richtlijn 2016/797/EU.”

Art. 137

In titel 6 van dezelfde Codex, worden hoofdstuk 5 en de artikelen dat het bevat, opgeheven.

Art. 138

In titel 6 van dezelfde Codex, worden de woorden “Hoofdstuk 6. – Aangemelde en aangewezen instanties” vervangen door de woorden “Hoofdstuk 6. – Conformiteitsbeoordelingsinstanties”.

Art. 139

In titel 6, hoofdstuk 6, van dezelfde Codex wordt een afdeling 0, ingevoegd, luidende:

“Afdeling 0. - Aanmeldende instantie”.

Art. 140

Dans le titre 6, chapitre 6, section 0, insérée par l'article 139, du même Code, il est inséré un article 200/1, rédigé comme suit:

“Art. 200/1. § 1^{er}. Le Roi désigne l'autorité notifiante chargée de mettre en place et d'appliquer les procédures nécessaires à l'évaluation, à la notification, à la désignation et au contrôle des organismes d'évaluation de la conformité, y compris en ce qui concerne l'article 204/1.

§ 2. L'autorité notifiante:

1° s'assure de la notification à la Commission européenne et aux autres États membres des organismes autorisés à effectuer des opérations d'évaluation de la conformité par un tiers prévues par les articles 163, alinéa 2, et 172, paragraphe 1^{er};

2° informe la Commission européenne et les autres États membres sur les organismes désignés visés à l'article 172, paragraphe 8.

§ 3. Le Roi peut décider que l'évaluation et le contrôle visés au paragraphe 1^{er} sont effectués par un organisme national d'accréditation au sens du Règlement (CE) n° 765/2008 et conformément à celui-ci.

§ 4. L'autorité notifiante assume la responsabilité des tâches accomplies par cet organisme.

§ 5. L'autorité notifiante informe la Commission européenne des procédures d'évaluation, de notification et de contrôle des organismes d'évaluation de la conformité et de toute modification apportée à ces procédures.”

Art. 141

Dans le titre 6, chapitre 6, section 0, insérée par l'article 139, du même Code, il est inséré un article 200/2, rédigé comme suit:

“Art. 200/2. L'autorité notifiante:

1° est établie de manière à éviter tout conflit d'intérêts avec les organismes d'évaluation de la conformité;

2° est organisée et fonctionne de manière à garantir l'objectivité et l'impartialité de ses activités;

3° est organisée de telle sorte que chaque décision concernant la notification d'un organisme d'évaluation de

Art. 140

In titel 6, hoofdstuk 6, afdeling 0, ingevoegd bij artikel 139 van dezelfde Codex, wordt een artikel 200/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 200/1. § 1. De Koning wijst de aanmeldende instantie aan die verantwoordelijk is voor het instellen en uitvoeren van de nodige procedures voor de beoordeling, de aanmelding en de aanwijzing van en het toezicht op conformiteitsbeoordelingsinstanties, met inbegrip van de naleving van artikel 204/1.

§ 2. De aanmeldende instantie:

1° zorgt voor de notificatie aan de Europese Commissie en andere lidstaten van instanties die bevoegd zijn om conformiteitsbeoordelingstaken van derden uit hoofde van artikel 163, tweede lid, en artikel 172, paragraaf 1, te verrichten;

2° stelt de Europese Commissie en de andere lidstaten in kennis van de aangewezen instanties bedoeld in artikel 172, paragraaf 8.

§ 3. De Koning kan beslissen dat de beoordeling en het toezicht als bedoeld in paragraaf 1 worden uitgevoerd door een nationale accreditatie-instantie in de zin van en overeenkomstig de Verordening (EG) nr. 765/2008.

§ 4. De aanmeldende instantie neemt de verantwoordelijkheid op zich voor de taken die deze instantie verricht.

§ 5. De aanmeldende instantie stelt de Europese Commissie in kennis van de procedures voor de beoordeling en aanmelding van en het toezicht op conformiteitsbeoordelingsinstanties, en van alle wijzigingen daarvan.”

Art. 141

In titel 6, hoofdstuk 6, afdeling 0, ingevoegd bij artikel 139 van dezelfde Codex, wordt een artikel 200/2 ingevoegd, luidende:

“Art. 200/2. De aanmeldende instantie:

1° is zodanig opgericht dat zich geen belangenconflicten met conformiteitsbeoordelingsinstanties voordoen;

2° is zodanig georganiseerd en functioneert zodanig dat de objectiviteit en onpartijdigheid van haar activiteiten gewaarborgd zijn;

3° is zodanig georganiseerd dat elke beslissing in verband met de aanmelding van een

la conformité est prise par des personnes compétentes différentes de celles qui ont réalisé l'évaluation;

4° ne propose ni n'assure aucune des prestations réalisées par les organismes d'évaluation de la conformité, ni aucun service de conseil à des fins commerciales ou concurrentielles;

5° garantit la confidentialité des informations qu'elle obtient;

6° dispose d'un effectif compétent et en nombre suffisant pour accomplir correctement leur mandat.”

Art. 142

Dans le titre 6, chapitre 6, section 0, insérée par l'article 139, du même Code, il est inséré un article 200/3, rédigé comme suit:

“Art. 200/3. § 1^{er}. A la demande de l'autorité notifiante et des autorités de surveillance du marché compétentes, tout organisme notifié tient ses dossiers à leur disposition en cas de restriction, de suspension ou de retrait de sa notification, ou lorsque l'organisme notifié a cessé ses activités.

§ 2. L'autorité notifiante communique à la Commission européenne, sur demande, toutes les informations relatives au fondement de la notification ou au maintien de la compétence de l'organisme concerné.”

Art. 143

Dans le titre 6, chapitre 6, section 0, insérée par l'article 139, du même Code, il est inséré un article 200/4, rédigé comme suit:

“Art. 200/4. L'autorité notifiante s'assure de la notification des organismes d'évaluation de la conformité qui satisfont aux exigences visées aux articles 202, 203 et à l'annexe 21, à la Commission européenne et aux autres États membres à l'aide de l'outil de notification électronique mis au point et géré par la Commission européenne.

La notification comprend des informations complètes sur les activités d'évaluation de la conformité, le ou les modules d'évaluation de la conformité et le ou les produits concernés, ainsi que le certificat d'accréditation.

conformiteitsbeoordelingsinstantie wordt genomen door bekwame personen die de beoordeling niet zelf hebben verricht;

4° verricht geen activiteiten die worden uitgevoerd door conformiteitsbeoordelingsinstanties en verleent geen adviesdiensten op commerciële basis of in concurrentie en biedt evenmin aan dergelijke activiteiten te verrichten of dergelijke adviezen te verlenen;

5° waarborgt dat de verkregen informatie vertrouwelijk wordt behandeld;

6° beschikt over een voldoende aantal bekwame personeelsleden om haar taken naar behoren uit te voeren.”

Art. 142

In titel 6, hoofdstuk 6, afdeling 0, ingevoegd bij artikel 139 van dezelfde Codex, wordt een artikel 200/3 ingevoegd, luidende:

“Art. 200/3. § 1. Wanneer de aanmelding wordt beperkt, geschorst of ingetrokken of wanneer de aangemelde instantie haar activiteiten heeft gestaakt, stelt de aangemelde instantie zijn dossier ter beschikking van de aanmeldende instantie en van de bevoegde markttoezichtsautoriteiten wanneer zij hierom verzoeken.

§ 2. De aanmeldende instantie verstrekt de Europese Commissie op verzoek alle informatie over de grondslag van de aanmelding of het op peil houden van de bekwaamheid van de betrokken instantie.”

Art. 143

In titel 6, hoofdstuk 6, afdeling 0, ingevoegd bij artikel 139 van de dezelfde Codex, wordt een artikel 200/4 ingevoegd, luidende:

“Art. 200/4. De aanmeldende instantie verzekert de aanmelding van conformiteitsbeoordelingsinstanties die voldoen aan de eisen van de artikelen 202, 203 en de bijlage 21 bij de Europese Commissie en de andere lidstaten door middel van het door de Europese Commissie ontwikkelde en beheerde elektronische aanmeldingssysteem.

De aanmelding omvat de volledige informatie over de conformiteitsbeoordelingsactiviteiten, de conformiteitsbeoordelingsmodule(s), het product of de producten en het accreditatiecertificaat.

L'autorité notifiante informe la Commission européenne et les autres États membres de toute modification ultérieure pertinente de la notification.”.

Art. 144

L'article 201 du même Code, remplacé par la loi du 23 novembre 2017, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 201. L'organisme qui fait l'objet d'une notification ne peut effectuer les activités propres à un organisme notifié que si la Commission européenne ou les autres États membres n'émettent aucune objection dans un délai de deux semaines à compter de sa notification.”.

Art. 145

L'article 202 du même Code, remplacé par la loi du 23 novembre 2017, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 202. § 1^{er}. Pour pouvoir être agréés en vue de leur notification, les organismes d'évaluation de la conformité établis en Belgique, soumettent une demande d'agrément à l'autorité notifiante.

Cette demande:

1° est accompagnée:

a) d'une description des activités d'évaluation de la conformité, du ou des modules d'évaluation de la conformité et du ou des produits pour lesquels cet organisme se déclare compétent;

b) d'un certificat d'accréditation valable au moment de l'introduction de la demande et à chaque moment suivant cette introduction, délivré par un organisme national d'accréditation conformément aux dispositions du Règlement (CE) n° 765/2008, qui atteste que l'organisme d'évaluation de la conformité remplit les normes harmonisées mentionnées à l'article 2(10) dudit Règlement ainsi que les exigences supplémentaires définies aux articles 202 à 204;

2° atteste qu'ils satisfont aux exigences établies à l'annexe 21.

§ 2. 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 soumission à des restrictions, de suspension ou de retrait de l'agrément.”.

De aanmeldende instantie stelt de Europese Commissie en de andere lidstaten in kennis van alle relevante latere wijzigingen die van belang zijn voor de aanmelding.”.

Art. 144

Artikel 201 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen als volgt:

“Art. 201. De instantie die aangemeld wordt, mag de activiteiten van een aangemelde instantie alleen verrichten als de Europese Commissie of de andere lidstaten binnen twee weken na haar aanmelding geen bezwaren hebben ingediend.”.

Art. 145

Artikel 202 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen als volgt:

“Art. 202. § 1. Om erkend te worden met het oog op hun aanmelding, dienen conformiteitsbeoordelingsinstanties gevestigd in België een verzoek tot erkenning in bij de aanmeldende instantie.

Dit verzoek:

1° wordt vergezeld van:

a) een beschrijving van de conformiteitsbeoordelingsactiviteiten, de conformiteitsbeoordelingsmodule(s) en het product of de producten waarvoor de instantie verklaart bekwaam te zijn;

b) een accreditatiecertificaat, geldig op het ogenblik van de indiening van het verzoek en op ieder ogenblik volgend op deze indiening, dat is afgegeven door een nationale accreditatie-instantie overeenkomstig de bepalingen van de Verordening (EG) nr. 765/2008, dat attesteert dat de conformiteitsbeoordelingsinstantie voldoet aan de geharmoniseerde normen vermeld in artikel 2(10) van voormelde Verordening en aan de bijkomende vereisten vermeld in de artikelen 202 tot 204;

2° attesteert dat zij voldoen aan de vereisten opgenomen in de bijlage 21.

§ 2. 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. 146

L'article 203 du même Code, modifié par la loi du 23 novembre 2017, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 203. § 1^{er}. Les organismes d'évaluation de la conformité participent aux activités de normalisation pertinentes et aux activités du groupe de coordination des organismes d'évaluation de la conformité notifiés, établi en application des dispositions juridiques pertinentes de l'Union, et veillent à ce que leur personnel d'évaluation soit informé de ces activités, et appliquent comme lignes directrices les décisions et documents administratifs résultant du travail de ce groupe.

§ 2. Les organismes d'évaluation de la conformité qui sont notifiés pour les sous-systèmes “contrôle-commande et signalisation au sol” ou “contrôle-commande et signalisation à bord” participent aux activités du groupe sur l'ERTMS visé à l'article 29 du Règlement (UE) 2016/796, et veillent à ce que leur personnel d'évaluation soit informé de ces activités. Ils appliquent les lignes directrices résultant des travaux de ce groupe. S'ils jugent qu'il est inapproprié ou impossible de les appliquer, les organismes d'évaluation de la conformité concernés soumettent leurs observations pour discussion au groupe sur l'ERTMS en vue de l'amélioration continue des lignes directrices.”

Art. 147

L'article 204 du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 23 novembre 2017, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 204. Les organismes d'évaluation de la conformité qui démontrent leur conformité avec les critères établis dans les normes harmonisées concernées ou dans des parties de normes harmonisées dont les références ont été publiées au Journal officiel de l'Union européenne sont présumés conformes aux exigences établies aux articles 202, 203 et à l'annexe 21, dans la mesure où les normes harmonisées applicables couvrent ces exigences.”

Art. 148

Dans le titre 6, chapitre 6, section 1^{re}, du même Code, il est inséré un article 204/1, rédigé comme suit:

“Art. 204/1. Lorsqu'un organisme notifié sous-traite certaines tâches spécifiques dans le cadre de l'évaluation de la conformité ou a recours à une filiale, il s'assure que le sous-traitant ou la filiale répond de manière continue

Art. 146

Artikel 203 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen als volgt:

“Art. 203. § 1. Conformiteitsbeoordelingsinstanties nemen deel aan relevante normalisatieactiviteiten en de activiteiten van de coördinatiegroep van aangemelde conformiteitsbeoordelingsinstanties die is opgericht uit hoofde van de desbetreffende wetgeving van de Unie en zorgen ervoor dat hun beoordelingspersoneel op de hoogte is van deze activiteiten en hanteren de door die groep genomen administratieve beslissingen en geproduceerde documenten als algemene richtsnoeren.

§ 2. Conformiteitsbeoordelingsinstanties die zijn aangemeld voor de subsystemen “baan- en/of boorduitrusting voor besturing” en “seingeving”, nemen deel aan of zorgen ervoor dat hun beoordelingspersoneel op de hoogte is van de activiteiten van de in artikel 29 van de Verordening 2016/796/EU bedoelde ERTMS-groep. Zij volgen de op basis van de werkzaamheden van de groep opgestelde richtsnoeren. Wanneer zij van oordeel zijn dat het niet raadzaam of onmogelijk is om deze richtsnoeren toe te passen, leggen zij hun bevindingen met het oog op de permanente verbetering van die richtsnoeren ter bespreking voor aan de ERTMS-groep.”

Art. 147

Artikel 204 van dezelfde Codex, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen als volgt:

“Art. 204. Wanneer conformiteits-beoordelingsinstanties aantonen dat zij voldoen aan de criteria van de toepasselijke geharmoniseerde normen of delen ervan waarvan de referentienummers in het Publicatieblad van de Europese Unie zijn bekendgemaakt, worden zij geacht aan de eisen van de artikelen 202, 203 en de bijlage 21 te voldoen, op voorwaarde dat de van toepassing zijnde geharmoniseerde normen deze eisen dekken.”

Art. 148

In titel 6, hoofdstuk 6, afdeling 1 van dezelfde Codex wordt een artikel 204/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 204/1. Wanneer de aangemelde instantie specifieke taken in verband met de conformiteitsbeoordeling uitbesteedt of door een dochteronderneming laat uitvoeren, waarborgt zij dat de onderaannemer of

aux exigences définies aux articles 201, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, 202, 203 et à l'annexe 21.

L'organisme notifié informe l'autorité notifiante du recours à un sous-traitant ou une filiale.

Les organismes notifiés assument l'entière responsabilité des tâches accomplies par les sous-traitants ou filiales, quel que soit leur lieu d'établissement.

Les organismes notifiés ne peuvent sous-traiter leurs activités ou les faire réaliser par une filiale qu'avec l'accord du client.

Les organismes notifiés tiennent à la disposition de l'autorité notifiante les documents pertinents concernant l'évaluation des qualifications du sous-traitant ou de la filiale et le travail exécuté par ces derniers en application de la STI concernée.”.

Art. 149

Dans le titre 6, chapitre 6, section 1^{re}, du même Code, il est inséré un article 204/2, rédigé comme suit:

“Art. 204/2. § 1^{er}. Les organismes notifiés effectuent des évaluations de la conformité:

1° selon les procédures d'évaluation de la conformité prévues dans les STI concernées;

2° de manière proportionnée, en évitant d'imposer des charges inutiles aux opérateurs économiques;

3° tiennent compte de la taille des entreprises, du secteur dans lequel elles exercent leurs activités, de leur structure, du degré de complexité de la technologie du produit en question et de la nature, en masse ou en série, du processus de production;

4° agissent dans le but d'évaluer la conformité du produit avec les STI pertinentes.

§ 2. Lorsqu'un organisme notifié constate qu'un fabricant n'a pas rempli les exigences définies dans la STI concernée ou dans les normes harmonisées ou les spécifications techniques correspondantes, il invite celui-ci à prendre les mesures correctives appropriées et ne délivre pas de certificat de conformité.

dochteronderneming voortdurend aan de eisen van de artikelen 201, paragraaf 1, eerste lid, 202, 203 en de bijlage 21 voldoet.

De aangemelde instantie brengt de anmeldende instantie hiervan op de hoogte.

Aangemelde instanties nemen de volledige verantwoordelijkheid op zich voor de taken die worden verricht door onderaannemers of dochterondernemingen, ongeacht waar deze gevestigd zijn.

Activiteiten van aangemelde instanties mogen uitsluitend met instemming van de klant worden uitbesteed of door een dochteronderneming worden uitgevoerd.

Aangemelde instanties houden alle relevante documenten over de beoordeling van de kwalificaties van de onderaannemer of de dochteronderneming en over de door de onderaannemer of dochteronderneming uit hoofde van de betrokken TSI uitgevoerde werkzaamheden ter beschikking van de anmeldende instantie.”.

Art. 149

In titel 6, hoofdstuk 6, afdeling 1 van dezelfde Codex wordt een artikel 204/2 ingevoegd, luidende:

“Art. 204/2. § 1. Aangemelde instanties voeren conformiteitsbeoordelingen uit:

1° volgens de conformiteitsbeoordelingsprocedures van de betrokken TSI;

2° op evenredige wijze waarbij voorkomen wordt de marktdeelnemers onnodig te belasten;

3° waarbij zij rekening houden met de omvang van ondernemingen, de sector waarin zij actief zijn, hun structuur, de mate van complexiteit van de producttechnologie in kwestie en het massa- of seriële karakter van het productieproces;

4° waarbij zij handelen met het oogmerk te beoordelen of het product in overeenstemming is met de vereisten van de relevante TSI's.

§ 2. Wanneer een aangemelde instantie vaststelt dat een fabrikant niet heeft voldaan aan de eisen in de betrokken TSI of aan de overeenkomstige geharmoniseerde normen of technische specificaties, verlangt zij van die fabrikant dat hij passende corrigerende maatregelen neemt en verleent zij geen conformiteitscertificaat.

§ 3. Lorsque, au cours du contrôle de la conformité faisant suite à la délivrance d'un certificat conformément à la Décision 2010/713/UE de la Commission du 9 novembre 2010 relative à des modules pour les procédures concernant l'évaluation de la conformité, l'aptitude à l'emploi et la vérification CE à utiliser dans le cadre des spécifications techniques d'interopérabilité adoptées en vertu de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil, un organisme notifié constate qu'un produit n'est plus conforme à la STI concernée ou aux normes harmonisées ou spécifications techniques correspondantes, il invite le fabricant à prendre les mesures correctives appropriées et suspend ou retire le certificat si nécessaire.

§ 4. Lorsque les mesures correctives ne sont pas adoptées ou n'ont pas l'effet requis, l'organisme notifié soumet à des restrictions, suspend ou retire le certificat, selon le cas.”

Art. 150

Dans le titre 6, chapitre 6, section 1^{re}, du même Code, il est inséré un article 204/3, rédigé comme suit:

“Art. 204/3. § 1^{er}. Les organismes notifiés communiquent à l'autorité notifiante les éléments suivants:

1° tout refus, restriction, suspension ou retrait d'un certificat;

2° toute circonstance ayant une incidence sur la portée et les conditions de la notification;

3° toute demande d'information concernant les activités d'évaluation de la conformité provenant des autorités de surveillance du marché;

4° sur demande, les activités d'évaluation de la conformité réalisées dans le cadre de leur notification et toute autre activité réalisée, y compris les activités et sous-traitances transfrontalières.

Les organismes notifiés informent également les autorités de sécurité compétentes, de tout refus, restriction, suspension ou retrait d'un certificat visé au 1°.

§ 2. Les organismes notifiés fournissent aux autres organismes notifiés au titre de la directive 2016/797/UE qui effectuent des activités similaires d'évaluation de la conformité couvrant les mêmes produits, des informations pertinentes sur les questions relatives aux

§ 3. Wanneer een aangemelde instantie bij het toezicht op de conformiteit, na de verlening van een certificaat overeenkomstig het Besluit 2010/713/EU van de Commissie van 9 november 2010 inzake de modules voor de procedure voor de beoordeling van de conformiteit, de geschiktheid voor gebruik en de “EG”-keuring die moeten worden toegepast in het kader van de overeenkomstig richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad vastgestelde technische specificaties inzake interoperabiliteit, vaststelt dat een product niet meer in overeenstemming is met de toepasselijke TSI of de geharmoniseerde normen of technische specificaties, verplicht zij de fabrikant passende corrigerende maatregelen te nemen en gaat zij, indien nodig, over tot schorsing of intrekking van het certificaat.

§ 4. Wanneer geen corrigerende maatregelen werden genomen of de genomen maatregelen niet het vereiste effect hebben, wordt het certificaat door de aangemelde instantie, naargelang het geval, beperkt, geschorst of ingetrokken.”

Art. 150

In titel 6, hoofdstuk 6, afdeling 1 van dezelfde Codex wordt een artikel 204/3 ingevoegd, luidende:

“Art. 204/3. § 1. Aangemelde instanties brengen de aanmeldende instantie op de hoogte van:

1° elke weigering, opschorting of intrekking van een certificaat;

2° alle omstandigheden die van invloed zijn op de werkingssfeer van en de voorwaarden voor hun aanmelding;

3° alle informatieverzoeken over conformiteitsbeoordelingsactiviteiten die zij van markttoezichtsautoriteiten ontvangen;

4° op verzoek, de binnen de werkingssfeer van hun aanmelding verrichte conformiteitsbeoordelingsactiviteiten en andere activiteiten, waaronder grensoverschrijdende activiteiten en uitbestede activiteiten.

De aangemelde instanties brengen ook de bevoegde veiligheidsinstanties op de hoogte gebracht van elke weigering, beperking, schorsing of intrekking van het certificaat bedoeld in 1°.

§ 2. Aangemelde instanties verstrekken de andere uit hoofde van de richtlijn 2016/797/EU aangemelde instanties die vergelijkbare conformiteitsbeoordelingsactiviteiten voor dezelfde producten verrichten, relevante informatie met betrekking tot vragen over negatieve

résultats négatifs de l'évaluation de la conformité et, sur demande, aux résultats positifs.

§ 3. Les organismes notifiés fournissent à l'Agence les certificats de vérification "CE" des sous-systèmes, les certificats "CE" de conformité des constituants d'interopérabilité et les certificats "CE" d'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité.

§ 4. Les organismes notifiés participent aux travaux du groupe sectoriel visé à l'article 44 de la directive 2016/797/UE, directement ou par l'intermédiaire de mandataires."

Art. 151

L'article 205 du même Code, remplacé par la loi du 23 novembre 2017, est remplacé par ce qui suit:

"Art. 205. § 1^{er}. Pour pouvoir être désigné comme organismes chargés de mettre en œuvre la procédure de vérification en cas de règles nationales, les organismes d'évaluation de la conformité:

1° respectent les obligations visées aux articles 203, 204, 204/1 et à l'annexe 21, sauf en ce qui concerne les documents devant être tenus à la disposition de l'autorité notifiante, au titre de l'article 204/1, alinéa 4, lorsque l'organisme désigné détient des documents qui concernent le travail exécuté par des filiales ou des sous-traitants conformément aux règles nationales pertinentes;

2° disposent d'un certificat d'accréditation valable aussi bien au moment de l'introduction de la demande que pendant la durée de leur désignation, délivré par un organisme national d'accréditation conformément aux dispositions du Règlement (CE) n° 765/2008, qui atteste que l'organisme d'évaluation de la conformité remplit les exigences visées au point 1°.

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

Art. 152

Dans le titre 6, chapitre 6, section 2, du même Code, il est inséré un article 205/1, rédigé comme suit:

"Art. 205/1. Les obligations opérationnelles prévues à l'article 204/2 s'appliquent aux organismes désignés au titre de l'article 172, paragraphe 8, sauf lorsque

conformiteitsbeoordelingsresultaten en, op verzoek, ook over positieve conformiteitsbeoordelingsresultaten.

§ 3. Aangemelde instanties verstrekken het Bureau de "EG"-certificaten betreffende de keuring van subsystemen, de conformiteit van interoperabiliteitsonderdelen en de geschiktheid voor gebruik van interoperabiliteitsonderdelen.

§ 4. De aangemelde instanties nemen rechtstreeks of via aangestelde vertegenwoordigers deel aan de werkzaamheden van de sectorale groep zoals bedoeld in artikel 44 van de richtlijn 2016/797/EU."

Art. 151

Artikel 205 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen als volgt:

"Art. 205. § 1. Om aangewezen te kunnen worden als instantie die belast is met de uitvoering van de keuringsprocedure van conformiteit met betrekking tot nationale voorschriften, moeten de conformiteitsbeoordelingsinstanties:

1° de verplichtingen bedoeld in de artikelen 203, 204, 204/1 en in bijlage 21 naleven, behalve voor wat betreft documenten die op grond van artikel 204/1, vierde lid, ter beschikking moeten worden gehouden van de anmeldende instantie, waarin de aangewezen instantie documenten moet toevoegen over het werk dat wordt verricht door dochterondernemingen of onderaannemers overeenkomstig de toepasselijke nationale voorschriften;

2° beschikken over een geldig accreditatiecertificaat, zowel op het ogenblik van de indiening van het verzoek als tijdens de duur van hun aanwijzing, afgeleverd door een nationale accreditatie-instantie overeenkomstig de bepalingen van de Verordening (EG) nr. 765/2008, dat attesteert dat de conformiteitsbeoordelingsinstantie voldoet aan de vereisten bedoeld in punt 1°.

§ 2. De Koning bepaalt de nadere regels voor het indienen van de aanvraag tot aanwijzing, de procedure van de toekenning en de regels inzake controle, schorsing en intrekking van de aanwijzing."

Art. 152

In titel 6, hoofdstuk 6, afdeling 2 van dezelfde Codex, wordt een artikel 205/1 ingevoegd, luidende:

"Art. 205/1. De operationele vereisten voorzien in artikel 204/2 zijn van toepassing op de aangewezen instanties op grond van artikel 172, paragraaf 8, behalve

lesdites obligations renvoient aux règles nationales et non aux STI.”.

Art. 153

Dans le titre 6, chapitre 6, section 2, du même Code, il est inséré un article 205/2, rédigé comme suit:

“Art. 205/2. L’obligation en matière d’information prévue à l’article 204/3, paragraphe 1^{er}, s’applique aux organismes désignés, qui informent l’autorité notifiante à cet égard.”.

Art. 154

Dans le titre 6, chapitre 6, du même Code, il est inséré une section 3, rédigée comme suit:

“Section 3. - Organismes internes accrédités”.

Art. 155

Dans le titre 6, chapitre 6, section 3, insérée par l’article 154, il est inséré un article 205/3, rédigé comme suit:

“Art. 205/3. § 1^{er}. Les demandeurs peuvent faire appel à un organisme interne accrédité pour effectuer des activités d’évaluation de la conformité, aux fins de l’application des procédures prévues aux modules A1, A2, C1 ou C2 établis à 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 et aux modules CA1 et CA2 établis à l’annexe I de la Décision 2010/713/UE de la Commission du 9 novembre 2010 relative à des modules pour les procédures concernant l’évaluation de la conformité, l’aptitude à l’emploi et la vérification CE à utiliser dans le cadre des STI adoptées en vertu de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil.

Cet organisme constitue une entité séparée et distincte du demandeur concerné et ne participe pas à la conception, à la production, à la fourniture, à l’installation, à l’utilisation ou à l’entretien des produits qu’il évalue.

§ 2. Les organismes internes accrédités répondent aux exigences suivantes:

wanneer deze vereisten verwijzen naar nationale voorschriften en niet naar TSI’s.”.

Art. 153

In titel 6, hoofdstuk 6, afdeling 2 van dezelfde Codex, wordt een artikel 205/2 ingevoegd, luidende:

“Art. 205/2. De informatieverplichting voorzien in artikel 204/3, paragraaf 1, is van toepassing op aangewezen instanties, die de aanmeldende instantie in dit verband informeert.”.

Art. 154

In titel 6, hoofdstuk 6 van dezelfde Codex, wordt een afdeling 3 ingevoegd, luidende:

“Afdeling 3. - Geaccrediteerde interne instanties”.

Art. 155

In titel 6, hoofdstuk 6, afdeling 2 van dezelfde Codex, ingevoegd bij artikel 154, wordt een artikel 205/3 ingevoegd, luidende:

“Art. 205/3. § 1. De aanvrager mag voor de uitvoering van conformiteitsbeoordelingsactiviteiten met het oog op de toepassing van de in bijlage II bij 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 uiteengezette modules A1, A2, C1 of C2 en de in bijlage I bij Besluit 2010/713/EU van 9 november 2010 inzake de modules voor de procedure voor de beoordeling van de conformiteit, de geschiktheid voor gebruik en de “EG”-keuring die moeten worden toegepast in het kader van de overeenkomstig richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad vastgestelde technische specificaties inzake interoperabiliteit gedefinieerde modules CA1 en CA2 een beroep doen op een geaccrediteerde interne instantie.

Deze instantie vormt een afzonderlijk en te onderscheiden deel van de aanvrager en is niet betrokken bij het ontwerp, de productie, de levering, de installatie, het gebruik of het onderhoud van de producten die zij moet beoordelen.

§ 2. Geaccrediteerde interne instanties dienen te voldoen aan de volgende eisen:

1° ils sont accrédités conformément au Règlement (CE) n° 765/2008;

2° avec leur personnel, ils constituent, au sein de l'entreprise dont ils font partie, une unité à l'organisation identifiable et disposent de méthodes d'établissement des rapports qui garantissent leur impartialité, ce dont ils apportent la preuve à l'organisme national d'accréditation compétent;

3° l'organisme et son personnel ne peuvent être chargés de la conception, de la fabrication, de la fourniture, de l'installation, du fonctionnement ou de l'entretien des produits qu'ils évaluent, ni participer à aucune activité susceptible de nuire à l'indépendance de leur jugement ou à leur intégrité dans le cadre de leurs activités d'évaluation;

4° l'organisme fournit ses services exclusivement à l'entreprise dont il fait partie.

§ 3. Les organismes internes accrédités ne sont pas notifiés aux États membres ou à la Commission européenne, mais des informations sur leur accréditation sont fournies par l'entreprise dont ils font partie ou par l'organisme national d'accréditation à l'autorité notifiante, à la demande de celle-ci.”

Art. 156

L'article 207 du même Code, est abrogé.

Art. 157

L'article 208 du même Code, est abrogé.

Art. 158

L'article 209 du même Code, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 209. L'autorité de sécurité attribue un numéro d'immatriculation européen de véhicule (NEV) à tout véhicule lors de son enregistrement effectué conformément à l'article 210, paragraphe 5. Le NEV attribué est indiqué sur chaque véhicule.

Les spécifications du NEV sont décrites dans les actes d'exécution adoptés par la Commission européenne, conformément aux STI pertinentes.

Un NEV unique est attribué à chaque véhicule, sauf indication contraire dans les actes d'exécution adoptés

1° zij zijn geaccrediteerd overeenkomstig de Verordening (EG) nr. 765/2008;

2° samen met hun personeel zijn zij, binnen de onderneming waar zij deel van uitmaken, organisatorisch te onderscheiden en beschikken zij over rapportagemethoden die hun onpartijdigheid waarborgen; zij tonen dit ten overstaan van de bevoegde nationale accreditatie-instantie aan;

3° de instantie noch haar personeel mag verantwoordelijk zijn voor het ontwerp, de vervaardiging, de levering, de installatie, het gebruik of het onderhoud van de door hen beoordeelde producten en zij oefenen geen activiteiten uit die hun onafhankelijke oordeel of hun integriteit met betrekking tot hun beoordelingsactiviteiten in het gedrang kunnen brengen;

4° de instantie verleent haar diensten uitsluitend aan de onderneming waar zij deel van uitmaakt.

§ 3. Geaccrediteerde interne instanties worden niet bij de lidstaten of de Commissie aangemeld, maar op verzoek van de aanmeldende instantie wordt door de onderneming waar zij deel van uitmaken of door de nationale accreditatie-instantie informatie over hun accreditatie aan de aanmeldende instantie verstrekt.”

Art. 156

Artikel 207 van dezelfde Codex wordt opgeheven.

Art. 157

Artikel 208 van dezelfde Codex, wordt opgeheven.

Art. 158

Artikel 209 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 209. De veiligheidsinstantie kent aan elk voertuig dat overeenkomstig artikel 210, paragraaf 5 wordt geregistreerd een Europees voertuignummer (EVN) toe. Het toegekende EVN wordt op elk voertuig vermeld.

De specificaties van het EVN worden vermeld in de uitvoeringshandelingen aangenomen door de Europese Commissie, overeenkomstig de desbetreffende TSI.

Aan elk voertuig wordt slechts eenmaal een EVN toegekend, tenzij anders wordt bepaald in de

par la Commission européenne, conformément aux STI pertinentes.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, en cas de véhicules exploités ou destinés à être exploités en provenance ou à destination de pays tiers dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferroviaire de l'Union, des véhicules clairement identifiés selon un système de codification différent peuvent être acceptés en Belgique.”.

Art. 159

L'article 210 du même Code, modifié par la loi du 23 novembre 2017, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 210. § 1^{er}. Un registre national des véhicules autorisés en Belgique est établi jusqu'au 16 juin 2024.

§ 2. Le registre est tenu à jour par l'autorité de sécurité. Elle intègre dans le registre les modifications apportées par un autre État membre de l'Union européenne pour les données qui concernent le réseau belge.

Tant que les registres nationaux de véhicules des États membres ne sont pas reliés, l'autorité de sécurité met à jour le registre en y intégrant les modifications apportées par un autre État membre dans son propre registre, pour les données qui le concernent.

§ 3. Le registre est accessible aux autorités de sécurité et aux organismes d'enquête désignés en vertu des articles 16 et 22 de la directive 2016/798/UE.

Les organes de contrôle désignés en vertu de l'article 55 de la directive 2012/34/UE, l'Agence, les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure ainsi que les personnes ou organismes chargés de l'immatriculation des véhicules ou identifiés dans le registre qui présentent un intérêt légitime ont également accès au registre.

§ 4. Le registre respecte les spécifications communes fixées dans le cadre de la Décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission du 26 octobre 2018 établissant les spécifications relatives aux registres des véhicules visés à l'article 47 de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil et modifiant et abrogeant la Décision 2007/756/CE de la Commission.

uitvoeringshandelingen aangenomen door de Europese Commissie, overeenkomstig de desbetreffende TSI.

In afwijking van het eerste lid kunnen voertuigen die worden geëxploiteerd of bestemd zijn om te worden geëxploiteerd vanuit of naar derde landen waarvan de spoorwijdte verschillend is van die van het hoofdspoorwegnetwerk in de Unie, in België aanvaard worden mits die voertuigen duidelijk geïdentificeerd zijn aan de hand van een verschillend codesysteem.”.

Art. 159

Artikel 210 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen als volgt:

“Art. 210. § 1. Er wordt een nationaal voertuigregister van in België toegelaten voertuigen opgesteld tot en met 16 juni 2024.

§ 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 voertuigregisters 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 en de onderzoeksorganen die zijn aangewezen in het kader van de artikelen 16 en 22 van de richtlijn 2016/798/EU.

De toezichthoudende instanties die zijn aangewezen in het kader van artikel 55 van de richtlijn 2012/34/EU, het Bureau, de spoorwegondernemingen, de infrastructuurbeheerders, alsmede personen of organisaties die voertuigen registreren of in het register zijn opgenomen, die een rechtmatig belang laten gelden hebben eveneens toegang tot het register.

§ 4. Het register is in overeenstemming met de gemeenschappelijke specificaties vastgesteld in het kader van het Uitvoeringsbesluit (EU) 2018/1614 van de Commissie van 25 oktober 2018 tot vaststelling van specificaties voor de voertuigregisters die zijn vermeld in artikel 47 van richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad en tot wijziging en intrekking van Beschikking 2007/756/EG van de Commissie.

Ce registre 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 179/20, paragraphe 6;
- 4° l’identification du propriétaire du véhicule et de son détenteur;
- 5° les restrictions concernant la manière dont le véhicule peut être utilisé;
- 6° les références de l’entité chargée de l’entretien.

L’autorité de sécurité est responsable du traitement de données à caractère personnel au sens du Règlement (UE) 2016/679, pour les données qui figurent dans le registre. Ces données sont les suivantes, pour le détenteur, le propriétaire et l’entité chargée de l’entretien du véhicule: le nom d’une personne de contact, une adresse professionnelle, un numéro de téléphone et une adresse e-mail.

L’autorité de sécurité veille à ce que le registre soit sécurisé en ce qui concerne le traitement de ces données auxquelles seuls les membres de l’autorité de sécurité ainsi que les entités visées au paragraphe 3, sont habilités à accéder.

L’autorité de sécurité applique une stricte gestion des utilisations et des accès et prend des mesures techniques et organisationnelles pour la protection des données à caractère personnel.

Le traitement des données à caractère personnel dans le cadre du registre, a pour finalité d’assurer la bonne exécution des missions des autorités de sécurité et des organismes d’enquête visés au paragraphe 3, alinéa 1^{er}, ou de servir l’intérêt légitime des entités visées au paragraphe 3, alinéa 2, et ce, en vue d’assurer la traçabilité et la sécurité des véhicules.

Les personnes dont les données à caractère personnel sont reprises dans le registre, disposent d’un droit d’accès et de rectification des données les concernant.

En cas de demande de rectification, l’autorité de sécurité notifie à chaque destinataire auquel les données à caractère personnel ont été communiquées toute

Dit register bevat ten minste de volgende elementen:

- 1° het EVN;
- 2° referenties van de “EG”-keuringsverklaring en van de instantie die deze verklaring heeft afgegeven;
- 3° referenties van het Europees register van goedgekeurde voertuigtypen als bedoeld in artikel 179/20, paragraaf 6;
- 4° de gegevens van de eigenaar en de houder van het voertuig;
- 5° beperkingen ten aanzien van de exploitatiewijze van het voertuig;
- 6° de referenties van de met het onderhoud belaste entiteit.

De veiligheidsinstantie is verantwoordelijk voor de verwerking van persoonsgegevens in de zin van de Verordening 2016/679, voor de gegevens die zijn opgenomen in het register. Deze gegevens zijn voor de houder, de eigenaar en de met het onderhoud van het voertuig belaste entiteit, de volgende: de naam van de contactpersoon, een bedrijfsadres, een telefoonnummer en een e-mail adres.

De veiligheidsinstantie waakt erover dat het register beveiligd is voor wat betreft de verwerking van deze gegevens waarbij enkel de leden van de veiligheidsinstantie alsook de entiteiten bedoeld in paragraaf 3 gemachtigd zijn er toegang tot te hebben.

De veiligheidsinstantie hanteert een strikt gebruiks- en toegangsbeleid en neemt technische en organisatorische maatregelen voor de bescherming van de persoonsgegevens.

De verwerking van persoonsgegevens in het kader van het register beoogt de goede uitvoering te verzekeren van de opdrachten van de veiligheidsinstanties en van de onderzoeksorganen bedoeld in paragraaf 3, eerste lid, of om het wettelijke doel van de entiteiten bedoeld in paragraaf 3, tweede lid, te dienen en dit, met het oog op de traceerbaarheid en veiligheid van voertuigen.

Personen wier persoonsgegevens opgenomen zijn in het register hebben recht op toegang tot en rectificatie van de gegevens die op hen betrekking hebben.

In geval van een verzoek om rectificatie stelt de veiligheidsinstantie elke bestemming aan wie de persoonsgegevens zijn meegedeeld, in kennis van elke

rectification de données à caractère personnel effectuée, à moins qu'une telle communication se révèle impossible ou exige des efforts disproportionnés.

L'autorité de sécurité fournit à la personne concernée des informations sur ces destinataires si celle-ci en fait la demande.

Les données à caractère personnel traitées conformément au présent paragraphe, sont conservées jusqu'au moment où le véhicule à propos duquel elles ont été communiquées, est détruit ou voit son immatriculation supprimée définitivement. Passé ces limites, les données à caractère personnel reprise dans le registre, sont détruites ou anonymisées.

Dans le cadre du présent traitement des données à caractère personnel, les personnes ne disposent pas du droit à l'effacement, du droit à la limitation du traitement, du droit à la portabilité des données, du droit d'opposition et du droit à la prise de décision individuelle automatisée. Ces droits sont en effet incompatibles avec les finalités poursuivies par le présent traitement de données à caractère personnel, à savoir la conservation et l'analyse des données relatives à la sécurité ferroviaire et à la façon dont les acteurs concernés appliquent les obligations du cadre juridique en matière de sécurité. Ces finalités se rapportent en effet à une importante mission de contrôle visant à garantir un objectif important d'intérêt public général, à savoir la sécurité ferroviaire sur le réseau belge.

§ 5. Avant sa première utilisation et après l'octroi de l'autorisation de mise sur le marché conformément à l'article 179/4, et lorsque le domaine d'utilisation est limité au territoire belge, le détenteur demande l'enregistrement du véhicule dans le registre visé au paragraphe 1^{er}.

Lorsque le domaine d'utilisation couvre le territoire belge et le territoire d'autres États membres, le détenteur demande l'enregistrement du véhicule soit dans le registre visé au paragraphe 1^{er}, soit dans le registre d'un des autres États membres concernés.

§ 6. Le détenteur 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.

uitgevoerde rectificatie van persoonsgegevens, tenzij een dergelijke kennisgeving onmogelijk is of onevenredige inspanningen vereist.

De veiligheidsinstantie verstrekt de betrokken persoon informatie over deze bestemmingen als deze hierom verzoekt.

De persoonsgegevens verwerkt overeenkomstig deze paragraaf, worden bewaard totdat het voertuig waarvoor de gegevens zijn meegedeeld, wordt vernietigd of de inschrijving ervan definitief wordt opgeheven. Na die termijn worden de persoonsgegevens opgenomen in het register vernietigd of anoniem gemaakt.

In het kader van de huidige verwerking van persoonsgegevens hebben personen niet het recht om gegevens te wissen, het recht op beperking van de verwerking, het recht op overdraagbaarheid van gegevens, het recht om bezwaar te maken en het recht op geautomatiseerde individuele besluitvorming. Deze rechten zijn inderdaad onverenigbaar met de doeleinden die met de huidige verwerking van persoonsgegevens worden nagestreefd, namelijk de opslag en analyse van gegevens met betrekking tot de veiligheid op het spoor en de manier waarop de betrokken actoren de verplichtingen van het wettelijk kader inzake veiligheid toepassen. Deze doelstellingen hebben inderdaad betrekking op een belangrijke toezichthoudende taak die erop gericht is een belangrijke doelstelling van algemeen openbaar belang te waarborgen, namelijk de veiligheid op het Belgische spoorweganet.

§ 5. Voordat een voertuig voor het eerst wordt gebruikt en nadat de vergunning voor het in de handel brengen overeenkomstig artikel 179/4 is verleend, en wanneer het gebruiksgebied beperkt is tot het Belgisch grondgebied, vraagt de houder om het voertuig te registreren in het register bedoeld in paragraaf 1.

Wanneer het gebruiksgebied het Belgisch grondgebied en het grondgebied van andere lidstaten bestrijkt, vraagt de houder om het voertuig te registreren ofwel in het register bedoeld in paragraaf 1 ofwel in het register van één van de andere betrokken lidstaten.

§ 6. De houder 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 voertuigregister zijn ingevoerd, de vernietiging van een voertuig of zijn vraag tot definitieve verwijdering van de registratie van een voertuig uit het register.

Si l'autorité de sécurité apprend ou est informée que le détenteur n'a pas respecté les exigences visées à l'alinéa 1^{er}, ou si elle constate qu'une donnée est incomplète ou manquante, elle 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 4/1.

§ 7. En cas de véhicules autorisés pour la première fois dans un pays tiers et ensuite exploité sur le territoire belge, l'autorité de sécurité veille à ce que les données relatives au véhicule, qui comprennent au minimum les données sur le détenteur du véhicule concerné, l'entité chargée de son entretien et les restrictions concernant son mode d'exploitation, puissent être retrouvées via le registre des véhicules ou soient disponibles d'une autre manière, sans retard, dans un format aisément lisible et dans le respect des mêmes principes non discriminatoires que ceux qui sont appliqués aux données analogues présentes dans le registre des véhicules.”

Art. 160

L'article 211 du même Code, remplacé par la loi du 23 novembre 2017, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 211. Le gestionnaire de l'infrastructure publie un registre de l'infrastructure et le tient à jour conformément au Règlement d'exécution (UE) 2019/777 de la Commission du 16 mai 2019 relatif aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire et abrogeant la Décision d'exécution 2014/880/UE.

L'autorité de sécurité contrôle que le registre est publié et mis à jour.”

Wanneer de veiligheidsinstantie verneemt of geïnformeerd wordt dat de houder de vereisten bedoeld in het eerste lid niet naleeft, of als zij vaststelt dat een gegeven onvolledig is of ontbreekt, dan schort zij de registratie op.

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 schrappt de veiligheidsinstantie de registratie definitief.

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

Om opnieuw te mogen rijden moet een voertuig, waarvan de registratie geschrapt werd, het onderwerp uitmaken van een nieuwe aanvraag tot vergunning overeenkomstig titel 6 hoofdstuk 4/1.

§ 7. In het geval van voertuigen waarvoor voor het eerst in een derde land een vergunning is afgegeven en die daarna in een lidstaat zijn gebruikt, zorgt die lidstaat ervoor dat de gegevens van het voertuig, waaronder in ieder geval de gegevens over de houder van het betrokken voertuig, de met het onderhoud belaste entiteit en de beperkingen voor het gebruik van het voertuig via een voertuigregister kunnen worden opgevraagd of anderszins onverwijld ter beschikking worden gesteld in een gemakkelijk leesbaar formaat, met inachtneming van dezelfde niet-discriminerende beginselen als die welke van toepassing zijn op soortgelijke gegevens uit een voertuigregister.”

Art. 160

Artikel 211 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen als volgt:

“Art. 211. De infrastructuurbeheerder publiceert een infrastructuurregister en werkt dit bij in overeenstemming met de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/777 van de Commissie van 16 mei 2019 inzake de gemeenschappelijke specificaties voor het register van de spoorweginfrastructuur en tot intrekking van Uitvoeringsbesluit 2014/880/EU.

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

Art. 161

L'article 212 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 212. Le registre d'infrastructure indique, pour chaque sous-système ou partie de sous-système concerné, comme décrit dans la STI concernée, les valeurs des paramètres de réseau qui, en combinaison avec les valeurs indiquées dans l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule, sont utilisées pour vérifier la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau.

Le registre de l'infrastructure peut contenir des conditions pour les installations fixes et d'autres restrictions.”.

Art. 162

Dans l'article 216/2 du même Code, inséré par la loi du 23 novembre 2017, les modifications suivantes sont apportées:

1° au paragraphe 1^{er}, 1°, les mots “règles de sécurité” sont remplacés par les mots “règles nationales”;

2° au paragraphe 1^{er}, 3°, les mots “77, alinéa 4” sont remplacés par les mots “77, alinéa 6”;

3° au paragraphe 1^{er}, 6°, les mots “96, alinéa 1^{er}” sont remplacés par les mots “96”;

4° au paragraphe 1^{er}, 7°, les mots “102, alinéa 2” sont remplacés par les mots “104/2, paragraphe 2”;

5° au paragraphe 1^{er}, 11°, les mots “210, § 5” sont remplacés par les mots “210, paragraphe 6”;

6° au paragraphe 1^{er}, il est inséré un 12°, rédigé comme suit:

“12° le non-respect des obligations visées à l'article 94/2”;

7° au paragraphe 1^{er}, 1°, 2°, 6°, 8°, 9°, du texte néerlandais, les mots “*de spoorweginfrastructuurbeheerder*” sont à chaque fois remplacés par les mots “*de infrastructuurbeheerder*”.

Art. 161

Artikel 212 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 212. Het infrastructuurregister vermeldt voor elk betrokken subsysteem of deel daarvan, zoals beschreven in de desbetreffende TSI, de waarden van de netwerkparameters die, in combinatie met de waarden van de parameters opgenomen in de voertuigvergunning voor het in de handel brengen, gebruikt worden voor de controle van de technische compatibiliteit tussen het voertuig en het netwerk.

Het infrastructuurregister kan voorwaarden voor het gebruik van vaste installaties en andere beperkingen bevatten.”.

Art. 162

In artikel 216/2 van dezelfde Codex, ingevoegd bij de wet van 23 november 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, 1° worden de woorden “de veiligheidsvoorschriften” vervangen door de woorden “de nationale voorschriften”;

2° in paragraaf 1, 3° worden de woorden “77, vierde lid” vervangen door de woorden “77, zesde lid”;

3° in paragraaf 1, 6° worden de woorden “96, eerste lid” vervangen door de woorden “96”;

4° in paragraaf 1, 7° worden de woorden “102, tweede lid” vervangen door de woorden “104/2, paragraaf 2”;

5° in paragraaf 1, 11° worden de woorden “210, § 5” vervangen door de woorden “210, paragraaf 6”;

6° in paragraaf 1 wordt een bepaling onder 12° ingevoegd, luidende:

“12° het niet naleven van de verplichtingen bedoeld in artikel 94/2”;

7° in paragraaf 1, 1°, 2°, 6°, 8° en 9° van de Nederlandstalige tekst, worden de woorden “de spoorweginfrastructuurbeheerder” telkens vervangen door de woorden “de infrastructuurbeheerder”.

Art. 163

Dans l'article 216/3 du même Code, inséré par la loi du 23 novembre 2017 et modifié par la loi du 23 juin 2020, les modifications suivantes sont apportées:

1° au paragraphe 1^{er}, le 7° est abrogé.

2° au paragraphe 1^{er}, 16°, les mots "article 180" sont remplacés par les mots "article 179/4".

Art. 164

Dans le titre 7 du même Code, l'intitulé du Chapitre 4 est remplacé par ce qui suit:

"Chapitre 4. – Vérification par l'autorité de sécurité en matière de certification visée au titre 5, chapitre 1^{er}".

Art. 165

Dans l'article 221/3 du même Code, l'alinéa 1^{er}, inséré par la loi du 30 août 2013 et modifié par la loi du 25 décembre 2016, est remplacé par ce qui suit:

"Un recours auprès de la Cour des marchés siégeant comme en référé est ouvert à toute personne justifiant d'un intérêt contre les décisions de l'autorité de sécurité prises en application du présent Code ferroviaire."

Art. 166

L'article 221/4 du même Code, inséré par la loi du 30 août 2013 et modifié par la loi du 23 novembre 2017, est remplacé par ce qui suit:

"Art. 221/4. Sous peine d'irrecevabilité pouvant être prononcée d'office par la Cour, le recours visé à l'article 221/3 est formé dans un délai d'un mois à partir de la notification de la décision ou, pour les personnes intéressées auxquelles la décision ne devait pas être notifiée, dans un délai d'un mois à dater de la survenance du fait qui justifie leur intérêt à agir.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, lorsque le recours porte sur la décision de retrait visée à l'article 179/15, paragraphe 2, il est formé dans un délai de deux mois.

Art. 163

In artikel 216/3 van dezelfde Codex, ingevoegd bij de wet van 23 november 2017 en gewijzigd bij de wet van 23 juni 2020, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1 wordt de bepaling onder 7° opgeheven.

2° paragraaf 1, 16° van dezelfde Codex worden de woorden "artikel 180" vervangen door de woorden "artikel 179/4".

Art. 164

In titel 7 van dezelfde Codex, wordt het opschrift van hoofdstuk 4 vervangen als volgt:

"Hoofdstuk 4. – Controle door de veiligheidsinstantie betreffende de certificering bedoeld in titel 5, hoofdstuk 1".

Art. 165

In artikel 221/3 van dezelfde Codex wordt het eerste lid, ingevoegd bij de wet van 30 augustus 2013 en gewijzigd bij de wet van 25 december 2016, vervangen als volgt:

"Tegen de beslissingen van de veiligheidsinstantie die werden genomen in toepassing van deze Spoorcodex, kan een beroep worden ingediend bij het Marktenhof zetelend zoals in kort geding, door elke persoon die een belang aantoont."

Art. 166

Artikel 221/4 van dezelfde Codex, ingevoegd bij de wet van 30 augustus 2013 en gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen als volgt:

"Art. 221/4. Op straffe van onontvankelijkheid, die door het Hof van rechtswege kan worden uitgesproken, wordt het in het artikel 221/3 bedoelde beroep ingesteld binnen een termijn van een maand vanaf de kennisgeving van de beslissing of, voor de belanghebbende personen aan wie de beslissing niet diende te worden betekend, binnen een termijn van een maand vanaf het zich voordoen van het feit dat hun belang om tussen te komen aantoont.

In afwijking van het eerste lid, wordt het beroep tegen de beslissing tot intrekking bedoeld in artikel 179/15, paragraaf 2, ingesteld binnen een termijn van twee maanden.

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 conclusions, l'autorité de sécurité communique au demandeur et à la Cour une copie du dossier administratif.

Par dérogation à l'alinéa 4, le recours contre une décision visée à l'article 74, paragraphe 1^{er}, 13°, et à l'article 111, paragraphe 1^{er}, 5°, a un effet suspensif.”.

Art. 167

Dans l'article 221/5 du même Code, inséré par la loi du 30 août 2013 et modifié par la loi du 25 décembre 2016, les mots “mise en service” sont remplacés par les mots “mise sur le marché”.

Art. 168

L'article 224 du même Code est abrogé.

Art. 169

L'article 225 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 225. § 1^{er}. Les certificats de sécurité délivrés conformément au Code ferroviaire avant l'entrée en vigueur de la loi du XXX modifiant le Code ferroviaire sont valables jusqu'à leur date d'expiration.

Les dispositions du titre 3, chapitre 6, section 4, du titre 4, chapitre 2, section 4, chapitre 3 et chapitre 4, section 2, chapitre 6, section 2/1, du titre 7, chapitres 2 et 3, et de l'annexe 5 du présent Code, telles qu'elles étaient en vigueur avant l'entrée en vigueur de la loi du XXX modifiant le Code ferroviaire, restent applicables

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 het neerleggen van haar eerste conclusies, deelt de veiligheidsinstantie aan de eisers en aan het Hof een kopie mee van het administratief dossier.

In afwijking van het vierde lid, heeft het beroep tegen een beslissing bedoeld in artikel 74, paragraaf 1, 13°, en in artikel 111, paragraaf 1, 5°, een schorsende werking.”.

Art. 167

In artikel 221/5 van dezelfde Codex, ingevoegd bij de wet van 30 augustus 2013 en gewijzigd bij de wet van 25 december 2016, worden de woorden “de indienststelling” vervangen door de woorden “het in de handel brengen”.

Art. 168

Artikelen 224 van dezelfde Codex wordt opgeheven.

Art. 169

Artikel 225 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 225. § 1. De veiligheidscertificaten die zijn afgeleverd overeenkomstig de Spoorcodex voor de inwerkingtreding van de wet van XXX tot wijziging van de Spoorcodex zijn geldig tot aan hun vervaldatum.

De bepalingen van titel 3, hoofdstuk 6, afdeling 4, van titel 4, hoofdstuk 2, afdeling 4, hoofdstuk 3 en hoofdstuk 4, afdeling 2, hoofdstuk 6, afdeling 2/1, van titel 7, hoofdstukken 2 en 3, en de bijlage 5 van deze Codex, zoals deze van kracht waren vóór de inwerkingtreding van de wet van XXX tot wijziging van de Spoorcodex,

aux certificats de sécurité visés à l'alinéa 1^{er}, et ce, jusqu'à leur date d'expiration.

§ 2. Les agréments de sécurité délivrés conformément au Code ferroviaire avant l'entrée en vigueur de la loi du XXX modifiant le Code ferroviaire sont valables jusqu'à leur date d'expiration.

Les dispositions du titre 3, chapitre 6, section 4, du titre 4, chapitre 2, section 4, chapitre 3 et chapitre 4, section 1^{re}, chapitre 6, section 2/1, du titre 7, chapitres 2 et 3, et de l'annexe 5 du présent Code, telles qu'elles étaient en vigueur avant l'entrée en vigueur de la loi du XXX modifiant le Code ferroviaire, restent applicables aux agréments de sécurité visés à l'alinéa 1^{er}, et ce, jusqu'à leur date d'expiration.

Art. 170

L'article 225/2 du même Code, inséré par la loi du 23 juin 2020, est remplacé par ce qui suit:

"Art. 225/2. Le Roi fixe, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, la date d'entrée en application:

1° des articles 68 et 70, § 3 tels que modifiés par la loi du 23 juin 2020 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire et la loi du XXX modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire;

2° des articles 69, 74, § 1^{er}, 8°, 94/1 et 94/2 tels que modifiés par la loi du XXX modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire;

3° de l'article 216/3, § 1^{er}, 1° et 2°, tel que modifié par la loi du 23 juin 2020 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire.

Les utilisateurs de l'infrastructure, le gestionnaire de l'infrastructure, les organismes désignés, l'Autorité de sécurité et l'entité désignée par le Roi conformément à l'article 69, § 1^{er}, alinéa 3 se mettent en conformité avec les dispositions visées à l'alinéa 1^{er} à la date déterminée par le Roi conformément à l'alinéa 1^{er}.

En vue de l'application de l'alinéa 2, les articles 68, 69, 70, § 3, 74, § 1^{er}, 5°, 94/1, et 216/3, § 1^{er}, 1° et 2° tels qu'ils étaient en vigueur avant l'entrée en vigueur de la loi du 23 juin 2020 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire, continuent à s'appliquer jusqu'au jour précédant la date fixée conformément à l'alinéa 1^{er}."

blijven van toepassing op veiligheidscertificaten als bedoeld in het eerste lid, en dit, tot aan hun vervaldatum.

§ 2. De veiligheidsvergunningen die zijn afgeleverd overeenkomstig de Spoorcodex vóór de inwerkingtreding van de wet van XXX tot wijziging van de Spoorcodex zijn geldig tot aan hun vervaldatum.

De bepalingen van titel 3, hoofdstuk 6, afdeling 4, van titel 4, hoofdstuk 2, afdeling 4, hoofdstuk 3 en hoofdstuk 4, afdeling 1, hoofdstuk 6, afdeling 2/1, van titel 7, hoofdstukken 2 en 3, en de bijlage 5 van deze Codex, zoals deze van kracht waren vóór de inwerkingtreding van de wet van XXX tot wijziging van de Spoorcodex, blijven van toepassing op veiligheidsvergunningen als bedoeld in het eerste lid, en dit, tot aan hun vervaldatum.

Art. 170

Artikel 225/2 van dezelfde Codex, ingevoegd bij de wet van 23 juni 2020, wordt vervangen als volgt:

"Art. 225/2. De Koning bepaalt, bij besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de toepassingsdatum:

1° van de artikelen 68 en 70, § 3 zoals gewijzigd bij de wet van 23 juni 2020 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex en de wet van XXX tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex;

2° van de artikelen 69, 74, § 1, 8°, 94/1 en 94/2 zoals gewijzigd bij de wet van XXX tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex;

3° van artikel 216/3, § 1, 1° en 2° zoals gewijzigd bij de wet XXX tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex.

De infrastructuurgebruikers, de infrastructuurbeheerder, de aangewezen instanties, de Veiligheidsinstantie, en de entiteit door de Koning aangewezen overeenkomstig artikel 69, § 1, derde lid, voldoen aan de bepalingen bedoeld in het eerste lid op de datum vastgesteld door de Koning overeenkomstig het eerste lid.

Met het oog op de toepassing van het tweede lid, blijven de artikelen 68, 69, 70, § 3, 74, § 1, punt 5°, 94/1 en 216/3, § 1, 1° en 2°, zoals zij van kracht waren vóór de inwerkingtreding van de wet van 23 juni 2020 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex, van toepassing tot en met de dag voorafgaand aan de datum vastgesteld overeenkomstig het eerste lid."

Art. 171

Dans le titre 8, chapitre 2, du même Code, il est inséré un article 225/3, rédigé comme suit:

“Art. 225/3. § 1^{er}. Les autorisations de mise en service de véhicules qui ont été accordées conformément au Code ferroviaire avant l’entrée en vigueur de la loi du XXX modifiant le Code ferroviaire, y compris les autorisations délivrées en vertu d’accords internationaux, en particulier le RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) et le RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), demeurent valables conformément aux conditions auxquelles elles ont été accordées.

§ 2. Les véhicules ayant reçu une autorisation de mise en service en application du paragraphe 1^{er} obtiennent une nouvelle autorisation de mise sur le marché d’un véhicule pour pouvoir être exploités sur un ou plusieurs réseaux qui ne sont pas encore couverts par leur autorisation.

La mise sur le marché sur ces réseaux supplémentaires est soumise aux articles 179/4 à 179/11.”

Art. 172

Dans le titre 8, chapitre 2, du même Code, il est inséré un article 225/4, rédigé comme suit:

“Art. 225/4. § 1^{er}. L’annexe 6 est applicable jusqu’à la date d’entrée en vigueur des actes d’exécution visés à l’article 24, alinéa 2 de la directive 2016/798/UE.

L’annexe 22 est applicable jusqu’à la date d’entrée en vigueur de l’acte d’exécution visé à l’article 7, paragraphe 5, de la directive 2016/797/UE.”

Art. 173

Dans le titre 8, chapitre 2, du même Code, il est inséré un article 225/5, rédigé comme suit:

“Art. 225/5. § 1^{er}. Les options prévues dans les contrats signés avant le 15 juin 2016, concernant des projets relatifs aux équipements au sol ERTMS ne sont pas soumises à l’autorisation préalable de l’Agence visée à l’article 19 de la directive 2016/797/UE, jusqu’au 16 juin 2031, même si elles sont exercées après le 15 juin 2016.

§ 2. Avant d’autoriser la mise en service de tout équipement au sol ERTMS qui n’a pas été soumis à l’autorisation préalable de l’Agence visée à l’article 19 de

Art. 171

In titel 8, hoofdstuk 2 van dezelfde Codex, wordt een artikel 225/3 ingevoegd, luidende:

“Art. 225/3. § 1. Toelatingen voor de indienststelling van voertuigen die zijn afgegeven op grond van de Spoorcodex voor de inwerkingtreding van de wet van XXX tot wijziging van de Spoorcodex, met inbegrip van toelatingen die in het kader van internationale overeenkomsten, met name het RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) en het RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), zijn verleend, blijven geldig overeenkomstig de voorwaarden waaronder de toelatingen zijn verleend.

§ 2. Voertuigen waarvoor een toelating voor indienststelling werd verleend overeenkomstig paragraaf 1 krijgen een nieuwe voertuigvergunning voor het in de handel brengen met het oog op de exploitatie op een of meer netwerken waarvoor hun toelating nog niet geldt.

Op het in de handel brengen op deze bijkomende netwerken zijn de artikelen 179/4 tot 179/11 van toepassing.”

Art. 172

In titel 8, hoofdstuk 2 van dezelfde Codex, wordt een artikel 225/4 ingevoegd, luidende:

“Art. 225/4. § 1. Bijlage 6 is van toepassing tot en met de datum waarop de in artikel 24, tweede lid, van de richtlijn 2016/798/EU bedoelde uitvoeringshandelingen in werking treden.

Bijlage 22 is van toepassing tot en met de datum waarop de in artikel 7, paragraaf 5 van de richtlijn 2016/797/EU bedoelde uitvoeringshandeling in werking treedt.”

Art. 173

In titel 8, hoofdstuk 2 van dezelfde Codex, wordt een artikel 225/5 ingevoegd, luidende:

“Art. 225/5. § 1. De mogelijkheden voorzien in de contracten die ondertekend zijn vóór 15 juni 2016, betreffende ERTMS-baanuitrusting zijn tot en met 16 juni 2031 niet onderworpen aan de voorafgaande vergunning van het Bureau als bedoeld in artikel 19 van de richtlijn 2016/797/EU, zelfs als zij worden uitgevoerd na 15 juni 2016.

§ 2. Vooraleer de indienststelling van ERTMS-baanuitrusting toe te laten die niet onderworpen werd aan de voorafgaande vergunning van het Bureau als

la directive 2016/797/UE, l'autorité de sécurité coopère avec l'Agence pour garantir que les solutions techniques sont pleinement interoperables, conformément à l'article 30, paragraphe 3, et à l'article 31, paragraphe 2, du Règlement 2016/796/UE.”.

Art. 174

Dans le même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° les mots “certificat de sécurité” et “certificats de sécurité” sont chaque fois remplacés respectivement par les mots “certificat de sécurité unique” et “certificats de sécurité uniques”;

2° dans le texte néerlandais, les mots “*toezichthoudende orgaan*” sont chaque fois remplacés par les mots “*toezichthoudend orgaan*”;

3° les mots “gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire” sont chaque fois remplacés par les mots “gestionnaire de l'infrastructure”.

Art. 175

Dans l'annexe 2 du même Code, remplacée par la loi du 15 juin 2016, au point 4, les mots “directive 2004/49/CE” sont remplacés par les mots “directive 2016/798/UE”.

Art. 176

L'annexe 4 du même Code, modifié par la loi du 23 novembre 2017, est remplacée par l'annexe 1 à la présente loi.

Art. 177

L'annexe 5 du même Code, est remplacée par l'annexe 2 à la présente loi.

Art. 178

L'annexe 14 du même Code, modifiée par la loi du 23 novembre 2017, est remplacée par l'annexe 3 à la présente loi.

bedoeld in artikel 19 van de richtlijn 2016/797/EU, werkt de veiligheidsinstantie samen met het Bureau om te verzekeren dat de technische oplossingen volledig interoperabel zijn, overeenkomstig artikel 30, paragraaf 3 en artikel 31, paragraaf 2, van de Verordening 2016/796/EU.”.

Art. 174

In dezelfde Codex, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de woorden “veiligheidscertificaat” en “veiligheidscertificaten” worden telkens respectievelijk vervangen door de woorden “uniek veiligheidscertificaat” en “unieke veiligheidscertificaten”;

2° in de Nederlandstalige tekst worden de woorden “toezichthoudende orgaan” telkens vervangen door de woorden “toezichthoudend orgaan”;

3° de woorden “de spoorweginfrastructuurbeheerder” worden telkens vervangen door de woorden “de infrastructuurbeheerder”.

Art. 175

In bijlage 2 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van 15 juni 2016, in punt 4 worden de woorden “richtlijn 2004/49/EG” vervangen door de woorden “richtlijn 2016/798/EU”.

Art. 176

Bijlage 4 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen door de bijlage 1 gevoegd bij deze wet.

Art. 177

Bijlage 5 van dezelfde Codex wordt vervangen door de bijlage 2 gevoegd bij deze wet.

Art. 178

Bijlage 14 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen door de bijlage 3 gevoegd bij deze wet.

Art. 179

L'annexe 15 du même Code, est remplacée par l'annexe 4 à la présente loi.

Art. 180

L'annexe 16 du même Code, modifiée par la loi du 15 juin 2015, est remplacée par l'annexe 5 à la présente loi.

Art. 181

L'annexe 17 du même Code, est abrogée.

Art. 182

L'annexe 18 du même Code, remplacée par la loi du 20 octobre 2015, est abrogée.

Art. 183

L'annexe 19 du même Code, remplacée par la loi du 20 octobre 2015, est remplacée par l'annexe 6 à la présente loi.

Art. 184

L'annexe 20 du même Code, est abrogée.

Art. 185

L'annexe 21 du même Code, est remplacée par l'annexe 7 à la présente loi.

Art. 186

L'annexe 27 du même Code, insérée par la loi du 23 novembre 2017, est remplacée par l'annexe 8 à la présente loi.

Art. 187

Dans le même Code, il est inséré une annexe 29 qui est jointe en annexe 9 à la présente loi.

Art. 179

Bijlage 15 van dezelfde Codex wordt vervangen door de bijlage 4 gevoegd bij deze wet.

Art. 180

Bijlage 16 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 15 juni 2015, wordt vervangen door de bijlage 5 gevoegd bij deze wet.

Art. 181

Bijlage 17 van dezelfde Codex wordt opgeheven.

Art. 182

Bijlage 18 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van 20 oktober 2015, wordt opgeheven.

Art. 183

Bijlage 19 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van 20 oktober 2015, wordt vervangen door de bijlage 6 gevoegd bij deze wet.

Art. 184

Bijlage 20 van dezelfde Codex wordt opgeheven.

Art. 185

Bijlage 21 van dezelfde Codex wordt vervangen door de bijlage 7 gevoegd bij deze wet.

Art. 186

Bijlage 27 van dezelfde Codex, ingevoegd bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen door de bijlage 8 gevoegd bij deze wet.

Art. 187

In dezelfde Codex wordt een bijlage 29 gevoegd die gevoegd is als bijlage 9 bij deze wet.

Art. 188

Dans le même Code, il est inséré une annexe 30 qui est jointe en annexe 10 à la présente loi.

Art. 189

Dans le même Code, il est inséré une annexe 31 qui est jointe en annexe 11 à la présente loi.

CHAPITRE 3

Entrée en vigueur

Art. 190

La présente loi produit ses effets à la date de transposition des directives (UE) 2016/797 et 2016/798 fixée respectivement dans les articles 57 (2bis) et 33 (2bis) desdites directives.

Donné à Bruxelles, le 27 octobre 2020

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le ministre de la Mobilité,

Georges GILKINET

*La ministre de la Fonction publique,
des Entreprises publiques, des Télécommunications
et de la Poste,*

Petra DE SUTTER

Art. 188

In dezelfde Codex wordt een bijlage 30 gevoegd die gevoegd is als bijlage 10 bij deze wet.

Art. 189

In dezelfde Codex wordt een bijlage 31 gevoegd die gevoegd is als bijlage 11 bij deze wet.

HOOFDSTUK 3

Inwerkingtreding

Art. 190

Deze wet heeft uitwerking op de omzettingsdatum van de richtlijnen (EU) 2016/797 en 2016/798 vastgesteld respectievelijk in de artikelen 57 (2bis) en 33 (2bis) van de genoemde richtlijnen.

Gegeven te Brussel, 27 oktober 2020

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Mobiliteit,

Georges GILKINET

*De minister van Ambtenarenzaken,
Overheidsbedrijven, Telecommunicatie
en Post,*

Petra DE SUTTER

Annexes au projet de loi

Annexe 1^{re} au projet de loi

Annexe 4 à la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

ANNEXE 4 - INDICATEURS DE SÉCURITÉ COMMUNS

La présente annexe détermine les indicateurs de sécurité communs (ISC) qui doivent figurer dans le rapport que l'autorité de sécurité publie et communique à l'Agence conformément à l'article 78.

Si de nouveaux faits ou des erreurs sont découverts après la présentation du rapport, l'autorité de sécurité modifie ou corrige les indicateurs relatifs à une année déterminée à la première occasion et au plus tard dans le rapport annuel suivant.

Les définitions communes des ISC et les méthodes communes de calcul de l'impact économique des accidents figurent dans l'appendice.

1. Indicateurs relatifs aux accidents

1.1. Nombre total et relatif (par train-kilomètre) d'accidents significatifs et ventilation selon les types d'accident suivants:

- collision de train avec un véhicule ferroviaire,
- collision de train avec un obstacle à l'intérieur du gabarit,
- déraillement de train,
- accident à un passage à niveau, y compris un accident impliquant des piétons à un passage à niveau, et une nouvelle ventilation pour les cinq types de passages à niveau définis au point 6.2,
- accident de personnes impliquant du matériel roulant en mouvement, à l'exception des suicides et des tentatives de suicide,
- incendie dans le matériel roulant,
- autre.

Chaque accident significatif est signalé selon le type d'accident primaire, même si les conséquences de l'accident secondaire sont plus graves (par exemple un déraillement suivi d'un incendie).

1.2. Nombre total et relatif (par train-kilomètre) de personnes grièvement blessées et de personnes tuées par type d'accident, les catégories étant les suivantes:

- voyageur (également relatif au nombre total de voyageurs-kilomètres et de trains de voyageurs-kilomètres),
- membre du personnel ou contractant,
- usager des passages à niveau,
- intrus,
- autre personne sur un quai,

- autre personne qui n'est pas sur un quai.

2. Indicateurs relatifs aux marchandises dangereuses

Nombre total et relatif (par train-kilomètre) d'accidents lors du transport ferroviaire de marchandises dangereuses, les catégories étant les suivantes:

- accident mettant en cause au moins un véhicule ferroviaire transportant des marchandises dangereuses, telles que définies dans l'appendice,
- nombre d'accidents de ce type entraînant la perte de marchandises dangereuses.

3. Indicateurs relatifs aux suicides

Nombre total et relatif (par train-kilomètre) de suicides et de tentatives de suicide.

4. Indicateurs relatifs aux précurseurs d'accidents

Nombre total et relatif (par train-kilomètre) de précurseurs d'accidents et ventilation selon les types de précurseurs suivants:

- rupture de rail,
- gauchissement de la voie et autre défaut d'alignement des rails,
- panne de signalisation contraire à la sécurité,
- signal fermé franchi sans autorisation lors d'un passage par un point à risque,
- signal fermé franchi sans autorisation sans passage par un point à risque,
- rupture de roue du matériel roulant en service,
- rupture d'essieu du matériel roulant en service.

Tous les précurseurs sont notifiés, qu'ils aient entraîné ou non un accident. (Un précurseur ayant entraîné un accident significatif est également notifié dans les indicateurs relatifs aux précurseurs; un précurseur n'ayant pas entraîné d'accident significatif est uniquement notifié dans les indicateurs relatifs aux précurseurs.)

5. Indicateurs relatifs à l'impact économique des accidents

Coût total et relatif (par train-kilomètre), en euros:

- nombre de morts et de blessés graves multiplié par la valeur de prévention d'un mort ou blessé grave (*Value of Preventing a Casualty*, VPC),
- coûts des dommages causés à l'environnement,
- coûts des dommages matériels causés au matériel roulant ou à l'infrastructure,
- coûts des retards à la suite d'un accident.

L'autorité de sécurité indique l'impact économique des accidents significatifs dans le rapport de sécurité visé à l'article 78.

La VPC est la valeur que la société attribue à la prévention d'un mort ou blessé grave et, en tant que telle, ne constitue pas une référence pour l'indemnisation entre les parties impliquées dans un accident.

6. Indicateurs relatifs à la sécurité technique de l'infrastructure et à sa mise en oeuvre

6.1. Pourcentage de voies dotées de systèmes de protection des trains (TPS) en service, pourcentage de trains-kilomètres utilisant des TPS embarqués qui prévoient:

- avertissement,
- avertissement et arrêt automatique,
- avertissement et arrêt automatique et contrôle discret de la vitesse,
- avertissement et arrêt automatique et contrôle continu de la vitesse.

6.2. Nombre de passages à niveau (total, par kilomètre de ligne et par kilomètre de voie), les cinq catégories étant les suivantes:

a) passage à niveau passif;

b) passage à niveau actif:

- i) manuel;
- ii) automatique avec avertissement côté usagers;
- iii) automatique avec protection côté usagers;
- iv) avec protection côté rails.

Appendice

Définitions communes des ISC et méthodes communes de calcul de l'impact économique des accidents

1. Indicateurs relatifs aux accidents

1.1. «Accident significatif»: tout accident impliquant au moins un véhicule ferroviaire en mouvement et provoquant la mort ou des blessures graves pour au moins une personne ou des dommages significatifs au matériel, aux voies, à d'autres installations ou à l'environnement, ou des interruptions importantes de la circulation, à l'exception des accidents dans les ateliers, les entrepôts et les dépôts.

1.2. «Dommages significatifs au matériel, aux voies, à d'autres installations ou à l'environnement»: tout dommage équivalent ou supérieur à 150 000 EUR.

1.3. «Interruptions importantes de la circulation»: la suspension des services ferroviaires sur une ligne de chemin de fer principale pendant six heures ou plus.

1.4. «Train»: un ou plusieurs véhicules ferroviaires tractés par une ou plusieurs locomotives ou automotrices ou une automotrice circulant seule sous un numéro donné ou une désignation spécifique depuis un point fixe initial jusqu'à un point fixe terminal, y compris une locomotive haut le pied, c'est-à-dire une locomotive circulant seule.

1.5. «Collision de train avec un véhicule ferroviaire»: une collision frontale, latérale ou par l'arrière entre une partie d'un train et une partie d'un autre train ou d'un véhicule ferroviaire, ou avec du matériel roulant de manœuvre.

1.6. «Collision de train avec un obstacle à l'intérieur du gabarit»: une collision entre une partie d'un train et des objets fixes ou temporairement présents sur ou près des voies (sauf ceux qui se trouvent à un passage à niveau s'ils sont perdus par un véhicule ou un usager qui traverse les voies), y compris une collision avec les lignes aériennes de contact.

1.7. «Déraillement de train»: tout cas de figure dans lequel au moins une roue d'un train sort des rails.

1.8. «Accident à un passage à niveau»: tout accident survenant à un passage à niveau et impliquant au moins un véhicule ferroviaire et un ou plusieurs véhicules traversant les voies, d'autres usagers traversant les voies, tels que des piétons, ou d'autres objets présents temporairement sur ou près de la voie ferrée s'ils sont perdus par un véhicule ou un usager qui traverse les voies.

1.9. «Accident de personnes impliquant du matériel roulant en mouvement»: accident subi par une ou plusieurs personnes heurtées par un véhicule ferroviaire ou par un objet qui y est attaché ou qui s'en est détaché, y compris les personnes qui tombent des véhicules ferroviaires, ainsi que les personnes qui tombent ou qui sont heurtées par des objets mobiles lorsqu'elles voyagent à bord de véhicules.

1.10. «Incendie dans le matériel roulant»: incendie ou explosion qui se produit dans un véhicule ferroviaire (y compris son chargement) lorsqu'il roule entre sa gare de départ et sa gare de destination, y compris lorsqu'il est à l'arrêt dans la gare de départ, dans la gare de destination ou aux arrêts intermédiaires, ainsi que pendant les opérations de triage des wagons.

1.11. «Autre (accident)»: tout accident autre qu'une collision de train avec un véhicule ferroviaire, qu'une collision avec un obstacle à l'intérieur du gabarit, qu'un déraillement de train, qu'un accident à un passage à niveau, qu'un accident de personnes impliquant du matériel roulant en mouvement ou qu'un incendie dans le matériel roulant.

1.12. «Voyageur»: toute personne, à l'exception du personnel affecté au service du train, qui effectue un parcours dans un véhicule ferroviaire, y compris un voyageur tentant d'embarquer à bord ou de débarquer d'un train en mouvement, pour les statistiques d'accidents uniquement.

1.13. «Membre du personnel ou contractant»: toute personne qui travaille en relation avec les chemins de fer et qui est en service au moment de l'accident, y compris le personnel des contractants, les contractants indépendants, le personnel du train et les personnes chargées de la manutention du matériel roulant et de l'infrastructure.

1.14. «Usager des passages à niveau»: toute personne empruntant un passage à niveau pour traverser la ligne de chemin de fer par tout moyen de transport ou à pied.

1.15. «Intrus»: toute personne présente dans les emprises ferroviaires, alors qu'une telle présence est interdite, à l'exception de l'usager des passages à niveau.

1.16. «Autre personne sur un quai»: toute personne sur un quai qui n'est pas définie comme «voyageur», «membre du personnel ou contractant», «usager des passages à niveau», «autre personne qui n'est pas sur un quai» ou «intrus».

1.17. «Autre personne qui n'est pas sur un quai»: toute personne qui n'est pas sur un quai qui n'est pas définie comme «voyageur», «membre du personnel ou contractant», «usager des passages à niveau», «autre personne sur un quai» ou «intrus».

1.18. «Mort (personne tuée)»: toute personne tuée sur le coup ou décédant dans les trente jours à la suite d'un accident, à l'exception des suicides.

1.19. «Blessé (personne grièvement blessée)»: toute personne blessée qui a été hospitalisée pendant plus de vingt-quatre heures à la suite d'un accident, à l'exception des tentatives de suicide.

2. Indicateurs relatifs aux marchandises dangereuses

2.1. «Accident mettant en cause le transport de marchandises dangereuses»: tout accident ou incident faisant l'objet d'une déclaration conformément au RID (1)/ADR, section 1.8.5.

2.2. «Marchandises dangereuses»: les substances et objets dont le transport est soit interdit par le RID, soit autorisé uniquement dans les conditions prévues dans le RID.

3. Indicateurs relatifs aux suicides

3.1. «Suicide»: acte commis par toute personne qui agit délibérément pour s'infliger un dommage corporel entraînant la mort, tel qu'enregistré et classé par l'autorité nationale compétente.

3.2. «Tentative de suicide»: acte commis par toute personne qui agit délibérément pour s'infliger un dommage corporel entraînant des blessures graves.

4. Indicateurs relatifs aux précurseurs d'accidents

4.1. «Rupture de rail»: tout rail qui se sépare en deux morceaux ou plus, ou tout rail dont un morceau de métal se détache, provoquant ainsi un trou de plus de 50 mm de longueur et de plus de 10 mm de profondeur à la surface de contact du rail.

4.2. «Gauchissement de la voie ou autre défaut d'alignement des rails»: tout défaut dans le continuum et la géométrie de la voie, nécessitant la fermeture de la voie ou la réduction immédiate de la vitesse autorisée.

4.3. «Panne de signalisation contraire à la sécurité»: toute défaillance technique d'un système de signalisation (d'infrastructure ou de matériel roulant) qui présente une information moins restrictive que celle requise.

4.4. «Signal fermé franchi sans autorisation lors d'un passage par un point à risque»: tout cas de figure dans lequel toute partie d'un train dépasse les limites de son mouvement autorisé et traverse un point à risque.

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 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.

L'autorité de sécurité peut faire rapport séparément sur les quatre points concernant le mouvement non autorisé plus haut et doit notifier au moins un indicateur global regroupant des données sur les quatre éléments.

4.6. «Rupture de roue du matériel roulant en service»: rupture affectant la roue qui engendre un risque d'accident (déraillement ou collision).

4.7. «Rupture d'essieu du matériel roulant en service»: rupture affectant l'essieu qui engendre un risque d'accident (déraillement ou collision).

5. Méthodes communes de calcul de l'impact économique des accidents

5.1. La valeur de prévention d'un mort ou blessé grave (VPC) se compose des éléments suivants:

1) la valeur de la sécurité en soi: valeurs de la volonté de payer (*Willingness to Pay*, WTP) fondées sur des études de «préférence déclarée» réalisées en Belgique pour lequel elles s'appliquent;

2) les coûts économiques directs et indirects: coûts estimés en Belgique qui se composent de:

- frais médicaux et de rééducation,
- frais juridiques, frais de police, enquêtes privées relatives aux accidents, frais des services d'urgence et frais administratifs d'assurances,
- pertes de production: valeur pour la société des biens et des services qui auraient pu être produits par la personne si l'accident n'était pas survenu.

Lors du calcul des coûts que représentent les victimes, les morts et les blessés graves sont considérés séparément (la VPC est différente qu'il s'agisse d'un mort ou d'un blessé grave).

5.2. Principes communs pour l'évaluation de la valeur de la sécurité en soi et coûts économiques directs et/ou indirects:

En ce qui concerne la valeur de la sécurité en soi, la détermination de l'opportunité ou non des estimations disponibles se fonde sur les considérations suivantes:

- les estimations concernent un système d'évaluation de la réduction du risque de mortalité dans le secteur des transports et suivent une approche WTP selon des méthodes de préférence déclarée ;
- l'échantillon de répondants utilisé pour les valeurs est représentatif de la population concernée. L'échantillon doit notamment refléter la répartition de l'âge et des revenus ainsi que les autres caractéristiques socio-économiques et/ou démographiques pertinentes de la population ;
- la méthode pour obtenir des valeurs de WTP: l'étude est conçue de manière que les questions soient claires et significatives pour les répondants.

Les coûts économiques directs et indirects sont estimés sur la base des coûts réels supportés par la société.

5.3. Définitions

5.3.1. «Coûts des dommages causés à l'environnement»: les coûts qui doivent être supportés par les entreprises ferroviaires ou les gestionnaires de l'infrastructure, évalués sur la base de leur expérience, afin de remettre la zone endommagée dans l'état où elle se trouvait avant l'accident de chemin de fer.

5.3.2. «Coûts des dommages matériels causés au matériel roulant ou à l'infrastructure»: le coût de la fourniture du nouveau matériel roulant ou de la nouvelle infrastructure ayant les mêmes fonctionnalités et paramètres techniques que ceux irréparablement endommagés, et le coût de la remise du matériel roulant ou de l'infrastructure réparables dans l'état où ils se trouvaient avant l'accident; ces coûts sont estimés par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure sur la base de leur expérience; ils comprennent également les coûts liés à la location de matériel roulant à la suite de l'indisponibilité des véhicules endommagés.

5.3.3. «Coûts des retards à la suite d'un accident»: la valeur monétaire des retards encourus par les usagers du transport ferroviaire (voyageurs et clients du fret) à la suite d'accidents, calculée en fonction du modèle suivant:

VT = valeur monétaire des gains de temps de trajet

Valeur du temps pour un voyageur ferroviaire (par heure):

$$VTP = [VT \text{ des voyageurs à titre professionnel}] * [\text{pourcentage moyen des voyageurs à titre professionnel par an}] + [VT \text{ des voyageurs à titre non professionnel}] * [\text{pourcentage moyen des voyageurs à titre non professionnel par an}]$$

La VTP est mesurée en euros par voyageur et par heure.

«Voyageur à titre professionnel»: une personne voyageant dans le cadre de son activité professionnelle, à l'exclusion de ses déplacements domicile-lieu de travail.

Valeur du temps pour un train de marchandises (par heure):

$$VTF = [VT \text{ des trains de marchandises}] * [(tonne-km)/(train-km)]$$

La VTF est mesurée en euros par tonne de marchandises et par heure.

Tonnage moyen des marchandises transportées par train par an = (tonne-km)/(train-km)

CM = coût de 1 minute de retard d'un train

Train de voyageurs

$$\text{CMP} = K1 * (\text{VTP}/60) * [(\text{voyageur-km})/(\text{train-km})]$$

Nombre moyen de voyageurs par train par an = (voyageur-km)/(train-km)

Train de marchandises

$$\text{CMF} = K2 * (\text{VTF}/60)$$

Les facteurs K1 et K2 se situent entre la valeur du temps et la valeur de retard, telles qu'elles ont été estimées par les études de préférence déclarée, afin de tenir compte du fait que la perte de temps à la suite de retards est perçue de manière bien plus négative que la durée normale du trajet.

Coût des retards à la suite d'un accident = CMP * (minutes de retard des trains de voyageurs) + CMF * (minutes de retard des trains de marchandises)

Champ d'application du modèle

Les coûts des retards sont calculés pour les accidents significatifs comme suit:

- retards réels sur les lignes ferroviaires où l'accident s'est produit, mesurés à la gare terminus,
- retards réels ou, à défaut, retards estimés sur les autres lignes affectées.

6. Indicateurs relatifs à la sécurité technique de l'infrastructure et à sa mise en oeuvre

6.1. «Système de protection des trains» (TPS): système qui contraint à respecter les signaux et les limitations de vitesse.

6.2. «Systèmes embarqués»: systèmes aidant le conducteur à respecter la signalisation latérale et la signalisation en cabine et qui permet donc une protection des points à risque et le respect des limitations de vitesse. Les différents TPS embarqués sont les suivants:

- a) avertissement, permettant un avertissement automatique du conducteur ;
- b) avertissement et arrêt automatique, permettant un avertissement automatique du conducteur et un arrêt automatique en cas de passage d'un signal fermé sans autorisation ;
- c) avertissement et arrêt automatique et contrôle discret de la vitesse, permettant une protection aux points à risque. On entend par «contrôle discret de la vitesse» le contrôle de la vitesse à certains endroits (zones de contrôle de vitesse) à l'approche d'un signal ;

- d) avertissement et arrêt automatique et contrôle continu de la vitesse, permettant une protection aux points à risque et un contrôle continu des limites de vitesse de la ligne. On entend par «contrôle continu de la vitesse», une indication continue et le respect de la vitesse maximale autorisée sur tous les tronçons de la ligne.

Le type d) correspond au système de protection automatique des trains (*Automatic Train Protection*, ATP).

6.3 «Passage à niveau»: toute intersection à niveau entre une route ou un passage et une voie ferrée, telle que reconnue par le gestionnaire de l'infrastructure, et ouverte aux usagers publics ou privés. Les passages entre quais de gare sont exclus, ainsi que les passages de voies réservés au seul usage du personnel.

6.4 «Route»: aux fins des statistiques d'accidents de chemin de fer, toute route, rue ou autoroute, publique ou privée, y compris les chemins et pistes cyclables adjacents.

6.5 «Passage»: toute voie, autre qu'une route, permettant le passage de personnes, d'animaux, de véhicules ou de machines.

6.6 «Passage à niveau passif»: passage à niveau sans aucune forme de système d'avertissement ou de protection activée lorsqu'il est dangereux pour l'utilisateur de traverser les voies.

6.7. «Passage à niveau actif»: passage à niveau où les usagers du passage sont protégés ou avertis de l'approche d'un train par des dispositifs activés lorsqu'il est dangereux pour l'utilisateur de traverser les voies.

- La protection au moyen de dispositifs physiques comprend:
 - des semi-barrières ou barrières complètes ;
 - des portails.
- Avertissement au moyen d'équipements fixes installés aux passages à niveau:
 - dispositifs visibles: feux ;
 - dispositifs audibles: cloches, sirènes, klaxons, etc.

Les passages à niveau actifs sont classés comme suit:

- a) manuel: passage à niveau où la protection ou l'avertissement côté usagers sont activés manuellement par un membre du personnel ferroviaire;
- b) automatique avec avertissement côté usagers: un passage à niveau où l'avertissement côté usagers est activé par l'approche du train;
- c) automatique avec protection côté usagers: un passage à niveau où la protection côté usagers est activée par l'approche du train. Cette catégorie inclut les passages à niveau avec protection et avertissement côté usagers;

d) avec protection côté rails: un passage à niveau où un signal ou tout autre système de protection des trains permet au train de continuer dès que le passage à niveau assure pleinement la protection des usagers et qu'il est libre d'obstacles.

7. Définitions des bases d'étalonnage

7.1. «Train-kilomètre»: unité de mesure correspondant au déplacement d'un train sur un kilomètre. La distance utilisée est la distance effectivement parcourue, si elle est disponible; sinon, la distance standard du réseau entre le point de départ et le point de destination est utilisée. Seule la distance parcourue sur le territoire national du pays déclarant est prise en compte.

7.2. «Voyageur-kilomètre»: unité de mesure correspondant au transport d'un voyageur par chemin de fer sur un kilomètre. Seule la distance parcourue sur le territoire national du pays déclarant est prise en compte.

7.3. «Kilomètre de ligne»: longueur en kilomètres du réseau ferroviaire d'États membres, dont le champ d'application est défini à l'article 2 de la directive 2016/798/UE. En ce qui concerne les lignes ferroviaires à plusieurs voies, seule la distance entre le point de départ et le point de destination est prise en considération.

7.4. «Kilomètre de voie»: longueur en kilomètres du réseau ferroviaire d'États membres, dont le champ d'application est défini à l'article 2 de la directive 2016/798/UE. Chaque voie d'une ligne ferroviaire à plusieurs voies est prise en considération.

Vu pour être annexé à la loi du 27 octobre 2020
modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

PHILIPPE

PAR LE ROI :

Le ministre de la Mobilité,

Georges GILKINET

La ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques, des Télécommunications et de
la Poste,

Petra DE SUTTER

Annexe 2 au projet de loi

Annexe 5 à la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

ANNEXE 5 – SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

Sans préjudice du Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements de la Commission (UE) no 1158/2010 et (UE) no 1169/2010, le système de gestion de la sécurité comprend les éléments essentiels suivants :

- 1° une politique de sécurité approuvée par la personne en charge de l'organisation et communiquée à l'ensemble du personnel ;
- 2° des objectifs qualitatifs et quantitatifs de l'organisation en matière d'entretien et d'amélioration de la sécurité, ainsi que des plans et des procédures destinés à atteindre ces objectifs ;
- 3° des procédures pour satisfaire aux normes techniques et opérationnelles existantes, nouvelles et modifiées ou à d'autres prescriptions définies dans les STI, les règles nationales visées à l'article 68, § 1^{er}, 1°, et dans d'autres règles pertinentes telles que celles visées à l'article 68, § 1^{er}, 2° ou dans des décisions de l'autorité de sécurité ;
- 4° des procédures pour assurer la conformité avec ces normes et autres prescriptions tout au long du cycle de vie des équipements et des activités ;
- 5° des procédures et méthodes d'identification des risques, d'évaluation des risques et de mise en œuvre de mesures de maîtrise des risques chaque fois qu'un changement des conditions d'exploitation ou l'introduction de nouveau matériel comporte de nouveaux risques pour l'infrastructure ou l'interface homme-machine-organisation ;
- 6° la fourniture des programmes de formation du personnel et des systèmes permettant de veiller à ce que les compétences du personnel soient maintenues et que les tâches soient effectuées en conséquence, y compris des dispositions relatives à l'aptitude physique et psychologique ;
- 7° des dispositions garantissant la fourniture d'une information suffisante au sein de l'organisation et, le cas échéant, entre les organisations du système ferroviaire ;
- 8° des procédures et formats pour la documentation des informations sur la sécurité et la détermination de la procédure de contrôle de la configuration des informations vitales en matière de sécurité ;
- 9° des procédures garantissant que les accidents, les incidents survenus ou évités de justesse et les autres événements dangereux soient signalés, fassent l'objet d'une enquête et soient analysés, et que les mesures préventives nécessaires soient prises ;
- 10° des dispositions prévoyant des plans d'action, d'alerte et d'information en cas d'urgence, adoptés en accord avec les autorités publiques compétentes ;
- 11° des dispositions prévoyant un audit interne régulier du système de gestion de la sécurité.

Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires intègrent tout autre élément nécessaire pour couvrir les risques pour la sécurité, selon l'évaluation des risques découlant de leur propre activité.

Vu pour être annexé à la loi du 27 octobre 2020
modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

PHILIPPE

PAR LE ROI :

Le ministre de la Mobilité,

Georges GILKINET

La ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques, des Télécommunications et
de la Poste,

Petra DE SUTTER

Annexe 3 au projet de loi

Annexe 14 à la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

ANNEXE 14 – ÉLÉMENTS DU SYSTÈME FERROVIAIRE DE L'UNION

1. Réseau

Aux fins du présent Code ferroviaire, le réseau de l'Union comporte les éléments suivants:

- a) lignes spécialement construites pour la grande vitesse, équipées pour des vitesses généralement égales ou supérieures à 250 km/h;
- b) lignes spécialement aménagées pour la grande vitesse, équipées pour des vitesses de l'ordre de 200 km/h;
- c) lignes spécialement aménagées pour la grande vitesse, qui ont un caractère spécifique en raison de contraintes topographiques, de relief ou d'environnement urbain, auxquelles la vitesse doit chaque fois être adaptée. Cette catégorie comporte 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»;
- d) lignes conventionnelles prévues pour le trafic des voyageurs;
- e) lignes conventionnelles prévues pour le trafic mixte (voyageurs et marchandises);
- f) lignes conventionnelles prévues pour le trafic des marchandises;
- g) nœuds «voyageurs»;
- h) nœuds «marchandises», y compris les terminaux intermodaux;
- i) 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 voyageurs 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.

2. Véhicules

Aux fins du présent Code ferroviaire, les véhicules de l'Union comprennent tous les véhicules aptes à circuler sur tout ou partie du réseau de l'Union:

- a) les locomotives et le matériel roulant destiné au transport de voyageurs, y compris les motrices de traction à moteurs thermiques ou électriques, les rames automotrices à moteurs thermiques ou électriques, ainsi que les voitures,
- b) les wagons de marchandises, y compris les véhicules surbaissés conçus pour l'ensemble du réseau de l'Union et les véhicules conçus pour le transport de camions,
- c) les véhicules spéciaux, tels que les engins de voie.

La liste des véhicules comprend ceux qui sont spécialement conçus pour circuler sur les différents types de lignes à grande vitesse décrites au point 1.

Vu pour être annexé à la loi du 27 octobre 2020

modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

PHILIPPE

PAR LE ROI :

Le ministre de la Mobilité,

Georges GILKINET

La ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques, des Télécommunications et de la Poste,

Petra DE SUTTER

Annexe 4 au projet de loi

Annexe 15 à la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

ANNEXE 15 – SOUS-SYSTEMES

1. Liste des sous-systèmes

Aux fins du présent Code ferroviaire, le système constituant le système ferroviaire de l'Union peut être subdivisé selon les sous-systèmes suivants, correspondant:

a) soit à des domaines de nature structurelle:

- infrastructure,
- énergie,
- contrôle-commande et signalisation au sol,
- contrôle-commande et signalisation à bord,
- matériel roulant;

b) soit à des domaines de nature fonctionnelle:

- exploitation et gestion du trafic,
- entretien,
- applications télématiques aux services des voyageurs et au service du fret.

2. Description des sous-systèmes

Pour chaque sous-système ou partie de sous-système, la liste des constituants et des aspects liés à l'interopérabilité est proposée par l'Agence lors de l'élaboration du projet de STI correspondant. Sans préjuger la détermination de ces aspects et constituants d'interopérabilité, ni l'ordre dans lequel les sous-systèmes seront soumis à des STI, les sous-systèmes comprennent les éléments suivants:

2.1. Infrastructure

La voie courante, les appareils de voies, les passages à niveau, les ouvrages d'art (ponts, tunnels, etc.), les éléments de gare liés au transport ferroviaire (notamment entrées, quais, zones d'accès, espaces de services, toilettes et systèmes d'information, ainsi que leurs caractéristiques en matière d'accessibilité pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite), les équipements de sécurité et de protection.

2.2. Énergie

Le système d'électrification, y compris le matériel aérien et l'équipement au sol du système de mesure et de tarification de la consommation d'électricité.

2.3. Contrôle-commande et signalisation au sol

Tous les équipements au sol nécessaires pour assurer la sécurité, la commande et le contrôle des mouvements des trains autorisés à circuler sur le réseau.

2.4. Contrôle-commande et signalisation à bord

Tous les équipements à bord nécessaires pour assurer la sécurité, la commande et le contrôle des mouvements des trains autorisés à circuler sur le réseau.

2.5. Exploitation et gestion du trafic

Les procédures et les équipements associés permettant d'assurer une exploitation cohérente des différents sous- systèmes structurels, tant lors du fonctionnement normal que lors des fonctionnements dégradés, y compris notamment la composition et la conduite des trains, la planification et la gestion du trafic.

Les qualifications professionnelles exigibles pour la réalisation de tout type de service ferroviaire.

2.6. Applications télématique

Conformément à l'annexe 14, ce sous-système comprend deux parties:

- a) les applications au service des voyageurs, y compris les systèmes d'information des voyageurs avant et pendant le voyage, les systèmes de réservation et de paiement, la gestion des bagages, la gestion des correspondances entre trains et avec d'autres modes de transport;
- b) les applications au service du fret, y compris les systèmes d'information (suivi en temps réel de la marchandise et des trains), les systèmes de triage et d'affectation, les systèmes de réservation, de paiement et de facturation, la gestion des correspondances avec d'autres modes de transport, la production des documents électroniques d'accompagnement.

2.7. Matériel roulant

Les structures, le système de commande et de contrôle de l'ensemble des équipements du train, les dispositifs de captage du courant électrique, les équipements de traction et de transformation de l'énergie, l'équipement embarqué de mesure et de tarification de la consommation d'électricité, les équipements de freinage, d'accouplement, les organes de roulement (bogies, essieux, etc.) et la suspension, les portes, les interfaces homme/machine (conducteur, personnel de bord, voyageurs, y compris les éléments facilitant l'accessibilité pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite), les dispositifs de sécurité passifs ou actifs, les dispositifs nécessaires à la santé des voyageurs et du personnel de bord.

2.8. *Entretien*

Les procédures, les équipements associés, les installations logistiques d'entretien, les réserves permettant d'assurer les opérations d'entretien correctif et préventif à caractère obligatoire prévues pour assurer l'interopérabilité du système ferroviaire de l'Union et garantir les performances nécessaires.

Vu pour être annexé à la loi du 27 octobre 2020
modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

PHILIPPE

PAR LE ROI :

Le ministre de la Mobilité,

Georges GILKINET

La ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques, des Télécommunications et
de la Poste,

Petra DE SUTTER

Annexe 5 au projet de loi

Annexe 16 à la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

ANNEXE 16 – EXIGENCES ESSENTIELLES

1. Exigences de portée générale

1.1. *Sécurité*

- 1.1.1. La conception, la construction ou la fabrication, l'entretien et la surveillance des composants critiques pour la sécurité et, plus particulièrement, des éléments participant à la circulation des trains doivent garantir la sécurité au niveau correspondant aux objectifs fixés sur le réseau, y compris dans les situations dégradées spécifiées.
- 1.1.2. Les paramètres intervenant dans le contact roue-rail doivent respecter les critères de stabilité de roulement nécessaires pour garantir une circulation en toute sécurité à la vitesse maximale autorisée. Les paramètres des équipements de frein doivent permettre l'arrêt sur une distance de freinage donnée à la vitesse maximale autorisée.
- 1.1.3. Les composants utilisés doivent résister aux sollicitations normales ou exceptionnelles spécifiées pendant leur durée de service. Leurs défaillances fortuites doivent être limitées dans leurs conséquences sur la sécurité par des moyens appropriés.
- 1.1.4. La conception des installations fixes et des matériels roulants ainsi que le choix des matériaux utilisés doivent viser à limiter la production, la propagation et les effets du feu et des fumées en cas d'incendie.
- 1.1.5. Les dispositifs destinés à être manœuvrés par les usagers doivent être conçus de façon à ne pas compromettre l'exploitation sûre des dispositifs ou la santé et la sécurité des usagers en cas d'utilisation prévisible mais non conforme aux instructions affichées.

1.2. *Fiabilité, disponibilité*

La surveillance et l'entretien des éléments fixes ou mobiles participant à la circulation des trains doivent être organisés, menés et quantifiés de manière à maintenir leur fonction dans les conditions prévues.

1.3. *Santé*

- 1.3.1. Les matériaux susceptibles, dans leur mode d'utilisation, de mettre en danger la santé des personnes y ayant accès ne doivent pas être utilisés dans les trains et les infrastructures ferroviaires.
- 1.3.2. Le choix, la mise en œuvre et l'utilisation de ces matériaux doivent viser à limiter l'émission de fumées ou de gaz nocifs et dangereux, notamment en cas d'incendie.

1.4. *Protection de l'environnement*

- 1.4.1. Les incidences sur l'environnement de l'implantation et de l'exploitation du système ferroviaire doivent être évaluées et prises en compte lors de la phase de conception du système conformément au droit de l'Union.

- 1.4.2. Les matériaux utilisés dans les trains et dans les infrastructures doivent éviter l'émission de fumées ou de gaz nocifs et dangereux pour l'environnement, notamment en cas d'incendie.
- 1.4.3. Les matériels roulants et les systèmes d'alimentation en énergie doivent être conçus et réalisés pour être compatibles, en matière électromagnétique, avec les installations, les équipements et les réseaux publics ou privés avec lesquels ils risquent d'interférer.
- 1.4.4. La conception et l'exploitation du système ferroviaire ne doivent pas donner lieu à un niveau inacceptable d'émissions sonores générées par celui-ci:
- dans des zones proches de l'infrastructure ferroviaire, telle que définie à l'article 3, point 3), de la directive 2012/34/UE, ni
 - dans la cabine de conduite.
- 1.4.5. L'exploitation du système ferroviaire ne doit pas être à l'origine, dans le sol, d'un niveau de vibrations inadmissible pour les activités et pour les zones proches de l'infrastructure et normalement entretenues.

1.5. *Compatibilité technique*

Les caractéristiques techniques des infrastructures et des installations fixes doivent être compatibles entre elles et avec celles des trains appelés à circuler sur le système ferroviaire. Cette exigence couvre l'intégration en toute sécurité entre le sous-système du véhicule et l'infrastructure.

Lorsque le respect de ces caractéristiques se révèle difficile dans certaines parties du réseau, des solutions temporaires, garantissant la compatibilité future, peuvent être mises en œuvre.

1.6. *Accessibilité*

- 1.6.1. Les sous-systèmes «infrastructure» et «matériel roulant» doivent être accessibles aux personnes handicapées ainsi qu'aux personnes à mobilité réduite de manière à leur assurer l'accès sur la base de l'égalité avec les autres personnes par la prévention ou l'élimination des obstacles et par d'autres mesures appropriées. Cela inclut la conception, la construction, le renouvellement, le réaménagement, l'entretien et l'exploitation des éléments pertinents des sous-systèmes auxquels le public a accès.
- 1.6.2. Les sous-systèmes «exploitation» et «applications télématiques au service des voyageurs» doivent offrir les fonctionnalités nécessaires pour faciliter l'accès des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite sur la base de l'égalité avec les autres personnes, par la prévention ou l'élimination des obstacles et par d'autres mesures appropriées.

2. **Exigences particulières à chaque sous-système**

2.1. *Infrastructure*

2.1.1. Sécurité

Des dispositions adaptées doivent être prises pour éviter l'accès ou les intrusions indésirables dans les installations.

Des dispositions doivent être prises pour limiter les dangers encourus par les personnes, notamment lors du passage des trains dans les gares.

Les infrastructures auxquelles le public a accès doivent être conçues et réalisées de manière à limiter les risques pour la sécurité des personnes (stabilité, incendie, accès, évacuation, quais, etc.).

Des dispositions appropriées doivent être prévues pour prendre en compte les conditions particulières de sécurité dans les tunnels et les viaducs de grande longueur.

2.1.2. Accessibilité

Les sous-systèmes «infrastructure» auxquels le public a accès doivent être accessibles aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément au point 1.6.

2.2. *Énergie*

2.2.1. Sécurité

Le fonctionnement des installations d'alimentation en énergie ne doit compromettre la sécurité ni des trains ni des personnes (usagers, personnel d'exploitation, riverains et tiers).

2.2.2. Protection de l'environnement

Le fonctionnement des installations d'alimentation en énergie électrique ou thermique ne doit pas perturber l'environnement au-delà des limites spécifiées.

2.2.3. Compatibilité technique

Les systèmes d'alimentation en énergie électrique/thermique utilisés doivent:

- permettre aux trains de réaliser les performances spécifiées,
- dans le cas des systèmes d'alimentation en énergie électrique, être compatibles avec les dispositifs de captage installés sur les trains.

2.3. *Contrôle-commande et signalisation*

2.3.1. Sécurité

Les installations et les procédures de contrôle-commande et de signalisation utilisées doivent permettre une circulation des trains présentant le niveau de sécurité correspondant aux objectifs fixés sur le réseau. Les systèmes de contrôle-commande et de signalisation doivent continuer à permettre la circulation en toute sécurité des trains autorisés à rouler en situation dégradée.

2.3.2. Compatibilité technique

Toute nouvelle infrastructure et tout nouveau matériel roulant construits ou développés après l'adoption de systèmes de contrôle-commande et de signalisation compatibles doivent être adaptés à l'utilisation de ces systèmes.

Les équipements de contrôle-commande et de signalisation installés au sein des postes de conduite des trains doivent permettre une exploitation normale, dans les conditions spécifiées, sur le système ferroviaire.

2.4. Matériel roulant

2.4.1. Sécurité

Les structures des matériels roulants et des liaisons entre les véhicules doivent être conçues de manière à protéger les espaces où se trouvent les voyageurs et les espaces de conduite en cas de collision ou de déraillement.

Les équipements électriques ne doivent pas compromettre la sécurité de fonctionnement des installations de contrôle-commande et de signalisation.

Les techniques de freinage ainsi que les efforts exercés doivent être compatibles avec la conception des voies, des ouvrages d'art et des systèmes de signalisation.

Des dispositions doivent être prises en matière d'accès aux constituants sous tension pour ne pas mettre en danger la sécurité des personnes.

En cas de danger, des dispositifs doivent permettre aux voyageurs d'avertir le conducteur et au personnel d'accompagnement d'entrer en contact avec ceux-ci.

La sécurité des voyageurs lors de la montée et de la descente des trains doit être assurée. Les portes d'accès doivent être dotées d'un système de fermeture et d'ouverture qui garantisse la sécurité des voyageurs.

Des issues de secours doivent être prévues et signalées.

Des dispositions appropriées doivent être prévues pour prendre en compte les conditions particulières de sécurité dans les tunnels de grande longueur.

Un système d'éclairage de secours d'une intensité et d'une autonomie suffisantes est obligatoire à bord des trains.

Les trains doivent être équipés d'un système de sonorisation permettant au personnel de bord de communiquer avec les voyageurs.

Des informations aisément compréhensibles et complètes doivent être fournies aux voyageurs sur les règles qui leur sont applicables, aussi bien dans les gares que dans les trains.

2.4.2. Fiabilité, disponibilité

La conception des équipements vitaux et des équipements de roulement, de traction et de freinage ainsi que du système de contrôle-commande doit permettre, en situation dégradée spécifiée, la poursuite de la mission du train sans conséquences néfastes pour les équipements restant en service.

2.4.3. Compatibilité technique

Les équipements électriques doivent être compatibles avec le fonctionnement des installations de contrôle- commande et de signalisation.

Dans le cas de la traction électrique, les caractéristiques des dispositifs de captage de courant doivent permettre la circulation des trains à l'aide des systèmes d'alimentation en énergie du système ferroviaire.

Les caractéristiques du matériel roulant doivent lui permettre de circuler sur toutes les lignes sur lesquelles son exploitation est prévue, compte tenu des conditions climatiques qui prévalent.

2.4.4. Contrôle

Les trains doivent être équipés d'un appareil enregistreur. Les données collectées par cet appareil et le traitement des informations doivent être harmonisés.

2.4.5. Accessibilité

Les sous-systèmes «matériel roulant» auxquels le public a accès doivent être accessibles aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément au point 1.6.

2.5. *Entretien*

2.5.1. Santé et sécurité

Les installations techniques et les procédures utilisées dans les centres doivent garantir une exploitation sûre du sous-système concerné et ne pas constituer un danger pour la santé et la sécurité.

2.5.2. Protection de l'environnement

Les installations techniques et les procédures utilisées dans les centres d'entretien ne doivent pas dépasser les niveaux de nuisance admissibles pour le milieu environnant.

2.5.3. Compatibilité technique

Les installations d'entretien du matériel roulant doivent permettre d'effectuer les opérations de sécurité, d'hygiène et de confort sur tout le matériel pour lesquelles elles ont été conçues.

2.6. *Exploitation et gestion du trafic*

2.6.1. Sécurité

L'alignement des règles d'exploitation des réseaux et des qualifications des conducteurs, du personnel de bord et du personnel des centres de contrôle doit garantir une exploitation sûre, compte tenu des exigences différentes des services transfrontaliers et intérieurs.

Les opérations et périodicités d'entretien, la formation et la qualification du personnel d'entretien et des centres de contrôle, ainsi que le système d'assurance qualité mis en place dans les centres de contrôle et d'entretien par les exploitants concernés doivent garantir un haut niveau de sécurité.

2.6.2. Fiabilité, disponibilité

Les opérations et périodicités d'entretien, la formation et la qualification du personnel d'entretien et des centres de contrôle ainsi que le système d'assurance qualité mis en place par les exploitants concernés dans les centres de contrôle et d'entretien doivent garantir un haut niveau de fiabilité et de disponibilité du système.

2.6.3. Compatibilité technique

L'alignement des règles d'exploitation des réseaux et des qualifications des conducteurs, du personnel de bord et du personnel chargé de la gestion de la circulation doivent garantir l'efficacité de l'exploitation sur le système ferroviaire, compte tenu des exigences différentes des services transfrontaliers et intérieurs.

2.6.4. Accessibilité

Des mesures appropriées doivent être prises pour faire en sorte que les règles d'exploitation prévoient les fonctionnalités nécessaires pour garantir l'accessibilité aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite.

2.7. *Applications télématiques au service des voyageurs et du fret*

2.7.1. Compatibilité technique

Les exigences essentielles dans le domaine des applications télématiques garantissent une qualité de service minimale aux voyageurs et aux clients du secteur «marchandises», plus particulièrement en termes de compatibilité technique.

Pour ces applications, il faut veiller à ce que:

- les bases de données, les logiciels et les protocoles de communication des données soient élaborés de sorte à garantir un maximum de possibilités d'échanges de données entre applications différentes et entre exploitants différents, à l'exclusion des données commerciales confidentielles,
- les informations soient aisément accessibles aux utilisateurs.

2.7.2. Fiabilité, disponibilité

Les modes d'utilisation, de gestion, de mise à jour et de maintenance de ces bases de données, logiciels et protocoles de communication des données doivent garantir l'efficacité de ces systèmes et la qualité du service.

2.7.3. Santé

Les interfaces de ces systèmes avec les utilisateurs doivent respecter les règles minimales en matière d'ergonomie et de protection de la santé.

2.7.4. Sécurité

Des niveaux d'intégrité et de fiabilité suffisants doivent être assurés pour le stockage ou la transmission d'informations liées à la sécurité.

2.7.5. Accessibilité

Des mesures appropriées doivent être prises pour faire en sorte que les sous-systèmes «applications télématiques au service des voyageurs» offrent les fonctionnalités nécessaires pour garantir l'accessibilité aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite.

Vu pour être annexé à la loi du 27 octobre 2020
modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

PHILIPPE

PAR LE ROI :

Le ministre de la Mobilité,

Georges GILKINET

La ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques, des Télécommunications et
de la Poste,

Petra DE SUTTER

Annexe 6 au projet de loi

Annexe 19 à la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

ANNEXE 19 - PROCEDURE DE VERIFICATION "CE" DES SOUS-SYSTEMES**1. PRINCIPES GÉNÉRAUX**

La vérification «CE» désigne une procédure effectuée par le demandeur au sens de l'article 172 en vue de démontrer que les exigences des dispositions pertinentes du droit de l'Union relatives à un sous-système sont respectées, y compris les éventuelles règles nationales pertinentes, et que la mise en service du sous-système peut être autorisée.

2. CERTIFICAT DE VÉRIFICATION DÉLIVRÉ PAR UN ORGANISME NOTIFIÉ**2.1. Introduction**

Aux fins du présent Code ferroviaire, la vérification au regard des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) est la procédure par laquelle un organisme notifié contrôle et atteste que le sous-système est conforme aux STI pertinentes.

Ceci est sans préjudice des obligations du demandeur de se conformer aux autres actes juridiques applicables de l'Union et à toute vérification que les organismes d'évaluation sont tenus d'effectuer en application des autres règles.

2.2. Attestation de contrôle intermédiaire (ACI)**2.2.1. Principes**

Sur requête du demandeur, les vérifications peuvent être menées pour des parties d'un sous-système ou être limitées à certaines étapes de la procédure de vérification. Dans ces cas, les résultats de la vérification peuvent être documentés dans une «attestation de contrôle intermédiaire» (ACI) délivrée par l'organisme notifié choisi par le demandeur.

L'ACI doit faire référence aux STI avec lesquelles la conformité a été évaluée.

2.2.2. Parties du sous-système

Le demandeur peut solliciter une ACI pour n'importe laquelle des parties en lesquelles il décide de scinder le sous-système. Chaque partie est contrôlée à chaque étape, comme décrit au point 2.2.3.

2.2.3. Étapes de la procédure de vérification

Le sous-système ou certaines de ses parties sont contrôlés à chacune des étapes suivantes:

- a) la conception d'ensemble;
- b) la production: la construction, comprenant en particulier l'exécution des travaux de génie civil, la fabrication, le montage des constituants, le réglage de l'ensemble;
- c) les essais finals.

Le demandeur peut solliciter une ACI en ce qui concerne l'étape de la conception (y compris les essais de type) et l'étape de la production pour l'ensemble du sous-système ou pour n'importe laquelle des parties en lesquelles il décide de scinder le sous-système (voir point 2.2.2).

2.3. Certificat de vérification

2.3.1. Les organismes notifiés responsables de la vérification évaluent la conception, la production et les essais finals du sous-système et établissent un certificat de vérification à l'intention du demandeur, qui établit ensuite la déclaration «CE» de vérification. Le certificat de vérification doit faire référence aux STI avec lesquelles la conformité a été évaluée.

Lorsqu'un sous-système n'a pas été évalué pour vérifier sa conformité avec toutes les STI pertinentes (par exemple, en cas de dérogation, d'application partielle des STI à l'occasion d'un réaménagement ou d'un renouvellement, de période de transition dans une STI ou un cas spécifique), le certificat de vérification fait référence avec précision aux STI ou aux éléments de celles-ci pour lesquels la conformité n'a pas été examinée par l'organisme notifié pendant la procédure de vérification.

2.3.2. Lorsque des ACI ont été délivrées, l'organisme notifié responsable de la vérification du sous-système tient compte de ces ACI et, avant de délivrer son certificat de vérification:

- a) s'assure que les ACI correspondent bien aux exigences pertinentes des STI;
- b) vérifie tous les aspects qui ne sont pas couverts par les ACI; et
- c) vérifie les essais finals du sous-système dans son ensemble.

2.3.3. Dans le cas d'une modification d'un sous-système déjà couvert par un certificat de vérification, l'organisme notifié ne réalise que les examens et essais nécessaires et appropriés, c'est-à-dire que l'évaluation porte uniquement sur les parties du sous-système qui sont modifiées et sur leurs interfaces avec les parties non modifiées du sous-système.

2.3.4. Chaque organisme notifié participant à la vérification d'un sous-système constitue un dossier conformément à l'article 172, paragraphe 4, qui couvre le champ d'application de ses activités.

2.4. Dossier technique accompagnant la déclaration «CE» de vérification

Le dossier technique accompagnant la déclaration «CE» de vérification est établi par le demandeur et doit contenir les éléments suivants:

- a) les caractéristiques techniques liées à la conception, y compris les plans généraux et de détail relatifs à l'exécution, les schémas électriques et hydrauliques, les schémas des circuits de commande, la description des systèmes informatiques et des automatismes avec un degré de détail suffisant pour étayer la vérification de la conformité effectuée, les notices de fonctionnement et d'entretien, etc., se rapportant au sous-système concerné;
- b) une liste des constituants d'interopérabilité visés à l'article 4, paragraphe 3, point d), de la directive 2016/797/UE, incorporés dans le sous-système;

- c) les dossiers visés à l'article 172, paragraphe 4, constitués par chacun des organismes notifiés participant à la vérification du sous-système, qui comprennent:
 - les copies des déclarations «CE» de vérification et, le cas échéant, des déclarations «CE» d'aptitude à l'emploi établies pour les constituants d'interopérabilité visés à l'article 4, paragraphe 3, point d), de la directive 2016/797/UE, accompagnées, s'il y a lieu, des notes de calculs correspondantes et d'une copie des comptes rendus des essais et examens effectués par les organismes notifiés sur la base des spécifications techniques communes,
 - le cas échéant, les ACI qui accompagnent le certificat de vérification, y compris le résultat de la vérification effectuée par l'organisme notifié concernant la validité des ACI,
 - le certificat de vérification, accompagné des notes de calcul correspondantes et signé par l'organisme notifié chargé de la vérification, déclarant que le sous-système est conforme aux exigences des STI pertinentes et mentionnant les réserves éventuelles qui ont été formulées pendant l'exécution des travaux et qui n'auraient pas été levées; le certificat de vérification est également accompagné des rapports d'inspection et d'audit que l'organisme notifié a établis dans le cadre de sa mission, comme précisé aux points 2.5.2 et 2.5.3;
- d) les certificats de vérification délivrés conformément à d'autres actes juridiques de l'Union;
- e) lorsque la vérification de l'intégration en toute sécurité est requise conformément à l'article 179/1, paragraphe 5, 3°, et à l'article 21, paragraphe 3, point c) de la directive 2016/797/UE, le dossier technique concerné comprend le ou les rapports de l'évaluateur sur les MSC en ce qui concerne l'évaluation des risques visée à l'article 6, paragraphe 1^{er}, c), de la directive 2016/798/UE.

2.5. Surveillance effectuée par des organismes notifiés

- 2.5.1. L'organisme notifié chargé de contrôler la fabrication doit avoir accès en permanence aux chantiers, aux ateliers de fabrication, aux aires de stockage et, s'il y a lieu, de préfabrication, aux installations d'essai, et plus généralement à tous les lieux qu'il pourrait juger nécessaires pour l'accomplissement de sa mission. L'organisme notifié doit recevoir du demandeur tous les documents utiles à cet effet, notamment les plans d'exécution et la documentation technique relative au sous-système.
- 2.5.2. L'organisme notifié chargé de contrôler la réalisation doit effectuer périodiquement des audits afin de s'assurer que les STI pertinentes sont respectées. Il doit fournir à cette occasion un rapport d'audit aux professionnels chargés de la réalisation. Sa présence peut être exigée durant certaines phases du chantier.
- 2.5.3. En outre, l'organisme notifié peut effectuer des visites inopinées sur le chantier ou dans les ateliers de fabrication. À l'occasion de ces visites, l'organisme notifié peut procéder à des audits complets ou partiels. Il doit fournir un rapport d'inspection et, le cas échéant, un rapport d'audit aux professionnels chargés de la réalisation.
- 2.5.4. L'organisme notifié doit être en mesure de contrôler un sous-système dans lequel est incorporé un constituant d'interopérabilité de manière à déterminer, si la STI correspondante le requiert, son aptitude à l'emploi dans l'environnement ferroviaire auquel il est destiné.

2.6. Dépôt

Une copie du dossier technique complet accompagnant la déclaration «CE» de vérification doit être conservée par le demandeur pendant toute la durée de vie du sous-système. Elle doit être communiquée à tout État membre ou à l'Agence sur demande.

La documentation présentée pour une demande d'autorisation de mise en service est soumise à l'autorité auprès de laquelle l'autorisation est sollicitée. L'autorité nationale de sécurité ou l'Agence peuvent demander qu'une ou plusieurs parties des documents présentés en même temps que l'autorisation soient traduites dans leur propre langue.

2.7. Publication

Chaque organisme notifié publie périodiquement les informations pertinentes concernant:

- a) les demandes de vérification et d'ACI reçues;
- b) la demande d'évaluation de conformité et d'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité (CI);
- c) les ACI délivrées ou refusées;
- d) les certificats de conformité et les certificats «CE» d'aptitude à l'emploi délivrés ou refusés;
- e) les certificats de vérification délivrés ou refusés.

2.8. Langue

Les dossiers et la correspondance se rapportant aux procédures de vérification «CE» sont rédigés dans une langue officielle de l'Union de l'État membre où le demandeur est établi ou dans une langue officielle de l'Union acceptée par le demandeur.

3. CERTIFICAT DE VÉRIFICATION DÉLIVRÉ PAR UN ORGANISME DÉSIGNÉ

3.1. Introduction

Dans le cas où des règles nationales s'appliquent, la vérification comprend une procédure par laquelle l'organisme désigné conformément à l'article 172, paragraphe 8, (l'«organisme désigné») contrôle et atteste que le sous-système est conforme aux règles nationales notifiées conformément à l'article 14 de la directive 2016/797/UE pour chaque État membre dans lequel la mise en service du sous-système est destinée à être autorisée.

3.2. Certificat de vérification

L'organisme désigné établit le certificat de vérification destiné au demandeur.

Ce certificat fait référence avec précision à la règle nationale ou aux règles nationales dont la conformité a été examinée par l'organisme désigné dans le cadre du processus de vérification.

En cas de règles nationales se rapportant aux sous-systèmes composant un véhicule, l'organisme désigné subdivise le certificat en deux parties, l'une indiquant les références

aux règles nationales se rapportant strictement à la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau concernés, l'autre pour toutes les autres règles nationales.

3.3. Dossier

Le dossier qui est constitué par l'organisme désigné et accompagne le certificat de vérification en cas de règles nationales est inclus dans le dossier technique accompagnant la déclaration «CE» de vérification visé au point 2.4 et contient les données techniques utiles pour l'évaluation de la conformité du sous-système avec les règles nationales.

3.4. Langue

Les dossiers et la correspondance se rapportant aux procédures de vérification «CE» sont rédigés dans une langue officielle de l'Union de l'État membre où le demandeur est établi ou dans une langue officielle de l'Union acceptée par le demandeur.

4. VÉRIFICATION DE PARTIES DE SOUS-SYSTÈMES CONFORMÉMENT À
L'ARTICLE 172, PARAGRAPHE 7

Si un certificat de vérification est délivré pour certaines parties d'un sous-système, les dispositions de la présente annexe s'appliquent mutatis mutandis à ces parties.

Vu pour être annexé à la loi du 27 octobre 2020
modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

PHILIPPE

PAR LE ROI :

Le ministre de la Mobilité,

Georges GILKINET

La ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques, des Télécommunications et
de la Poste,

Petra DE SUTTER

Annexe 7 au projet de loi

Annexe 21 à la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

ANNEXE 21 – EXIGENCES APPLICABLES AUX ORGANISMES D’EVALUATION DE LA CONFORMITE

1. Les organismes d'évaluation de la conformité sont constitués en vertu du droit national d'un Etat membre de l'Union européenne où ils sont établis et possèdent la personnalité juridique
2. Les organismes d'évaluation de la conformité sont capables d'exécuter toutes les tâches d'évaluation de la conformité assignées par la STI concernée ou par le présent Code et pour lesquelles ils demandent à être notifiés ou désignés, que ces tâches soient exécutées par eux-mêmes ou en leur nom et sous leur responsabilité conformément à l'article 204/1.
3. En toutes circonstances et pour chaque procédure d'évaluation de la conformité et tout type ou toute catégorie de produits pour lesquels il demande à être notifié ou désigné, sans préjudice de l'article 204/1, les organismes d'évaluation de la conformité disposent :
 - a) du personnel requis ayant les connaissances techniques et l'expérience suffisante et appropriée pour effectuer les tâches d'évaluation de la conformité, conformément au point 8 ;
 - b) des descriptions des procédures devant être utilisées pour évaluer la conformité, garantissant la transparence de ces procédures et la capacité de les appliquer. Les organismes disposent de politiques et de procédures appropriées faisant la distinction entre les tâches qu'ils exécutent en tant qu'organisme d'évaluation de la conformité notifié ou désigné et les autres activités ;
 - c) de procédures adéquates pour accomplir leurs activités qui tiennent dûment compte de la taille des entreprises, du secteur dans lequel elles exercent leurs activités, de leur structure, du degré de complexité de la technologie du produit en question et de la nature, en masse ou en série, du processus de production.
4. Ils disposent des moyens nécessaires à la bonne exécution des tâches techniques et administratives liées aux activités d'évaluation de la conformité et ont accès à tous les équipements ou installations nécessaires.
5. Les organismes d'évaluation de la conformité souscrivent à une assurance de responsabilité civile.
6. Les organismes d'évaluation de la conformité disposent de mécanismes garantissant que leur personnel soit lié par le secret professionnel pour toutes les informations dont il prend connaissance dans l'exercice des tâches qu'il exécute, sauf à l'égard de l'autorité notifiante.
7. Les organismes d'évaluation de la conformité disposent de procédures destinées à protéger les droits de propriété.
8. Le personnel chargé d'exécuter les tâches d'évaluation de la conformité possède les compétences suivantes:

- a) une solide formation technique et professionnelle couvrant toutes les activités d'évaluation de la conformité pour lesquelles l'organisme d'évaluation de la conformité a été notifié ou désigné ;
- b) une connaissance satisfaisante des exigences applicables aux évaluations qu'il effectue et l'autorité suffisante pour effectuer ces évaluations ;
- c) une connaissance et une compréhension adéquates des exigences essentielles, des normes harmonisées applicables ainsi que des dispositions pertinentes du droit de l'Union ou du présent Code ;
- d) l'aptitude à rédiger les attestations, procès-verbaux et rapports qui constituent la matérialisation des évaluations effectuées.

9. La rémunération des cadres supérieurs et du personnel d'évaluation des organismes d'évaluation ne dépend pas du nombre d'évaluations effectuées ou des résultats de ces évaluations.

10. Les organismes d'évaluation de la conformité sont des organismes tiers indépendants de l'organisation ou du fabricant du produit qu'ils évaluent.

Un organisme appartenant à une association d'entreprises ou à une fédération professionnelle qui représente des entreprises participant à la conception, à la fabrication, à la fourniture, à l'assemblage, à l'utilisation ou à l'entretien des produits qu'il évalue peut, pour autant que son indépendance et que l'absence de tout conflit d'intérêts soient démontrées, être considéré comme un tel organisme.

11. Les organismes d'évaluation de la conformité garantissent leur impartialité, celle de leurs cadres supérieurs et celle de leur personnel effectuant l'évaluation.

12. Les organismes d'évaluation de la conformité, leurs cadres supérieurs et leurs personnels chargés d'exécuter les tâches d'évaluation de la conformité ne peuvent être le concepteur, le fabricant, le fournisseur, l'installateur, l'acheteur, le propriétaire, l'utilisateur ou le responsable de l'entretien des produits qu'ils évaluent, ni le mandataire d'aucune de ces parties. Cela n'exclut pas l'utilisation de produits évalués qui sont nécessaires au fonctionnement des organismes d'évaluation de la conformité, ou l'utilisation de ces produits à des fins personnelles.

13. Les organismes d'évaluation de la conformité, leurs cadres supérieurs et leurs personnels chargés d'exécuter les tâches d'évaluation de la conformité n'interviennent, ni directement ni comme mandataires, dans la conception, la fabrication ou la construction, la commercialisation, l'installation, l'utilisation ou l'entretien de ces produits. Ils ne participent à aucune activité qui puisse entrer en conflit avec l'indépendance de leur jugement ou leur intégrité dans le cadre des activités d'évaluation de la conformité pour lesquelles ils sont notifiés ou désignés. Cette interdiction s'applique en particulier aux services de conseil.

14. Les organismes d'évaluation de la conformité s'assurent que les activités de leurs filiales et sous-traitants ne compromettent pas la confidentialité, l'objectivité et l'impartialité de leurs activités d'évaluation de la conformité.

15. Les organismes d'évaluation de la conformité et leur personnel accomplissent les activités d'évaluation de la conformité avec la plus haute intégrité professionnelle et la compétence technique requise dans le domaine spécifique et évitent toute pression et incitation, notamment d'ordre financier, susceptibles d'influencer leur jugement ou les résultats de leurs activités

d'évaluation de la conformité, notamment de la part de personnes ou de groupes de personnes intéressés par ces résultats.

Vu pour être annexé à la loi du 27 octobre 2020
modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

PHILIPPE

PAR LE ROI :

Le ministre de la Mobilité,

Georges GILKINET

La ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques, des Télécommunications et
de la Poste,

Petra DE SUTTER

Annexe 8 au projet de loi

Annexe 27 à la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

ANNEXE 27 – EXIGENCES ET CRITÈRES D'ÉVALUATION APPLICABLES AUX ORGANISATIONS DEMANDANT UN CERTIFICAT ECE OU UN CERTIFICAT CONCERNANT DES FONCTIONS D'ENTRETIEN EXTERNALISÉES PAR UNE ENTITÉ CHARGÉE DE L'ENTRETIEN

La gestion de l'organisation doit être documentée dans toutes ses parties et décrire notamment la répartition des responsabilités au sein de l'organisation et avec les sous-traitants. Elle indique comment la direction assure le contrôle aux différents niveaux de l'organisation, comment le personnel et ses représentants à tous les niveaux participent et comment l'amélioration constante est assurée.

Les exigences de base ci-après s'appliquent aux quatre fonctions de l'entité chargée de l'entretien (ECE) que doit remplir l'organisation par elle-même ou via des accords de sous-traitance:

- 1) Rôle directeur - engagement à développer et mettre en œuvre le système d'entretien de l'organisation et à accroître constamment son efficacité ;
- 2) Évaluation des risques - approche structurée pour évaluer les risques liés à l'entretien des véhicules, y compris ceux découlant directement des processus opérationnels et des activités d'autres organisations ou personnes, et pour définir les mesures appropriées de maîtrise des risques ;
- 3) Contrôle - approche structurée pour faire en sorte que des mesures de maîtrise des risques soient arrêtées, qu'elles soient efficaces et qu'elles contribuent à la réalisation des objectifs de l'organisation ;
- 4) Amélioration constante - approche structurée pour analyser les informations recueillies par des contrôles et audits réguliers ou provenant d'autres sources pertinentes, et pour tirer un enseignement des résultats et arrêter des mesures préventives ou correctrices afin de maintenir ou de relever le niveau de sécurité ;
- 5) Structure et responsabilité - approche structurée pour définir les responsabilités individuelles et collectives afin de garantir la réalisation des objectifs de sécurité de l'organisation ;
- 6) Gestion des compétences - approche structurée pour faire en sorte que les employés aient les compétences requises afin de garantir la réalisation des objectifs de l'organisation, de façon sûre, effective et efficace, en toutes circonstances ;
- 7) Information - approche structurée pour faire en sorte que ceux qui émettent des jugements et prennent des décisions, à tous les niveaux de l'organisation, disposent d'informations utiles et que ces informations soient complètes et pertinentes ;
- 8) Documentation - approche structurée pour veiller à la traçabilité de toutes les informations pertinentes ;

9) Activités de sous-traitance - approche structurée pour faire en sorte que les activités sous-traitées soient gérées de telle façon que les objectifs de l'organisation soient atteints et que toutes les compétences et exigences soient prises en considération ;

10) Activités d'entretien - approche structurée pour faire en sorte:

- a) que toutes les activités d'entretien touchant à la sécurité et à des éléments essentiels pour la sécurité soient répertoriées et correctement gérées et que tous les changements nécessaires à ces activités d'entretien touchant à la sécurité soient répertoriés, gérés convenablement sur la base du retour d'expérience et de l'application des méthodes de sécurité communes pour l'évaluation des risques visées à l'article 6, paragraphe 1^{er}, point a), de la directive 2016/798/UE, et documentés correctement,
- b) d'assurer la conformité avec les exigences essentielles en matière d'interopérabilité,
- c) d'assurer la mise en œuvre et le contrôle des installations, équipements et outils nécessaires à l'exécution de l'entretien et spécialement mis au point à cet effet,
- d) d'assurer l'analyse de la documentation d'origine concernant le véhicule pour fournir le premier dossier d'entretien et la mise en œuvre correcte de ce dossier par l'élaboration de commandes de travaux d'entretien,
- e) que les composants (y compris les pièces détachées) et les matériaux soient utilisés comme indiqué dans les commandes de travaux d'entretien et la documentation du fournisseur; qu'ils soient stockés, manipulés et transportés comme indiqué dans les commandes de travaux d'entretien et la documentation du fournisseur et soient conformes aux règles nationales et internationales applicables ainsi qu'aux exigences figurant dans les commandes de travaux d'entretien pertinentes,
- f) que les installations, équipements et outils appropriés soient déterminés, recensés, fournis, consignés et maintenus à disposition pour permettre de fournir les services d'entretien conformément aux commandes de travaux et aux autres spécifications applicables, en garantissant l'exécution en toute sécurité des mesures en matière d'entretien, d'ergonomie et de protection de la santé,
- g) que l'organisation ait arrêté des procédures pour que ses appareils de mesures et les installations, équipements et outils soient tous correctement utilisés, étalonnés, conservés et entretenus, conformément à des procédures étayées par des documents ;

11) Activités de contrôle - approche structurée pour faire en sorte:

- a) que les véhicules soient retirés de l'exploitation pour un entretien planifié, conditionnel ou correcteur en temps voulu ou lorsque des défauts ou d'autres besoins ont été constatés,
- b) que les mesures de contrôle de la qualité nécessaires soient mises en œuvre;

- c) que les tâches d'entretien soient effectuées conformément aux commandes de travaux d'entretien et de délivrer l'avis de remise en exploitation comprenant de possibles restrictions d'utilisation,
- d) que les éventuels cas de non-conformité dans l'application du système de gestion qui pourraient se traduire par des accidents, incidents, survenus ou évités de justesse, et autres événements dangereux soient signalés, examinés et analysés, et que les mesures préventives nécessaires soient prises conformément à la méthode de sécurité commune pour le contrôle prévue à l'article 6, paragraphe 1^{er}, point c), de la directive 2016/798/UE,

- e) d'assurer un processus interne récurrent d'audit et de contrôle qui soit conforme à la méthode de sécurité commune pour le contrôle prévue à l'article 6, paragraphe 1^{er}, point c), de la directive 2016/798/UE.

Vu pour être annexé à la loi du 27 octobre 2020

modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

PHILIPPE

PAR LE ROI :

Le ministre de la Mobilité,

Georges GILKINET

La ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques, des Télécommunications et
de la Poste,

Petra DE SUTTER

Annexe 9 au projet de loi

Annexe 29 à la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

ANNEXE 29 – EXIGENCES ET PROCEDURE CONCERNANT LES PROJETS ERTMS AU SOL

Dans le cadre de projet ERTMS au sol, l'autorité de sécurité et le demandeur se conforment aux exigences et la procédure déterminées ci-après :

Section A: dispositions générales

1. le demandeur contacte l'Agence dès qu'il prévoit un appel d'offres concernant des équipements «sol» de l'ERTMS nécessitant l'approbation de l'Agence;
2. le demandeur fournit des documents techniques suffisamment détaillés pour permettre à l'Agence de vérifier que les solutions techniques qu'il est prévu de mettre en œuvre sont totalement interoperables;
3. l'Agence et l'autorité de sécurité collaborent et partagent des informations afin d'anticiper et de résoudre les éventuels problèmes techniques, facilitant dès lors la tâche de l'autorité de sécurité en ce qui concerne l'autorisation de mise en service du sous-système. L'autorité de sécurité peut émettre des avis par l'intermédiaire du guichet unique visé à l'article 12 du règlement (UE) 2016/796 (ci-après le «guichet unique») à tout moment de la procédure, y compris durant la phase d'engagement initial, sur les aspects techniques et sur la planification;
4. les informations fournies au cours de la procédure d'approbation sont mises à la disposition de l'autorité de sécurité;
5. le demandeur et l'Agence suivent la procédure d'approbation comprenant 3 phases:
 - a) engagement initial;
 - b) présentation et vérification de l'exhaustivité du dossier;
 - c) évaluation et décision;
6. le demandeur fournit le plus tôt possible, via le guichet unique, le dossier de demande suivant nécessaire pour l'approbation, comprenant la description de la solution technique envisagée et les preuves documentaires attestant la conformité de la solution technique envisagée avec la STI «contrôle-commande et signalisation» correspondante, telles qu'énumérées à l'article 19 de la directive (UE) 2016/797:
 - a) projet de cahier des charges ou description de la solution technique envisagée:
 - description du projet, comprenant les détails de la ligne, du groupe de lignes ou du réseau qui sont couverts par le projet ou la combinaison de projets: localisation géographique, nombre de kilomètres de voie simple ou double, niveau ERTMS, ligne de base et version, constituants d'interopérabilité et gares;
 - preuve que le marché ou le contrat ou les deux comprennent la STI «contrôle-commande et signalisation» correspondante, la ligne de base et la version;
 - plan du projet, indiquant les éléments livrables, les étapes et les délais à respecter;

- liste des fonctions ERTMS à mettre en œuvre;
 - règles d'ingénierie et scénarios d'essais opérationnels, visés à l'article 5 du règlement (UE) 2016/919 et au point 6.1.2.3 de l'annexe dudit règlement;
 - stratégie d'essai et plans d'essai;
- b) documents attestant des conditions nécessaires pour la compatibilité technique et opérationnelle du sous-système avec les véhicules dont l'exploitation est prévue sur le réseau concerné;
- c) documents attestant la conformité de la solution technique envisagée avec la STI «contrôle-commande et signalisation» correspondante, et tout autre document pertinent tel que les avis des autorités nationales de sécurité, les déclarations de vérification ou les certificats de conformité:
- en cas de disponibilité, une autorisation «sol» de l'ERTMS délivrée précédemment par une autorité de sécurité concernant les solutions techniques envisagées présentées par le demandeur;
 - en cas de disponibilité, certificats de conformité CE des constituants d'interopérabilité et déclaration de conformité CE des constituants d'interopérabilité, y compris le modèle de l'Agence pour la certification et les écarts définis dans les lignes directrices de l'Agence;
 - en cas de disponibilité, certificats de vérification du sous-système et, le cas échéant, déclarations de vérification intermédiaire de la conception et déclaration de vérification «CE» du sous-système, y compris le modèle pour la certification et les écarts définis dans les lignes directrices de l'Agence;
 - démonstration de la manière dont les risques ayant une incidence sur l'interopérabilité ont été pris en compte pour chacun des problèmes figurant dans le registre des problèmes;
 - règles nationales relatives à l'ERTMS qui sont applicables au projet;
 - dans le cas où le demandeur est exempté de l'application d'une ou de plusieurs STI ou de parties de celles-ci, un document fourni par l'autorité de sécurité octroyant la dérogation, conformément à 159 du Code ferroviaire;

7. chacun des problèmes consignés dans le registre des problèmes est classé dans l'une des catégories suivantes:

- a) interrogation;
- b) problème clos;
- c) problème clos avec conditions;
- d) problème clos mais inacceptable;

8. l'Agence suggère, par l'intermédiaire du guichet unique, une liste de problèmes figurant dans le registre des problèmes avec le statut «interrogation»;

9. le demandeur apporte la preuve, conformément au calendrier arrêté visé au point 17 b) et avant la phase de décision, que chacun des problèmes identifiés dans le registre des problèmes a été résolu;

10. l'Agence actualise le statut des problèmes figurant dans le registre des problèmes selon les éléments de preuve soumis par le demandeur, pour les qualifier de «problème clos», «problème clos avec conditions» ou «problème clos mais inacceptable»;

11. le demandeur et l'autorité de sécurité sont en mesure de proposer d'autres problèmes à inclure dans le registre des problèmes;

12. l'Agence fournit au demandeur des orientations sur la manière d'apporter la preuve que ces problèmes ont été résolus, afin d'accélérer la procédure et d'éviter un travail administratif inutile;

13. l'Agence publie une liste anonymisée des problèmes, en tant qu'outil permettant de partager les retours d'expérience et de faciliter la mise en œuvre harmonisée des projets «sol» de l'ERTMS;

Section B: phase 1 — Engagement initial

14. le demandeur, avant de soumettre formellement sa demande, engage un dialogue avec l'Agence en vue de faciliter la procédure d'approbation;

15. la phase d'engagement initial débute avant tout appel d'offres relatif à des équipements «sol» de l'ERTMS et lorsque le demandeur informe l'Agence de son intention de soumettre une demande d'approbation;

16. l'engagement initial est limité à un nombre restreint de discussions au cours desquelles le demandeur présente le projet prévu et les détails des solutions techniques envisagées, y compris, en cas de disponibilité, les documents énumérés au point 6;

17. la phase d'engagement initial est conclue avec la signature d'un arrangement entre l'Agence et le demandeur, comprenant:

- a) la portée de la demande;
- b) le calendrier, y compris les dates correspondant à:
 - i) la présentation de chacun des documents énumérés au point 6;
 - ii) les mises à jour du registre des problèmes;
 - iii) la date limite pour la décision;
- c) le registre des problèmes;

18. l'autorité de sécurité participe à la phase d'engagement initial et rend un avis sur les propositions d'arrangements visés au point 17;

19. le demandeur utilise le guichet unique pour l'enregistrement des documents énumérés au point 6;

Section C: phase 2 — Présentation et vérification de l'exhaustivité

20. la phase de présentation et de vérification de l'exhaustivité succède à la phase d'engagement initial lorsque le demandeur présente, par l'intermédiaire du guichet unique, la demande de décision d'approbation;

21. le demandeur fournit tous les documents énumérés au point 6. Si certains de ces documents ont été présentés précédemment par l'intermédiaire du guichet unique, le demandeur peut identifier ces documents et confirmer qu'ils demeurent applicables au projet, sans modification ni ajout. En cas de modifications ou d'ajouts à ces documents, le demandeur doit présenter les documents mis à jour;

22. l'Agence évalue l'exhaustivité du dossier présenté et vérifie que le dossier présenté a été téléchargé dans le guichet unique, qu'il comprend tous les documents énumérés au point 6 et qu'aucun des problèmes consignés dans le registre des problèmes n'a le statut «interrogation»;

23. l'Agence évalue la pertinence et la cohérence du dossier présenté par rapport aux documents énumérés au point 6 et aux arrangements convenus dans l'engagement initial et visés au point 17;

24. l'Agence informe le demandeur par l'intermédiaire du guichet unique dans un délai d'un mois à compter de la réception de la présentation officielle dans le cas où les informations fournies ne sont pas complètes, en fournissant les preuves pertinentes et en précisant les documents supplémentaires à présenter dans le délai convenu dans le calendrier durant l'engagement initial;

25. l'Agence, lorsqu'elle estime que le dossier est complet, pertinent et cohérent, en informe le demandeur en conséquence par l'intermédiaire du guichet unique;

Section D: phase 3 — Évaluation et décision

26. la phase d'évaluation et de décision succède à la phase de présentation et de vérification de l'exhaustivité;

27. l'Agence émet une décision soit favorable soit défavorable, dans un délai de deux mois à compter du début de la phase d'évaluation et de décision, sur la partie des solutions techniques qui n'ont pas été préalablement couvertes par une décision favorable d'approbation par l'Agence;

28. l'Agence prend en considération tout avis rendu par l'autorité de sécurité sur la demande d'approbation;

29. l'Agence rend une décision favorable si la phase 2 est achevée avec succès et que tous les problèmes consignés dans le registre des problèmes ont le statut «problème clos»;

30. l'Agence rend une décision défavorable si un ou plusieurs des problèmes consignés dans le registre des problèmes ont le statut «problème clos mais inacceptable» ou si l'évaluation de la

phase 2 est terminée mais que le dossier n'est pas considéré comme complet, pertinent et/ou cohérent;

31. l'Agence rend une décision favorable assortie de conditions dans les cas suivants:

- a) un ou plusieurs des problèmes consignés dans le registre des problèmes ont le statut «clos avec conditions»; et
- b) aucun problème n'a le statut «clos mais inacceptable»;

32. l'Agence fournit une explication sur les conditions qui doivent être remplies par le demandeur à un stade ultérieur et examinées par l'autorité de sécurité, ainsi qu'un résumé des problèmes finaux tels que consignés dans le registre des problèmes;

33. l'autorité de sécurité recommande au demandeur, dans le cas où celui-ci ne pourrait pas satisfaire à une condition énoncée dans la décision favorable de l'Agence:

- a) de présenter une nouvelle fois une demande d'approbation de l'Agence. Dans ce cas, le demandeur indique quels sont les documents encore valables transmis dans une demande antérieure d'approbation de l'Agence, et celle-ci ne recommence pas leur évaluation;
- b) d'appliquer l'article 30, paragraphe 2, du règlement (UE) 2016/796. Dans ce cas, l'Agence lui propose d'actualiser le registre des problèmes par l'intermédiaire du guichet unique;

34. en cas de décision défavorable de l'Agence, le demandeur a le droit de rectifier la conception du projet, de présenter une nouvelle demande, d'indiquer les parties du projet qui restent inchangées ainsi que les documents et les éléments de preuve qui restent valables;

35. lorsque le demandeur adresse une demande motivée à l'Agence de réexaminer sa décision conformément à l'article 19, paragraphe 5, de la directive (UE) 2016/797, ladite demande est transmise par l'intermédiaire du guichet unique et est accompagnée d'une justification détaillée des problèmes qui, selon le demandeur, n'ont pas été correctement évalués par l'Agence. L'Agence devrait confirmer ou réexaminer sa décision en se concentrant sur les problèmes mis en évidence dans cette justification. Les conclusions du réexamen devraient être communiquées au demandeur, par l'intermédiaire du guichet unique, dans un délai de deux mois à compter de la date de la demande du demandeur;

36. l'Agence fournit au demandeur une justification appropriée lorsqu'elle confirme sa décision défavorable initiale;

37. le demandeur a le droit de former un recours devant la chambre de recours établie en vertu de l'article 55 du règlement (UE) 2016/796, lorsque l'Agence confirme sa décision défavorable initiale.

Vu pour être annexé à la loi du 27 octobre 2020
modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

PHILIPPE

PAR LE ROI :

Le ministre de la Mobilité,

Georges GILKINET

La ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques, des Télécommunications et
de la Poste,

Petra DE SUTTER

Annexe 10 au projet de loi

Annexe 30 à la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

ANNEXE 30 – CONTENU DU DOSSIER PRELIMINAIRE A LA DEMANDE D'AUTORISATION DE MISE EN SERVICE D'INSTALLATIONS FIXES

§ 1^{er}. Le dossier préliminaire visé à l'article 179/1, § 4, contient :

- 1° la description du projet ;
- 2° les prescriptions techniques d'application : STI ou règles nationales ;
- 3° le cas échéant, la demande de dérogation visée à l'article 159 du Code ferroviaire accompagnée du dossier justifiant la demande avec mention des règles nationales alternatives ou des normes techniques à mettre en œuvre afin de satisfaire aux exigences essentielles ;
- 4° le cas échéant, les demandes de dérogation aux règles légales qui prévoient des possibilités de dérogations ;
- 5° le planning du projet ;
- 6° le nom et la fonction de la personne responsable pour le volet technique du sous-système chargée de signer la déclaration de vérification correspondante ;
- 7° les données relatives aux organismes notifiés, désignés ou aux organismes d'évaluation visés dans le Règlement MSC.

§ 2. En cas de demande d'autorisation dans le cadre d'un renouvellement ou un réaménagement, le dossier préliminaire contient également :

- 1° le dossier de conception ;
- 2° l'avis de l'autorité de sécurité sur le dossier de conception ;
- 3° les éventuelles décisions de l'autorité de sécurité relatives aux précédentes autorisations de mise en service.

Vu pour être annexé à la loi du 27 octobre 2020
modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

PHILIPPE

PAR LE ROI :

Le ministre de la Mobilité,

Georges GILKINET

La ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques, des Télécommunications et
de la Poste,

Petra DE SUTTER

Annexe 11 au projet de loi

Annexe 31 à la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

**ANNEXE 31 – CONTENU DU DOSSIER DE CONCEPTION EN CAS DE
RENOUVELLEMENT OU DE REAMENAGEMENT D’INSTALLATIONS FIXES**

Le dossier de conception contient :

- 1° une description du projet avec, le cas échéant, une description générale du phasage;
- 2° la nature du projet : renouvellement ou réaménagement;
- 3° toutes les autorisations et tous les documents de vérification du sous-système en service;
- 4° la liste des STI appliquées;
- 5° la liste des normes et spécifications techniques appliquées;

6° en cas de modification technique, un rapport technique évaluant les critères d'innovation et d'additionnalité visés respectivement à l'article 4, 2, b) et f), du Règlement (UE) n ° 402/2013 de la Commission du 30 avril 2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et abrogeant le règlement (CE) n ° 352/2009.

Vu pour être annexé à la loi du 27 octobre 2020
modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

PHILIPPE

PAR LE ROI :

Le ministre de la Mobilité,

Georges GILKINET

La ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques, des Télécommunications et
de la Poste,

Petra DE SUTTER

Bijlagen bij het wetsontwerp

Bijlage 1 bij het wetsontwerp

Bijlage 4 bij de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

BIJLAGE 4 - GEMEENSCHAPPELIJKE VEILIGHEIDSINDICATOREN

Deze bijlage stelt de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren (GVI's) vast die dienen opgenomen te zijn in het verslag dat de veiligheidsinstantie publiceert en meedeelt aan het Bureau overeenkomstig artikel 78.

Als er na de indiening van het verslag nieuwe feiten of fouten aan het licht komen, worden de indicatoren voor een bepaald jaar bij de eerste passende gelegenheid en uiterlijk in het volgende jaarverslag door de nationale veiligheidsinstantie gewijzigd of verbeterd.

In het aanhangsel staan gemeenschappelijke definities voor GVI's en methoden voor de berekening van de economische gevolgen van ongevallen.

1. Indicatoren met betrekking tot ongevallen

1.1. Het totale en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers) aantal ongevallen en uitsplitsing naar de volgende soorten ongevallen:

- botsing tussen een trein en een spoorvoertuig;
- botsing van een trein met een obstakel binnen het vrijruimteprofiel;
- ontsporing van een trein;
- ongeval op een overweg, inclusief ongeval met voetgangers op een overweg, en verdere uitsplitsing naar de vijf soorten overwegen gedefinieerd in punt 6.2;
- ongeval met personen waarbij rollend materieel in rijdende toestand betrokken is, met uitzondering van zelfmoorden en zelfmoordpogingen;
- brand in rollend materieel;
- andere.

Ieder significant ongeval wordt gemeld onder het type van het primaire ongeval, ook al zijn de gevolgen van het secundaire ongeval ernstiger (bijvoorbeeld brand na een ontsporing).

1.2. Het totale en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers) aantal personen dat per soort ongeval zwaargewond is geraakt of is omgekomen, met onderverdeling in de volgende categorieën:

- reiziger (ook in verhouding tot het totale aantal reizigerskilometers en reizigerstreinkilometers);
- werknemer of contractant;
- gebruiker van overwegen;
- indringer;
- andere persoon op een perron;
- andere persoon niet op een perron.

2. Indicatoren met betrekking tot gevaarlijke goederen

Het totale en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers) aantal ongevallen in verband met het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, met onderverdeling in de volgende categorieën:

- ongeval waarbij ten minste één spoorvoertuig is betrokken dat gevaarlijke goederen vervoert, zoals gedefinieerd in het aanhangsel;
- aantal dergelijke ongevallen waarbij gevaarlijke goederen vrijkomen.

3. Indicatoren met betrekking tot zelfmoorden

Het totale en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers) aantal zelfmoorden en zelfmoordpogingen.

4. Indicatoren met betrekking tot voorlopers van ongevallen

Het totale en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers) aantal voorlopers van ongevallen en uitsplitsing naar de volgende soorten voorlopers:

- gebroken rails;
- knik of andere afwijking in het spoor;
- foutieve seingeving;
- ongeoorloofd voorbijrijden van een stoptonend sein waarbij een gevaarpunt wordt overschreden;
- ongeoorloofd voorbijrijden van een stoptonend sein waarbij een gevaarpunt niet wordt overschreden;
- gebroken wiel van operationeel rollend materieel;
- gebroken as van operationeel rollend materieel.

Alle voorlopers moeten worden gemeld, ongeacht of ze wel of niet een ongeval tot gevolg hadden. (Een voorloper die een significant ongeval tot gevolg had, wordt ook gemeld onder de indicatoren met betrekking tot voorlopers van ongevallen; een voorloper die geen significant ongeval tot gevolg had, wordt alleen gemeld onder de indicatoren met betrekking tot voorlopers van ongevallen).

5. Indicatoren voor de berekening van de economische gevolgen van ongevallen

Het/de totale in euro en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers):

- aantal doden en ernstig gewonden, vermenigvuldigd met de waarde van het voorkomen van een dodelijk ongeval of ongeval met ernstig gewonden (*Value of Preventing a Casualty*, VPC);
- kosten van milieuschade;
- kosten van materiële schade aan rollend materieel of infrastructuur;
- kosten van vertragingen als gevolg van ongevallen.

De veiligheidsinstantie vermeldt de economische gevolgen van significante ongevallen in het jaarverslag bedoeld in artikel 78.

De VPC is de waarde die de samenleving toekent aan het voorkomen van een dodelijk ongeval of ongeval met ernstig gewonden en vormt als zodanig geen referentie voor schadevergoeding tussen bij ongevallen betrokken partijen.

6. Indicatoren met betrekking tot de technische veiligheid van de infrastructuur en de invoering daarvan

6.1. Het percentage sporen met treinbeveiligingssystemen (*Train Protection Systems*, TPS's) in werking en het percentage treinkilometers waarbij TPS aan boord wordt gebruikt, voor zover deze systemen zorgen voor:

- waarschuwing;
- waarschuwing en automatische stop;
- waarschuwing, automatische stop en plaatsgerelateerde controle op de snelheid;
- waarschuwing, automatische stop en continue controle op de snelheid.

6.2. Het aantal overwegen (totaal, per kilometer lijn en per kilometer spoor) uitgesplitst naar de volgende vijf soorten overwegen:

- a) overweg met passieve signalisatie;
- b) overweg met actieve signalisatie:
 - i) manueel,
 - ii) automatisch, met waarschuwing voor weggebruikers,
 - iii) automatisch, met bescherming voor weggebruikers,
 - iv) bescherming zijde spoor.

Aanhangsel

Gemeenschappelijke definities voor GVI's en methoden voor de berekening van de economische gevolgen van ongevallen

1. Indicatoren met betrekking tot ongevallen

1.1. “Significant ongeval”: elk ongeval met ten minste één bewegend spoorvoertuig waarbij ten minste één persoon om het leven is gekomen of zwaargewond is geraakt, of dat schade van betekenis aan het materieel, de sporen, andere installaties of het milieu dan wel een ernstige ontregeling van het verkeer heeft veroorzaakt, met uitzondering van ongevallen in werkplaatsen, magazijnen en opslagruimtes.

1.2. “Schade van betekenis aan het materieel, de sporen, andere installaties of het milieu”: schade voor een bedrag van 150 000 EUR of meer.

1.3. “Ernstige ontregeling van het verkeer”: de treindiensten op een hoofdspoorlijn worden gedurende zes uur of langer onderbroken.

1.4. “Trein”: één of meer spoorvoertuigen getrokken door één of meer locomotieven of motorrijtuigen, of één motorrijtuig alleen, die/dat onder een bepaald nummer of een

specifieke benaming van een vast beginpunt naar een vast eindpunt rijdt/rijden, met inbegrip van een losse locomotief, m.a.w. een locomotief die alleen rijdt.

1.5. “Botsing tussen een trein en een spoorvoertuig”: een frontale botsing, een kopstaartbotsing of een zijdelingse botsing tussen een deel van een trein en een deel van een andere trein of een ander spoorvoertuig of rangerend rollend materieel.

1.6. “Botsing van een trein met een obstakel binnen het profiel van vrije ruimte” : een botsing tussen een deel van een trein met vaste of tijdelijk aanwezige objecten op of in de nabijheid van het spoor (behalve door voertuigen of gebruikers op overwegen verloren voorwerpen), met inbegrip van aanrijdingen met bovenleidingen.

1.7. “Ontsporing van een trein”: alle gevallen waarbij ten minste één wiel van een trein uit de rails loopt.

1.8. “Ongeval op overwegen”: elk ongeval op een overweg waarbij ten minste één spoorvoertuig en één of meer overstekende voertuigen, andere overstekende gebruikers, zoals voetgangers, of andere tijdelijk op of nabij het spoor aanwezige voorwerpen, ingeval zij door een overstekend voertuig of een overstekende gebruiker verloren zijn, betrokken zijn.

1.9. “Ongevallen met personen waarbij rollend materieel in rijdende toestand betrokken is”: ongevallen van één of meer personen die door een spoorvoertuig of een aan het spoorvoertuig vastzittend of daarvan losgeraakt voorwerp worden geraakt; dit omvat personen die van spoorvoertuigen vallen en personen die vallen of door losse voorwerpen worden geraakt wanneer zij aan boord van spoorvoertuigen reizen.

1.10. “Brand in rollend materieel”: een brand of explosie die zich tijdens de rit tussen het station van vertrek en de eindbestemming voordoet in spoorvoertuigen (met inbegrip van de lading), ook wanneer de voertuigen stilstaan in het station van vertrek, op de eindbestemming of aan tussenliggende haltes, alsmede tijdens rangeeractiviteiten.

1.11. “Overige (ongevallen)”: elk ander ongeval dan een botsing van een trein met een spoorvoertuig, een botsing van een trein met een obstakel binnen het profiel van vrije ruimte, een ontsporing van een trein, een ongeval op een overweg, een persoonlijk ongeval met rollend materieel in rijdende toestand of een brand in rollend materieel.

1.12. “Reiziger”: elke persoon, met uitzondering van het treinpersoneel, die een reis per spoor maakt, met inbegrip van een reiziger die aan of van boord van een bewegende trein tracht te gaan, uitsluitend voor ongevallenstatistieken.

1.13. “Werknemer of contractant”: elke persoon van wie het werk verband houdt met een spoorweg en die aan het werk is ten tijde van het ongeval, inclusief het personeel van contractanten, zelfstandige contractanten, treinpersoneel en personen die met rollend materieel en infrastructuurinstallaties werken.

1.14. “Gebruiker van een overweg”: elke persoon die te voet of met een vervoermiddel gebruik maakt van een overweg om de sporen over te steken.

1.15. “Indringer”: elke persoon die zich op spoorwegterreinen bevindt terwijl dat verboden is, met uitzondering van gebruikers van overwegen.

1.16. “Andere persoon op een perron”: elke zich op een spoorwegperron bevindend persoon die niet onder de definitie van “reiziger”, “werknemer of contractant”, “gebruiker van een overweg”, “andere persoon niet op een perron” of “indringer” valt.

1.17. “Andere persoon niet op een perron”: elke zich niet op een spoorwegperron bevindend persoon die niet onder de definitie van “reiziger”, “werknemer of contractant”, “gebruiker van een overweg”, “andere persoon op een perron” of “indringer” valt.

1.18. “Dood (dodelijk slachtoffer)”: elke persoon die bij een ongeval om het leven is gekomen of binnen 30 dagen daarna aan de gevolgen ervan overlijdt, met uitzondering van personen die zelfmoord hebben gepleegd.

1.19. “Zwaargewond (zwaargewonde persoon)”: elke persoon die bij een ongeval gewond is geraakt en langer dan vierentwintig uur in het ziekenhuis werd opgenomen ten gevolge van het ongeval, met uitzondering van personen die een poging tot zelfmoord hebben ondernomen.

2. Indicatoren met betrekking tot gevaarlijke goederen

2.1. “Ongeval bij het vervoer van gevaarlijke goederen”: elk ongeval of incident dat moet worden gemeld overeenkomstig punt 1.8.5 van de RID (1)/ADR-voorschriften.

2.2. “Gevaarlijke goederen”: stoffen en artikelen waarvan het vervoer bij het RID is verboden, of alleen onder daarin vermelde voorwaarden is toegestaan.

3. Indicatoren met betrekking tot zelfmoorden

3.1. “Zelfmoord”: daad van opzettelijke zelfverwonding met de dood tot gevolg, zoals door de bevoegde nationale instantie geregistreerd en gekwalificeerd.

3.2. “Poging tot zelfmoord”: daad van opzettelijke zelfverwonding met ernstig letsel tot gevolg.

4. Indicatoren met betrekking tot voorlopers van ongevallen

4.1. “Gebroken rail”: een rail die in twee of meer stukken is gebroken of waarvan een stuk metaal is afgebroken, waardoor een gat van meer dan 50 mm lengte en meer dan 10 mm diepte in het loopvlak van het spoor is ontstaan.

4.2. “Knik of andere afwijking in het spoor”: elke storing die verband houdt met de continuïteit en de geometrie van het spoor, waardoor het spoor buiten bedrijf moet worden gesteld of de toegestane snelheid onmiddellijk moet worden beperkt.

4.3. “Foutieve seingeving”: technische storingen van het seinsysteem (van de infrastructuur of van het rollend materieel), die tot gevolg hebben dat de seininformatie minder restrictief is dan vereist.

4.4. “Ongeoorloofd voorbijrijden van een stoptonend sein waarbij een gevaarpunt wordt overschreden”: iedere keer dat een deel van een trein verder rijdt dan toegestaan en het gevaarpunt overschrijdt.

4.5. “Ongeoorloofd voorbijrijden van een stoptonend sein waarbij een gevaarpunt niet wordt overschreden”: iedere keer dat een deel van een trein verder rijdt dan toegestaan maar het gevaarpunt niet overschrijdt.

Onder “verder rijden dan toegestaan”, zoals vermeld in de bovenstaande punten 4.4 en 4.5, wordt verstaan dat de trein verder rijdt dan:

- een naast het spoor gelegen sein of seinpaal met gekleurde lichten op een gevaarpunt, of een STOP-teken in gevallen waarin geen automatisch beveiligingssysteem voor treinen (TPS) operationeel is;
- het einde van een veiligheidsgerelateerd toegestaan eindpunt van een TPS;
- een in de voorschriften vastgesteld punt dat mondeling of schriftelijk is meegedeeld;
- stopborden (behalve spoorbuffers) of mobiele seinen.

Gevallen waarin voertuigen zonder aangekoppelde tractie-eenheid of onbeheerde treinen voorbij een stoptonend sein rijden, worden niet meegeteld. Gevallen waarbij het sein om welke reden dan ook niet tijdig op onveilig is gezet om de machinist in staat te stellen de trein voor het sein te stoppen, worden niet meegeteld.

De veiligheidsinstantie mag afzonderlijk verslag uitbrengen over de bovenvermelde vier aanwijzingen van niet-toegestane verplaatsing en moet ten minste een geaggregeerde indicator meedelen met gegevens over aanwijzingen voor de vier gevallen samen.

4.6. “Gebroken wiel van rollend materieel in dienst”: een breuk die gevolgen heeft voor het wiel en een risico op een ongeval (ontsporing of botsing) doet ontstaan.

4.7. “gebroken as van rollend materieel in dienst”: een breuk die gevolgen heeft voor de as en een risico op een ongeval (ontsporing of botsing) doet ontstaan.

5. Gemeenschappelijke methoden voor de berekening van de economische gevolgen van ongevallen

5.1. De waarde van het voorkomen van een dodelijk ongeval of ongeval met ernstig gewonden (VPC) bestaat uit:

1) de waarde van de veiligheid op zich: waarden ten aanzien van de bereidheid te betalen (*Willingness to Pay*, WTP), gebaseerd op “uitgedrukte voorkeur”-onderzoeken die zijn uitgevoerd in België waarvoor zij worden toegepast;

2) directe en indirecte economische kosten: kosten die worden geraamd in België en die bestaan uit:

- medische kosten en kosten voor revalidatie,
- proceskosten, kosten voor politie, particuliere ongevalsonderzoeken, nooddiensten en administratieve kosten van de verzekering,

- productieverlies: waarde voor de samenleving van de goederen en diensten die door de persoon hadden kunnen worden geproduceerd als het ongeval niet had plaatsgevonden.

Bij de berekening van de kosten die slachtoffers veroorzaken, worden doden en ernstig gewonden afzonderlijk beoordeeld (verschillende VPC voor doden en ernstig gewonden).

5.2. Gemeenschappelijke beginselen om de waarde van de veiligheid op zich en directe en/of indirecte economische kosten te ramen:

Voor de waarde van de veiligheid op zich wordt de beoordeling van de vraag of de beschikbare ramingen al dan niet passend zijn, op de volgende overwegingen gebaseerd:

- de ramingen moeten samenhangen met een systeem voor de raming van de vermindering van het mortaliteitsrisico in de transportsector en een WTP-benadering, naargelang van de “uitgedrukte voorkeur”-methoden;
- de steekproef van respondenten die voor de waarden wordt gebruikt, moet representatief zijn voor de betrokken populatie. De steekproef moet met name de verdeling naar leeftijd, inkomen en andere relevante sociaaleconomische en/of demografische kenmerken van de populatie weerspiegelen;
- methode voor het verkrijgen van de WTP-waarden: de enquête moet zo zijn opgesteld dat de vragen duidelijk en zinvol zijn voor de respondenten.

Directe en indirecte economische kosten worden geraamd op basis van de werkelijke door de samenleving gedragen kosten.

5.3. Definities

5.3.1. “Kosten van milieuschade”: de kosten die door de spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders moeten worden gedragen, geraamd op basis van hun ervaring, om het beschadigde gebied te herstellen in de staat van vóór het spoorwegongeval.

5.3.2. “Kosten van materiële schade aan rollend materieel of infrastructuur”: de kosten van nieuw rollend materieel of nieuwe infrastructuur, met dezelfde functies en technische parameters als het materieel of de infrastructuur die onherstelbaar zijn beschadigd en de kosten voor het herstel van het rollend materieel of de infrastructuur die kunnen worden hersteld in de staat van vóór het ongeval, geraamd door spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders op basis van hun ervaring, waaronder ook de kosten in verband met de huur van rollend materieel als gevolg van de niet-beschikbaarheid van beschadigde voertuigen.

5.3.3. “Kosten van vertragingen als gevolg van ongevallen”: de geldwaarde van vertragingen die gebruikers van spoorvervoer (reizigers en vrachtklanten) ondervinden als gevolg van ongevallen, berekend volgens het onderstaande model:

VT = geldwaarde van reistijdbesparingen

Waarde van tijd voor een treinreiziger (een uur)

$$VTP = [VT \text{ van voor het werk reizende reizigers}] * [\text{gemiddeld percentage voor het werk reizende reizigers per jaar}] + [VT \text{ van niet voor het werk reizende reizigers}] * [\text{gemiddeld percentage niet voor het werk reizende reizigers}]$$

VTP wordt gemeten in EUR per reiziger per uur.

Een “voor het werk reizende reiziger” is een reiziger die reist in verband met zijn beroepsactiviteiten, met uitzondering van woon-werkverkeer.

Waarde van tijd voor een goederentrein (een uur)

$$VTF = [VT \text{ van goederentreinen}] * [(ton-km)/(trein-km)]$$

VTF wordt gemeten in EUR per ton goederen per uur.

Gemiddeld aantal tonnen goederen die in één jaar per trein worden vervoerd = $(ton-km)/(trein-km)$

CM = kosten van 1 minuut vertraging van een trein

Reizigerstrein

$$CMP = K1 * (VTP/60) * [(reizigers-km)/(trein-km)]$$

Gemiddeld aantal reizigers dat in één jaar per trein wordt vervoerd = $(reizigers-km)/(trein-km)$

Goederentrein

$$CMF = K2 * (VTF/60)$$

De factoren K1 en K2 liggen tussen de waarde van tijd en de waarde van vertraging, zoals geraamd door middel van de “uitgedrukte voorkeur”-onderzoeken, om rekening te houden met het feit dat de als gevolg van vertragingen verloren tijd als aanzienlijk negatiever wordt ervaren dan normale reistijd.

Kosten van vertragingen als gevolg van een ongeval = $CMP * (\text{minuten vertraging van reizigerstreinen}) + CMF * (\text{minuten vertraging van goederentreinen})$

Reikwijdte van het model

De kosten van vertragingen moeten voor significante ongevallen worden berekend op de volgende wijze:

- werkelijke vertragingen op de spoorlijnen waar de ongevallen hebben plaatsgevonden, gemeten op het eindstation;
- werkelijke vertragingen of, indien dat niet mogelijk is, geraamde vertragingen op de andere getroffen lijnen.

6. Indicatoren met betrekking tot de technische veiligheid van de infrastructuur en de invoering daarvan

6.1. “Beveiligingssysteem voor treinen” (*Train Protection System*, TPS): een systeem dat ertoe bijdraagt dat seinen en snelheidsbeperkingen worden nageleefd.

6.2. “Boordsystemen”: systemen die de treinbestuurder helpen om de seingeving langs het spoor en in de cabine na te leven en dus zorgen voor bescherming aan gevaarpunten en handhaving van snelheidsbeperkingen. Boord-TPS's worden als volgt beschreven:

- a) waarschuwing, automatische waarschuwing aan de bestuurder;
- b) waarschuwing en automatische stop, automatische waarschuwing aan de bestuurder en automatische stop bij het voorbijrijden van een stoptonend sein;
- c) waarschuwing en automatische stop en plaatsgerelateerde controle op de snelheid, waarbij bescherming wordt geboden aan gevaarpunten; onder “plaatsgerelateerde controle op de snelheid” wordt verstaan dat op bepaalde plaatsen (snelheidsvallen), bij het naderen van een sein, controle wordt gehouden op de snelheid;
- d) waarschuwing en automatische stop en continue controle op de snelheid, waarbij bescherming wordt geboden aan gevaarpunten en continue controle wordt gehouden op de naleving van de snelheidsbeperkingen op de lijn; onder “continue controle op de snelheid” wordt verstaan dat de toegestane maximumsnelheid op alle delen van de lijn permanent wordt aangegeven en gehandhaafd.

Type d) wordt beschouwd als een automatisch beveiligingssysteem voor treinen (*Automatic Train Protection*, ATP).

6.3. “Overweg”: gelijkvloerse kruising tussen een weg of doorgang en een spoorweg, erkend door de infrastructuurbeheerder en toegankelijk voor openbare of particuliere gebruikers. Doorgangen tussen perrons in een station vallen hier niet onder, evenmin als doorgangen over sporen die uitsluitend bestemd zijn voor gebruik door werknemers.

6.4. “Weg”: met het oog op het opstellen van statistieken over spoorwegongevallen, openbare of particuliere weg, straat of snelweg, met inbegrip van aangrenzende voet- en fietspaden.

6.5. “Doorgang”: elke route, behalve wegen, voor de doorgang van personen, dieren, voertuigen of machines.

6.6. “Overweg met passieve signalisatie”: een overweg zonder enige vorm van waarschuwings- of beschermingssysteem dat wordt geactiveerd wanneer het onveilig is voor de gebruiker om de overweg over te steken.

6.7. “Overweg met actieve signalisatie”: een overweg waar de overstekende gebruikers worden beschermd tegen of gewaarschuwd voor de naderende trein door de activering van inrichtingen wanneer het voor de gebruiker onveilig is de overweg over te steken.

- Bescherming door middel van fysieke inrichtingen:
 - halve of dubbele slagbomen;
 - hekken.
- Waarschuwing bij het gebruik van vaste apparatuur bij overwegen:

- zichtbare apparatuur: lichten;
- auditieve apparatuur: bellen, hoorns, claxons enz.

Overwegen met actieve signalisatieoverweg worden als volgt ingedeeld:

- a) manueel: een overweg waar de bescherming of waarschuwing voor de weggebruikers manueel wordt geactiveerd door een spoorwegwerknemer;
- b) automatisch, met waarschuwing voor de weggebruikers: een overweg waar een waarschuwing voor de weggebruikers wordt geactiveerd door de naderende trein;
- c) automatisch, met bescherming voor de weggebruikers: een overweg waar een vorm van bescherming voor de weggebruikers wordt geactiveerd door de naderende trein. Dit omvat ook overwegen met zowel beschermings- als waarschuwingssystemen voor de weggebruikers;
- d) bescherming zijde spoor: een overweg waar een sein of ander treinbeschermingssysteem een trein de toelating geeft door te rijden zodra de overweg volledig is afgeschermd voor de gebruikers en niet meer wordt overschreden.

7. Definities van de meeteenheden

7.1. “Trein-kilometer”: meeteenheid die de verplaatsing van een trein over een afstand van één kilometer weergeeft. Deze afstand is de werkelijk gereden afstand, indien beschikbaar; zo niet wordt de standaardnetwerkafstand tussen begin- en eindpunt gebruikt. Alleen de afstand op het grondgebied van het rapporterende land wordt in aanmerking genomen.

7.2. “Reizigers-kilometer”: meeteenheid voor het vervoer van een reiziger per spoor over een afstand van één kilometer. Alleen de afstand op het grondgebied van het rapporterende land wordt in aanmerking genomen.

7.3. “Kilometer lijn”: de lengte, gemeten in kilometers, van het spoorwegnetwerk van lidstaten, waarvan het toepassingsgebied in artikel 2 van Richtlijn 2016/797/EU is vastgesteld. Voor meersporige spoorlijnen wordt alleen de afstand tussen begin- en eindpunt geteld.

7.4. “Kilometer spoor”: de lengte, gemeten in kilometers, van het spoorwegnetwerk van lidstaten, waarvan het toepassingsgebied in artikel 2 van Richtlijn 2016/797/EU is vastgesteld. Elk spoor van een meersporige spoorlijn wordt geteld.

Gezien om gevoegd te worden bij de wet van 27 oktober 2020
tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Mobiliteit,

Georges GILKINET

De minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven, Telecommunicatie en Post,

Petra DE SUTTER

Bijlage 2 bij het wetsontwerp

Bijlage 5 bij de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

BIJLAGE 5 - VEILIGHEIDSBEHEERSYSTEEM

Onverminderd de gedelegeerde Verordening (EU) 2018/762 van de Commissie van 8 maart 2018 tot vaststelling van gemeenschappelijke veiligheidsmethoden inzake de eisen voor veiligheidsbeheersystemen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EU) nr. 1158/2010 en (EU) nr. 1169/2010, omvat het veiligheidsbeheersysteem de volgende basiselementen:

1° een veiligheidsbeleid dat door het hoofd van de organisatie is goedgekeurd en waarmee het personeel bekend is;

2° kwalitatieve en kwantitatieve doelen van de organisatie voor de handhaving en vergroting van de veiligheid, en plannen en procedures om die doelen te verwezenlijken;

3° procedures om te voldoen aan bestaande, nieuwe en gewijzigde technische en operationele normen en andere bindende voorwaarden zoals vastgelegd in TSI's, in de nationale voorschriften bedoeld in artikel 68, § 1, 1°, en in andere relevante voorschriften zoals deze bedoeld in artikel 68, § 1, 2° of in besluiten van de veiligheidsinstantie;

4° procedures om ervoor te zorgen dat gedurende de gehele levenscyclus van installaties en tijdens alle activiteiten de normen en andere bindende voorwaarden worden geëerbiedigd;

5° procedures en methoden om risico's vast te stellen, risico-evaluaties uit te voeren en risicobeheersmaatregelen te implementeren wanneer er voor de infrastructuur of de interface mens/machine/organisatie nieuwe risico's ontstaan door een verandering in de exploitatieomstandigheden of de introductie van nieuw materiaal;

6° programma's voor de opleiding van personeel en systemen om ervoor te zorgen dat het personeel ter zake kundig blijft en de taken dienovereenkomstig worden uitgevoerd, met inbegrip van regelingen inzake lichamelijke en psychologische geschiktheid;

7° regelingen voor een voldoende informatievoorziening binnen de organisatie en, waar nodig, voor een voldoende uitwisseling van informatie tussen organisaties van het spoorwegsysteem;

8° procedures voor de wijze waarop, alsmede de vorm waarin informatie over veiligheid wordt gedocumenteerd, en de procedure voor de configuratiecontrole van vitale informatie op veiligheidsgebied;

9° procedures om ervoor te zorgen dat ongevallen, incidenten, bijna-ongelukken en andere gevaarlijke voorvallen worden gemeld, onderzocht en geanalyseerd en dat de nodige preventieve maatregelen worden getroffen;

10° plannen voor actie, alarmering en voorlichting in noodgevallen, die samen met de bevoegde overheidsinstanties worden vastgesteld, en

11° voorzieningen voor periodieke interne controles van het veiligheidsbeheersysteem. Infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen nemen eventueel andere elementen op die noodzakelijk zijn om veiligheidsrisico's te dekken, in overeenstemming met de beoordeling van de risico's die uit hun eigen activiteiten voortvloeien.

Gezien om gevoegd te worden bij de wet van 27 oktober 2020
tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Mobiliteit,

Georges GILKINET

De minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven, Telecommunicatie en Post,

Petra DE SUTTER

Bijlage 3 bij het wetsontwerp

Bijlage 14 bij de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

BIJLAGE 14 - ONDERDELEN VAN HET SPOORWEGSYSTEEM VAN DE UNIE**1. Netwerk**

Voor de toepassing van de Spoorcodex omvat het netwerk van de Unie de volgende onderdelen:

- a) speciaal aangelegde hogesnelheidslijnen die zijn uitgerust voor snelheden van doorgaans 250 km/u of meer;
- b) lijnen die speciaal zijn aangepast en uitgerust voor snelheden van ongeveer 200 km/u;
- c) 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 bebouwing. Onder deze categorie vallen de verbindingslijnen tussen hogesnelheids- en conventionele netwerken, de lijnen door stations, verbindingslijnen die toegang geven tot terminals, remises, enz. die op conventionele snelheid worden gebruikt door „hogesnelheid” rollend materieel;
- d) conventionele lijnen voor personenvervoer;
- e) conventionele lijnen voor gemengd vervoer (personen en goederen);
- f) conventionele lijnen voor het goederenvervoer;
- g) knooppunten voor het personenvervoer;
- h) knooppunten voor het goederenvervoer, met inbegrip van intermodale terminals;
- i) verbindingslijnen tussen bovengenoemde onderdelen.

Dit netwerk omvat verkeersleidings-, plaatsbepalings- en navigatiesystemen, technische installaties voor gegevensverwerking en telecommunicatie ten behoeve van het langeafstandsreizigersvervoer en het goederenvervoer over dit netwerk om een veilige en soepele exploitatie van het netwerk en een efficiënte verkeersleiding te waarborgen.

2. Voertuigen

Voor de toepassing van de Spoorcodex omvat het begrip Unievoertuigen alle voertuigen die geschikt zijn om te rijden op het gehele spoorwegnetwerk van de Unie of op een gedeelte daarvan:

- a) locomotieven en rollend materieel bestemd voor vervoer van reizigers met inbegrip van al dan niet elektrische treinstellen, al dan niet elektrische motortreinstellen voor het vervoer van reizigers, en rijtuigen voor het vervoer van reizigers;

- b) goederenwagons, met inbegrip van voertuigen met een lage bodem voor het hele netwerk en voertuigen voor het vervoer van vrachtwagens;
- c) bijzondere voertuigen, zoals spoormachines.

De lijst van voertuigen omvat de voertuigen die speciaal ontworpen zijn om te rijden op de diverse types hogesnelheidslijnen beschreven in punt 1.

Gezien om gevoegd te worden bij de wet van 27 oktober 2020
tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Mobiliteit,

Georges GILKINET

De minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven, Telecommunicatie en Post,

Petra DE SUTTER

Bijlage 4 bij het wetsontwerp

Bijlage 15 bij de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

BIJLAGE 15 – SUBSYSTEMEN

1. Lijst van subsystemen

Voor de toepassing van de Spoorcodex wordt het spoorwegsysteem van de Unie onderverdeeld in subsystemen die overeenkomen met:

a) gebieden van structurele aard:

- infrastructuur,
- energie,
- baanuitrusting voor besturing en seingeving,
- boorduitrusting voor besturing en seingeving,
- rollend materieel;

b) gebieden van functionele aard:

- exploitatie en verkeersleiding,
- onderhoud,
- telecommunicatietoepassingen voor personen- en goederenvervoer.

2. Beschrijving van de subsystemen

Voor elk subsysteem of onderdeel van een subsysteem stelt het Bureau bij de opstelling van de betrokken ontwerp- TSI de lijst op van de interoperabiliteitsonderdelen en -aspecten. Onder voorbehoud van de vaststelling van deze aspecten en interoperabiliteitsonderdelen of van de volgorde waarin de subsystemen aan TSI's worden onderworpen, omvatten de subsystemen:

2.1. Infrastructuur

Spoorbaan, wissels, overwegen, kunstwerken (bruggen, tunnels enz.), spoorgebonden stationselementen (waaronder ingangen, perrons, toegangszones, diensten, toiletten en informatiesystemen, alsmede de toegankelijkheid daarvan voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit), veiligheids- en beschermingsinstallaties.

2.2. Energie

Het elektrificatiesysteem, met inbegrip van de bovenleiding, de baancomponent van het systeem voor het meten van het verbruik van en de voorziening met elektriciteit.

2.3. Baanuitrusting voor besturing en seingeving

Alle uitrusting op en langs de spoorbaan die nodig is om de veiligheid te waarborgen en voor de besturing en controle van de bewegingen van de op het netwerk toegelaten treinen.

2.4. Boorduitrusting voor besturing en seingeving

Alle boorduitrusting die nodig is om de veiligheid te waarborgen en voor de besturing en controle van de bewegingen van de op het netwerk toegelaten treinen.

2.5. Exploitatie en verkeersleiding

De procedures en bijbehorende uitrusting die zorgen voor een coherente exploitatie van de verschillende structurele subsystemen, zowel bij normaal functioneren als bij gestoord bedrijf, met name inzake de samenstelling en besturing van de trein, verkeersplanning en verkeersleiding.

Het geheel van vereiste beroepskwalificaties voor alle types spoorvervoerdiensten.

2.6. Telematicatoepassingen

Overeenkomstig bijlage 14 omvat dit subsysteem twee delen:

- a) de toepassingen voor personenvervoer, met inbegrip van de informatiesystemen voor reizigers vóór en tijdens de reis, reserveringssystemen, betalingssystemen, het bagagebeheer, het beheer van aansluitingen tussen treinen en andere vervoerswijzen;
- b) toepassingen voor goederenvervoer, met inbegrip van de informatiesystemen (continu volgen van goederen en treinen), rangeer- en samenstellingssystemen, reserverings-, betalings- en factureringssystemen, het beheer van aansluitingen met andere vervoerswijzen, het opstellen van begeleidende elektronische documenten.

2.7. Rollend materieel

De structuur, het besturingssysteem van de gehele uitrusting van de trein, de stroomafnemers, de tractie-eenheden en transformatoren, boordapparatuur voor het meten van het verbruik van en voor de voorziening met elektriciteit, het remsysteem, koppeling, loopwerk (draaistellen, assen, enz.) en ophanging, deuren, mens/machine-interface (bestuurder, treinpersoneel, reizigers, toegangsvoorzieningen voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit), passieve en actieve beveiliging, voorzieningen voor de gezondheid van reizigers en treinpersoneel.

2.8. Onderhoud

De procedures, de betrokken uitrusting, de logistieke onderhoudsinstallaties en de reserves waarmee corrigerende en preventieve onderhoudswerkzaamheden dienen te worden uitgevoerd om de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem van de Unie en de vereiste prestaties te garanderen.

Gezien om gevoegd te worden bij de wet van 27 oktober 2020
tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Mobiliteit,

Georges GILKINET

De minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven, Telecommunicatie en Post,

Petra DE SUTTER

Bijlage 5 bij het wetsontwerp

Bijlage 16 bij de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

BIJLAGE 16 - ESSENTIËLE EISEN

1. Algemene vereisten*1.1. Veiligheid*

- 1.1.1. Het ontwerp, de bouw of de fabricage, het onderhoud van en het toezicht op voor de veiligheid kritieke inrichtingen en meer in het bijzonder de bij het treinverkeer betrokken onderdelen moeten de veiligheid waarborgen op het niveau dat beantwoordt aan de voor het netwerk gestelde doelstellingen, ook in de nader omschreven situaties van gestoord bedrijf.
- 1.1.2. De parameters die van invloed zijn op het raakpunt wiel/spoorstaaf, moeten voldoen aan de criteria inzake stabiliteitseisen die noodzakelijk zijn om veilig verkeer bij de toegestane maximumsnelheid te waarborgen. De parameters dienen te garanderen dat het mogelijk is om met de toegestane maximumsnelheid binnen de gegeven remafstand te stoppen.
- 1.1.3. De gebruikte onderdelen dienen tijdens hun levensduur bestand te zijn tegen alle tijdens hun bedrijfsduur gespecificeerde normale of uitzonderlijke belastingen. De gevolgen van onverwachte storingen op de veiligheid moeten met behulp van geschikte middelen worden beperkt.
- 1.1.4. De vaste installaties en het rollend materieel moeten zodanig zijn ontworpen en de gebruikte materialen moeten zodanig zijn gekozen dat bij brand het ontstaan, de verspreiding en de gevolgen van vuur en rook zo veel mogelijk worden beperkt.
- 1.1.5. Inrichtingen die zijn bestemd om door de gebruikers te worden bediend, moeten zodanig zijn ontworpen dat het veilig gebruik van de inrichtingen of de gezondheid en de veiligheid van de gebruikers niet in gevaar wordt gebracht wanneer de inrichtingen worden gebruikt op een wijze die wel voorzienbaar is maar niet in overeenstemming is met de aangegeven methode.

1.2. Betrouwbaarheid en beschikbaarheid

Het toezicht op en het onderhoud van de vaste of mobiele elementen die bij het treinverkeer zijn betrokken, moeten zodanig worden georganiseerd, uitgevoerd en gekwantificeerd dat zij in te voorziene omstandigheden blijven functioneren.

1.3. Gezondheid

- 1.3.1. Materialen die, bij het beoogde gebruik, de gezondheid van de personen die daartoe toegang hebben, in gevaar kunnen brengen, mogen in de treinen en de spoorweginfrastructuur niet worden toegepast.
- 1.3.2. Deze materialen moeten zodanig worden gekozen, aangewend en gebruikt dat de emissie van schadelijke en gevaarlijke rook of gassen, met name bij brand, wordt beperkt.

1.4. Milieubescherming

- 1.4.1. Bij het ontwerpen van het spoorwegsysteem moeten de gevolgen voor het milieu van de aanleg en exploitatie van dat systeem worden beoordeeld en in aanmerking worden genomen overeenkomstig de geldende Unieregels.
- 1.4.2. De in de treinen en de infrastructuur gebruikte materialen moeten de emissie van rook of voor het milieu gevaarlijke en schadelijke gassen, met name bij brand, voorkomen.
- 1.4.3. Het rollend materieel en de energievoorzieningssystemen moeten zodanig zijn ontworpen en uitgevoerd dat zij uit elektromagnetisch oogpunt compatibel zijn met de installaties, voorzieningen en openbare of particuliere netwerken waarmee zij kunnen interfereren.
- 1.4.4. Het ontwerp en gebruik van het spoorwegsysteem mag geen aanleiding geven tot een ontoelaatbaar niveau van geluidsemissies:
 - in de nabijheid van de spoorweginfrastructuur, als omschreven in artikel 3, punt 3, van richtlijn 2012/34/EU, en
 - in de bestuurderscabine.
- 1.4.5. De exploitatie van het spoorwegnetwerk mag geen trillingsniveau in de bodem veroorzaken dat ontoelaatbaar is met het oog op de activiteiten en het milieu in de nabijheid van de infrastructuur en in normale staat van onderhoud.

1.5. *Technische compatibiliteit*

De technische eigenschappen van de infrastructuur en de vaste installaties moeten onderling en met die van de treinen die op het spoorwegnetwerk rijden compatibel zijn. Dat houdt ook in dat het subsysteem van het voertuig veilig in de infrastructuur moet kunnen worden geïntegreerd.

Wanneer het op bepaalde gedeelten van het netwerk moeilijk is om deze technische eigenschappen in acht te nemen, mogen tijdelijke oplossingen, waardoor de compatibiliteit in de toekomst wordt gewaarborgd, ten uitvoer worden gelegd.

1.6. *Toegankelijkheid*

- 1.6.1. De subsystemen “infrastructuur” en “rollend materieel” moeten toegankelijk zijn voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit zodat zij dezelfde toegang hebben als anderen, doordat obstakels zijn voorkomen of verwijderd en door andere passende maatregelen. Dat geldt ook voor het ontwerp, de bouw, de vernieuwing en verbetering, het onderhoud en de exploitatie van de relevante delen van de subsystemen waartoe het publiek toegang heeft.
- 1.6.2. De subsystemen “exploitatie” en “telematicatoepassingen voor reizigers” moeten de functionaliteit bieden die nodig is om te bewerkstelligen dat personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit dezelfde toegang hebben als anderen, door middel van het voorkomen of verwijderen van obstakels en andere passende maatregelen.

2. **Bijzondere eisen voor elk subsysteem**

2.1. *Infrastructuur*

2.1.1. Veiligheid

Er moeten passende maatregelen worden getroffen om de toegang tot of ongewenste binnendringing in de installaties te voorkomen.

Er moeten maatregelen worden getroffen om de gevaren voor personen te beperken, met name bij de doorkomst van treinen in stations.

Infrastructuur die voor het publiek toegankelijk is, moet zodanig zijn ontworpen en uitgevoerd dat de gevaren voor de veiligheid van personen beperkt zijn (stabiliteit, brand, toegang, ontruiming, perron enz.).

Er moeten passende maatregelen worden getroffen om rekening te houden met de bijzondere veiligheidsomstandigheden in zeer lange tunnels en op viaducten.

2.1.2. Toegankelijkheid

Infrastructuursubsystemen waartoe het publiek toegang heeft, moeten toegankelijk zijn voor personen met een handicap en voor personen met beperkte mobiliteit, overeenkomstig punt 1.6.

2.2. *Energie*

2.2.1. Veiligheid

Het functioneren van de energievoorzieningsinstallaties mag de veiligheid van treinen of personen (gebruikers, spoorwegpersoneel, aanwonenden en derden) niet in gevaar brengen.

2.2.2. Milieubescherming

Het functioneren van de elektrische of thermische energievoorzieningsinstallaties mag geen verstoring van het milieu teweegbrengen die de aangegeven grenzen overschrijdt.

2.2.3. Technische compatibiliteit

De elektrische of thermische energievoorzieningsystemen die worden gebruikt, moeten:

- de treinen in staat stellen de voorgeschreven prestaties te leveren;
- bij elektrische energievoorziening compatibel zijn met de op de treinen gemonteerde stroomafname-inrichtingen.

2.3. *Besturing en seingeving*

2.3.1. Veiligheid

De besturings- en seingevinginstallaties en -handelingen die voor het spoorwegsysteem worden gebruikt, moeten treinverkeer mogelijk maken op het veiligheidsniveau dat beantwoordt aan de doelstellingen voor het netwerk. De besturings- en seingevinginstallaties moeten te allen tijde zo functioneren dat treinen die bij gestoord bedrijf mogen rijden, volkomen veilig kunnen circuleren.

2.3.2. Technische compatibiliteit

Nieuwe infrastructuur en nieuw rollend materieel die zijn ontwikkeld of gebouwd na de invoering van compatibele besturings- en seinsystemen, moeten aan de toepassing van deze systemen worden aangepast.

Besturings- en seingevinginstallaties in de stuurcabine van een trein moeten een normale exploitatie in de opgegeven omstandigheden in het spoorwegsysteem mogelijk maken.

2.4. *Rollend materieel*

2.4.1. Veiligheid

De constructie van het rollend materieel en van de verbindingen tussen de voertuigen moet zodanig zijn ontworpen dat de ruimten voor de reizigers en de bestuurder bij een botsing of ontsporing beschermd zijn.

De elektrische uitrusting mag het veilig functioneren van de besturings- en seingevinginstallaties niet in gevaar brengen.

De remtechnieken en de uitgeoefende krachten moeten compatibel zijn met het ontwerp van de sporen, de kunstwerken en de seinsystemen.

Er moeten maatregelen worden getroffen met betrekking tot de toegang tot onder spanning staande onderdelen, teneinde de veiligheid van personen niet in gevaar te brengen.

Er moeten inrichtingen zijn aangebracht die, ingeval van gevaar, het mogelijk maken voor de reizigers om de bestuurder te verwittigen en voor het treinpersoneel om in contact te treden met hen.

De veiligheid van de passagiers die de trein in- en uitstappen, moet worden gewaarborgd. De toegangsdeuren moeten voorzien zijn van een systeem voor het openen en sluiten dat de veiligheid van de reizigers waarborgt.

Er moeten nooduitgangen zijn en deze moeten zijn aangegeven.

Passende maatregelen moeten worden getroffen om rekening te houden met de bijzondere veiligheidsomstandigheden in zeer lange tunnels.

Een noodverlichtingssysteem van voldoende sterkte en met voldoende eigen voeding is verplicht aan boord van de treinen.

De treinen moeten zijn voorzien van een geluidsinstallatie waarmee het treinpersoneel berichten kan doorgeven aan de passagiers.

De passagiers moeten zowel in de stations als in de treinen op een begrijpelijke manier uitvoerige informatie over de op hen toepasselijke voorschriften krijgen.

2.4.2. Betrouwbaarheid en beschikbaarheid

Het ontwerp van de vitale rij-, tractie-, rem- en besturingsuitrusting moet het mogelijk maken dat de trein in een nader omschreven situatie van gestoord bedrijf de reis voortzet zonder nadelige gevolgen voor de uitrusting die nog functioneert.

2.4.3. Technische compatibiliteit

De elektrische uitrusting moet compatibel zijn met het functioneren van de besturings- en seingevinginstallaties.

In het geval van elektrische tractie moeten de eigenschappen van de stroomafname-inrichtingen het treinverkeer met de verschillende energievoorzieningssystemen van het spoorwegsysteem mogelijk maken.

Het rollend materieel heeft de eigenschappen om te kunnen rijden op alle geplande lijnen, rekening houdend met bestaande klimatologische omstandigheden.

2.4.4. Bedieningsorganen

Treinen moeten worden uitgerust met een registratieapparaat. De met dit apparaat verkregen gegevens en de verwerking ervan moeten worden geharmoniseerd.

2.4.5. Toegankelijkheid

Subsystemen van rollend materieel waartoe het publiek toegang heeft, moeten toegankelijk zijn voor personen met een handicap en voor personen met beperkte mobiliteit, overeenkomstig punt 1.6.

2.5. *Onderhoud*

2.5.1. Gezondheid en veiligheid

De technische installaties en de methoden die in de werkplaatsen worden toegepast, moeten een veilig gebruik van het betrokken subsysteem garanderen en mogen geen gevaar vormen voor de gezondheid en de veiligheid.

2.5.2. Milieubescherming

De technische installaties en de methoden die in de onderhoudscentra worden toegepast, mogen het toegestane niveau van schadelijke gevolgen voor het omgevingsmilieu niet overschrijden.

2.5.3. Technische compatibiliteit

De onderhoudsinstallaties voor het rollend materieel moeten het mogelijk maken op al het materieel de veiligheids-, hygiëne- en comfortbehandelingen te verrichten waarvoor zij zijn ontworpen.

2.6. *Exploitatie en verkeersleiding*

2.6.1. Veiligheid

Het op elkaar afstemmen van de exploitatievoorschriften van de netwerken en de kwalificatie van de bestuurders, het treinpersoneel en het personeel van de onderhoudscentra moeten een veilige exploitatie waarborgen, rekening houdend met de verschillende eisen van grensoverschrijdende en binnenlandse diensten.

De periodieke onderhoudsbeurten, de opleiding en de kwalificatie van het onderhoudspersoneel en het personeel van de onderhoudscentra en het kwaliteitsborgingssysteem dat in de controle- en onderhoudscentra van de betrokken exploitanten is opgezet, moeten een hoog veiligheidsniveau waarborgen.

2.6.2. Betrouwbaarheid en beschikbaarheid

De periodieke onderhoudsbeurten, de opleiding en de kwalificatie van het onderhoudspersoneel en het personeel van de onderhoudscentra en het kwaliteitsborgingssysteem dat door de betrokken exploitanten in de controle- en onderhoudscentra is opgezet, moeten een hoog niveau van betrouwbaarheid en beschikbaarheid van het systeem waarborgen.

2.6.3. Technische compatibiliteit

Het op elkaar afstemmen van de exploitatievoorschriften van de netwerken, alsmede de kwalificatie van de bestuurders, het treinpersoneel en de verkeersleiding moeten de doeltreffendheid van de exploitatie op het spoorwegsysteem waarborgen, rekening houdend met de verschillende eisen van grensoverschrijdende en binnenlandse diensten.

2.6.4. Toegankelijkheid

Er moeten passende stappen worden ondernomen om te bewerkstelligen dat de exploitatievoorschriften voorzien in toegankelijkheid voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit.

2.7. Telematicatoepassingen voor goederenvervoer en voor personenvervoer

2.7.1. Technische compatibiliteit

De essentiële eisen op het gebied van telematicatoepassingen die een minimumdienstverleningskwaliteit voor de reizigers en de klanten in de goederenvervoersector moeten garanderen, hebben meer bepaald betrekking op de technische compatibiliteit.

Wat deze toepassingen betreft, moet ervoor worden gezorgd dat:

- de databanken, de programma's en de communicatieprotocollen voor gegevensoverdracht zodanig worden ontwikkeld dat de mogelijkheden voor gegevensuitwisseling tussen verschillende toepassingen en tussen verschillende exploitanten maximaal zijn, met uitzondering van vertrouwelijke commerciële gegevens;
- de gebruikers gemakkelijk toegang hebben tot de informatie.

2.7.2. Betrouwbaarheid en beschikbaarheid

De wijze van gebruik, het beheer, het bijhouden en het onderhoud van deze databanken, programma's en communicatieprotocollen voor gegevensoverdracht moeten de doelmatigheid van deze systemen en de kwaliteit van de dienstverlening waarborgen.

2.7.3. Gezondheid

De interfaces tussen deze systemen en de gebruikers moeten voldoen aan minimumvoorschriften op het gebied van ergonomie en bescherming van de gezondheid.

2.7.4. Veiligheid

Voor de opslag en doorgifte van gegevens die verband houden met de veiligheid, zijn adequate integriteits- en betrouwbaarheidsniveaus vereist.

2.7.5. Toegankelijkheid

Er moeten passende maatregelen worden genomen om ervoor te zorgen dat de subsystemen telematicatoepassingen voor personenvervoer voorzien in de nodige functies om de toegankelijkheid voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit te waarborgen.

Gezien om gevoegd te worden bij de wet van 27 oktober 2020
tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Mobiliteit,

Georges GILKINET

De minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven, Telecommunicatie en Post,

Petra DE SUTTER

Bijlage 6 bij het wetsontwerp

Bijlage 19 bij de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

BIJLAGE 19 - EG-KEURINGSPROCEDURE VOOR SUBSYSTEMEN

1. ALGEMENE BEGINSELEN

De EG-keuring is een procedure die door de aanvrager in de zin van artikel 172 wordt uitgevoerd om aan te tonen dat een subsysteem voldoet aan de eisen van het toepasselijke Unierecht en eventuele nationale voorschriften die relevant zijn voor een subsysteem, en dat toestemming mag worden verleend om het subsysteem in dienst te stellen.

2. DOOR EEN AANGEMELDE INSTANTIE AFGEGEVEN KEURINGSCERTIFICAAT

2.1. Inleiding

In het kader van de Spoorcodex wordt onder keuring aan de hand van TSI's verstaan: de procedure waarbij een aangemelde instantie controleert en certificeert dat het subsysteem voldoet aan de toepasselijke technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI).

Dit doet geen afbreuk aan de verplichtingen van de aanvrager om te voldoen aan de andere toepasselijke rechtshandelingen van de Unie, en aan iedere keuring die de beoordelingsinstanties moeten uitvoeren uit hoofde van de andere voorschriften.

2.2. Tussentijdse keuringsverklaring (TKV)

2.2.1. *Beginnelsen*

Op verzoek van de aanvrager kunnen de keuringen plaatsvinden voor delen van een subsysteem of worden beperkt tot bepaalde stadia van de keuringsprocedure. In deze gevallen kunnen de resultaten van de keuring worden gedocumenteerd in een “tussentijdse keuringsverklaring” (TKV) die wordt afgegeven door de aangemelde instantie die is gekozen door de aanvrager.

In de TKV wordt vermeld met welke TSI's de overeenstemming is beoordeeld.

2.2.2. *Onderdelen van het subsysteem*

De aanvrager kan een TKV aanvragen voor om het even welk onderdeel waarin hij het subsysteem besluit op te delen. Elk onderdeel wordt gecontroleerd in elk van de in punt 2.2.3 beschreven stadia.

2.2.3. *Stadia van de keuringsprocedure*

Het subsysteem, of bepaalde onderdelen daarvan, wordt gecontroleerd in elk van de volgende stadia:

- a) algemeen ontwerp;
- b) productie: constructie van het subsysteem, met name de uitvoering van civieltechnische werken, de fabricage, de montage van onderdelen en de afregeling van het geheel;
- c) testen van het afgewerkte subsysteem.

De aanvrager kan een TKV aanvragen voor het ontwerpstadium (met inbegrip van typetests) en voor het productiestadium voor het volledige subsysteem of voor om het even welk onderdeel waarin hij heeft besloten het subsysteem op te delen (zie punt 2.2.2).

2.3. Keuringscertificaat

2.3.1. De voor de keuring verantwoordelijke aangemelde instanties beoordelen het ontwerp, de productie en het testen van het afgewerkte subsysteem en stellen een keuringscertificaat op ten behoeve van de aanvrager, die op zijn beurt een EG-keuringsverklaring opstelt. In het keuringscertificaat wordt vermeld met welke TSI's de overeenstemming van het subsysteem is beoordeeld.

Wanneer het subsysteem niet is beoordeeld op zijn overeenstemming met alle toepasselijke TSI's (bijvoorbeeld wegens een afwijking, gedeeltelijke toepassing van de TSI's in geval van een verbetering of vernieuwing, een overgangsperiode in een TSI of specifiek geval), wordt in het keuringscertificaat exact vermeld met welke TSI's of onderdelen daarvan de aangemelde instantie de conformiteit niet heeft beoordeeld tijdens de keuringsprocedure.

2.3.2. Een voor de keuring van het subsysteem verantwoordelijke aangemelde instantie houdt rekening met reeds afgegeven TKV en dient voorafgaand aan de afgifte van haar keuringscertificaat:

- a) na te gaan of de TKV de toepasselijke eisen van de TSI('s) volledig dekken;
- b) alle aspecten te controleren die niet door de TKV worden gedekt, en
- c) het testen van het afgewerkte subsysteem als geheel te controleren.

2.3.3. In geval van een wijziging van een subsysteem waarvoor al een keuringscertificaat is afgegeven, voert de aangemelde instantie alleen die onderzoeken en tests uit die relevant en noodzakelijk zijn, d.w.z. de beoordeling heeft alleen betrekking op de delen van het subsysteem die zijn gewijzigd en op de interfaces tussen deze delen en de ongewijzigde delen van het subsysteem.

2.3.4. Elke aangemelde instantie die betrokken is bij de keuring van een subsysteem stelt overeenkomstig artikel 172, paragraaf 4, een dossier op dat betrekking heeft op het toepassingsgebied van haar activiteiten.

2.4. Technisch dossier bij de EG-keuringsverklaring

Het technisch dossier bij de EG-keuringsverklaring wordt opgesteld door de aanvrager en dient het volgende te bevatten:

- a) de technische kenmerken van het ontwerp, met inbegrip van de voor het betrokken subsysteem relevante algemene en detailplannen zoals die worden uitgevoerd, elektrische en hydraulische schema's, schema's van de besturingscircuits, een voor de uitgevoerde conformiteitsbeoordeling voldoende gedetailleerde beschrijving van de geautomatiseerde systemen, handleidingen voor bediening en onderhoud enz.;
- b) een lijst van de in het subsysteem verwerkte interoperabiliteitsonderdelen als bedoeld in artikel 4, lid 3, onder d) van Richtlijn 2016/797/EU;
- c) de in artikel 172, paragraaf 4, bedoelde dossiers, samengesteld door elke aangemelde instantie die betrokken is bij de keuring van het subsysteem, die het volgende bevatten:
 - kopieën van de EG-keuringsverklaringen en in voorkomend geval de voor de interoperabiliteitsonderdelen als bedoeld in artikel 4, lid 3, onder d) van Richtlijn 2016/797/EU, opgestelde EG-verklaringen van geschiktheid voor gebruik, waar nodig, vergezeld van de desbetreffende berekeningen en een kopie van de verslagen van de tests en onderzoeken die op grond van de gemeenschappelijke technische specificaties door de aangemelde instanties zijn uitgevoerd;
 - de beschikbare TKV die het keuringscertificaat vergezellen, met inbegrip van het resultaat van de door de aangemelde instantie uitgevoerde keuring met betrekking tot de geldigheid van de TKV;
 - het keuringscertificaat, vergezeld van de desbetreffende berekeningen en ondertekend door de met de keuring belaste aangemelde instantie, waarin wordt bevestigd dat het subsysteem in overeenstemming is met de vereisten van de toepasselijke TSI('s) en met vermelding van een eventueel tijdens de uitvoering van de werkzaamheden gemaakt voorbehoud dat niet is ingetrokken; het keuringscertificaat dient tevens vergezeld te gaan van de inspectie- en auditrapporten die de aangemelde instantie in het kader van haar opdracht heeft opgesteld overeenkomstig de punten 2.5.2 en 2.5.3;
- d) de overeenkomstig andere rechtshandelingen van de Unie afgegeven keuringscertificaten;
- e) wanneer op grond van artikel 179/1, paragraaf 5, 3°, en artikel 21, lid 3, punt c) van de richtlijn 2016/797/EU, een beoordeling vereist is van de veilige integratie, moet het relevante technisch dossier het (de) beoordelingsverslag(en) bevatten betreffende de in artikel 6, lid 1, c), van Richtlijn 2016/798/EU bedoelde gemeenschappelijke GVM's inzake risicobeoordeling.

2.5. Toezicht door aangemelde instanties

- 2.5.1. De aangemelde instantie die met het toezicht op de fabricage belast is, moet permanent toegang hebben tot bouwplaatsen, constructiewerkplaatsen, opslagplaatsen, eventuele locaties voor prefabricage, beproevingsinstallaties en meer in het algemeen alle plaatsen die zij noodzakelijk acht voor de vervulling van haar taak. De aanvrager bezorgt de aangemelde instantie alle documenten die daarbij van nut kunnen zijn en met name de uitvoeringsplannen en de technische documentatie betreffende het subsysteem.
- 2.5.2. De aangemelde instantie die belast is met het toezicht op de uitvoering, voert periodiek audits uit om na te gaan of de bepalingen van de toepasselijke TSI('s) worden nageleefd. Bij die gelegenheid stelt zij een auditrapport op ten behoeve van de met de uitvoering belaste bedrijven. Haar aanwezigheid kan in bepaalde stadia van de werkzaamheden vereist zijn.
- 2.5.3. Daarnaast kan de aangemelde instantie onaangekondigde bezoeken brengen aan de bouwplaats of de constructiewerkplaatsen. Tijdens die bezoeken kan de aangemelde instantie volledige of gedeeltelijke audits uitvoeren. Zij stelt een inspectierapport op ten behoeve van de met de uitvoering belaste bedrijven en, desgevallend, een auditrapport.
- 2.5.4. De aangemelde instantie moet in staat zijn toezicht te houden op een subsysteem waarin een interoperabiliteitsonderdeel is gemonteerd teneinde, wanneer de desbetreffende TSI dit voorschrijft, te beoordelen of het subsysteem geschikt is voor gebruik in de spoorwegsector.

2.6. Indiening

Een afschrift van het technisch dossier bij de EG-keuringsverklaring dient door de aanvrager bewaard te worden gedurende de volledige levenscyclus van een subsysteem. Het dossier wordt aan iedere lidstaat of aan het Bureau op verzoek toegezonden.

De documentatie voor een aanvraag van een vergunning tot indienststelling wordt ingediend bij de instantie waarbij de vergunning wordt gevraagd. De nationale veiligheidsinstantie of het Bureau kan vragen dat een deel (delen) van de documenten die samen met de vergunning zijn ingediend, worden vertaald in haar/zijn eigen taal.

2.7. Publicatie

Iedere aangemelde instantie publiceert periodiek relevante informatie over:

- a) de ingediende aanvragen voor keuringen en TKV;
- b) de aanvragen voor de beoordeling van de conformiteit en geschiktheid voor gebruik van interoperabiliteitsonderdelen;
- c) de afgegeven of geweigerde TKV;
- d) de afgegeven of geweigerde keuringscertificaten en EG-certificaten van geschiktheid voor gebruik;
- e) de afgegeven of geweigerde keuringscertificaten.

2.8. Taal

Het dossier en de briefwisseling met betrekking tot de EG-keuringsprocedure moeten worden opgesteld in een officiële Unietaal van de lidstaat waar de aanvrager is gevestigd of een door de aanvrager aanvaarde officiële Unietaal.

3. DOOR EEN AANGEWEEZEN INSTANTIE AFGEGEVEN KEURINGSCERTIFICAAT

3.1. Inleiding

Wanneer nationale voorschriften van toepassing zijn, omvat de keuring een procedure waarbij de overeenkomstig artikel 172, paragraaf 8, aangewezen instantie (de aangewezen instantie) controleert of en certificeert dat het subsysteem voldoet aan de overeenkomstig artikel 14 van Richtlijn 2016/797EU aangemelde nationale voorschriften voor elke lidstaat die voornemens is toe te staan dat het subsysteem in dienst wordt gesteld.

3.2. Keuringscertificaat

De aangewezen instantie stelt het keuringscertificaat op ten behoeve van de aanvrager. In dat certificaat wordt exact beschreven aan welke nationale voorschriften de aangewezen instantie de conformiteit van het subsysteem in het kader van de keuringsprocedure heeft getoetst. Wanneer nationale voorschriften van toepassing zijn voor subsystemen die deel uitmaken van een voertuig, deelt de aangewezen instantie het certificaat op in twee delen: één deel met de referenties van de nationale voorschriften die strikt verband houden met de technische compatibiliteit tussen het voertuig en het betrokken netwerk, en een ander deel met alle overige nationale voorschriften.

3.3. Dossier

Het dossier dat is opgesteld door de aangewezen instantie en dat het keuringscertificaat vergezelt, moet, ingeval van nationale voorschriften, worden opgenomen in het in punt 2.4 bedoelde technisch dossier bij de EG-keuringsverklaring en bevat alle technische gegevens die relevant zijn om te beoordelen of het subsysteem aan die nationale voorschriften voldoet.

3.4. Taal

Het dossier en de briefwisseling met betrekking tot de EG-keuringsprocedure moeten worden opgesteld in een officiële Unietaal van de lidstaat waar de aanvrager is gevestigd of een door de aanvrager aanvaarde officiële Unietaal.

4. KEURING VAN DELEN VAN SUBSYSTEMEN OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 172, PARAGRAAF 7

Indien een keuringscertificaat wordt afgegeven voor bepaalde delen van een subsysteem, is deze bijlage van overeenkomstige toepassing op die delen van dat subsysteem.

Gezien om gevoegd te worden bij de wet van 27 oktober 2020
tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Mobiliteit,

Georges GILKINET

De minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven, Telecommunicatie en Post,

Petra DE SUTTER

Bijlage 7 bij het wetsontwerp

Bijlage 21 bij de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

BIJLAGE 21 – CONFORMITEITSBEOORDELINGSINSTANTIES

1. Conformiteitsbeoordelingsinstanties zijn opgericht krachtens het nationale recht van een lidstaat van de Europese Unie waar zij gevestigd zijn en bezitten rechtspersoonlijkheid.
2. Conformiteitsbeoordelingsinstantie zijn in staat alle conformiteitsbeoordelingstaken te verrichten die hen in de betrokken TSI of door de Codex zijn toegewezen en waarvoor zij verzoeken te worden aangemeld of aangewezen, ongeacht of deze taken door de conformiteitsbeoordelingsinstanties zelf of namens hen en onder hun verantwoordelijkheid worden verricht overeenkomstig artikel 204/1.
3. De conformiteitsbeoordelingsinstanties beschikken te allen tijde, voor elke conformiteitsbeoordelingsprocedure en voor elke soort of elke categorie producten waarvoor zij verzoeken te worden aangemeld of aangewezen, onverminderd artikel 204/1, over:
 - a) het nodige personeel met technische kennis en voldoende relevante ervaring om de conformiteitsbeoordelingstaken overeenkomstig punt 8 te verrichten;
 - b) relevante beschrijvingen van de procedures voor de uitvoering van de conformiteitsbeoordeling, waarbij de transparantie en de mogelijkheid tot reproductie van deze procedures worden gewaarborgd. Zij voeren een passend beleid en hanteren passende procedures om een onderscheid te maken tussen taken die zij als aangemelde of aangewezen conformiteitsbeoordelingsinstantie verrichten en andere activiteiten;
 - c) passende procedures voor de uitoefening van hun activiteiten die naar behoren rekening houden met de omvang van ondernemingen, de sector waarin zij actief zijn, hun structuur, de relatieve complexiteit van de producttechnologie in kwestie en het massa- of seriële karakter van het productieproces.
4. Zij beschikken over de middelen die nodig zijn om de technische en administratieve taken in verband met de conformiteitsbeoordelingsactiviteiten op passende wijze uit te voeren en hebben toegang tot alle vereiste apparatuur en faciliteiten.
5. Conformiteitsbeoordelingsinstanties sluiten een aansprakelijkheidsverzekering af.
6. Conformiteitsbeoordelingsinstanties beschikken over de regelingen die ervoor zorgen dat haar personeel gebonden is aan het beroepsgeheim ten aanzien van alle informatie waarvan het kennis neemt bij de uitoefening van zijn taken, behalve ten opzichte van de aanmeldende instantie.
7. Conformiteitsbeoordelingsinstanties beschikken over procedures die de eigendomsrechten beschermen.

8. Het voor de uitvoering van de conformiteitsbeoordelingen verantwoordelijke personeel dient te beschikken over:

- a) een gedegen technische en beroepsopleiding die alle relevante conformiteitsbeoordelingsactiviteiten omvat waarvoor de conformiteitsbeoordelingsinstantie is aangemeld of aangewezen;
- b) een toereikende kennis van de eisen inzake de beoordelingen die het verricht en voldoende bevoegdheden om deze beoordelingen uit te voeren;
- c) voldoende kennis over en inzicht in de essentiële eisen, de toepasselijke geharmoniseerde normen en de toepasselijke bepalingen van het Unierecht of van de Codex;
- d) de bekwaamheid om certificaten, dossiers en rapporten op te stellen die aantonen dat de beoordelingen zijn verricht.

9. De verloning van de hoogste leidinggevend en het beoordelingspersoneel van conformiteitsbeoordelingsinstanties hangt niet af van het aantal uitgevoerde beoordelingen of van de resultaten daarvan.

10. Conformiteitsbeoordelingsinstanties zijn derde partijen die onafhankelijk zijn van de organisatie of de fabrikant waarvan zij het product beoordelen.

Een instantie die lid is van een organisatie van ondernemers of van een vakorganisatie die ondernemingen vertegenwoordigt die betrokken zijn bij het ontwerp, de vervaardiging, de levering, de montage, het gebruik of het onderhoud van de door haar beoordeelde producten, kan als een dergelijke instantie worden beschouwd op voorwaarde dat haar onafhankelijkheid en de afwezigheid van belangenconflicten aangetoond worden.

11. De onpartijdigheid van de conformiteitsbeoordelingsinstanties, hun hoogste leidinggevend en het beoordelingspersoneel moet worden gewaarborgd.

12. Conformiteitsbeoordelingsinstanties, hun hoogste leidinggevend en het personeel dat de conformiteitsbeoordelingsactiviteiten verricht, mogen niet de ontwerper, fabrikant, leverancier, installateur, koper, eigenaar, gebruiker of onderhouder zijn van de door hen beoordeelde producten, noch de gemachtigde van één van deze partijen. Dit vormt echter geen beletsel voor het gebruik van beoordeelde producten die nodig zijn voor de activiteiten van de conformiteitsbeoordelingsinstanties of voor het gebruik van de producten voor persoonlijke doeleinden.

13. Conformiteitsbeoordelingsinstanties, hun hoogste leidinggevend en het personeel dat de conformiteitsbeoordelingsactiviteiten verricht, mogen niet rechtstreeks of als vertegenwoordiger van de betrokken partijen zijn betrokken bij het ontwerpen, vervaardigen of bouwen, verhandelen, installeren, gebruiken of onderhouden van deze producten. Zij oefenen geen activiteiten uit die hun onafhankelijk oordeel of hun integriteit met betrekking tot conformiteitsbeoordelingsactiviteiten waarvoor zij zijn aangemeld of aangewezen, in het gedrang kunnen brengen. Dit verbod geldt in het bijzonder voor adviesdiensten.

14. Conformiteitsbeoordelingsinstanties zorgen ervoor dat de activiteiten van hun dochterondernemingen of onderaannemers geen afbreuk doen aan de vertrouwelijkheid, objectiviteit of onpartijdigheid van hun conformiteitsbeoordelingen.

15. Conformiteitsbeoordelingsinstanties en hun personeel voeren de conformiteitsbeoordelingen uit met de grootste mate van beroepsintegriteit en met de vereiste

technische bekwaamheid op het specifieke gebied en zij zijn vrij van elke druk en beïnvloeding, met name van financiële aard, die hun oordeel of de resultaten van hun conformiteitsbeoordelingen kunnen beïnvloeden, met name met betrekking tot personen of groepen van personen die belang hebben bij de resultaten van deze activiteiten.

Gezien om gevoegd te worden bij de wet van 27 oktober 2020
tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Mobiliteit,

Georges GILKINET

De minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven, Telecommunicatie en Post,

Petra DE SUTTER

Bijlage 8 bij het wetsontwerp

Bijlage 27 bij de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

BIJLAGE 27 - EISEN EN BEOORDELINGSCRITERIA VOOR ORGANISATIES DIE EEN CERTIFICAAT VAN EEN MET ONDERHOUD BELASTE ENTITEIT (ENTITY IN CHARGE OF MAINTENANCE — ECM) OF EEN CERTIFICAAT VOOR DOOR EEN MET ONDERHOUD BELASTE ENTITEIT UITBESTEDE ONDERHOUDSFUNCTIES AANVRAGEN

Wat het organisatiebeheer betreft, moeten alle essentiële onderdelen worden gedocumenteerd en wordt in het bijzonder beschreven hoe de verantwoordelijkheden binnen de organisatie en ten aanzien van subcontractanten zijn verdeeld. Daarbij wordt aangegeven hoe het beheer op verschillende niveaus wordt gecontroleerd, hoe het personeel en de vertegenwoordigers ervan op alle niveaus bij het beheer worden betrokken en hoe de voortdurende verbetering ervan wordt gewaarborgd.

De volgende basisvereisten worden toegepast op de vier taken van een met onderhoud belaste entiteit (ECM) waarin door de organisatie zelf of door contractanten moet worden voorzien:

- 1) Leiding - verbintenis inzake de ontwikkeling en invoering van het onderhoudssysteem van de organisatie en inzake de voortdurende verbetering van de doeltreffendheid daarvan;
- 2) Risicobeoordeling - een gestructureerde aanpak voor het beoordelen van de risico's bij het onderhoud van voertuigen, met inbegrip van risico's die rechtstreeks voortvloeien uit operationele processen en de activiteiten van andere organisaties of personen, en het bepalen van passende risicobeheersingsmaatregelen;
- 3) Monitoring - een gestructureerde aanpak om te waarborgen dat risicobeheersingsmaatregelen bestaan, correct functioneren en de doelstellingen van de organisatie realiseren;
- 4) Voortdurende verbetering - een gestructureerde aanpak om de informatie uit regelmatige monitoring, audits en andere relevante bronnen te analyseren en lering te trekken uit de resultaten daarvan om preventieve en corrigerende maatregelen te nemen teneinde het veiligheidsniveau in stand te houden of te verbeteren;
- 5) Structuur en verantwoordelijkheden - een gestructureerde aanpak om de verantwoordelijkheden van individuele personen en teams voor de veilige verwezenlijking van de veiligheidsdoelstellingen van de organisatie af te bakenen;
- 6) Bekwaamheidsbeheer - een gestructureerde aanpak om ervoor te zorgen dat werknemers over de nodige bekwaamheden beschikken om de doelstellingen van de organisatie in alle omstandigheden op een veilige, doelmatige en efficiënte manier te realiseren;
- 7) Informatie - een gestructureerde aanpak om te waarborgen dat belangrijke informatie beschikbaar is voor alle personen binnen de organisatie die oordelen vellen en besluiten nemen, en dat de informatie volledig en adequaat is;

8) Documentatie - een gestructureerde aanpak om de traceerbaarheid van alle relevante informatie te waarborgen;

9) Uitbesteding van activiteiten - een gestructureerde aanpak om ervoor te zorgen dat uitbesteede activiteiten correct worden beheerd met het oog op de realisatie van de doelstellingen van de organisatie en dat alle bevoegdheden en behoeften worden gedekt;

10) Onderhoudsactiviteiten - een gestructureerde aanpak om ervoor te zorgen dat:

- a) alle onderhoudsactiviteiten die een invloed hebben op de veiligheid en voor de veiligheid kritieke componenten worden geïdentificeerd en op de juiste wijze worden beheerd, en dat alle nodige wijzigingen in de onderhoudsactiviteiten die een invloed hebben op de veiligheid worden geïdentificeerd, op gepaste wijze worden beheerd op basis van de opgedane ervaring en de toepassing van de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden voor risicobeoordeling volgens artikel 6, lid 1, onder a), van Richtlijn 2016/798/EU, en naar behoren worden gedocumenteerd;
- b) aan de essentiële eisen inzake interoperabiliteit wordt voldaan;
- c) onderhoudsvoorzieningen, -uitrusting en instrumenten die specifiek ontwikkeld en nodig zijn voor de uitvoering van het onderhoud, toegepast en gecontroleerd worden;
- d) de oorspronkelijke documentatie met betrekking tot het voertuig wordt geanalyseerd met het oog op het opstellen van het eerste onderhoudsdossier, en dat dit dossier correct wordt toegepast bij de opstelling van onderhoudsopdrachten;
- e) componenten (waaronder reserve-onderdelen) en materiaal worden gebruikt overeenkomstig de specificaties in de onderhoudsopdrachten en de documentatie van leveranciers; ze worden opgeslagen, gehanteerd en vervoerd op passende wijze overeenkomstig de in de onderhoudsopdrachten en de documentatie van leveranciers opgenomen specificaties, en voldoen aan de geldende nationale en internationale voorschriften, alsmede aan de eisen van relevante onderhoudsopdrachten;
- f) passende en geschikte voorzieningen, uitrusting en instrumenten worden bepaald, geïdentificeerd, geleverd, bijgehouden en bewaard om de onderhoudswerkzaamheden te kunnen uitvoeren overeenkomstig de onderhoudsopdrachten en andere toepasselijke specificaties, teneinde het veilig verloop van de onderhoudswerkzaamheden, de ergonomie en de bescherming van de gezondheid te waarborgen;
- g) de organisatie beschikt over procedures om te waarborgen dat haar meetapparatuur en alle voorzieningen, uitrusting en instrumenten correct worden gebruikt, geijkt, bewaard en onderhouden overeenkomstig gedocumenteerde processen;

11) Controleactiviteiten - een gestructureerde aanpak om ervoor te zorgen dat:

- a) voertuigen uit exploitatie worden genomen voor gepland, voorwaardelijk of correctief onderhoud te gepaste tijd, of wanneer defecten of andere behoeften zijn vastgesteld;
- b) de nodige maatregelen inzake kwaliteitscontrole worden getroffen;

- c) onderhoudstaken worden uitgevoerd overeenkomstig de onderhoudsopdrachten en om een voertuig geschikt te verklaren om opnieuw in exploitatie te worden genomen, met vermelding van eventuele gebruiksbeperkingen;
- d) mogelijke gevallen van niet-naleving bij de toepassing van het beheersysteem die tot ongevallen, incidenten, bijna-ongevallen en andere gevaarlijke voorvallen kunnen leiden, worden gemeld, onderzocht en geanalyseerd, en dat de nodige preventieve maatregelen worden getroffen in overeenstemming met de in artikel 6, lid 1, onder c), van Richtlijn 2016/798/EU, bedoelde gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor de controle;
- e) periodieke interne controle en toezicht plaatsvinden in overeenstemming met de in artikel 6, lid 1, onder c), van Richtlijn 2016/798/EU, bedoelde gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor de controle.

Gezien om gevoegd te worden bij de wet van 27 oktober 2020
tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Mobiliteit,

Georges GILKINET

De minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven, Telecommunicatie en Post,

Petra DE SUTTER

Bijlage 9 bij het wetsontwerp

Bijlage 29 bij de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

BIJLAGE 29 – VEREISTEN EN PROCEDURE INZAKE ERTMS-BAANPROJECTEN

In het kader van het ERTMS-baanproject, houden de veiligheidsinstantie en de aanvrager zich aan de hierna vastgestelde vereisten en procedure:

Deel A: Algemene bepalingen

1. De aanvrager neemt contact op met het Bureau zodra hij voornemens is een aanbesteding uit te schrijven voor ERTMS-baanuitrusting die door het Bureau moet worden goedgekeurd;
2. De aanvrager dient voldoende gedetailleerde technische documenten in zodat het Bureau kan nagaan of de technische oplossingen die de aanvrager wenst toe te passen volledig interoperabel zijn;
3. Het Bureau en de veiligheidsinstantie werken samen en wisselen informatie uit om op eventuele technische problemen te anticiperen en deze aan te pakken en vergemakkelijken derhalve de taak van de veiligheidsinstantie voor de afgifte van een vergunning voor het in dienst stellen van het subsysteem. De veiligheidsinstantie kan in elk stadium van de procedure, m.i.v. het voorafgaand overleg, advies uitbrengen via het éénloketsysteem als bedoeld in artikel 12 van de Verordening (EU) 2016/796 (hierna “het loket”) over de technische aspecten en het tijdsschema;
4. De tijdens de goedkeuringsprocedure verstrekte informatie wordt ter beschikking gesteld van de veiligheidsinstantie;
5. De aanvrager en het Bureau volgen de goedkeuringsprocedure, die bestaat uit de volgende drie stappen:
 - a) voorafgaand overleg;
 - b) indiening en controle van de volledigheid van het dossier;
 - c) beoordeling en beslissing;
6. De aanvrager dient via het loket, in een zo vroeg mogelijk stadium, het volgende aanvraagdossier in dat voor de goedkeuring vereist is, m.i.v. de beschrijving van de voorgestelde technische oplossing en de bewijsstukken die aantonen dat die oplossing in overeenstemming is met de toepasselijke TSI besturing en seingeving, als genoemd in artikel 19 van de Richtlijn (EU) 2016/797:
 - a) het ontwerpbestek of de beschrijving van de voorgestelde technische oplossing met:
 - een beschrijving van het project, met vermelding van de lijn, groep van lijnen of het netwerk waarop het project of de combinatie van projecten wordt uitgevoerd: geografische ligging, aantal kilometer enkel- en dubbelspoor, ERTMS-niveau, -baseline en -versie, interoperabiliteitsonderdelen en stations;
 - bewijsstukken waaruit blijkt dat in de aanbesteding en/of het contract wordt verwezen naar de toepasselijke TSI besturing en seingeving, met vermelding van de baseline en versie;

- een projectplan met opgave van de te leveren resultaten, stappen en te respecteren termijnen;
 - de lijst van de in te voeren ERTMS-functies;
 - de ontwerpvoorschriften en operationele testscenario's als bedoeld in artikel 5 van de Verordening (EU) 2016/919 en punt 6.1.2.3 van de bijlage bij die verordening;
 - de teststrategie en -plannen;
- b) bewijsstukken van de voorwaarden voor de technische en operationele compatibiliteit van het subsysteem met de voertuigen die men op het betrokken netwerk wil laten rijden;
- c) bewijsstukken waaruit blijkt dat de voorgestelde technische oplossing in overeenstemming is met de toepasselijke TSI besturing en seingeving, en alle andere relevante documenten, zoals adviezen van nationale veiligheidsinstanties, keuringsverklaringen of conformiteitscertificaten:
- indien beschikbaar, een vorige vergunning van een veiligheidsinstantie voor ERTMS-baanuitrusting die relevant is voor de door de aanvrager voorgestelde technische oplossingen;
 - indien beschikbaar, zowel het EG-certificaat van conformiteit als de EG-verklaring van conformiteit van de interoperabiliteitsonderdelen, m.i.v. het model van het Bureau voor de certificering en afwijkingen als gedefinieerd in de richtsnoeren van het Bureau;
 - indien beschikbaar, keuringscertificaten van het subsysteem en, in voorkomend geval, tussentijdse keuringsverklaringen van het ontwerp en de EG-keuringsverklaring van het subsysteem, m.i.v. het model voor de certificering en afwijkingen als gedefinieerd in de relevante richtsnoeren van het Bureau;
 - voor elk knelpunt in het knelpuntenregister bewijsstukken van de manier waarop de risico's voor de interoperabiliteit zijn aangepakt;
 - de nationale voorschriften in verband met ERTMS die op het project van toepassing zijn;
 - indien de aanvrager een afwijking geniet voor de toepassing van één of meer TSI's of delen daarvan, een document van de veiligheidsinstantie waarin die afwijking wordt toegestaan, overeenkomstig artikel 159 van de Spoorcodex;

7. Alle knelpunten in het knelpuntenregister worden ingedeeld in één van de volgende categorieën:

- a) op te lossen;
- b) opgelost;
- c) oplossing aanvaard onder voorwaarden;
- d) gesloten, maar oplossing verworpen;

8. Het Bureau stelt, via het loket, een lijst voor van knelpunten die in het register zijn aangemerkt als “op te lossen”;

9. De aanvrager legt overeenkomstig het afgesproken tijdsschema als bedoeld in punt 17, onder b), en vóór de beslissingsfase, de nodige bewijsstukken over om aan te tonen dat alle in het register genoemde knelpunten zijn opgelost;

10. Het Bureau verandert de status van de knelpunten in het register op basis van de door de aanvrager ingediende bewijsstukken in “opgelost”, “oplossing aanvaard onder voorwaarden” of “gesloten, maar oplossing verworpen”;

11. De aanvrager en de veiligheidsinstantie moeten kunnen voorstellen om aanvullende knelpunten toe te voegen aan het knelpuntenregister;

12. Teneinde de procedure te versnellen en overbodige administratie te voorkomen, verstrekt het Bureau de aanvrager richtsnoeren over de manier waarop moet worden aangetoond dat de knelpunten zijn opgelost;

13. Het Bureau publiceert een geanonimiseerde lijst van knelpunten als instrument om ervaringen uit te wisselen de geharmoniseerde implementatie van ERTMS-baanprojecten te faciliteren;

Deel B: Fase 1 – Voorafgaand overleg

14. Alvorens de aanvrager een formele aanvraag indient, vindt een voorafgaand overleg met het Bureau plaats met het oog op een vlot verloop van de goedkeuringsprocedure;

15. Het voorafgaand overleg vangt aan vóórdát de aanbesteding voor ERTMS-baanuitrusting wordt gepubliceerd en wanneer de aanvrager het Bureau in kennis stelt van zijn voornemen om een verzoek om goedkeuring in te dienen;

16. Het voorafgaand overleg blijft beperkt tot een beperkt aantal overlegmomenten tijdens welke de aanvrager het geplande project en de voorgestelde technische oplossingen voorstelt, m.i.v. de in punt 6 genoemde documenten, indien beschikbaar;

17. Het voorafgaand overleg wordt afgesloten met de ondertekening van een overeenkomst tussen het Bureau en de aanvrager, waarin de volgende elementen worden vermeld:

- a) de reikwijdte van de aanvraag;
- b) het tijdschema, m.i.v. de data voor:
 - i) de indiening van de verschillende in punt 6 genoemde documenten;
 - ii) de bijwerkingen van het knelpuntenregister;
 - iii) de beslissingstermijn;
- c) het knelpuntenregister;

18. De veiligheidsinstantie neemt deel aan het voorafgaand overleg en brengt advies uit over de voorgestelde afspraken als bedoeld in punt 17;

19. De aanvrager gebruikt het loket om de in punt 6 genoemde documenten in te dienen;

Deel C: Fase 2 – Indiening en verificatie of het dossier volledig is

20. Wanneer de aanvrager bij het loket een aanvraag tot goedkeuring indient, volgt, na de fase van het voorafgaand overleg, de fase van de indiening en verificatie van de volledigheid van een dossier;

21. De aanvrager dient alle in punt 6 genoemde documenten in. Indien bepaalde documenten in het verleden reeds via het éénloketsysteem werden ingediend, kan de aanvrager naar die documenten verwijzen en verklaren dat die stukken zonder wijzigingen of aanvullingen van toepassing blijven op het project. In geval van eventuele wijzigingen van of aanvullingen op die documenten, dient de aanvrager een geactualiseerde versie in;

22. Het Bureau controleert of het ingediende dossier volledig is, of het bestand dat via het loket is geüpload alle in punt 6 genoemde documenten bevat en of geen enkel van de in het knelpuntenregister genoemde knelpunten aangemerkt staat als “op te lossen”;

23. Het Bureau beoordeelt de relevantie en samenhang van het dossier in het licht van de in punt 6 genoemde documenten en de tijdens het voorafgaand overleg gemaakte afspraken als bedoeld in punt 17;

24. Indien de verstrekte informatie niet volledig is, stelt het Bureau de aanvrager daar binnen één maand na de formele ontvangst van het dossier van in kennis via het loket, gestaafd door bewijsstukken en met een overzicht van de relevante documenten die nog moeten worden ingediend tegen de termijn die tijdens het voorafgaand overleg werd vastgelegd in het tijdschema;

25. Wanneer het Bureau oordeelt dat het dossier volledig, relevant en samenhangend is, stelt het de aanvrager daar via het loket van in kennis;

Deel D: Fase 3 – Beoordeling en beslissing

26. De beoordelings- en beslissingsfase volgt op de indiening en de verificatie van de volledigheid van het dossier;

27. Over het deel van de technische oplossingen die in het verleden nog niet door het Bureau werden goedgekeurd, neemt het Bureau een positieve of negatieve beslissing binnen twee maanden na de aanvang van de beoordelings- en beslissingsfase;

28. Het Bureau houdt rekening met de adviezen van de veiligheidsinstantie over de aanvraag tot goedkeuring;

29. Het Bureau neemt een positieve beslissing indien fase 2 met succes is afgerond en alle knelpunten in het knelpuntenregister zijn aangemerkt als “opgelost”;

30. Het Bureau neemt een negatieve beslissing indien één of meer in het knelpuntenregister genoemde punten zijn aangemerkt als “gesloten, maar oplossing verworpen” of indien de beoordeling van fase 2 is afgerond, maar het dossier niet volledig, relevant en/of samenhangend wordt bevonden;

31. Het Bureau neemt een voorwaardelijke positieve beslissing in de volgende gevallen:

- a) één of meer van de in het knelpuntenregister genoemde punten zijn aangemerkt als “oplossing aanvaard onder voorwaarden”; en
- b) er zijn geen knelpunten aangemerkt als “gesloten, maar oplossing verworpen”;

32. Het Bureau licht toe welke voorwaarden de aanvrager in een latere fase moet vervullen en door de veiligheidsinstantie moeten worden bekeken, aangevuld met een overzicht van de uiteindelijke punten die in verband met het knelpunt zijn geregistreerd;

33. Indien de aanvrager niet kan voldoen aan een in een positieve beslissing van het Bureau geformuleerde voorwaarde, beveelt de veiligheidsinstantie de aanvrager aan om:

- a) een nieuwe aanvraag tot goedkeuring in te dienen bij het Bureau. In dit geval duidt de aanvrager aan welke documenten uit een eerdere aanvraag tot goedkeuring bij het Bureau nog steeds geldig zijn en beoordeelt deze laatste die documenten niet opnieuw;
- b) artikel 30, lid 2, van Verordening (EU) 2016/796 toe te passen. In dit geval stelt het Bureau voor het knelpuntenregister in het centraal loket bij te werken;

34. Wanneer het Bureau een negatieve beslissing neemt, heeft de aanvrager het recht om het ontwerp van het project te herzien, een nieuwe aanvraag in te dienen en aan te geven welke delen van het project niet zijn gewijzigd en welke documenten en bewijsstukken geldig blijven;

35. Wanneer de aanvrager bij het Bureau een met redenen omkleed verzoek tot herziening van zijn beslissing indient overeenkomstig artikel 19, lid 5, van de Richtlijn (EU) 2016/797, dient hij dit verzoek in via het loket en rechtvaardigt hij in dat verzoek nauwkeurig welke aspecten het Bureau naar zijn oordeel niet correct heeft beoordeeld. Het Bureau bevestigt of herroept zijn beslissing in het licht van de in die rechtvaardiging genoemde elementen. De bevindingen van de herziening moeten binnen twee maanden vanaf de datum van het verzoek via het éénloketsysteem aan de aanvrager worden meegedeeld;

36. Indien het Bureau zijn aanvankelijke negatieve beslissing bevestigt, deelt het de aanvrager mee welke motivering aan die beslissing ten grondslag ligt;

37. Wanneer het Bureau zijn aanvankelijke negatieve beslissing bevestigt, heeft de aanvrager het recht beroep aan te tekenen bij de op grond van artikel 55 van Verordening (EU) 2016/796 opgerichte kamer van beroep;

Gezien om gevoegd te worden bij de wet van 27 oktober 2020
tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Mobiliteit,

Georges GILKINET

De minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven, Telecommunicatie en Post,

Petra DE SUTTER

Bijlage 10 bij het wetsontwerp

Bijlage 30 bij de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

BIJLAGE 30 – INHOUD VAN HET VOORAFGAAND DOSSIER BIJ DE AANVRAAG TOT INDIENSTSTELLING VAN VASTE INSTALLATIES

§ 1. Het voorafgaand dossier bedoeld in artikel 179/1, § 4, bevat :

- 1° de beschrijving van het project;
- 2° de toepasselijke technische voorschriften: TSI of nationale voorschriften;
- 3° in voorkomend geval, de aanvraag tot afwijking bedoeld in artikel 159 van de Spoorcodex vergezeld van het dossier ter rechtvaardiging van de aanvraag met de vermelding van de alternatieve nationale voorschriften of technische normen die vervuld moeten worden om aan de essentiële eisen te voldoen;
- 4° in voorkomend geval, de aanvragen tot afwijking van de wettelijke regels die voorzien in de mogelijkheid tot afwijking;
- 5° de planning van het project;
- 6° de naam en de functie van de persoon verantwoordelijk voor het technische luik van het subsysteem belast met het ondertekenen van de corresponderende keuringsverklaring;
- 7° de gegevens met betrekking tot de aangemelde of aangewezen instanties of met betrekking tot de beoordelingsinstanties bedoeld in de Verordening GVM.

§ 2. In geval van een aanvraag voor toelating in het kader van een vernieuwing of verbetering, bevat het voorafgaand dossier eveneens:

- 1° het conceptdossier;
- 2° het advies van de veiligheidsinstantie over het conceptdossier;
- 3° de eventuele beslissingen van de veiligheidsinstantie met betrekking tot eerdere toelatingen tot indienstelling.

Gezien om gevoegd te worden bij de wet van 27 oktober 2020
tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Mobiliteit,

Georges GILKINET

De minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven, Telecommunicatie en Post,

Petra DE SUTTER

Bijlage 11 bij het wetsontwerp

Bijlage 31 bij de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

**BIJLAGE 31 – INHOUD VAN HET CONCEPTDOSSIER IN GEVAL VAN
VERNIEUWING OF VERBETERING VAN VASTE INSTALLATIES**

§ 1. Het conceptdossier bevat :

- 1° een beschrijving van het project met, in voorkomend geval, een algemene beschrijving van de fasering;
- 2° de aard van het project : vernieuwing of verbetering;
- 3° alle toelatingen en alle keuringsdocumenten van subsystemen in gebruik;
- 4° de lijst van toepasselijke TSI;
- 5° de lijst van toepasselijke technische normen en voorschriften;
- 6° in geval van een technische wijziging, een technisch verslag voor de beoordeling van de criteria van nieuwigheid en additionaliteit bedoeld in respectievelijk het artikel 4, 2, b) en f), van de verordening(EU) nr. 402/2013 EU van de Commissie van 30 april 2013 betreffende de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 352/2009.

Gezien om gevoegd te worden bij de wet van 27 oktober 2020
tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Mobiliteit,

Georges GILKINET

De minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven, Telecommunicatie en Post,

Petra DE SUTTER

Tableau de correspondance directive 2016/797/UE - projet de loi		
Directive 2016/797/UE	Code ferroviaire	Projet de loi
Art. 1, § 1	/	/
Art. 1, § 2	/	/
Art. 1, § 3, a), b) et c)	Art. 2, § 2, 2° et 4°	Art. 4
Art. 1, § 4, a)	Art. 2, § 2, 1°	Art. 4
Art. 1, § 4, b)	Art. 2, § 2, 3°	Art. 4
Art. 1, § 4, c)	Choix de ne pas transposer	/
Art. 1, § 4, d)	Choix de ne pas transposer	/
Art. 1, § 5	/	/
Art. 2	Art. 3	Art. 5
Art. 3	/	/
Art. 4	/	/
Art. 5	/	/
Art. 6	/	/
Art. 7, § 1, a)	Art. 159, § 1, 1°	Art. 90
Art. 7, § 1, b)	Art. 159, § 1, 3°	Art. 90
Art. 7, § 1, c)	Art. 159, § 1, 2°	Art. 90
Art. 7, § 1, d)	Art. 159, § 1, 4°	Art. 90
Art. 7, § 1, e)	/	/
	(pas applicable en Belgique)	
/	Art. 159, § 2	Art. 90
Art. 7, § 2	Art. 159, § 3	Art. 90
Art. 7, § 3	Art. 159, § 4	Art. 90
Art. 7, § 4, alinéa 1er (sauf la dernière phrase) et alinéa 2	Art. 159, § 5	Art. 90
Art. 7, § 5	/	/
	(obligation de la Commission)	
Art. 7, § 6	Art. 159, § 6, alinéa 1er	Art. 90
Art. 7, § 7	Art. 159, § 6, alinéa 2	Art. 90
Art. 7, § 8	/	/
	(obligation de l'EM)	
Art. 8, § 1	Art. 160	Art. 92
Art. 8, § 2	Art. 161	Art. 93
Art. 9, § 1	Art. 162, § 1	Art. 94
Art. 9, § 2	Art. 162, § 2	Art. 94
Art. 9, § 3	Art. 162, § 3, alinéa 1er	Art. 94
Art. 9, § 4	Art. 162, § 3, alinéa 2	Art. 94

Art. 9, § 5	Art. 162, § 4	Art. 94
Art. 9, § 6	/	/
	(pas transposé car cela concerne les STI).	
Art. 10, § 1	Art. 163, alinéa 1er	Art. 95
Art. 10, § 2	Art. 163, alinéa 2	Art. 95
Art. 10, § 3	Art. 163, alinéa 3	Art. 95
Art. 10, § 4	Art. 164	Art. 96
Art. 10, § 5	Art. 165	Art. 97
Art. 11, § 1	Art. 166	Art. 98
Art. 11, § 2	/	/
	(obligation de l'Agence)	
Art. 11, § 3	Art. 166/1	Art. 99
Art. 11, § 4	Art. 167	Art. 100
Art. 12	Art. 169	Art. 102
Art. 13, § 1	Art. 170	Art. 103
Art. 13, § 2, a)	Art. 69, § 1, 6°	Art. 15
Art. 13, § 2, b)	Art. 69, § 1, 7°	Art. 15
Art. 13, § 2, c)	Art. 69, § 1, 8°	Art. 15
Art. 13, § 2, d)	Art. 69, § 1, 9°	Art. 15
Art. 13, § 2, e)	Art. 69, § 1, 10°	Art. 15
Art. 13, § 2, f)	Art. 69, § 1, 3°	Art. 15
Art. 14, § 1, a)	/	/
Art. 14, § 1, b)	Art. 69, § 7, alinéa 1er	Art. 15
Art. 14, § 1, c)	Art. 69, § 7, alinéa 1er	Art. 15
Art. 14, § 1, d)	Art. 69, § 7, alinéa 1er	Art. 15
Art. 14, § 2	Art. 69, § 7, alinéa 2	Art. 15
Art. 14, § 3	Art. 69, § 7, alinéas 3, 4 et 5	Art. 15
Art. 14, § 4, a	Art. 69, § 1, 6°	Art. 15
Art. 14, § 4, b	Art. 69, § 1, 3°	Art. 15
Art. 14, § 5	Art. 69, § 4	Art. 15
Art. 14, § 6	Art. 69, § 7, alinéas 1 et 2	Art. 15
Art. 14, § 7	Art. 69, § 5	Art. 15
Art. 14, § 8	Art. 69, § 4, fin de la 1ère phrase	Art. 15
Art. 14, § 9	/	/
	(obligation de l'Agence)	
Art. 14, § 10	/	/
	(obligation de la Commission)	
Art. 14, § 11	Art. 69, § 8	Art. 15
Art. 14, § 12	Art. 69, § 9	Art. 15
Art. 14, § 13	/	/

Art. 15, § 1	Art. 172, § 1	Art. 105
Art. 15, § 2	Art. 172, § 2	Art. 105
Art. 15, § 3	Art. 172, § 3	Art. 105
Art. 15, § 4	Art. 172, § 4	Art. 105
Art. 15, § 5	Art. 172, § 5	Art. 105
Art. 15, § 6	Art. 172, § 6	Art. 105
Art. 15, § 7	Art. 172, § 7	Art. 105
Art. 15, § 8	Art. 172, § 8	Art. 105
Art. 15, § 9	/	/
	(obligation de la Commission)	
Art. 16, § 1	Art. 176, alinéa 1er	/
Art. 16, § 2, 1ère phrase	Art. 176, alinéa 2	Art. 109
Art. 16, § 2, 2ème phrase	/	/
	(obligation de la Commission)	
Art. 16, § 3	Art. 176, alinéa 2, 1° et 2°	Art. 109
Art. 17	Art. 176/1	Art. 110
Art. 18, § 1	Art. 179/1, § 1	Art. 114
Art. 18, § 2	Art. 179/1, § 2	Art. 114
Art. 18, § 3	Art. 179/1, § 3	Art. 114
Art. 18, § 4	Art. 179/1, § 5	Art. 114
Art. 18, § 5	Art. 179/1, § 6	Art. 114
Art. 18, § 6, al. 1er	Art. 179/1, § 8	Art. 114
Art. 18, § 6, al. 2	Art. 77, al. 4	Art. 21
Art. 18, § 7, phrase 1ère	/	
	(Obligation de motivation formelle prévue dans la loi du 29 juillet 1991 sur la motivation formelle des actes administratifs)	
Art. 18, § 7, phrase 2 et 3	Art. 179/1, § 10	Art. 114
Art. 18, § 7, phrase 4	Art. 221/3	/
Art. 19, § 1	/	/
	(obligation de l'Agence)	
Art. 19, § 2	/	/
	(obligation de l'Agence)	
Art. 19, § 3, alinéas 1 et 2	Annexe 29	Art. 187
Art. 19, § 3, alinéa 3	Art. 179/2	Art. 115
Art. 19, § 4	/	/
	(obligation de l'Agence)	
Art. 19, § 5	/	/
	(obligation de l'Agence)	
Art. 19, § 6	/	/
	(obligation de l'Agence)	

Art. 20	Art. 179/3	Art. 117
Art. 21, § 1	Art. 179/4	Art. 119
Art. 21, § 2	Art. 179/5, alinéa 1er + règlement 2018/545/UE	Art. 120
Art. 21, § 3 (excepté l'alinéa 1 ^{er} , point a) et l'alinéa 3)	Règlement 2018/545/UE	/
Art. 21, § 3, alinéa 1 ^{er} , point a)	Art. 179/5, alinéa 2	Art. 120
Art. 21, § 3, alinéa 3	Art. 179/6	Art. 121
Art. 21, § 4	Art. 77 + Règlement 2018/545/UE	Art. 21
Art. 21, § 5 (excepté la 1 ^{ère} phrase de l'alinéa 2)	Règlement 2018/545/UE (obligation de l'Agence)	/
Art. 21, § 5, alinéa 2, 1 ^{ère} phrase	Art. 179/7	Art. 122
Art. 21, § 6	Règlement 2018/545/UE (obligation de l'Agence)	/
Art. 21, § 7 (excepté alinéa 1 ^{er} , 1, 2 et 3 ^{ème} phrases et alinéa 4, 1, 2, 3 ^{ème} phrases)	Règlement 2018/545/UE	/
Art. 21, § 7, alinéa 1 ^{er} , 1, 2 et 3 ^{ème} phrases et alinéa 4 1, 2, 3 ^{ème} phrases	Art. 179/8	Art. 123
Art. 21, § 8, alinéa 1 ^{er} , phrases 1 et 2	Art. 179/9, § 1 ^{er} , alinéas 1 ^{er} et 2	Art. 124
Art. 21, § 8, alinéa 1 ^{er} , phrase 3	Règlement 2018/545/UE	/
Art. 21, § 8, alinéa 1 ^{er} , phrases 4 et 5	Art. 179/9, § 1 ^{er} , alinéas 3, 4 et 5 et § 2	Art. 124
Art. 21, § 8, alinéa 2	Art. 179/9, § 3	Art. 124
Art. 21, § 8, alinéa 3	Art. 179/9, § 4	Art. 124
Art. 21, § 9	/ (obligation de la Commission)	/
Art. 21, § 10	Règlement 2018/545/UE	/
Art. 21, § 11	Règlement 2018/545/UE	/
Art. 21, § 12	Art. 179/10	Art. 125
Art. 21, § 13	Art. 179/11 (sauf ce qui concerne l'Agence)	Art. 126
Art. 21, § 14	Obligation de l'Agence	/
Art. 21, § 15	/	/
Art. 21, § 16	/	/
Art. 21, § 17	/	/
Art. 22	Art. 210, § 5	Art. 159
Art. 23	Art. 179/12	Art. 127

Art. 24, § 1	Art. 179/20, § 1	Art. 136
Art. 24, § 2	Art. 179/20, § 2	Art. 136
Art. 24, § 3, phrase 1	Art. 69, § 2	art. 15
Art. 24, § 3, phrase 2	Art. 179/20, § 4, alinéa 1er	Art. 136
Art. 24, § 4	/	/
	(obligation de la Commission)	
Art. 24, § 5	Art. 179/20, § 5	Art. 136
Art. 24, § 6	/	/
	(obligation de la Commission)	
Art. 24, § 7	Art. 179/20, § 6	Art. 136
Art. 25, § 1	Art. 179/20, § 3	Art. 136
Art. 25, § 2	Art. 179/20, § 4, alinéa 2	Art. 136
Art. 26, § 1	Art. 179/13	Art. 128
Art. 26, § 2	Art. 179/14	Art. 129
Art. 26, § 3	Art. 179/15, § 1er	Art. 130
Art. 26, § 4	Art. 179/15, §§ 2 et 3 + art. 221/3	Art. 130 + art. 165
Art. 26, § 5	Art. 221/4	Art. 166
Art. 26, § 6, alinéa 1er	/	/
	(obligation de l'Agence)	
Art. 26, § 6, alinéa 2, 1ère phrase	Art. 179/16	Art. 131
Art. 26, § 6, alinéa 2, 2ème phrase	/	/
	(obligation de l'Agence)	
Art. 26, § 7	Art. 179/17	Art. 132
Art. 26, § 8	Art. 179/18	Art. 133
Art. 26, § 9	Art. 179/19	Art. 134
Art. 27, § 1	Art. 200/1, § 1	Art. 140
Art. 27, § 2	Art. 200/1, § 2	Art. 140
Art. 27, § 3	Art. 200/1, § 3	Art. 140
Art. 27, § 4	Pas de transposition car cela n'a pas de sens de l'intégrer dans le contexte belge	/
Art. 27, § 5	Art. 200/1, § 4	Art. 140
Art. 28	Art. 200/2	Art. 141
Art. 29, al. 1	Art. 200/1, § 5	Art. 140
Art. 29, al. 2	Pas de transposition car cela concerne une obligation de la Commission	/
Art. 30, § 1	Art. 202, § 1, alinéa 2, 2°	Art. 145

Art. 30, § 2	Annexe 21, point 1	Art. 185
Art. 30, § 3	Annexe 21, points 2, 3 et 4	Art. 185
Art. 30, § 4	Annexe 21, point 5	Art. 185
Art. 30, § 5	Annexe 21, points 6 et 7	Art. 185
Art. 30, § 6	Art. 203, § 1	Art. 146
Art. 30, § 7	Art. 203, § 2	Art. 146
Art. 31	Annexe 21, points 10 à 15	Art. 185
Art. 32, § 1	Annexe 21, point 8	Art. 185
Art. 32, § 2	Annexe 21, point 9	Art. 185
Art. 33	Art. 204	Art. 147
Art. 34, § 1	Art. 204/1	Art. 148
Art. 34, § 2	Art. 204/1	Art. 148
Art. 34, § 3	Art. 204/1	Art. 148
Art. 34, § 4	Art. 204/1	Art. 148
Art. 35, § 1	Art. 205/3, § 1	Art. 155
Art. 35, § 2	Art. 205/3, § 2	Art. 155
Art. 35, § 3	Art. 205/3, § 3	Art. 155
Art. 36, § 1	Art. 202, § 1, alinéa 1er	Art. 145
Art. 36, § 2	Art. 202, § 1, alinéa 2, 1° et 2°	Art. 145
Art. 36, § 3	Pas de transposition car accréditation obligatoire	/
Art. 37, § 1	Art. 200/4, al. 1er	Art. 143
Art. 37, § 2	Art. 200/4, al. 1er	Art. 143
Art. 37, § 3	Art. 200/4, al. 2	Art. 143
Art. 37, § 4	/	/
	(Pas de transposition car accréditation obligatoire)	
Art. 37, § 5	Art. 201	Art. 144
Art. 37, § 6	Art. 200/4, al. 3	Art. 143
Art. 38	Pas de transposition car cela concerne une obligation de la Commission	/
Art. 39, § 1	Art. 202, § 2 (délégation au Roi) + l'arrêté royal du 8 décembre 2013 fixant les modalités d'introduction du dossier d'agrément, la procédure pour la délivrance de l'agrément et les règles en	Art. 145

	matière de contrôle, de suspension et de retrait de l'agrément des organismes visés à l'article 201 du Code ferroviaire et l'arrêté royal du 8 décembre 2013 relatif aux critères de désignation, aux modalités d'introduction de la demande de désignation des organismes chargés d'effectuer la procédure de vérification des sous-systèmes par référence aux règles de sécurité et aux modalités de suspension et de révocation de la désignation	
Art. 39, § 2	Art. 200/3, § 1	Art. 142
Art. 40, § 1	Pas de transposition car cela concerne une obligation de la Commission	/
Art. 40, § 2	Art. 200/3, § 2	Art. 142
Art. 40, § 3	Pas de transposition car cela concerne une obligation de la Commission	/
Art. 40, § 4	Pas de transposition car cela concerne une obligation de la Commission	/
Art. 41, § 1	Art. 204/2, § 1	Art. 149
Art. 41, § 2	Art. 204/2, § 1	Art. 149
Art. 41, § 3	Art. 204/2, § 2	Art. 149
Art. 41, § 4	Art. 204/2, § 3	Art. 149
Art. 41, § 5	Art. 204/2, § 4	Art. 149
Art. 42, § 1	Art. 204/3, § 1	Art. 150
Art. 42, § 2	Art. 204/3, § 2	Art. 150
Art. 42, § 3	Art. 204/3, § 3	Art. 150
Art. 43	Pas de transposition car cela concerne une obligation de la Commission	/
Art. 44, 1	Pas de transposition car cela concerne une obligation de la Commission	/
Art. 44, § 2	Art. 204/3, § 4	Art. 150

Art. 45, § 1	Art. 205, § 1er et § 1er, 1°	Art. 151
Art. 45, § 1, a)	Annexe 21, point 8, c)	Art. 185
Art. 45, § 1, b)	Art. 205, § 1er, 1°	Art. 151
Art. 45, § 2	Art. 205/1	Art. 152
Art. 45, § 3	Art. 205/2	Art. 153
Art. 46, § 1	Art. 209, al. 1er	Art. 158
Art. 46, § 2	Art. 209, al. 2	Art. 158
Art. 46, § 3	Art. 209, al. 3	Art. 158
Art. 46, § 4	Art. 209, al. 4	Art. 158
Art. 47, § 1, al. 1er, 1ère phrase	Art. 210, § 1	Art. 159
Art. 47, § 1, al. 1er, 2ème phrase (a)	Art. 210, § 4, al. 1er	Art. 159
Art. 47, § 1, al. 1er, 3ème phrase (b)	Art. 210, § 2, al. 1er	Art. 159
Art. 47, § 1, al. 1er, 4ème phrase (c)	Art. 210, § 3	Art. 159
Art. 47, § 2, 1ère phrase	/	/
	(obligation de la Commission)	
Art. 47, § 2, 2ème phrase	/	/
	(obligation de la Commission)	
Art. 47, § 3	Art. 210, § 4, al. 2	Art. 159
Art. 47, § 4	Art. 210, § 2, al. 2	Art. 159
Art. 47, § 5	/	/
	(obligation de la Commission)	
Art. 47, § 6	Art. 210, § 6, al. 1er	Art. 159
Art. 47, § 7	Art. 210, § 7	Art. 159
Art. 48	/	/
	(obligation de l'Agence et de la Commission)	
Art. 49	Art. 211 et art. 212	Art. 160 et 161
Art. 50	/	/
Art. 51	/	/
Art. 52	/	/
Art. 53	/	/
Art. 54	Art. 225/3	Art. 171

Art. 55	Art. 225/4 et art. 225/5	Art. 172 et art. 173
Art. 56	/	/
Art. 57	/	/
Art. 58	/	/
Art. 59	/	/
Art. 60	/	/
Annexe I, point 1	N 14, points 1.1 et 1.2	Art. 178
Annexe I, point 2	N 14, points 1.1 et 1.2	Art. 178
Annexe II	N 15	Art. 179
Annexe III	N 16	Art. 180
Annexe IV	N 19	Art. 183

Tableau de correspondance projet de loi - directive 2016/797/UE		
Projet de loi	Code ferroviaire	Directive 2016/797/UE
Art. 1	/	/
Art. 2	/	/
Art. 3	/	/
Art. 4	Art. 2, § 2, 2° et 4° Art. 2, § 2, 1° Art. 2, § 2, 3°	Art. 1, § 3, a), b) et c), Art. 1, § 4, a), Art. 1, § 4, b)
Art. 5	Art. 3	Art. 2
Art. 6	/	/
Art. 7	/	/
Art. 8	/	/
Art. 9	/	/
Art. 10	/	/
Art. 11	/	/
Art. 12	/	/
Art. 13	/	/
Art. 14	/	/
Art. 15	Art. 69, § 1, 6° Art. 69, § 1, 7° Art. 69, § 1, 8° Art. 69, § 1, 9° Art. 69, § 1, 10° Art. 69, § 1, 3° Art. 69, § 7, alinéa 1 ^{er} Art. 69, § 7, alinéa 1 ^{er} Art. 69, § 7, alinéa 1 ^{er} Art. 69, § 7, alinéa 2 Art. 69, § 7, alinéas 3, 4 et 5 Art. 69, § 1, 6° Art. 69, § 1, 3° Art. 69, § 4 Art. 69, § 7, alinéas 1 et 2 Art. 69, § 5	Art. 13, § 2, a) Art. 13, § 2, b) Art. 13, § 2, c) Art. 13, § 2, d) Art. 13, § 2, e) Art. 13, § 2, f) Art. 14, § 1, b) Art. 14, § 1, c) Art. 14, § 1, d) Art. 14, § 2 Art. 14, § 3 Art. 14, § 4, a) Art. 14, § 4, b) Art. 14, § 5 Art. 14, § 6 Art. 14, § 7

	Art. 69, § 4, fin de la 1 ^{ère} phrase Art. 69, § 8 Art. 69, § 9 Art. 69, § 2	Art. 14, § 8 Art. 14, § 11 Art. 14, § 12 Art. 24, § 3, phrase 1
Art. 16	/	/
Art. 17	/	/
Art. 18	/	/
Art. 19	/	/
Art. 20	/	/
Art. 21	/	/
Art. 22	/	/
Art. 23	/	/
Art. 24	/	/
Art. 25	/	/
Art. 26	/	/
Art. 27	/	/
Art. 28	/	/
Art. 29	/	/
Art. 30	/	/
Art. 31	/	/
Art. 32	/	/
Art. 33	/	/
Art. 34	/	/
Art. 35	/	/
Art. 36	/	/

Art. 37	/	/
Art. 38	/	/
Art. 39	/	/
Art. 40	/	/
Art. 41	/	/
Art. 42	/	/
Art. 43	/	/
Art. 44	/	/
Art. 45	/	/
Art. 46	/	/
Art. 47	/	/
Art. 48	/	/
Art. 49	/	/
Art. 50	/	/
Art. 51	/	/
Art. 52	/	/
Art. 53	/	/
Art. 54	/	/
Art. 55	/	/
Art. 56	/	/
Art. 57	/	/
Art. 58	/	/
Art. 59	/	/
Art. 60	/	/

Art. 61	/	/
Art. 62	/	/
Art. 63	/	/
Art. 64	/	/
Art. 65	/	/
Art. 66	/	/
Art. 67	/	/
Art. 68	/	/
Art. 69	/	/
Art. 70	/	/
Art. 71	/	/
Art. 72	/	/
Art. 73	/	/
Art. 74	/	/
Art. 75	/	/
Art. 76	/	/
Art. 77	/	/
Art. 78	/	/
Art. 79	/	/
Art. 80	/	/
Art. 81	/	/
Art. 82	/	/
Art. 83	/	/
Art. 84	/	/

Art. 85	/	/
Art. 86	/	/
Art. 87	/	/
Art. 88	/	/
Art. 89	/	/
Art. 90	Art. 159, § 1, 1° Art. 159, § 1, 3° Art. 159, § 1, 2° Art. 159, § 1, 4° Art. 159, § 2 Art. 159, § 3 Art. 159, § 4 Art. 159, § 5 Art. 159, § 6, alinéa 1er Art. 159, § 6 alinéa 2	Art. 7, § 1, a) Art. 7, § 1, b) Art. 7, § 1, c) Art. 7, § 1, d) / Art. 7, § 2 Art. 7, § 3 Art. 7, § 4, alinéa 1er (sauf la dernière phrase) et alinéa 2 Art. 7, § 6 Art. 7, § 7
Art. 91	/	/
Art. 92	Art. 160	Art. 8, § 1
Art. 93	Art. 161	Art. 8, § 2
Art. 94	Art. 162, § 1 Art. 162, § 2 Art. 162, § 3, alinéa 1er Art. 162, § 3, alinéa 2 Art. 162, § 4	Art. 9, § 1 Art. 9, § 2 Art. 9, § 3 Art. 9, § 4 Art. 9, § 5
Art. 95	Art. 163, alinéa 1er Art. 163, alinéa 2 Art. 163, alinéa 3	Art. 10, § 1 Art. 10, § 2 Art. 10, § 3
Art. 96	Art. 164	Art. 10, § 4
Art. 97	Art. 165	Art. 10, § 5
Art. 98	Art. 166	Art. 11, § 1
Art. 99	Art. 166/1	Art. 11, § 3
Art. 100	Art. 167	Art. 11, § 4

Art. 101	/	/
Art. 102	Art. 169	Art. 12
Art. 103	Art. 170	Art. 13, §1
Art. 104	/	/
Art. 105	Art. 172, § 1 Art. 172, § 2 Art. 172, § 3 Art. 172, § 4 Art. 172, § 5 Art. 172, § 6 Art. 172, § 7 Art. 172, § 8	Art. 15, § 1 Art. 15, § 2 Art. 15, § 3 Art. 15, § 4 Art. 15, § 5 Art. 15, § 6 Art. 15, § 7 Art. 15, § 8
Art. 106	/	/
Art. 107	/	/
Art. 108	/	/
Art. 109	Art. 176, alinéa 2 Art. 176, alinéa 2, 1° et 2°	Art. 16, § 2, 1ère phrase Art. 16, § 3
Art. 110	Art. 176/1	Art. 17
Art. 111	/	/
Art. 112	/	/
Art. 113	/	/
Art. 114	Art. 179/1, § 1 Art. 179/1, § 2 Art. 179/1, § 3 Art. 179/1, § 5 Art. 179/1, § 6 Art. 179/1, § 8 Art. 77, al. 4 Art. 179/1, § 10	Art. 18, § 1 Art. 18, § 2 Art. 18, § 3 Art. 18, § 4 Art. 18, § 5 Art. 18, § 6, al. 1 ^{er} Art. 18, § 6, al. 2 Art. 18, § 7, phrases 2 et 3
Art. 115	Art. 179/2 Annexe 29	Art. 19, § 3, alinéa 3 Art. 19, § 3 alinéas 1 et 2
Art. 116	/	/
Art. 117	Art. 179/3	Art. 20

Art. 118	/	/
Art. 119	Art. 179/4	Art. 21, § 1
Art. 120	Art. 179/5, alinéa 1er + règlement 2018/545/UE Art. 179/5, alinéa 2	Art. 21, § 2 Art. 21, § 3, alinéa 1er, point a)
Art. 121	Art. 179/6	Art. 21, §3, alinéa 3
Art. 122	Art. 179/7	Art. 21, § 5, alinéa 2, 1ère phrase
Art. 123	Art. 179/8	Art. 21, § 7, alinéa 1er, 1, 2 et 3ème phrases et alinéa 4, 1, 2, 3ème phrases
Art. 124	Art. 179/9, § 1 ^{er} , alinéas 1 ^{er} et 2 Art. 179/9, § 1 ^{er} , alinéas 3, 4 et 5 et § 2 Art. 179/9, § 3 Art. 179/9, § 4	Art. 21, § 8, alinéa 1 ^{er} , phrases 1 et 2 Art. 21, § 8, alinéa 1 ^{er} , phrases 4 et 5 Art. 21, § 8, alinéa 2 Art. 21, § 8, alinéa 3
Art. 125	Art. 179/10	Art. 21, § 12
Art. 126	Art. 179/11 (sauf ce qui concerne l'Agence)	Art. 21, § 13
Art. 127	Art. 179/12	Art. 23
Art. 128	Art. 179/13	Art. 26, § 1
Art. 129	Art. 179/14	Art. 26, § 2
Art. 130	Art. 179/15, § 1er Art. 179/15, §§ 2 et 3	Art. 26, § 3 Art. 26, § 4
Art. 131	Art. 179/16	Art. 26, § 6, alinéa 2, 1ère phrase
Art. 132	Art. 179/17	Art. 26, § 7
Art. 133	Art. 179/18	Art. 26, § 8

Art. 134	Art. 179/19	Art. 26, § 9
Art. 135	/	/
Art. 136	Art. 179/20, § 1 Art. 179/20, § 2 Art. 69, § 2 Art. 179/20, § 4, alinéa 1er Art. 179/20, § 5 Art. 179/20, § 6 Art. 179/20, § 3 Art. 179/20, § 4, alinéa 2	Art. 24, § 1 Art. 24, § 2 Art. 24, § 3, phrase 1 Art. 24, § 3, phrase 2 Art. 24, § 5 Art. 24, § 7 Art. 25, § 1 Art. 25, § 2
Art. 137	/	/
Art. 138	/	/
Art. 139	/	/
Art. 140	Art. 200/1, § 1 Art. 200/1, § 2 Art. 200/1, § 3 Art. 200/1, § 4 Art. 200/1, § 5	Art. 27, § 1 Art. 27, § 2 Art. 27, § 3 Art. 27, § 5 Art. 29, al. 1
Art. 141	Art. 200/2	Art. 28
Art. 142	Art. 200/3, § 1 Art. 200/3, § 2	Art. 39, § 2 Art. 40, § 2
Art. 143	Art. 200/4, al. 1er Art. 200/4, al. 1er Art. 200/4, al. 2 Art. 200/4, al. 3	Art. 37, § 1 Art. 37, § 2 Art. 37, § 3 Art. 37, § 6
Art. 144	Art. 201	Art. 37, § 5
Art. 145	Art. 202, § 1, alinéa 2, 2° Art. 202, § 1, alinéa 1er Art. 202, § 1, alinéa 2, 1° et 2° Art. 202, § 2 (délégation au Roi) + l'arrêté royal du 8 décembre 2013 fixant les modalités d'introduction du dossier d'agrément, la	Art. 30, § 1 Art. 36, § 1 Art. 36, § 2 Art. 39, § 1

	procédure pour la délivrance de l'agrément et les règles en matière de contrôle, de suspension et de retrait de l'agrément des organismes visés à l'article 201 du Code ferroviaire et l'arrêté royal du 8 décembre 2013 relatif aux critères de désignation, aux modalités d'introduction de la demande de désignation des organismes chargés d'effectuer la procédure de vérification des sous-systèmes par référence aux règles de sécurité et aux modalités de suspension et de révocation de la désignation	
Art. 146	Art. 203, § 1 Art. 203, § 2	Art. 30, § 6 Art. 30, § 7
Art. 147	Art. 204	Art. 33
Art. 148	Art. 204/1 Art. 204/1 Art. 204/1 Art. 204/1	Art. 34, § 1 Art. 34, § 2 Art. 34, § 3 Art. 34, § 4
Art. 149	Art. 204/2, § 1 Art. 204/2, § 1 Art. 204/2, § 2 Art. 204/2, § 3 Art. 204/2, § 4	Art. 41, § 1 Art. 41, § 2 Art. 41, § 3 Art. 41, § 4 Art. 41, § 5
Art. 150	Art. 204/3, § 1 Art. 204/3, § 2 Art. 204/3, § 3 Art. 204/3, § 4	Art. 42, § 1 Art. 42, § 2 Art. 42, § 3 Art. 44, § 2
Art. 151	Art. 205, § 1er et § 1er, 1° Art. 205, § 1er, 1°	Art. 45, § 1 Art. 45, § 1, b)
Art. 152	Art. 205/1	Art. 45, § 2
Art. 153	Art. 205/2	Art. 45, § 3
Art. 154	/	/

Art. 155	Art. 205/3, § 1 Art. 205/3, § 2 Art. 205/3, § 3	Art. 35, § 1 Art. 35, § 2 Art. 35, § 3
Art. 156	/	/
Art. 157	/	/
Art. 158	Art. 209, al. 1er Art. 209, al. 2 Art. 209, al. 3 Art. 209, al. 4	Art. 46, § 1 Art. 46, § 2 Art. 46, § 3 Art. 46, § 4
Art. 159	Art. 210, § 5 Art. 210, § 1 Art. 210, § 4, al. 1er Art. 210, § 2, al. 1er Art. 210, § 3 Art. 210, § 4, al. 2 Art. 210, § 2, al. 2 Art. 210, § 6, al. 1er Art. 210, § 7	Art. 22 Art. 47, § 1, al. 1er, 1ère phrase Art. 47, § 1, al. 1er, 2ème phrase (a) Art. 47, § 1, al. 1er, 3ème phrase (b) Art. 47, § 1, al. 1er, 4ème phrase (c) Art. 47, § 3 Art. 47, § 4 Art. 47, § 6 Art. 47, § 7
Art. 160	Art. 211 et art. 212	Art. 49
Art. 161	Art. 211 et art. 212	Art. 49
Art. 162	/	/
Art. 163	/	/
Art. 164	/	/
Art. 165	/	/
Art. 166	Art. 221/4	Art. 26, § 5
Art. 167	/	/
Art. 168	/	/
Art. 169	/	/

Art. 170	/	/
Art. 171	Art. 225/3	Art. 54
Art. 172	Art. 225/4	Art. 55
Art. 173	Art. 225/5	Art. 55
Art. 174	/	/
Art. 175	/	/
Art. 178	N 14, points 1.1 et 1.2 N 14, points 1.1 et 1.2	Annexe I, point 1 Annexe I, point 2
Art. 179	N 15	Annexe II
Art. 180	N 16	Annexe III
Art. 179	/	/
Art. 180	/	/
Art. 181	/	/
Art. 182	/	/
Art. 183	N 19	Annexe IV
Art. 184	/	/
Art. 185	Annexe 21, point 1 Annexe 21, points 2, 3 et 4 Annexe 21, point 5 Annexe 21, points 6 et 7 Annexe, points 10 à 15 Annexe, point 8 Annexe, point 9 Annexe 21, point 8, c)	Art. 30, § 2 Art. 30, § 3 Art. 30, § 4 Art. 30, § 5 Art. 31 Art. 32, § 1 Art. 32, § 2 Art. 45, § 1, a)
Art. 186	/	/
Art. 187	Annexe 29	Art. 19, §3
Art. 188	/	/
Art. 189	/	/
Art. 190	/	/

Tableau de correspondance directive 2016/798/UE - projet de loi		
Directive 2016/798/UE	Code ferroviaire	Projet de loi
Art. 1	/	/
Art. 2, § 1er	/	/
Art. 2, § 2, a)	Art. 2, § 2, 4°	Art. 4
Art. 2, § 2, b)	Art. 2, § 2, 4°	Art. 4
Art. 2, § 2, c)	Art. 2, § 2, 2°	Art. 4
Art. 2, § 3, a)	Art. 2, § 2, 1°	Art. 4
Art. 2, § 3, b)	Art. 2, § 2, 3°	Art. 4
Art. 2, § 3, c)	/	/
	(Choix de ne pas transposer)	
Art. 2, § 3, d)	/	/
	(Choix de ne pas transposer)	
Art. 2, § 4	/	/
	(Choix de ne pas transposer)	
Art. 3	Art. 3	Art. 5
Art. 4 § 1, a)	Art. 67/1, § 1er, 1°	Art. 12
Art. 4 § 1, b)	Art. 67/1, § 1er, 2°	Art. 12
Art. 4 § 1, c)	Art. 67/1, § 1er, 3°	Art. 12
Art. 4 § 1, d)	Art. 67/1, § 1er, 4°	Art. 12
Art. 4 § 1, e)	Art. 67/1, § 1er, 5°	Art. 12
Art. 4 § 1, f)	Art. 67/1, § 2	Art. 12
Art. 4 § 1, g)	Art. 74, 17°	Art. 12
Art. 4, § 2	/	/
	(obligation de l'Agence)	
Art. 4, § 3	Art. 67/1, § 3	Art. 12
Art. 4, § 4	Art. 67/1, § 4	Art. 12
Art. 4, § 5, 1ère phrase	Art. 67/1, § 5	Art. 12
Art. 4, § 5, 2ème phrase	/	/
	(obligation de l'Agence)	
Art. 4, § 6	Art. 67/1, § 6	Art. 12
Art. 5	/	/
Art. 6	/	/
Art. 7	/	/
Art. 8, § 1	/	/
	(car transposition au 16/06/2020)	
Art. 8, § 2	/	/
	(car transposition au 16/06/2020)	

Art. 8, § 3, a)	Art. 69, § 1, 1°	Art. 15
Art. 8, § 3, b)	Art. 69, § 1, 2°	Art. 15
Art. 8, § 3, c)	Art. 69, § 1, 3°	Art. 15
Art. 8, § 3, d)	Art. 69, § 1, 4°	Art. 15
Art. 8, § 3, e)	Art. 69, § 1, 5°	Art. 15
Art. 8, § 4	Art. 69, § 4	Art. 15
Art. 8, § 5	Art. 69, § 5	Art. 15
Art. 8, § 6	/	/
	(obligation de l'Agence)	
Art. 8, § 7	Art. 69, § 7	Art. 15
Art. 8, § 8	Art. 69, § 8	Art. 15
Art. 8, § 9	Art. 69, § 9	Art. 15
Art. 8, § 10	/	/
	(obligation de l'Agence)	
Art. 8, § 11	/	/
Art. 9, § 1	Art. 89, § 1	Art. 34
Art. 9, § 2	Art. 89, §§ 2 et 3	Art. 34
Art. 9, § 3	Annexe 5	Art. 176
Art. 9, § 4	Art. 90	Art. 35
Art. 9, § 5, al. 1er	Art. 91, al. 1er	Art. 36
Art. 9, § 5, al. 2	Art. 91, al. 2 et 3	Art. 36
Art. 9, § 5, al. 3	Art. 93, § 5	/
Art. 9, § 6	Art. 92, § 1er	Art. 37
Art. 9, § 7	/	/
	(obligation de l'Agence)	
Art. 10, § 1, al. 1er	Art. 99	Art. 48
Art. 10, § 1, al. 2	Art. 3, 16°	Art. 5
Art. 10, § 2	Art. 100, § 1 + Règlement 2018/763/UE (annexe 1)	Art. 49
Art. 10, § 3, al. 1er	Art. 100, § 1 + Règlement 2018/763/UE (annexe 1, 7)	Art. 49
Art. 10, § 3, al. 2	Art. 100, § 1 + Règlement 2018/763/UE (annexe 1, 8)	Art. 49
Art. 10, § 4	Art. 77, al. 4 + Règlement 2018/763/UE (art. 6. 3)	Art. 21
Art. 10, § 5	/	/
	(obligation de l'Agence – Règlement 2018/763/UE – art. 6.2 + annexe 1 + annexe 2, 4.1)	
Art. 10, § 6	/	/
	(obligation de l'Agence – Règlement 2018/763/UE – art. 6.2)	
Art. 10, § 7	/	/
	(obligation de l'Agence)	

Art. 10, § 8, al. 1er, 1ère phrase	Art. 100, § 1er + Règlement 2016/763	Art. 49
Art. 10, § 8, al. 1er, 2ème phrase	Art. 100, § 1, al. 3	Art. 49
Art. 10, § 8, al. 1er, 3ème phrase	Art. 100, § 2, al. 1er + règlement 2016/763	Art. 49
Art. 10, § 8, al. 1er, 4ème et 5ème phrases	Art. 100, § 2, al. 1er	Art. 52
Art. 10, § 8, al. 1er, 5ème phrase	Art. 103	
Art. 10, § 8, al. 2	Art. 100, § 1, al. 2	Art. 49
Art. 10, § 9	/	/
	(Possibilité offerte aux Etats membres non-utilisée car non-applicable en Belgique : il n'y a pas de frontières avec des Etats tiers).	
Art. 10, § 10	/	/
	(obligation de la Commission)	
Art. 10, § 11	Art. 104/1	Art. 54
Art. 10, § 12, al. 1er, 1ère phrase	/	/
	(Obligation de motivation formelle prévue dans la loi du 29 juillet 1991 sur la motivation formelle des actes administratifs)	
Art. 10, § 12, al. 1er, 2ème phrase	Art. 104, § 1er	Art. 53
Art. 10, § 12, al. 2	/	/
	(obligation de l'agence)	
Art. 10, § 12, al. 3	Art. 104, § 2	Art. 53
Art. 10, § 13	Art. 104/2, § 1	Art. 55
Art. 10, § 14	Art. 100, § 1er + Règlement 2018/763/UE (Annexe 2, 8)	Art. 49
Art. 10, § 15	Art. 104/2, § 2	Art. 55
Art. 10, § 16	Art. 104/2, § 3	Art. 55
Art. 11	Règlement 2016/796/UE	/
Art. 12, § 1er, al. 1er	Art. 95, § 1	Art. 42
Art. 12, § 1er, al. 2	Art. 95, § 2	Art. 42
Art. 12, § 1er, al. 3	Art. 3 arrêté royal relatif à l'agrément de sécurité, au certificat de sécurité unique et au rapport annuel de sécurité	/
Art. 12, § 2	Art. 96, al. 1, 2 et 4	Art. 43

Art. 12 § 3	Art. 77, al. 4	Art. 21
Art. 12, § 4	Art. 97	Art. 44
Art. 12, § 5	Art. 98/1	Art. 46
Art. 13, § 1, al. 1er	Art. 124/2, § 1er, al. 1er + art. 143, al. 2 et 3 et 144, al. 2	Art. 76 et 81
Art. 13, § 1, al. 2	Art. 124/2, § 2 et art. 144, al. 1er	Art. 76 et 82
Art. 13, § 1, al. 3	Art. 124/2, § 3	Art. 76
Art. 13, § 1, al. 4	Art. 74, § 1er, 10°	Art. 17
Art. 13, § 2	Art. 124/2, § 1er, al. 2	Art. 76
Art. 13, § 3	Art. 124/1, § 1er	Art. 75
Art. 13, § 4	Art. 124/1, § 2	Art. 75
Art. 14, § 1	Art. 105	Art. 56
Art. 14, § 2	Art. 106	Art. 57
Art. 14, § 3	Arr. 106/1	Art. 58
Art. 14, § 4	Art. 107	Art. 59
Art. 14, § 5	Art. 108	Art. 60
Art. 14 § 6	/	/
	(obligation de la Commission)	
Art. 14 § 7	/	/
	(obligation de l'Agence)	
Art. 14 § 8	/	/
	(obligation de la Commission)	
Art. 15	Art. 109	Art. 61
Art. 16, § 1	Art. 72 et arrêté royal du 22/06/2011 désignant l'autorité de sécurité ferroviaire	/
Art. 16, § 2	Art. 74	Art. 17
Art. 16, § 3	Art. 77, al. 5	Art. 21
Art. 17	Art. 74/1	Art. 18
Art. 18, § 1er, al. 1er	Art. 77, al. 1 et 2	Art. 21
Art. 18, § 1er, al. 2	Art. 77, al. 4, 5 et 6	Art. 21
Art. 18, § 1, al. 3	Art. 69, § 3	Art. 15
Art. 18, § 2	Art. 77, al. 3	Art. 21
Art. 18, § 3	Art. 221/3, al. 1er	Art. 165
Art. 18, § 4	Art. 77, al. 9	Art. 21
Art. 19	Art. 78	Art. 22

Art. 20, § 1	Art. 110, art. 111 et arrêté royal 22/06/2011 désignant l'organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires	Art. 62 et 63
Art. 20, § 2	Art. 111, § 1 ^{er} , 2 ^o et art. 4 arrêté royal du 16/01/2007 fixant certaines règles relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires	Art. 63
Art. 20, § 3	Art. 7 arrêté royal du 16/01/2007 fixant certaines règles relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires	/
Art. 20, § 4	Art. 119	/
Art. 21, § 1	Arrêté royal 22/06/2011 désignant l'organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires	
Art. 21, § 2	Art. 113, § 1, al. 1er	Art. 66
Art. 21, § 3	Art. 113, § 1, al. 2	Art. 66
Art. 21, § 4	Art. 119	/
Art. 22, §§ 1 et 2	Art. 110 et arrêté royal 22/06/2011 désignant l'organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires	Art. 62
Art. 22, § 3	Art. 93 et art. 6, § 1 ^{er} , arrêté royal du 16/01/2007 fixant certaines règles relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires	/
Art. 22, § 4	/ (choix de ne pas transposer en Belgique)	/
Art. 22, § 5	Art. 9, alinéa 1 ^{er} , arrêté royal du 16/01/2007 fixant certaines règles relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires	/
Art. 22, § 6	/ (choix de ne pas transposer en Belgique)	/
Art. 22, § 7	Art. 114	Art. 67
Art. 23, § 1, al. 1er	Art. 115	Art. 68

Art. 23, § 1, al. 2	Art. 9, al. 2 arrêté royal du 16/01/2007 fixant certaines règles relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires	/
Art. 23, § 1, al. 3	Art. 9, al. 3 arrêté royal du 16/01/2007 fixant certaines règles relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires	/
Art. 23, § 1, al. 4	Art. 9, al. 4 arrêté royal du 16/01/2007 fixant certaines règles relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires	/
Art. 23, § 1, al. 5	Art. 9, al. 5 arrêté royal du 16/01/2007 fixant certaines règles relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires	/
Art. 23, § 2	Art. 117	/
Art. 23, § 3	Art. 116	Art. 69
Art. 23, § 4	Art. 118	/
Art. 24, § 1	Art. 120, al. 1er	/
Art. 24, § 2, al. 1er	Art. 120, al. 2	Art. 71
Art. 24, § 2, al. 2 et 3	/ (obligation de la Commission)	/
Art. 24, § 3	Art. 121	Art. 72
Art. 25	Art. 123 et 124	/
Art. 26	Art. 122	Art. 73
Art. 27	/	/
Art. 28	/	/
Art. 29	/	/
Art. 30	/	/
Art. 31	Art. 225/4	Art. 172
Art. 32	/	/
Art. 33	/	/

Art. 34	/	/
Art. 35	/	/
Annexe I	Annexe 4	Art. 176
Annexe II	/	/
	(renvoi aux articles 68 et 69)	
Annexe III	Annexe 27	Art. 186

Tableau de correspondance projet de loi - directive 2016/798/UE		
Projet de loi	Code ferroviaire	Directive 2016/798/UE
Art. 1	/	/
Art. 2	/	/
Art. 3	/	/
Art. 4	Art. 2, § 2, 4° Art. 2, § 2, 4° Art. 2, § 2, 2° Art. 2, § 2, 1° Art. 2, § 2, 3°	Art. 2, § 2, a) Art. 2, § 2, b) Art. 2, § 2, c) Art. 2, § 3, a) Art. 2, § 3, b)
Art. 5	Art. 3 Art. 3, 16°	Art. 3 Art. 10, § 1, al. 2
Art. 6	/	/
Art. 7	/	/
Art. 8	/	/
Art. 9	/	/
Art. 10	/	/
Art. 11	/	/
Art. 12	Art. 67/1, § 1er, 1° Art. 67/1, § 1er, 2° Art. 67/1, § 1er, 3° Art. 67/1, § 1er, 4° Art. 67/1, § 1er, 5° Art. 67/1, § 2 Art. 74, 17° Art. 67/1, § 3 Art. 67/1, § 4 Art. 67/1, § 5 Art. 67/1, § 6	Art. 4 § 1, a) Art. 4 § 1, b) Art. 4 § 1, c) Art. 4 § 1, d) Art. 4 § 1, e) Art. 4 § 1, f) Art. 4 § 1, g) Art. 4, § 3 Art. 4, § 4 Art. 4, § 5, 1ère phrase Art. 4, § 6
Art. 13	/	/
Art. 14	/	/
Art. 15	Art. 69, § 1, 1° Art. 69, § 1, 2°	Art. 8, § 3, a) Art. 8, § 3, b)

	Art. 69, § 1, 3° Art. 69, § 1, 4° Art. 69, § 1, 5° Art. 69, § 4 Art. 69, § 5 Art. 69, § 7 Art. 69, § 8 Art. 69, § 9 Art. 69, § 3	Art. 8, § 3, c) Art. 8, § 3, d) Art. 8, § 3, e) Art. 8, § 4 Art. 8, § 5 Art. 8, § 7 Art. 8, § 8 Art. 8, § 9 Art. 18, § 1, al. 3
Art. 16	/	/
Art. 17	Art. 74, § 1er, 10° Art. 74	Art. 13, § 1, al. 4 Art. 16, § 2
Art. 18	Art. 74/1	Art. 17
Art. 19	/	/
Art. 20	/	/
Art. 21	Art. 77, al. 4 + Règlement 2018/763/UE (art. 6. 3) Art. 77, al. 4 Art. 77, al. 1 et 2 Art. 77, al. 4, 5 et 6 Art. 77, al. 3 Art. 77, al. 9	Art. 10, § 4 Art. 12 § 3 Art. 18, § 1er, al. 1er Art. 16, § 2 et 18, § 1er, al. 2 Art. 18, § 2 Art. 18, § 4
Art. 22	Art. 78	Art. 19
Art. 23	/	/
Art. 24	/	/
Art. 25	/	/
Art. 26	/	/
Art. 27	/	/
Art. 28	/	/
Art. 29	/	/
Art. 30	/	/
Art. 31	/	/

Art. 32	/	/
Art. 33	/	/
Art. 34	Art. 89, § 1 Art. 89, §§ 2 et 3	Art. 9, § 1 Art. 9, § 2
Art. 35	Art. 90	Art. 9, § 4
Art. 36	Art. 91, al. 1er Art. 91, al. 2 et 3	Art. 9, § 5, al. 1er Art. 9, § 5, al. 2
Art. 37	Art. 92, § 1er	Art. 9, § 6
Art. 38	Art. 93, § 5	Art. 9, § 5, alinéa 3
Art. 39	/	/
Art. 40	/	/
Art. 41	/	/
Art. 42	Art. 95, § 1 Art. 95, § 2	Art. 12, § 1er, al. 1er Art. 12, § 1er, al. 2
Art. 43	Art. 96, al. 1, 2 et 4	Art. 12, § 2
Art. 44	Art. 97	Art. 12, § 4
Art. 45	/	/
Art. 46	Art. 98/1	Art. 12, § 5
Art. 47	/	/
Art. 48	Art. 99	Art. 10, § 1, al. 1er
Art. 49	Art. 100, § 1 + Règlement 2018/763/UE (annexe 1) Art. 100, § 1 + Règlement 2018/763/UE (annexe 1, 7) Art. 100, § 1 + Règlement 2018/763/UE (annexe 1, 8) Art. 100, § 1er + Règlement 2016/763	Art. 10, § 2 Art. 10, § 3, al. 1er Art. 10, § 3, al. 2 Art. 10, § 8, al. 1er, 1ère phrase

	Art. 100, § 1, al. 3	Art. 10, § 8, al. 1er, 2ème phrase
	Art. 100, § 2, al. 1er + règlement 2016/763	Art. 10, § 8, al. 1er, 3ème phrase
	Art. 100, § 1, al. 2	Art. 10, § 8, al. 2
	Art. 100, § 1er + Règlement 2018/763/UE (Annexe 2, 8)	Art. 10, § 14
Art. 50	/	/
Art. 51	/	/
Art. 52	Art. 100, § 2, al. 1er	Art. 10, § 8, al. 1er, 4ème et 5ème phrases
Art. 53	Art. 104, § 1er Art. 104, § 2	Art. 12, al. 1er, 2ème phrase Art. 10, al. 3
Art. 54	Art. 104/1	Art. 10, § 11
Art. 55	Art. 104/2 Art. 104/2, § 2 Art. 104/2, § 3	Art. 10, § 13 Art. 10, § 15 Art. 10, § 16
Art. 56	Art. 105	Art. 14, § 1
Art. 57	Art. 106	Art. 14, § 2
Art. 58	Art. 106/1	Art. 14, § 3
Art. 59	Art. 107	Art. 14, § 4
Art. 60	Art. 108	Art. 14, § 5
Art. 61	Art. 109	Art. 15
Art. 62	Art. 110, art. 111 et arrêté royal 22/06/2011 désignant l'organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires Art. 110 et arrêté royal 22/06/2011 désignant	Art. 20, § 1 Art. 22, §§ 1 et 2

	l'organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires	
Art. 63	Art. 110, art. 111 et arrêté royal 22/06/2011 désignant l'organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires Art. 111, § 1 ^{er} , 2 ^o et art. 4 arrêté royal du 16/01/2007 fixant certaines règles relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires	Art. 20, § 1 Art. 20, § 2
Art. 64	/	/
Art. 65	/	/
Art. 66	Art. 113, § 1, al. 1 ^{er} Art. 113, § 1, al. 2	Art. 21, § 2 Art. 21, § 3
Art. 67	Art. 114	Art. 22, § 7
Art. 68	Art. 115	Art. 23, § 1, al. 1 ^{er}
Art. 69	Art. 116	Art. 23, § 3
Art. 70	/	/
Art. 71	Art. 120, al. 2	Art. 24, § 2, al. 1 ^{er}
Art. 72	Art. 121	Art. 24, § 3
Art. 73	Art. 122	Art. 26
Art. 74	/	/
Art. 75	Art. 124/1, § 1 ^{er} Art. 124/1, § 2	Art. 13, § 3 Art. 13, § 4
Art. 76	Art. 124/2, § 1 ^{er} , al. 1 Art. 124/2, § 2 et art. 144, al. 1 ^{er} Art. 124/2, § 3 Art. 124/2, § 1 ^{er} , al. 2	Art. 13, § 1 ^{er} , al. 1 Art. 13, § 1 ^{er} , al. 2 Art. 13, § 1 ^{er} , al. 3 Art. 13, § 2

Art. 77	/	/
Art. 78	/	/
Art. 79		
Art. 80	/	/
Art. 81	Art. 143, al. 2	Art. 13, § 1er, al. 1
Art. 82	Art. 124/2, § 2 et art. 144, al. 2	Art. 13, § 1, al. 1er
Art. 83	/	/
Art. 84	/	/
Art. 85	/	/
Art. 86	/	/
Art. 87	/	/
Art. 88	/	/
Art. 89	/	/
Art. 90	/	/
Art. 91	/	/
Art. 92	/	/
Art. 93	/	/
Art. 94	/	/
Art. 95	/	/
Art. 96	/	/
Art. 97	/	/
Art. 98	/	/
Art. 99	/	/

Art. 100	/	/
Art. 101	/	/
Art. 102	/	/
Art. 103	/	/
Art. 104	/	/
Art. 105	/	/
Art. 106	/	/
Art. 107	/	/
Art. 108	/	/
Art. 109	/	/
Art. 110	/	/
Art. 111	/	/
Art. 112	/	/
Art. 113	/	/
Art. 114	/	/
Art. 115	/	/
Art. 116	/	/
Art. 117	/	/
Art. 118	/	/
Art. 119	/	/
Art. 120	/	/
Art. 121	/	/
Art. 122	/	/
Art. 123	/	/

Art. 124	/	/
Art. 125	/	/
Art. 126	/	/
Art. 127	/	/
Art. 128	/	/
Art. 129	/	/
Art. 130	/	/
Art. 131	/	/
Art. 132	/	/
Art. 133	/	/
Art. 134	/	/
Art. 135	/	/
Art. 136	/	/
Art. 137	/	/
Art. 138	/	/
Art. 139	/	/
Art. 140	/	/
Art. 141	/	/
Art. 142	/	/
Art. 143	/	/
Art. 144	/	/
Art. 145	/	/
Art. 146	/	/
Art. 147	/	/

Art. 148	/	/
Art. 149	/	/
Art. 150	/	/
Art. 151	/	/
Art. 152	/	/
Art. 153	/	/
Art. 154	/	/
Art. 155	/	/
Art. 156	/	/
Art. 157	/	/
Art. 158	/	/
Art. 159	/	/
Art. 160	/	/
Art. 161	/	/
Art. 162	/	/
Art. 163	/	/
Art. 164	/	/
Art. 165	Art. 221/3, al. 1er	Art. 18, § 3
Art. 166	/	/
Art. 167	/	/
Art. 168	/	/
Art. 169	/	/
Art. 170	/	/
Art. 171	/	/

Art. 172	Art. 225/4	Art. 31
Art. 173	/	/
Art. 174	/	/
Art. 175	/	/
Art. 176	Annexe 4	Annexe I
Art. 177	Annexe 5	Art. 9, § 3
Art. 178	/	/
Art. 179	/	/
Art. 180	/	/
Art. 181	/	/
Art. 182	/	/
Art. 183	/	/
Art. 184	/	/
Art. 185	/	/
Art. 186	Annexe 27	Annexe III
Art. 187	/	/
Art. 188	/	/
Art. 189	/	/
Art. 190	/	/

Concordantietabel richtlijn 2016/797/EU - wetsontwerp		
Richtlijn 2016/797/EU	Spoorcodex	Wetsontwerp
Art. 1, § 1	/	/
Art. 1, § 2	/	/
Art. 1, § 3, a), b) en c)	Art. 2, § 2, 2° en 4°	Art. 4
Art. 1, § 4, a)	Art. 2, § 2, 1°	Art. 4
Art. 1, § 4, b)	Art. 2, § 2, 3°	Art. 4
Art. 1, § 4, c)	Keuze om niet om te zetten	/
Art. 1, § 4, d)	Keuze om niet om te zetten	/
Art. 1, § 5	/	/
Art. 2	Art. 3	Art. 5
Art. 3	/	/
Art. 4	/	/
Art. 5	/	/
Art. 6	/	/
Art. 7, § 1, a)	Art. 159, § 1, 1°	Art. 90
Art. 7, § 1, b)	Art. 159, § 1, 3°	Art. 90
Art. 7, § 1, c)	Art. 159, § 1, 2°	Art. 90
Art. 7, § 1, d)	Art. 159, § 1, 4°	Art. 90
Art. 7, § 1, e)	/	/
	(niet van toepassing in België)	
/	Art. 159, § 2	Art. 90
Art. 7, § 2	Art. 159, § 3	Art. 90
Art. 7, § 3	Art. 159, § 4	Art. 90
Art. 7, § 4, eerste lid (behalve laatste zin) en tweede lid	Art. 159, § 5	Art. 90
Art. 7, § 5	/	/
	(verplichting voor de Commissie)	
Art. 7, § 6	Art. 159, § 6, eerste lid	Art. 90
Art. 7, § 7	Art. 159, § 6, tweede lid	Art. 90
Art. 7, § 8	/	/
	(verplichting voor de lidstaat)	
Art. 8, § 1	Art. 160	Art. 92
Art. 8, § 2	Art. 161	Art. 93
Art. 9, § 1	Art. 162, § 1	Art. 94
Art. 9, § 2	Art. 162, § 2	Art. 94
Art. 9, § 3	Art. 162, § 3, eerste lid	Art. 94
Art. 9, § 4	Art. 162, § 3, tweede lid	Art. 94

Art. 9, § 5	Art. 162, § 4	Art. 94
Art. 9, § 6	/	/
	(niet omgezet vermits het de TSI betreft).	
Art. 10, § 1	Art. 163, eerste lid	Art. 95
Art. 10, § 2	Art. 163, tweede lid	Art. 95
Art. 10, § 3	Art. 163, derde lid	Art. 95
Art. 10, § 4	Art. 164	Art. 96
Art. 10, § 5	Art. 165	Art. 97
Art. 11, § 1	Art. 166	Art. 98
Art. 11, § 2	/	/
	(verplichting voor het Bureau)	
Art. 11, § 3	Art. 166/1	Art. 99
Art. 11, § 4	Art. 167	Art. 100
Art. 12	Art. 169	Art. 101
Art. 13, § 1	Art. 170	Art. 103
Art. 13, § 2, a)	Art. 69, § 1, 6°	Art. 15
Art. 13, § 2, b)	Art. 69, § 1, 7°	Art. 15
Art. 13, § 2, c)	Art. 69, § 1, 8°	Art. 15
Art. 13, § 2, d)	Art. 69, § 1, 9°	Art. 15
Art. 13, § 2, e)	Art. 69, § 1, 10°	Art. 15
Art. 13, § 2, f)	Art. 69, § 1, 3°	Art. 15
Art. 14, § 1, a)	/	/
Art. 14, § 1, b)	Art. 69, § 7, eerste lid	Art. 15
Art. 14, § 1, c)	Art. 69, § 7, eerste lid	Art. 15
Art. 14, § 1, d)	Art. 69, § 7, eerste lid	Art. 15
Art. 14, § 2	Art. 69, § 7, tweede lid	Art. 15
Art. 14, § 3	Art. 69, § 7, derde, vierde en vijfde lid	Art. 15
Art. 14, § 4, a	Art. 69, § 1, 6°	Art. 15
Art. 14, § 4, b	Art. 69, § 1, 3°	Art. 15
Art. 14, § 5	Art. 69, § 4	Art. 15
Art. 14, § 6	Art. 69, § 7, eerste en tweede lid	Art. 15
Art. 14, § 7	Art. 69, § 5	Art. 15
Art. 14, § 8	Art. 69, § 4, einde van eerste zin	Art. 15
Art. 14, § 9	/	/
	(verplichting voor het Bureau)	
Art. 14, § 10	/	/
	(verplichting voor de Commissie)	

Art. 14, § 11	Art. 69, § 8	Art. 15
Art. 14, § 12	Art. 69, § 9	Art. 15
Art. 14, § 13	/	/
Art. 15, § 1	Art. 172, § 1	Art. 105
Art. 15, § 2	Art. 172, § 2	Art. 105
Art. 15, § 3	Art. 172, § 3	Art. 105
Art. 15, § 4	Art. 172, § 4	Art. 105
Art. 15, § 5	Art. 172, § 5	Art. 105
Art. 15, § 6	Art. 172, § 6	Art. 105
Art. 15, § 7	Art. 172, § 7	Art. 105
Art. 15, § 8	Art. 172, § 8	Art. 105
Art. 15, § 9	/	/
	(verplichting voor de Commissie)	
Art. 16, § 1	Art. 176, eerste lid	/
Art. 16, § 2, zin 1	Art. 176, tweede lid	Art. 109
Art. 16, § 2, zin 2	/	/
	(verplichting voor de Commissie)	
Art. 16, § 3	Art. 176, tweede lid, 1° en 2°	Art. 109
Art. 17	Art. 176/1	Art. 110
Art. 18, § 1	Art. 179/1, § 1	Art. 114
Art. 18, § 2	Art. 179/1, § 2	Art. 114
Art. 18, § 3	Art. 179/1, § 3	Art. 114
Art. 18, § 4	Art. 179/1, § 5	Art. 114
Art. 18, § 5	Art. 179/1, § 6	Art. 114
Art. 18, § 6, eerste lid	Art. 179/1, § 8	Art. 114
Art. 18, § 6, tweede lid	Art. 77, vierde lid	Art. 21
Art. 18, § 7, zin 1	/	
	(verplichting van uitdrukkelijke motivering voorzien in de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen)	
Art. 18, § 7, zinnen 2 en 3	Art. 179/1, § 10	Art. 114
Art. 18, § 7, zin 4	Art. 221/3	/
Art. 19, § 1	/	/
	(verplichting voor het Bureau)	
Art. 19, § 2	/	/
	(verplichting voor het Bureau)	

Art. 19, § 3, eerste en tweede lid	Bijlage 29	Art. 187
Art. 19, § 3, derde lid	Art. 179/2	Art. 115
Art. 19, § 4	/	/
	(verplichting voor het Bureau)	
Art. 19, § 5	/	/
	(verplichting voor het Bureau)	
Art. 19, § 6	/	/
	(verplichting voor het Bureau)	
Art. 20	Art. 179/3	Art. 117
Art. 21, § 1	Art. 179/4	Art. 119
Art. 21, § 2	Art. 179/5, eerste lid + Verordening 2018/545/EU	Art. 120
Art. 21, § 3 (uitgez. eerste lid, punt a) en derde lid)	Verordening 2018/545/EU	/
Art. 21, § 3, eerste lid, punt a)	Art. 179/5, tweede lid	Art. 120
Art. 21, § 3, derde lid	Art. 179/6	Art. 121
Art. 21, § 4	Art. 77 + Verordening 2018/545/EU	Art. 21
Art. 21, § 5 (uitgez. eerste zin van het tweede lid)	Verordening 2018/545/EU (verplichting voor het Bureau)	/
Art. 21, § 5, tweede lid, eerste zin	Art. 179/7	Art. 122
Art. 21, § 6	Verordening 2018/545/EU (verplichting voor het Bureau)	/
Art. 21, § 7 (uitgez. eerste lid, eerste, tweede en derde zin, en vierde lid, zinnen 1, 2 en 3)	Verordening 2018/545/EU	/
Art. 21, § 7, eerste lid, eerste, tweede en derde zin, en vierde lid, zinnen 1, 2 en 3	Art. 179/8	Art. 123
Art. 21, § 8, eerste lid, eerste en tweede zin	Art. 179/9, § 1, eerste en tweede lid	Art. 124
Art. 21, § 8, eerste lid, derde zin	Verordening 2018/545/EU	/
Art. 21, § 8, eerste lid, vierde en vijfde zin	Art. 179/9, § 1, derde, vierde en vijfde lid en § 2	Art. 124
Art. 21, § 8, tweede lid	Art. 179/9, § 3	Art. 124
Art. 21, § 8, derde lid	Art. 179/9, § 4	Art. 124

Art. 21, § 9	/	/
	(verplichting voor de Commissie)	
Art. 21, § 10	Verordening 2018/545/EU	/
Art. 21, § 11	Verordening 2018/545/EU	/
Art. 21, § 12	Art. 179/10	Art. 125
Art. 21, § 13	Art. 179/11 (behalve voor wat betreft het Bureau)	Art. 126
Art. 21, § 14	/	/
	(verplichting voor het Bureau)	
Art. 21, § 15	/	/
Art. 21, § 16	/	/
Art. 21, § 17	/	/
Art. 22	Art. 210, § 5	Art. 159
Art. 23	Art. 179/12	Art. 127
Art. 24, § 1	Art. 179/20, § 1	Art. 136
Art. 24, § 2	Art. 179/20, § 2	Art. 136
Art. 24, § 3, eerste zin	Art. 69, § 2	art. 15
Art. 24, § 3, tweede zin	Art. 179/20, § 4, eerste lid	Art. 136
Art. 24, § 4	/	/
	(verplichting voor de Commissie)	
Art. 24, § 5	Art. 179/20, § 5	Art. 136
Art. 24, § 6	/	/
	(verplichting voor de Commissie)	
Art. 24, § 7	Art. 179/20, § 6	Art. 136
Art. 25, § 1	Art. 179/20, § 3	Art. 136
Art. 25, § 2	Art. 179/20, § 4, tweede lid	Art. 136
Art. 26, § 1	Art. 179/13	Art. 128
Art. 26, § 2	Art. 179/14	Art. 129
Art. 26, § 3	Art. 179/15, § 1	Art. 130
Art. 26, § 4	Art. 179/15, §§ 2 en 3 + art. 221/3	Art. 130 + art. 165
Art. 26, § 5	Art. 221/4	Art. 166
Art. 26, § 6, eerste lid	/	/
	(verplichting voor het Bureau)	
Art. 26, § 6, tweede lid, eerste zin	Art. 179/16	Art. 131
Art. 26, § 6, tweede lid, tweede zin	/	/
	(verplichting voor het Bureau)	

Art. 26, § 7	Art. 179/17	Art. 132
Art. 26, § 8	Art. 179/18	Art. 133
Art. 26, § 9	Art. 179/19	Art. 134
Art. 27, § 1	Art. 200/1, § 1	Art. 140
Art. 27, § 2	Art. 200/1, § 2	Art. 140
Art. 27, § 3	Art. 200/1, § 3	Art. 140
Art. 27, § 4	Niet omgezet vermits het geen zin heeft dat te integreren in de Belgische context	/
Art. 27, § 5	Art. 200/1, § 4	Art. 140
Art. 28	Art. 200/2	Art. 141
Art. 29, eerste lid	Art. 200/1, § 5	Art. 140
Art. 29, tweede lid	Niet omgezet vermits het om een verplichting voor de Commissie gaat	/
Art. 30, § 1	Art. 202, § 1, tweede lid, 2°	Art. 145
Art. 30, § 2	Bijlage 21, punt 1	Art. 185
Art. 30, § 3	Bijlage 21, punten 2, 3 en 4	Art. 185
Art. 30, § 4	Bijlage 21, punt 5	Art. 185
Art. 30, § 5	Bijlage 21, punten 6 en 7	Art. 185
Art. 30, § 6	Art. 203, § 1	Art. 146
Art. 30, § 7	Art. 203, § 2	Art. 146
Art. 31	Bijlage 21, punten 10 tot 15	Art. 185
Art. 32, § 1	Bijlage 21, punt 8	Art. 185
Art. 32, § 2	Bijlage 21, punt 9	Art. 185
Art. 33	Art. 204	Art. 147
Art. 34, § 1	Art. 204/1	Art. 148
Art. 34, § 2	Art. 204/1	Art. 148
Art. 34, § 3	Art. 204/1	Art. 148
Art. 34, § 4	Art. 204/1	Art. 148
Art. 35, § 1	Art. 205/3, § 1	Art. 155
Art. 35, § 2	Art. 205/3, § 2	Art. 155
Art. 35, § 3	Art. 205/3, § 3	Art. 155
Art. 36, § 1	Art. 202, § 1, eerste lid	Art. 145
Art. 36, § 2	Art. 202, § 1, tweede lid, 1° en 2°	Art. 145
Art. 36, § 3	Niet omgezet omdat accreditatie is verplicht	/

Art. 37, § 1	Art. 200/4, eerste lid	Art. 143
Art. 37, § 2	Art. 200/4, eerste lid	Art. 143
Art. 37, § 3	Art. 200/4, tweede lid	Art. 143
Art. 37, § 4	/	/
	(Niet omgezet omdat accreditatie is verplicht verkiezen)	
Art. 37, § 5	Art. 201	Art. 144
Art. 37, § 6	Art. 200/4, derde lid	Art. 143
Art. 38	Niet omgezet vermits het om een verplichting voor de Commissie gaat	/
Art. 39, § 1	Art. 202, § 2 (delegatie aan de Koning) + het koninklijk besluit van 8 december 2013 tot bepaling van 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 van de instanties bedoeld in artikel 201 van de Spoorcodex en het koninklijk besluit van 8 december 2013 betreffende de criteria van aanwijzing, de nadere regels voor de indiening van de aanwijzingsaanvraag van instanties belast met de uitvoering van de keuringsprocedure van subsystemen door verwijzing naar de veiligheidsopschriften en de nadere regels voor schorsing en intrekking van de aanwijzing	Art. 145
Art. 39, § 2	Art. 200/3, § 1	Art. 142
Art. 40, § 1	Niet omgezet vermits het om een verplichting voor de Commissie gaat	/
Art. 40, § 2	Art. 200/3, § 2	Art. 142

Art. 40, § 3	Niet omgezet vermits het om een verplichting voor de Commissie gaat	/
Art. 40, § 4	Niet omgezet vermits het om een verplichting voor de Commissie gaat	/
Art. 41, § 1	Art. 204/2, § 1	Art. 149
Art. 41, § 2	Art. 204/2, § 1	Art. 149
Art. 41, § 3	Art. 204/2, § 2	Art. 149
Art. 41, § 4	Art. 204/2, § 3	Art. 149
Art. 41, § 5	Art. 204/2, § 4	Art. 149
Art. 42, § 1	Art. 204/3, § 1	Art. 150
Art. 42, § 2	Art. 204/3, § 2	Art. 150
Art. 42, § 3	Art. 204/3, § 3	Art. 150
Art. 43	Niet omgezet vermits het om een verplichting voor de Commissie gaat	/
Art. 44, 1	Niet omgezet vermits het om een verplichting voor de Commissie gaat	/
Art. 44, § 2	Art. 204/3, § 4	Art. 150
Art. 45, § 1	Art. 205, § 1 en § 1, 1°	Art. 151
Art. 45, § 1, a)	Bijlage 21, punt 8, c)	Art. 185
Art. 45, § 1, b)	Art. 205, § 1, 1°	Art. 151
Art. 45, § 2	Art. 205/1	Art. 152
Art. 45, § 3	Art. 205/2	Art. 153
Art. 46, § 1	Art. 209, eerste lid	Art. 158
Art. 46, § 2	Art. 209, tweede lid	Art. 158
Art. 46, § 3	Art. 209, derde lid	Art. 158
Art. 46, § 4	Art. 209, vierde lid	Art. 158
Art. 47, § 1, eerste lid, eerste zin	Art. 210, § 1	Art. 159
Art. 47, § 1, eerste lid, tweede zin (a)	Art. 210, § 4, eerste lid	Art. 159
Art. 47, § 1, eerste lid, derde zin (b)	Art. 210, § 2, eerste lid	Art. 159
Art. 47, § 1, eerste lid, vierde zin (c)	Art. 210, § 3	Art. 159
Art. 47, § 2, eerste zin	/	/
	(verplichting voor de Commissie)	
Art. 47, § 2, tweede zin	/	/

	(verplichting voor de Commissie)	
Art. 47, § 3	Art. 210, § 4, tweede lid	Art. 159
Art. 47, § 4	Art. 210, § 2, tweede lid	Art. 159
Art. 47, § 5	/	/
	(verplichting voor de Commissie)	
Art. 47, § 6	Art. 210, § 6, eerste lid	Art. 159
Art. 47, § 7	Art. 210, § 7	Art. 159
Art. 48	/	/
	(verplichting voor het Bureau en voor de Commissie)	
Art. 49	Art. 211 en art. 212	Art. 160 en 161
Art. 50	/	/
Art. 51	/	/
Art. 52	/	/
Art. 53	/	/
Art. 54	Art. 225/3	Art. 171
Art. 55	Art. 225/4 en art. 225/5	Art. 172 en art. 173
Art. 56	/	/
Art. 57	/	/
Art. 58	/	/
Art. 59	/	/
Art. 60	/	/
Bijlage I, punt 1	N 14, punten 1.1 en 1.2	Art. 178
Bijlage I, punt 2	N 14, punten 1.1 en 1.2	Art. 178
Bijlage II	N 15	Art. 179
Bijlage III	N 16	Art. 180
Bijlage IV	N 19	Art. 183

Concordantietabel wetsontwerp - richtlijn 2016/797/EU		
Wetsontwerp	Spoorcodex	Richtlijn 2016/797/EU
Art. 1	/	/
Art. 2	/	/
Art. 3	/	/
Art. 4	Art. 2, § 2, 2° en 4° Art. 2, § 2, 1° Art. 2, § 2, 3°	Art. 1, § 3, a), b) en c), Art. 1, § 4, a), Art. 1, § 4, b)
Art. 5	Art. 3	Art. 2
Art. 6	/	/
Art. 7	/	/
Art. 8	/	/
Art. 9	/	/
Art. 10	/	/
Art. 11	/	/
Art. 12	/	/
Art. 13	/	/
Art. 14	/	/
Art. 15	Art. 69, § 1, 6° Art. 69, § 1, 7° Art. 69, § 1, 8° Art. 69, § 1, 9° Art. 69, § 1, 10° Art. 69, § 1, 3° Art. 69, § 7, eerste lid Art. 69, § 7, eerste lid Art. 69, § 7, eerste lid Art. 69, § 7, tweede lid Art. 69, § 7, derde, vierde en vijfde lid Art. 69, § 1, 6° Art. 69, § 1, 3° Art. 69, § 4	Art. 13, § 2, a) Art. 13, § 2, b) Art. 13, § 2, c) Art. 13, § 2, d) Art. 13, § 2, e) Art. 13, § 2, f) Art. 14, § 1, b) Art. 14, § 1, c) Art. 14, § 1, d) Art. 14, § 2 Art. 14, § 3 Art. 14, § 4, a Art. 14, § 4, b Art. 14, § 5

	Art. 69, § 7, eerste en tweede lid Art. 69, § 5 Art. 69, § 4, einde van eerste zin Art. 69, § 8 Art. 69, § 9 Art. 69, § 2	Art. 14, § 6 Art. 14, § 7 Art. 14, § 8 Art. 14, § 11 Art. 14, § 12 Art. 24, § 3, eerste zin
Art. 16	/	/
Art. 17	/	/
Art. 18	/	/
Art. 19		
Art. 20	/	/
Art. 21	/	/
Art. 22	/	/
Art. 23	/	/
Art. 24	/	/
Art. 25	/	/
Art. 26	/	/
Art. 27	/	/
Art. 28	/	/
Art. 29	/	/
Art. 30	/	/
Art. 31	/	/
Art. 32	/	/
Art. 33	/	/
Art. 34	/	/
Art. 35	/	/

Art. 36	/	/
Art. 37	/	/
Art. 38	/	/
Art. 39	/	/
Art. 40	/	/
Art. 41	/	/
Art. 42	/	/
Art. 43	/	/
Art. 44	/	/
Art. 45	/	/
Art. 46	/	/
Art. 47	/	/
Art. 48	/	/
Art. 49	/	/
Art. 50	/	/
Art. 51	/	/
Art. 52	/	/
Art. 53	/	/
Art. 54	/	/
Art. 55	/	/
Art. 56	/	/
Art. 57	/	/
Art. 58	/	/
Art. 59	/	/

Art. 60	/	/
Art. 61	/	/
Art. 62	/	/
Art. 63	/	/
Art. 64	/	/
Art. 65	/	/
Art. 66	/	/
Art. 67	/	/
Art. 68	/	/
Art. 69	/	/
Art. 70		
Art. 71	/	/
Art. 72	/	/
Art. 73	/	/
Art. 74	/	/
Art. 75	/	/
Art. 76	/	/
Art. 77	/	/
Art. 78	/	/
Art. 79	/	/
Art. 80	/	/
Art. 81	/	/
Art. 82	/	/
Art. 83		

Art. 84	/	/
Art. 85	/	/
Art. 86	/	/
Art. 87	/	/
Art. 88	/	/
Art. 89	/	/
Art. 90	Art. 159, § 1, 1° Art. 159, § 1, 3° Art. 159, § 1, 2° Art. 159, § 1, 4° Art. 159, § 2 Art. 159, § 3 Art. 159, § 4 Art. 159, § 5 Art. 159, § 6, eerste lid Art. 159, § 6 tweede lid	Art. 7, § 1, a) Art. 7, § 1, b) Art. 7, § 1, c) Art. 7, § 1, d) / Art. 7, § 2 Art. 7, § 3 Art. 7, § 4, eerste lid (behalve laatste zin) en tweede lid Art. 7, § 6 Art. 7, § 7
Art. 91	/	/
Art. 92	Art. 160	Art. 8, § 1
Art. 93	Art. 161	Art. 8, § 2
Art. 94	Art. 162, § 1 Art. 162, § 2 Art. 162, § 3, eerste lid Art. 162, § 3, tweede lid Art. 162, § 4	Art. 9, § 1 Art. 9, § 2 Art. 9, § 3 Art. 9, § 4 Art. 9, § 5
Art. 95	Art. 163, eerste lid Art. 163, tweede lid Art. 163, derde lid	Art. 10, § 1 Art. 10, § 2 Art. 10, § 3
Art. 96	Art. 164	Art. 10, § 4
Art. 97	Art. 165	Art. 10, § 5
Art. 98	Art. 166	Art. 11, § 1
Art. 99	Art. 166/1	Art. 11, § 3

Art. 100	Art. 167	Art. 11, § 4
Art. 101	/	/
Art. 102	Art. 169	Art. 12
Art. 103	Art. 170	Art. 13, § 1
Art. 104	/	/
Art. 105	Art. 172, § 1 Art. 172, § 2 Art. 172, § 3 Art. 172, § 4 Art. 172, § 5 Art. 172, § 6 Art. 172, § 7 Art. 172, § 8	Art. 15, § 1 Art. 15, § 2 Art. 15, § 3 Art. 15, § 4 Art. 15, § 5 Art. 15, § 6 Art. 15, § 7 Art. 15, § 8
Art. 106	/	/
Art. 107	/	/
Art. 108	/	/
Art. 109	Art. 176, tweede lid Art. 176, tweede lid, 1° en 2°	Art. 16, § 2, eerste zin Art. 16, § 3
Art. 110	Art. 176/1	Art. 17
Art. 111	/	/
Art. 112	/	/
Art. 113	/	/
Art. 114	Art. 179/1, § 1 Art. 179/1, § 2 Art. 179/1, § 3 Art. 179/1, § 5 Art. 179/1, § 6 Art. 179/1, § 8 Art. 77, vierde lid Art. 179/1, § 10	Art. 18, § 1 Art. 18, § 2 Art. 18, § 3 Art. 18, § 4 Art. 18, § 5 Art. 18, § 6, eerste lid Art. 18, § 6, tweede lid Art. 18, § 7, tweede en derde zin
Art. 115	Art. 179/2	Art. 19, § 3, derde lid

	Bijlage 29	Art. 19, § 3, eerste en tweede lid
Art. 116	/	/
Art. 117	Art. 179/3	Art. 20
Art. 118	/	/
Art. 119	Art. 179/4	Art. 21, § 1
Art. 120	Art. 179/5, eerste lid + verordening 2018/545/EU	Art. 21, § 2
	Art. 179/5, tweede lid	Art. 21, § 3, eerste lid, punt a)
Art. 121	Art. 179/6	Art. 21, §3, derde lid
Art. 122	Art. 179/7	Art. 21, § 5, tweede lid, eerste zin
Art. 123	Art. 179/8	Art. 21, § 7, eerste lid, eerste, tweede en derde zin en vierde lid, eerste, tweede en derde zin
Art. 124	Art. 179/9, § 1, eerste en tweede lid	Art. 21, § 8, eerste lid, eerste en tweede zin
	Art. 179/9, § 1, derde, vierde en vijfde lid en § 2	Art. 21, § 8, eerste lid, vierde en vijfde zin
	Art. 179/9, § 3	Art. 21, § 8, tweede lid
	Art. 179/9, § 4	Art. 21, § 8, derde lid
Art. 125	Art. 179/10	Art. 21, § 12
Art. 126	Art. 179/11 (behalve voor wat het Bureau betreft)	Art. 21, § 13
Art. 127	Art. 179/12	Art. 23
Art. 128	Art. 179/13	Art. 26, § 1
Art. 129	Art. 179/14	Art. 26, § 2
Art. 130	Art. 179/15, § 1	Art. 26, § 3
	Art. 179/15, §§ 2 en 3	Art. 26, § 4

Art. 131	Art. 179/16	Art. 26, § 6, tweede lid, eerste zin
Art. 132	Art. 179/17	Art. 26, § 7
Art. 133	Art. 179/18	Art. 26, § 8
Art. 134	Art. 179/19	Art. 26, § 9
Art. 135	/	/
Art. 136	Art. 179/20, § 1 Art. 179/20, § 2 Art. 69, § 2 Art. 179/20, § 4, eerste lid Art. 179/20, § 5 Art. 179/20, § 6 Art. 179/20, § 3 Art. 179/20, § 4, tweede lid	Art. 24, § 1 Art. 24, § 2 Art. 24, § 3, eerste zin Art. 24, § 3, tweede zin Art. 24, § 5 Art. 24, § 7 Art. 25, § 1 Art. 25, § 2
Art. 137	/	/
Art. 138	/	/
Art. 139	/	/
Art. 140	Art. 200/1, § 1 Art. 200/1, § 2 Art. 200/1, § 3 Art. 200/1, § 4 Art. 200/1, § 5	Art. 27, § 1 Art. 27, § 2 Art. 27, § 3 Art. 27, § 5 Art. 29, eerste lid
Art. 141	Art. 200/2	Art. 28
Art. 142	Art. 200/3, § 1 Art. 200/3, § 2	Art. 39, § 2 Art. 40, § 2
Art. 143	Art. 200/4, eerste lid Art. 200/4, eerste lid Art. 200/4, tweede lid Art. 200/4, derde lid	Art. 37, § 1 Art. 37, § 2 Art. 37, § 3 Art. 37, § 6
Art. 144	Art. 201	Art. 37, § 5
Art. 145	Art. 202, § 1, tweede lid, 2° Art. 202, § 1, eerste lid Art. 202, § 1, tweede lid, 1° en 2°	Art. 30, § 1 Art. 36, § 1 Art. 36, § 2

	Art. 202, § 2 (delegatie aan de Koning) + het koninklijk besluit van 8 december 2013 tot bepaling van 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 van de instanties bedoeld in artikel 201 van de Spoorcodex en het koninklijk besluit van 8 december 2013 betreffende de criteria van aanwijzing, de nadere regels voor de indiening van de aanwijzingsaanvraag van instanties belast met de uitvoering van de keuringsprocedure van subsystemen door verwijzing naar de veiligheidsopschriften en de nadere regels voor schorsing en intrekking van de aanwijzing	Art. 39, § 1
Art. 146	Art. 203, § 1 Art. 203, § 2	Art. 30, § 6 Art. 30, § 7
Art. 147	Art. 204	Art. 33
Art. 148	Art. 204/1 Art. 204/1 Art. 204/1 Art. 204/1	Art. 34, § 1 Art. 34, § 2 Art. 34, § 3 Art. 34, § 4
Art. 149	Art. 204/2, § 1 Art. 204/2, § 1 Art. 204/2, § 2 Art. 204/2, § 3 Art. 204/2, § 4	Art. 41, § 1 Art. 41, § 2 Art. 41, § 3 Art. 41, § 4 Art. 41, § 5
Art. 150	Art. 204/3, § 1 Art. 204/3, § 2 Art. 204/3, § 3 Art. 204/3, § 4	Art. 42, § 1 Art. 42, § 2 Art. 42, § 3 Art. 44, § 2

Art. 151	Art. 205, § 1 en § 1, 1° Art. 205, § 1, 1°	Art. 45, § 1 Art. 45, § 1, b)
Art. 152	Art. 205/1	Art. 45, § 2
Art. 153	Art. 205/2	Art. 45, § 3
Art. 154	/	/
Art. 155	Art. 205/3, § 1 Art. 205/3, § 2 Art. 205/3, § 3	Art. 35, § 1 Art. 35, § 2 Art. 35, § 3
Art. 156	/	/
Art. 157	/	/
Art. 158	Art. 209, eerste lid Art. 209, tweede lid Art. 209, derde lid Art. 209, vierde lid	Art. 46, § 1 Art. 46, § 2 Art. 46, § 3 Art. 46, § 4
Art. 159	Art. 210, § 5 Art. 210, § 1 Art. 210, § 4, eerste lid Art. 210, § 2, eerste lid Art. 210, § 3 Art. 210, § 4, tweede lid Art. 210, § 2, tweede lid Art. 210, § 6, eerste lid Art. 210, § 7	Art. 22 Art. 47, § 1, eerste lid, eerste zin Art. 47, § 1, eerste lid, tweede zin (a) Art. 47, § 1, eerste lid, derde zin (b) Art. 47, § 1, eerste lid, vierde zin (c) Art. 47, § 3 Art. 47, § 4 Art. 47, § 6 Art. 47, § 7
Art. 160	Art. 211 en art. 212	Art. 49
Art. 161	Art. 211 en art. 212	Art. 49
Art. 162	/	/
Art. 163	/	/
Art. 164	/	/
Art. 165	/	/

Art. 166	Art. 221/4	Art. 26, § 5
Art. 167	/	/
Art. 168	/	/
Art. 169	/	/
Art. 170	/	/
Art. 171	Art. 225/3	Art. 54
Art. 172	Art. 225/4	Art. 55
Art. 173	Art. 225/5	Art. 55
Art. 174	/	/
Art. 175	/	/
Art. 178	N 14, punten 1.1 en 1.2 N 14, punten 1.1 en 1.2	Bijlage I, punt 1 Bijlage I, punt 2
Art. 179	N 15	Bijlage II
Art. 180	N 16	Bijlage III
Art. 179	/	/
Art. 180	/	/
Art. 181	/	/
Art. 182	/	/
Art. 183	N 19	Bijlage IV
Art. 184	/	/
Art. 185	Bijlage 21, punt 1 Bijlage 21, punten 2, 3 en 4 Bijlage 21, punt 5 Bijlage 21, punten 6 en 7 Bijlage, punten 10 tot 15 Bijlage, punt 8 Bijlage, punt 9 Bijlage 21, punt 8, c)	Art. 30, § 2 Art. 30, § 3 Art. 30, § 4 Art. 30, § 5 Art. 31 Art. 32, § 1 Art. 32, § 2 Art. 45, § 1, a)

Art. 186	/	/
Art. 187	Bijlage 29	Art. 19, §3
Art. 188	/	/
Art. 189	/	/
Art. 190	/	/

Concordantietabel richtlijn 2016/798/EU - wetsontwerp		
Richtlijn 2016/798/EU	Spoorcodex	Wetsontwerp
Art. 1	/	/
Art. 2, § 1	/	/
Art. 2, § 2, a)	Art. 2, § 2, 4°	Art. 4
Art. 2, § 2, b)	Art. 2, § 2, 4°	Art. 4
Art. 2, § 2, c)	Art. 2, § 2, 2°	Art. 4
Art. 2, § 3, a)	Art. 2, § 2, 1°	Art. 4
Art. 2, § 3, b)	Art. 2, § 2, 3°	Art. 4
Art. 2, § 3, c)	/	/
	(Keuze om niet om te zetten)	
Art. 2, § 3, d)	/	/
	(Keuze om niet om te zetten)	
Art. 2, § 4	/	/
	(Keuze om niet om te zetten)	
Art. 3	Art. 3	Art. 5
Art. 4 § 1, a)	Art. 67/1, § 1, 1°	Art. 12
Art. 4 § 1, b)	Art. 67/1, § 1, 2°	Art. 12
Art. 4 § 1, c)	Art. 67/1, § 1, 3°	Art. 12
Art. 4 § 1, d)	Art. 67/1, § 1, 4°	Art. 12
Art. 4 § 1, e)	Art. 67/1, § 1, 5°	Art. 12
Art. 4 § 1, f)	Art. 67/1, § 2	Art. 12
Art. 4 § 1, g)	Art. 74, 17°	Art. 12
Art. 4, § 2	/	/
	(verplichting van het Bureau)	
Art. 4, § 3	Art. 67/1, § 3	Art. 12
Art. 4, § 4	Art. 67/1, § 4	Art. 12
Art. 4, § 5, eerste zin	Art. 67/1, § 5	Art. 12
Art. 4, § 5, tweede zin	/	/
	(verplichting voor het Bureau)	
Art. 4, § 6	Art. 67/1, § 6	Art. 12
Art. 5	/	/
Art. 6	/	/
Art. 7	/	/
Art. 8, § 1	/	/
	(want omzetting op 16/06/2020)	
Art. 8, § 2	/	/

	(want omzetting op 16/06/2020)	
Art. 8, § 3, a)	Art. 69, § 1, 1°	Art. 15
Art. 8, § 3, b)	Art. 69, § 1, 2°	Art. 15
Art. 8, § 3, c)	Art. 69, § 1, 3°	Art. 15
Art. 8, § 3, d)	Art. 69, § 1, 4°	Art. 15
Art. 8, § 3, e)	Art. 69, § 1, 5°	Art. 15
Art. 8, § 4	Art. 69, § 4	Art. 15
Art. 8, § 5	Art. 69, § 5	Art. 15
Art. 8, § 6	/	/
	(verplichting voor het Bureau)	
Art. 8, § 7	Art. 69, § 7	Art. 15
Art. 8, § 8	Art. 69, § 8	Art. 15
Art. 8, § 9	Art. 69, § 9	Art. 15
Art. 8, § 10	/	/
	(verplichting voor het Bureau)	
Art. 8, § 11	/	/
Art. 9, § 1	Art. 89, § 1	Art. 34
Art. 9, § 2	Art. 89, §§ 2 en 3	Art. 34
Art. 9, § 3	Bijlage 5	Art. 177
Art. 9, § 4	Art. 90	Art. 35
Art. 9, § 5, eerste lid	Art. 91, eerste lid	Art. 36
Art. 9, § 5, tweede lid	Art. 91, tweede en derde lid	Art. 36
Art. 9, § 5, derde lid	Art. 93, § 5	/
Art. 9, § 6	Art. 92, § 1	Art. 37
Art. 9, § 7	/	/
	(verplichting voor het Bureau)	
Art. 10, § 1, eerste lid	Art. 99	Art. 48
Art. 10, § 1, tweede lid	Art. 3, 16°	Art. 5
Art. 10, § 2	Art. 100, § 1 + Verordening 2018/763/EU (Bijlage 1)	Art. 49
Art. 10, § 3, eerste lid	Art. 100, § 1 + Verordening 2018/763/EU (Bijlage 1, 7)	Art. 49
Art. 10, § 3, tweede lid	Art. 100, § 1 + Verordening 2018/763/EU (Bijlage 1, 8)	Art. 49
Art. 10, § 4	Art. 77, vierde lid + Verordening 2018/763/EU (art. 6. 3)	Art. 21
Art. 10, § 5	/	/
	(verplichting voor het Bureau – Verordening 2018/763/EU – art. 6.2 + Bijlage 1 + Bijlage 2, 4.1)	
Art. 10, § 6	/	/

	(verplichting voor het Bureau – Verordening 2018/763/EU – art. 6.2)	
Art. 10, § 7	/	/
	(verplichting voor het Bureau)	
Art. 10, § 8, eerste lid, eerste zin	Art. 100, § 1 + Verordening 2016/763	Art. 49
Art. 10, § 8, eerste lid, tweede zin	Art. 100, § 1, derde lid	Art. 49
Art. 10, § 8, eerste lid, derde zin	Art. 100, § 2, eerste lid + Verordening 2016/763	Art. 49
Art. 10, § 8, eerste lid, vierde en vijfde zin	Art. 100, § 2, eerste lid	Art. 52
Art. 10, § 8, eerste lid, vijfde zin	Art. 103	
Art. 10, § 8, tweede lid	Art. 100, § 1, tweede lid	Ar. 49
Art. 10, § 9	/	/
	(Mogelijkheid geboden aan lidstaten niet gebruikt vermits niet van toepassing in België: er zijn geen grenzen met derde landen)	
Art. 10, § 10	/	/
	(verplichting voor de Commissie)	
Art. 10, § 11	Art. 104/1	Art. 54
Art. 10, § 12, eerste lid, eerste zin	/	/
	(Uitdrukkelijke motiveringsplicht voorzien in de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen)	
Art. 10, § 12, eerste lid, tweede zin	Art. 104, § 1	Art. 53
Art. 10, § 12, tweede lid	/	/
	(verplichting voor het Bureau)	
Art. 10, § 12, derde lid	Art. 104, § 2	Art. 53
Art. 10, § 13	Art. 104/2, § 1	Art. 55
Art. 10, § 14	Art. 100, § 1 + Verordening 2018/763/EU (Bijlage 2, 8)	Art. 49
Art. 10, § 15	Art. 104/2, § 2	Art. 55
Art. 10, § 16	Art. 104/2, § 3	Art. 55
Art. 11	Verordening 2016/796/EU	/

Art. 12, § 1, eerste lid	Art. 95, § 1	Art. 42
Art. 12, § 1, tweede lid	Art. 95, § 2	Art. 42
Art. 12, § 1, derde lid	Art. 3 van het koninklijk besluit betreffende de veiligheidsvergunning, het veiligheidscertificaat en het jaarlijks veiligheidsverslag	/
Art. 12, § 2	Art. 96, eerste, tweede en vierde lid	Art. 43
Art. 12 § 3	Art. 77, vierde lid	Art. 21
Art. 12, § 4	Art. 97	Art. 44
Art. 12, § 5	Art. 98/1	Art. 46
Art. 13, § 1, eerste lid	Art. 124/2, § 1, eerste lid + art. 143, tweede en derde lid en 144, tweede lid	Art. 76 en 81
Art. 13, § 1, tweede lid	Art. 124/2, § 2 en art. 144, eerste lid	Art. 76 en 82
Art. 13, § 1, derde lid	Art. 124/2, § 3	Art. 76
Art. 13, § 1, vierde lid	Art. 74, § 1, 10°	Art. 17
Art. 13, § 2	Art. 124/2, § 1, tweede lid	Art. 76
Art. 13, § 3	Art. 124/1, § 1	Art. 75
Art. 13, § 4	Art. 124/1, § 2	Art. 75
Art. 14, § 1	Art. 105	Art. 56
Art. 14, § 2	Art. 106	Art. 57
Art. 14, § 3	Arr. 106/1	Art. 58
Art. 14, § 4	Art. 107	Art. 59
Art. 14, § 5	Art. 108	Art. 60
Art. 14 § 6	/	/
	(verplichting voor de Commissie)	
Art. 14 § 7	/	/
	(verplichting voor het Bureau)	
Art. 14 § 8	/	/
	(verplichting voor de Commissie)	
Art. 15	Art. 109	Art. 61
Art. 16, § 1	Art. 72 en koninklijk besluit van 22/06/2011 tot aanwijzing van de veiligheidsinstantie van de spoorwegen	/
Art. 16, § 2	Art. 74	Art. 17
Art. 16, § 3	Art. 77, vijfde lid	Art. 21

Art. 17	Art. 74/1	Art. 18
Art. 18, § 1, eerste lid	Art. 77, eerste en tweede lid	Art. 21
Art. 18, § 1, tweede lid	Art. 77, vierde, vijfde en zesde lid	Art. 21
Art. 18, § 1, derde lid	Art. 69, § 3	Art. 15
Art. 18, § 2	Art. 77, derde lid	Art. 21
Art. 18, § 3	Art. 221/3, eerste lid	Art. 165
Art. 18, § 4	Art. 77, negende lid	Art. 21
Art. 19	Art. 78	Art. 22
Art. 20, § 1	Art. 110, art. 111 en koninklijk besluit van 22/06/2011 tot aanwijzing van het onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor	Art. 62 en 63
Art. 20, § 2	Art. 111, § 1, 2° en art. 4 van het koninklijk besluit van 16/01/2007 tot vaststelling van sommige regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten bij de spoorwegen	Art. 63
Art. 20, § 3	Art. 7 van het koninklijk besluit van 16/01/2007 tot vaststelling van sommige regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten bij de spoorwegen	/
Art. 20, § 4	Art. 119	/
Art. 21, § 1	Koninklijk besluit van 22/06/2011 tot aanwijzing van het onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor	
Art. 21, § 2	Art. 113, § 1, eerste lid	Art. 66
Art. 21, § 3	Art. 113, § 1, tweede lid	Art. 66
Art. 21, § 4	Art. 119	/
Art. 22, §§ 1 en 2	Art. 110 en het koninklijk besluit van 22/06/2011 tot aanwijzing van het onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor	Art. 62

Art. 22, § 3	Art. 93 en art. 6, § 1, van het koninklijk besluit van 16/01/2007 tot vaststelling van sommige regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten bij de spoorwegen	/
Art. 22, § 4	/ (keuze om niet om te zetten in België)	/
Art. 22, § 5	Art. 9, eerste lid, van het koninklijk besluit van 16/01/2007 tot vaststelling van sommige regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten bij de spoorwegen	/
Art. 22, § 6	/ (Keuze om niet om te zetten in België)	/
Art. 22, § 7	Art. 114	Art. 67
Art. 23, § 1, eerste lid	Art. 115	Art. 68
Art. 23, § 1, tweede lid	Art. 9, tweede lid van het koninklijk besluit van 16/01/2007 tot vaststelling van sommige regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten bij de spoorwegen	/
Art. 23, § 1, derde lid	Art. 9, derde lid van het koninklijk besluit van 16/01/2007 tot vaststelling van sommige regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten bij de spoorwegen	/
Art. 23, § 1, vierde lid	Art. 9, vierde lid van het koninklijk besluit van 16/01/2007 tot vaststelling van sommige regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten bij de spoorwegen	/
Art. 23, § 1, vijfde lid	Art. 9, vijfde lid van het koninklijk besluit van 16/01/2007 tot vaststelling van sommige regels betreffende de onderzoeken	/

	naar ongevallen en incidenten bij de spoorwegen	
Art. 23, § 2	Art. 117	/
Art. 23, § 3	Art. 116	Art. 69
Art. 23, § 4	Art. 118	/
Art. 24, § 1	Art. 120, eerste lid	/
Art. 24, § 2, eerste lid	Art. 120, tweede lid	Art. 71
Art. 24, § 2, tweede en derde lid	/	/
	(verplichting voor de Commissie)	
Art. 24, § 3	Art. 121	Art. 72
Art. 25	Art. 123 en 124	/
Art. 26	Art. 122	Art. 73
Art. 27	/	/
Art. 28	/	/
Art. 29	/	/
Art. 30	/	/
Art. 31	Art. 225/4	Art. 172
Art. 32	/	/
Art. 33	/	/
Art. 34	/	/
Art. 35	/	/
Bijlage I	Bijlage 4	Art. 176
Bijlage II	/	/
	(verwijzing naar art. 68 en 69)	
Bijlage III	Bijlage 27	Art. 186

Concordantietabel wetsontwerp - richtlijn 2016/798/EU		
Wetsontwerp	Spoorcodex	Richtlijn 2016/798/EU
Art. 1	/	/
Art. 2	/	/
Art. 3	/	/
Art. 4	Art. 2, § 2, 4° Art. 2, § 2, 4° Art. 2, § 2, 2° Art. 2, § 2, 1° Art. 2, § 2, 3°	Art. 2, § 2, a) Art. 2, § 2, b) Art. 2, § 2, c) Art. 2, § 3, a) Art. 2, § 3, b)
Art. 5	Art. 3 Art. 3, 16°	Art. 3 Art. 10, § 1, tweede lid
Art. 6	/	/
Art. 7	/	/
Art. 8	/	/
Art. 9	/	/
Art. 10	/	/
Art. 11	/	/
Art. 12	Art. 67/1, § 1, 1° Art. 67/1, § 1, 2° Art. 67/1, § 1, 3° Art. 67/1, § 1, 4° Art. 67/1, § 1, 5° Art. 67/1, § 2 Art. 74, 17° Art. 67/1, § 3 Art. 67/1, § 4 Art. 67/1, § 5 Art. 67/1, § 6	Art. 4 § 1, a) Art. 4 § 1, b) Art. 4 § 1, c) Art. 4 § 1, d) Art. 4 § 1, e) Art. 4 § 1, f) Art. 4 § 1, g) Art. 4, § 3 Art. 4, § 4 Art. 4, § 5, eerste zin Art. 4, § 6
Art. 13	/	/
Art. 14	/	/
Art. 15	Art. 69, § 1, 1° Art. 69, § 1, 2°	Art. 8, § 3, a) Art. 8, § 3, b)

	Art. 69, § 1, 3° Art. 69, § 1, 4° Art. 69, § 1, 5° Art. 69, § 4 Art. 69, § 5 Art. 69, § 7 Art. 69, § 8 Art. 69, § 9 Art. 69, § 3	Art. 8, § 3, c) Art. 8, § 3, d) Art. 8, § 3, e) Art. 8, § 4 Art. 8, § 5 Art. 8, § 7 Art. 8, § 8 Art. 8, § 9 Art. 18, § 1, derde lid
Art. 16	/	/
Art. 17	Art. 74, § 1, 10° Art. 74	Art. 13, § 1, vierde lid Art. 16, § 2
Art. 18	Art. 74/1	Art. 17
Art. 19	/	/
Art. 20	/	/
Art. 21	Art. 77, vierde lid + Verordening 2018/763/EU (art. 6. 3) Art. 77, vierde lid Art. 77, eerste en tweede lid Art. 77, vierde, vijfde en zesde lid Art. 77, derde lid Art. 77, negende lid	Art. 10, § 4 Art. 12 § 3 Art. 18, § 1, eerste lid Art. 16, § 2 en 18, § 1, tweede lid Art. 18, § 2 Art. 18, § 4
Art. 22	Art. 78	Art. 19
Art. 23	/	/
Art. 24	/	/
Art. 25	/	/
Art. 26	/	/
Art. 27	/	/
Art. 28	/	/
Art. 29	/	/
Art. 30	/	/

Art. 31	/	/
Art. 32	/	/
Art. 33	/	/
Art. 34	Art. 89, § 1 Art. 89, §§ 2 en 3	Art. 9, § 1 Art. 9, § 2
Art. 35	Art. 90	Art. 9, § 4
Art. 36	Art. 91, eerste lid Art. 91, tweede en derde lid	Art. 9, § 5, eerste lid Art. 9, § 5, tweede lid
Art. 37	Art. 92, § 1	Art. 9, § 6
Art. 38	Art. 93, § 5	Art. 9, § 5, derde lid
Art. 39	/	/
Art. 40	/	/
Art. 41	/	/
Art. 42	Art. 95, § 1 Art. 95, § 2	Art. 12, § 1, eerste lid Art. 12, § 1, tweede lid
Art. 43	Art. 96, eerste, tweede en vierde lid	Art. 12, § 2
Art. 44	Art. 97	Art. 12, § 4
Art. 45	/	/
Art. 46	Art. 98/1	Art. 12, § 5
Art. 47	/	/
Art. 48	Art. 99	Art. 10, § 1, eerste lid
Art. 49	Art. 100, § 1 + Verordening 2018/763/EU (bijlage 1) Art. 100, § 1 + Verordening 2018/763/EU (bijlage 1, 7) Art. 100, § 1 + Verordening 2018/763/EU (Bijlage 1, 8)	Art. 10, § 2 Art. 10, § 3, eerste lid Art. 10, § 3, tweede lid

	Art. 100, § 1 + Verordening 2016/763 Art. 100, § 1, derde lid Art. 100, § 2, eerste lid + Verordening 2016/763 Art. 100, § 1, tweede lid Art. 100, § 1 + Verordening 2018/763/EU (Bijlage 2, 8)	Art. 10, § 8, eerste lid, eerste zin Art. 10, § 8, eerste lid, tweede zin Art. 10, § 8, eerste lid, derde zin Art. 10, § 8, tweede lid Art. 10, § 14
Art. 50	/	/
Art. 51	/	/
Art. 52	Art. 100, § 2, eerste lid	Art. 10, § 8, eerste lid, vierde en vijfde zin
Art. 53	Art. 104, § 1 Art. 104, § 2	Art. 12, eerste lid, tweede zin Art. 10, derde zin
Art. 54	Art. 104/1	Art. 10, § 11
Art. 55	Art. 104/2 Art. 104/2, § 2 Art. 104/2, § 3	Art. 10, § 13 Art. 10, § 15 Art. 10, § 16
Art. 56	Art. 105	Art. 14, § 1
Art. 57	Art. 106	Art. 14, § 2
Art. 58	Art. 106/1	Art. 14, § 3
Art. 59	Art. 107	Art. 14, § 4
Art. 60	Art. 108	Art. 14, § 5
Art. 61	Art. 109	Art. 15
Art. 62	Art. 110, art. 111 en koninklijk besluit van 22/06/2011 tot aanwijzing van het onderzoeksorgaan	Art. 20, § 1

	voor ongevallen en incidenten op het spoor Art. 110 en koninklijk besluit van 22/06/2011 tot aanwijzing van het onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor	Art. 22, §§ 1 en 2
Art. 63	Art. 110, art. 111 en koninklijk besluit van 22/06/2011 tot aanwijzing van het onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor Art. 111, § 1, 2° en art. 4 van het koninklijk besluit van 16/01/2007 tot vaststelling van sommige regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten bij de spoorwegen	Art. 20, § 1 Art. 20, § 2
Art. 64	/	/
Art. 65	/	/
Art. 66	Art. 113, § 1, eerste lid Art. 113, § 1, tweede lid	Art. 21, § 2 Art. 21, § 3
Art. 67	Art. 114	Art. 22, § 7
Art. 68	Art. 115	Art. 23, § 1, eerste lid
Art. 69	Art. 116	Art. 23, § 3
Art. 70	/	/
Art. 71	Art. 120, tweede lid	Art. 24, § 2, eerste lid
Art. 72	Art. 121	Art. 24, § 3
Art. 73	Art. 122	Art. 26
Art. 74	/	/
Art. 75	Art. 124/1, § 1	Art. 13, § 3

	Art. 124/1, § 2	Art. 13, § 4
Art. 76	Art. 124/2, § 1, eerste lid Art. 124/2, § 2 en art. 144, eerste lid Art. 124/2, § 3 Art. 124/2, § 1, tweede lid	Art. 13, § 1, eerste lid Art. 13, § 1, tweede lid Art. 13, § 1 derde lid Art. 13, § 2
Art. 77	/	/
Art. 78	/	/
Art. 79		
Art. 80	/	/
Art. 81	Art. 143, tweede lid	Art. 13, § 1, eerste lid
Art. 82	Art. 124/2, § 2 en art. 144, tweede lid	Art. 13, § 1, eerste lid
Art. 83		
Art. 84	/	/
Art. 85	/	/
Art. 86	/	/
Art. 87	/	/
Art. 88	/	/
Art. 89	/	/
Art. 90	/	/
Art. 91	/	/
Art. 92	/	/
Art. 93	/	/
Art. 94	/	/
Art. 95	/	/
Art. 96	/	/

Art. 97	/	/
Art. 98	/	/
Art. 99	/	/
Art. 100	/	/
Art. 101	/	/
Art. 102	/	/
Art. 103	/	/
Art. 104	/	/
Art. 105	/	/
Art. 106	/	/
Art. 107	/	/
Art. 108	/	/
Art. 109	/	/
Art. 110	/	/
Art. 111	/	/
Art. 112	/	/
Art. 113	/	/
Art. 114	/	/
Art. 115	/	/
Art. 116	/	/
Art. 117	/	/
Art. 118	/	/
Art. 119	/	/
Art. 120	/	/

Art. 121	/	/
Art. 122	/	/
Art. 123	/	/
Art. 124	/	/
Art. 125	/	/
Art. 126	/	/
Art. 127	/	/
Art. 128	/	/
Art. 129	/	/
Art. 130	/	/
Art. 131	/	/
Art. 132	/	/
Art. 133	/	/
Art. 134	/	/
Art. 135	/	/
Art. 136	/	/
Art. 137	/	/
Art. 138	/	/
Art. 139	/	/
Art. 140	/	/
Art. 141	/	/
Art. 142	/	/
Art. 143	/	/
Art. 144	/	/

Art. 145	/	/
Art. 146	/	/
Art. 147	/	/
Art. 148	/	/
Art. 149	/	/
Art. 150	/	/
Art. 151	/	/
Art. 152	/	/
Art. 153	/	/
Art. 154	/	/
Art. 155	/	/
Art. 156	/	/
Art. 157	/	/
Art. 158	/	/
Art. 159	/	/
Art. 160	/	/
Art. 161	/	/
Art. 162	/	/
Art. 163	/	/
Art. 164	/	/
Art. 165	Art. 221/3, eerste lid	Art. 18, § 3
Art. 166	/	/
Art. 167	/	/
Art. 168	/	/

Art. 169	/	/
Art. 170	/	/
Art. 171	/	/
Art. 172	Art. 225/4	Art. 31
Art. 173	/	/
Art. 174	/	/
Art. 175	/	/
Art. 176	Bijlage 4	Bijlage I
Art. 177	Bijlage 5	Art. 9, § 3
Art. 178	/	/
Art. 179	/	/
Art. 180	/	/
Art. 181	/	/
Art. 182	/	/
Art. 183	/	/
Art. 184	/	/
Art. 185	/	/
Art. 186	Bijlage 27	Bijlage III
Art. 187	/	/
Art. 188	/	/
Art. 189	/	/
Art. 190	/	/

Coordination des articles

Légende :

Rouge = transposition de la Directive sécurité

Vert = transposition de la Directive interopérabilité

Mauve = transposition des deux Directives

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
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 :	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 ;	1° 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, telle que modifiée par 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 ;
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 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen ;
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 (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne ;
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 (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire.
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. 2. § 1 ^{er} . Les articles 4 à 4/3, 5, 9, 19/1 à 19/3, 47, § 1 ^{er} , et 62, § 3, 5°, ne s'appliquent pas aux entreprises ferroviaires qui n'exploitent que des	Art. 2. § 1 ^{er} . Les articles 4 à 4/3, 5, 9, 19/1 à 19/3, 47, § 1 ^{er} , et 62, § 3, 5°, ne s'appliquent pas aux entreprises ferroviaires qui n'exploitent que des

services urbains, suburbains ou régionaux sur des réseaux locaux ou régionaux autonomes destinés à des services de transport empruntant une infrastructure ferroviaire ou sur des réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services ferroviaires urbains ou suburbains.	services urbains, suburbains ou régionaux sur des réseaux locaux ou régionaux autonomes destinés à des services de transport empruntant une infrastructure ferroviaire ou sur des réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services ferroviaires urbains ou suburbains.
Nonobstant l'alinéa 1er, lorsqu'une telle entreprise ferroviaire est sous le contrôle direct ou indirect d'une entreprise ou d'une autre entité qui assure ou intègre des services de transport ferroviaire autres que des services urbains, suburbains ou régionaux, les articles 4/1 et 4/3 sont applicables. L'article 4 s'applique également à une telle entreprise ferroviaire en ce qui concerne sa relation avec l'entreprise ou l'entité qui la contrôle directement ou indirectement.	Nonobstant l'alinéa 1er, lorsqu'une telle entreprise ferroviaire est sous le contrôle direct ou indirect d'une entreprise ou d'une autre entité qui assure ou intègre des services de transport ferroviaire autres que des services urbains, suburbains ou régionaux, les articles 4/1 et 4/3 sont applicables. L'article 4 s'applique également à une telle entreprise ferroviaire en ce qui concerne sa relation avec l'entreprise ou l'entité qui la contrôle directement ou indirectement.
Les articles 7, 1°, et 11 à 19 ne s'appliquent pas aux :	Les articles 7, 1°, et 11 à 19 ne s'appliquent pas aux :
a) entreprises qui exploitent uniquement des services ferroviaires de transport de voyageurs sur des infrastructures ferroviaires locales autonomes;	a) entreprises qui exploitent uniquement des services ferroviaires de transport de voyageurs sur des infrastructures ferroviaires locales autonomes;
b) entreprises qui exploitent uniquement des services ferroviaires urbains ou suburbains de transport de voyageurs;	b) entreprises qui exploitent uniquement des services ferroviaires urbains ou suburbains de transport de voyageurs;
c) entreprises qui exploitent uniquement des services de fret sur une infrastructure ferroviaire privée qui n'existe que pour les activités de fret du propriétaire de l'infrastructure.	c) entreprises qui exploitent uniquement des services de fret sur une infrastructure ferroviaire privée qui n'existe que pour les activités de fret du propriétaire de l'infrastructure.
Les articles 4/2, 9, 19/3 et 20 à 67, ne s'appliquent pas aux :	Les articles 4/2, 9, 19/3 et 20 à 67, ne s'appliquent pas aux :
a) réseaux locaux autonomes destinés à des services de transport de voyageurs empruntant une infrastructure ferroviaire;	a) réseaux locaux autonomes destinés à des services de transport de voyageurs empruntant une infrastructure ferroviaire;
b) réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services urbains et suburbains de transport ferroviaire de voyageurs;	b) réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services urbains et suburbains de transport ferroviaire de voyageurs;
c) infrastructures ferroviaires privées réservées au seul usage de leur propriétaire pour ses propres activités de fret.	c) infrastructures ferroviaires privées réservées au seul usage de leur propriétaire pour ses propres activités de fret.
L'article 19/2 ne s'applique pas aux :	L'article 19/2 ne s'applique pas aux :
a) réseaux locaux autonomes destinés à des services de transport de voyageurs empruntant une infrastructure ferroviaire;	a) réseaux locaux autonomes destinés à des services de transport de voyageurs empruntant une infrastructure ferroviaire;
b) réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services urbains et suburbains de transport ferroviaire de voyageurs;	b) réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services urbains et suburbains de transport ferroviaire de voyageurs;
c) infrastructures ferroviaires privées réservées au seul usage de leur propriétaire pour ses propres activités de fret.	c) infrastructures ferroviaires privées réservées au seul usage de leur propriétaire pour ses propres activités de fret.

La liste des infrastructures visée à l'alinéa 5 est notifiée à la Commission européenne au titre d'infrastructures qui ne revêtent pas une importance stratégique pour le fonctionnement du marché ferroviaire.	La liste des infrastructures visée à l'alinéa 5 est notifiée à la Commission européenne au titre d'infrastructures qui ne revêtent pas une importance stratégique pour le fonctionnement du marché ferroviaire.
§ 2. Sous réserve du § 1 ^{er} , le présent Code ne s'applique pas :	§ 2. Sous réserve du § 1 ^{er} , le présent Code ne s'applique pas :
1° aux infrastructures ferroviaires privées et aux véhicules utilisés sur ces seules infrastructures et destinés à être utilisés exclusivement par leurs propriétaires pour leurs propres opérations de transport de marchandises ;	1° aux infrastructures ferroviaires privées y compris les voies de service, utilisées par leur propriétaire ou par un opérateur aux fins de leurs activités respectives de transport de marchandises ou pour le transport de personnes à des fins non commerciales, et les véhicules utilisés exclusivement sur ces infrastructures ;
2° aux réseaux ferroviaires qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de passagers et de marchandises ;	2° aux réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire de l'Union et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de voyageurs, ni aux entreprises opérant uniquement sur ces réseaux ;
3° aux chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux ferroviaires, y compris les ateliers, les véhicules et le personnel opérant uniquement sur lesdits réseaux et lignes;	3° aux chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux ferroviaires, y compris les ateliers, les véhicules et le personnel opérant uniquement sur lesdits réseaux et lignes;
4° à l'exception des articles 74, 12°, et 82, aux métros, aux tramways et à d'autres systèmes ferroviaires urbains et régionaux faisant usage de light rail ou de tout autre mode lié au rail, pour autant que ces derniers ne circulent pas sur le réseau ferroviaire belge.	4° à l'exception des articles 74, 12°, et 82, aux métros, aux tramways et à d'autres systèmes ferroviaires urbains et régionaux faisant usage de light rail ou de tout autre mode lié au rail, <i>ni aux infrastructures exclusivement utilisées par ces véhicules</i> , pour autant que ces derniers ne circulent pas sur le réseau ferroviaire belge.
§ 3. Le titre 5 ne s'applique pas aux conducteurs de train qui opèrent exclusivement sur des sections de voies qui sont temporairement fermées à la circulation normale pour cause d'entretien, de renouvellement ou de réaménagement du système ferroviaire.	§ 3. Le titre 5 ne s'applique pas aux conducteurs de train qui opèrent exclusivement sur des sections de voies qui sont temporairement fermées à la circulation normale pour cause d'entretien, de renouvellement ou de réaménagement du système ferroviaire.
Chapitre 3 – Définitions	Chapitre 3 – Définitions
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,	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;	déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres;
2° " Accident grave " : toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq blessés graves ou causant d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident <i>similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire</i> ; 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;	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 <i>ayant les mêmes conséquences et une incidence évidente sur la réglementation en matière de sécurité ferroviaire ou sur la gestion de la sécurité ferroviaire</i> ; 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 <i>ferroviaire</i> 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° "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 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;	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;	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;	5° " Agence " : <i>l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer instituée par le règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016</i> ;
6° " Agrément de sécurité " : l'agrément délivré au gestionnaire de l'infrastructure <i>ferroviaire</i> par l'autorité de sécurité;	6° " Agrément de sécurité " : l'agrément délivré au gestionnaire de l'infrastructure 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;	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;	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° (...)	8° (...)
9° " Autorité de sécurité " : l'autorité chargée des tâches relatives à la sécurité et à l'interopérabilité des chemins de fer;	9° " Autorité de sécurité " : l'autorité chargée des tâches relatives à la sécurité et à l'interopérabilité des chemins de fer <i>ou tout organisme chargé de ces</i>

	<i>tâches par plusieurs Etats membres de manière à assurer un régime unifié en matière de sécurité;</i>
9/1° "Autorité responsable des licences", l'entité chargée de délivrer les licences aux entreprises ferroviaires dans un Etat membre;	9/1° "Autorité responsable des licences", l'entité chargée de délivrer les licences aux entreprises ferroviaires dans un Etat membre;
10° " <i>Autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité d'exploitation</i> " : 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 : " <i>accompagnateurs de train de voyageurs</i> ". Ce personnel ne comprend pas le personnel de Securail;	10° (...)
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 ;	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 ;	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 ;	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 " : <i>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 ;</i>	13° " Cas spécifique " : <i>toute partie du système ferroviaire qui nécessite des dispositions particulières dans les STI, temporaires ou permanentes, en raison de contraintes géographiques, topographiques, d'environnement urbain ou de cohérence par rapport au système existant, en particulier les lignes et réseaux ferroviaires isolés du reste de l'Union, 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 ;</i>
14° " Causes " : les actions, omissions, événements ou conditions, ou une combinaison de ceux-ci, qui ont conduit à l'accident ou l'incident ;	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 ;	15° " Centre de formation " : une entité reconnue par l'autorité de sécurité pour donner des cours de formation ;
16° " <i>Certificat de sécurité</i> " : 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 ;	16° " <i>Certificat de sécurité unique</i> " : le document qui a pour objet de démontrer que l'entreprise ferroviaire concernée a mis en place son système de gestion de la sécurité et qu'elle est en mesure d'opérer en toute sécurité dans le domaine d'exploitation envisagé ;
17° (...)	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 ;	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 ;	19° " Constituant d'interopérabilité " : tout composant élémentaire, groupe de composants, sous-ensemble ou ensemble complet d'équipements 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 ;	20° "Coordination" : la procédure mise en œuvre par le gestionnaire de l'infrastructure 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) ;	21° " Détenteur " : la personne physique ou morale propriétaire du véhicule ou jouissant d'un droit d'utiliser 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 ;	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 ;	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 ;	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. <i>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 ;</i>	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 ;
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 ;	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 ;	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° " Exigences essentielles " : l'ensemble des conditions décrites à l'annexe 16 auxquelles doivent satisfaire le système ferroviaire <i>de l'Union</i> , 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 ;	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" : toute entité ou entreprise chargée de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire sur un réseau et responsable de la participation à son développement, conformément aux règles établies par le présent Code et, le cas échéant, par la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, dans le cadre de la politique générale en matière de développement et de financement de l'infrastructure ferroviaire ;	29° "Gestionnaire de l'infrastructure" : toute entité ou entreprise chargée de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire sur un réseau et responsable de la participation à son développement, conformément aux règles établies par le présent Code et, le cas échéant, par la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, dans le cadre de la politique générale en matière de développement et de financement de l'infrastructure ferroviaire ;

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 ;	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 ou la sécurité d'exploitation ;	31° " Incident " : tout événement, autre qu'un accident ou un accident grave, affectant ou susceptible d'affecter la sécurité des services ferroviaires ;
32° "Infrastructure ferroviaire" : l'ensemble des éléments visés à l'annexe 23 ;	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° " 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 ;	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° " Interopérabilité " : l'aptitude d'un système ferroviaire à permettre la circulation sûre et sans rupture de trains <i>qui accomplissent les niveaux de performances requis</i> ;
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 ;	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 ;	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 ;	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	37° " Méthodes de sécurité communes (MSC) " : les méthodes décrivant l'évaluation des niveaux de sécurité, de la réalisation des objectifs de sécurité et

<i>objectifs de sécurité et la conformité à d'autres exigences en matière de sécurité ;</i>	<i>de la conformité à d'autres exigences en matière de sécurité ;</i>
38° " Ministre " : le ministre qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions ;	38° " Ministre " : le ministre qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions ;
39° (...)	39° (...)
40° " Mise en service " : l'ensemble des opérations par lesquelles un sous-système <i>ou un véhicule est mis en état de fonctionnement nominal</i> ;	40° " Mise en service " : l'ensemble des opérations par lesquelles un sous-système <i>est mis en service opérationnel</i> ;
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 ;	41° " Norme harmonisée " : toute norme européenne au sens de l'article 2, paragraphe 1 ^{er} , point c), du Règlement (UE) n° 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relatif à la normalisation européenne, modifiant les Directives 89/686/CEE et 93/15/CEE du Conseil ainsi que les Directives 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE et 2009/105/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la Décision 87/95/CEE du Conseil et la Décision n° 1673/2006/CE du Parlement européen et du Conseil ;
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 ;	42° " Objectifs de sécurité communs (OSC) " : les niveaux minimaux de sécurité que doivent atteindre le système dans son ensemble et, lorsque c'est possible, les différentes parties du système ferroviaire de l'Union (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) ;
43° " Organe de contrôle " : l'autorité de régulation économique du transport ferroviaire ;	43° " Organe de contrôle " : l'autorité de régulation économique du transport ferroviaire ;
44° " Organisme d'enquête " : l'organe chargé de mener les enquêtes sur les accidents et les incidents ;	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 ;	45° (...)
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 ;	46° (...)
47° " Paramètre fondamental " : toute condition réglementaire, technique ou opérationnelle qui est essentielle pour l'interopérabilité et qui est spécifiée dans les STI pertinentes ;	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 ;	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, <i>des autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité</i> ;	49° " Personnel de bord " : le personnel composé, d'une part, des conducteurs de train et, d'autre part, <i>des accompagnateurs de train de voyageurs. Ce personnel ne comprend pas le personnel de Securail</i> ;
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 " ;	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° " <i>Projet à un stade avancé de développement</i> " : 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 ;	51° " <i>Projet à un stade avancé de développement</i> " : <i>tout projet dont la phase de planification ou de construction est à un stade tel qu'une modification des spécifications techniques peut compromettre la viabilité du projet tel que planifié</i> ;
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 ;	52° " <i>Réaménagement</i> " : <i>les travaux importants de modification d'un sous-système ou d'une de ses parties qui ont pour conséquence une modification du dossier technique accompagnant la déclaration « CE » de vérification, si ledit dossier technique existe, et améliorant les performances globales du sous-système</i> ;
53° " Registre national des véhicules (RNV) " : le registre des véhicules autorisés à circuler sur le réseau ferroviaire belge ;	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 ;	54° (...)
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 ;	55° (...)
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 ;	56° " <i>Règles nationales</i> " : <i>toutes les règles contraignantes adoptées par le Roi conformément à l'article 68, paragraphe 2, 1°, qui contiennent des exigences en matière de sécurité ferroviaire ou des exigences techniques, autres que celles prévues par les règles de l'Union ou les règles internationales, et</i>

	<i>qui sont applicables au niveau du réseau ferroviaire belge aux utilisateurs de l'infrastructure;</i>
57° "Renouvellement de l'infrastructure ferroviaire" : les travaux importants de substitution d'un sous-système ou <i>d'une partie de sous-système</i> ne modifiant pas les performances globales du sous-système ;	57° "Renouvellement de l'infrastructure ferroviaire" : les travaux importants de substitution d'un sous-système ou <i>d'une de ses parties</i> ne modifiant pas les performances globales du sous-système ;
58° "Répartition" : l'affectation par le gestionnaire de l'infrastructure <i>ferroviaire</i> des capacités de l'infrastructure ferroviaire ;	58° "Répartition" : l'affectation par le gestionnaire de l'infrastructure des capacités de l'infrastructure ferroviaire ;
59° "Réseau" : <i>l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l'infrastructure</i> ;	59° "Réseau" :
	<i>a) en termes d'interopérabilité et de sécurité ferroviaire, les lignes, les gares, les terminaux et tout type d'équipement fixe nécessaire pour assurer l'exploitation sûre et continue du système ferroviaire de l'Union ;</i>
	<i>b) en termes de gouvernance et d'accès au marché, l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l'infrastructure ;</i>
60° "Série" : un nombre de véhicules identiques dont la conception relève du même type ;	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° "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 ;	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 ;	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° "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	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 ;	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 ;	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 requise pour faire circuler un train d'un point à un autre au cours d'une période donnée ;	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 ;	65° " Sous-systèmes " : les parties structurelles ou fonctionnelles du système ferroviaire de l'Union, telles que définies à l'annexe 15 ;
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 ;	66° " Spécification européenne " : une spécification qui rentre dans l'une des catégories suivantes : - une spécification technique commune au sens de l'annexe VIII de la Directive 2014/25/CE, - un agrément technique européen, visé à l'article 60 de la Directive 2014/25/UE, ou - une norme européenne, au sens de l'article 2, paragraphe 1^{er}, point b), du Règlement (UE) n° 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relatif à la normalisation européenne, modifiant les Directives 89/686/CEE et 93/15/CEE du Conseil ainsi que les Directives 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE et 2009/105/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la décision 87/95/CEE du Conseil et la décision n° 1673/2006/CE du Parlement européen et du Conseil ;
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 ;	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 de l'Union ;
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 ;	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	69° " Système de gestion de la sécurité " : l'organisation, les modalités et les procédures établies par un gestionnaire de l'infrastructure ou

<i>entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses activités ;</i>	<i>une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses activités ;</i>
<i>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 ;</i>	<i>70° " Système ferroviaire " : l'infrastructure constituée par les lignes et les installations fixes du réseau ferroviaire, et les véhicules de toute catégorie et origine qui circulent sur cette infrastructure ;</i>
<i>71° " Système ferroviaire transeuropéen " : les systèmes ferroviaires transeuropéens conventionnels et à grande vitesse décrits à l'annexe 14 ;</i>	<i>71° " Système ferroviaire de l'Union " : les éléments énumérés à l'annexe 14 ;</i>
<i>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 ;</i>	<i>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 ;</i>
<i>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 ;</i>	<i>72° " Type de véhicule " : un type de véhicule définissant les caractéristiques de conception essentielles du véhicule, telles que visées par une attestation d'examen de type ou de conception décrite dans le module de vérification correspondant ;</i>
<i>73° " Véhicule " : un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes ;</i>	<i>73° " Véhicule " : un véhicule ferroviaire apte à circuler sur des roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ;</i>
<i>74° " Voies de garage " : les voies spécifiquement réservées au stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions ;</i>	<i>74° " Voies de garage " : les voies spécifiquement réservées au stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions ;</i>
<i>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 ;</i>	<i>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 ;</i>
<i>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 ;</i>	<i>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 ;</i>
<i>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</i>	<i>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</i>

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.	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.	78° (...)
79° " Développement de l'infrastructure ferroviaire " : la planification du réseau, la planification financière et la programmation des investissements, ainsi que la construction et la modernisation de l'infrastructure ;	79° " Développement de l'infrastructure ferroviaire ", la planification du réseau, la planification financière et la programmation des investissements, ainsi que la construction et la modernisation de l'infrastructure ;
80° " Entretien de l'infrastructure ferroviaire" : les travaux destinés à conserver l'état et les capacités de l'infrastructure existante ;	80° " Entretien de l'infrastructure ferroviaire" : les travaux destinés à conserver l'état et les capacités de l'infrastructure existante;
81° " Conflit d'intérêts " : une situation dans laquelle une personne a par elle-même ou par personne interposée un intérêt personnel susceptible d'influer sur l'exercice impartial et objectif de ses fonctions ou créer la suspicion légitime d'une telle influence ;	81° " Conflit d'intérêts " : une situation dans laquelle une personne a par elle-même ou par personne interposée un intérêt personnel susceptible d'influer sur l'exercice impartial et objectif de ses fonctions ou créer la suspicion légitime d'une telle influence ;
82° « cadre réglementaire national en matière de sécurité » : l'ensemble des règles et procédures en lien avec la sécurité au niveau national, qui comprend notamment l'ensemble des règles nationales de sécurité ;	82° « cadre réglementaire national en matière de sécurité » : l'ensemble des règles et procédures en lien avec la sécurité au niveau national, qui comprend notamment l'ensemble des règles nationales ;
83° « cadre réglementaire en matière de sécurité » : le cadre réglementaire européen en matière de sécurité visé par la directive 2004/49/CE et le cadre réglementaire national en matière de sécurité. ».	83° « cadre réglementaire en matière de sécurité » : le cadre réglementaire européen en matière de sécurité visé par la directive 2016/798/UE et le cadre réglementaire national en matière de sécurité. » ;
84° Utilisateur de l'infrastructure (« UI ») :	84° « Utilisateur de l'infrastructure (« UI ») » :
a) les entreprises ferroviaires ayant un droit d'accès sur l'infrastructure ferroviaire belge, en vertu de l'article 5, 1°, 2° ou 3° et leurs auxiliaires;	a) les entreprises ferroviaires ayant un droit d'accès sur l'infrastructure ferroviaire belge, en vertu de l'article 5, 1°, 2° ou 3°, du Code ferroviaire ;
b) le gestionnaire de l'infrastructure aux fins d'entretien et de gestion, de renouvellement et d'extension de l'infrastructure ferroviaire, en vertu de l'article 8 et leurs auxiliaires;	b) le gestionnaire de l'infrastructure aux fins d'entretien et de gestion, de renouvellement et d'extension de l'infrastructure ferroviaire, en vertu de l'article 8 du Code ferroviaire ;
c) les associations autorisées à circuler sur l'infrastructure ferroviaire belge en vertu de l'article 5, § 1 ^{er} , 4°.	c) les associations autorisées à circuler sur l'infrastructure ferroviaire belge en vertu de l'article 5, § 1 ^{er} , 4° ;
	85° " Organisme d'évaluation de la conformité " : un organisme qui a été notifié ou désigné responsable des activités d'évaluation de la conformité, y compris l'étalonnage, les essais, la certification et l'inspection ; un organisme d'évaluation de la conformité est classé comme « organisme notifié » à

	<i>la suite de sa notification par un Etat membre ; un organisme d'évaluation de la conformité est classé comme « organisme désigné » à la suite de sa désignation par un Etat membre ;</i>
	<i>86° " Fabricant " : toute personne physique ou morale qui fabrique ou fait concevoir ou fabriquer un produit sous la forme de constituants d'interopérabilité, de sous-systèmes ou de véhicules et le commercialise sous son propre nom ou sa propre marque ;</i>
	<i>87° " Expéditeur " : une entreprise qui expédie des marchandises pour son compte ou pour le compte de tiers ;</i>
	<i>88° " Chargeur " : une entreprise qui charge des marchandises emballées, des petits conteneurs ou des citernes mobiles dans ou sur un wagon ou un conteneur ou qui charge un conteneur, un conteneur pour vrac, un conteneur à gaz à éléments multiples, un conteneur-citerne ou une citerne mobile sur un wagon ;</i>
	<i>89° " Déchargeur " : une entreprise qui enlève un conteneur, un conteneur pour vrac, un conteneur à gaz à éléments multiples, un conteneur-citerne ou une citerne mobile d'un wagon, toute entreprise qui extrait ou décharge des marchandises emballées, des petits conteneurs ou des citernes mobiles d'un wagon ou d'un conteneur ou toute entreprise qui décharge des marchandises d'une citerne (wagon-citerne, citerne amovible, citerne mobile ou conteneur-citerne), d'un wagon-batterie, d'un conteneur à gaz à éléments multiples, d'un wagon, d'un grand ou d'un petit conteneur pour le transport en vrac ou d'un conteneur pour vrac ;</i>
	<i>90° " Remplisseur " : une entreprise qui charge des marchandises dans une citerne (y compris un wagon-citerne, un wagon avec citerne amovible, une citerne mobile ou un conteneur citerne) dans un wagon, un grand ou un petit conteneur pour le transport en vrac, dans un wagon-batterie ou dans un conteneur à gaz à éléments multiples ;</i>
	<i>91° " Vidangeur " : une entreprise qui enlève des marchandises d'une citerne (y compris un wagon-citerne, un wagon avec citerne amovible, une citerne mobile ou un conteneur-citerne) d'un wagon, d'un grand ou d'un petit conteneur pour le transport en vrac, d'un wagon-batterie ou d'un conteneur à gaz à éléments multiples ;</i>
	<i>92° " Transporteur " : une entreprise autre qu'une entreprise ferroviaire qui effectue un transport conformément à un contrat de transport ;</i>

	93° " Type de service " : le type caractérisé par le transport de passagers, y compris ou non des services à grande vitesse, le transport de fret, y compris ou non le transport de marchandises dangereuses, et les services de manœuvre uniquement ;
	94° " Etendue du service " : l'étendue caractérisée par le nombre de passagers et/ou le volume de marchandises et par la taille estimée d'une entreprise ferroviaire en termes de nombre d'employés travaillant dans le secteur ferroviaire (à savoir une microentreprise, une petite, moyenne ou grande entreprise) ;
	95° " Domaine d'exploitation " : un réseau ou des réseaux sur le territoire d'un ou de plusieurs Etats membres, où une entreprise ferroviaire envisage d'opérer ;
	96° " Sous-système mobile " : le sous-système « matériel roulant » et le sous-système « contrôle-commande et signalisation à bord » ;
	97° " Produit " : tout produit obtenu par un procédé de fabrication, y compris des constituants d'interopérabilité et des sous-systèmes ;
	98° " Demandeur " :
	a) aux fins des articles 13, 80, 81, 88 et 95, du titre 6, chapitre 4, section 2, de l'article 159, du titre 6, chapitre 4/1, de l'article 199 et du titre 6, chapitre 6, une personne physique ou morale demandant une autorisation ou une licence, qu'il s'agisse d'une entreprise ferroviaire, d'un gestionnaire d'infrastructure ou d'une autre personne physique ou morale comme un fabricant, un propriétaire ou un détenteur ;
	b) aux fins du titre 6, chapitre 4, section 3, sous-section 1, une entité adjudicatrice, un fabricant ou ses mandataires ;
	c) aux fins du titre 6, chapitre 4/1, section 1 et de l'annexe 29, dans le cas de projets d'équipements au sol ERTMS, une personne physique ou morale demandant une décision de l'Agence en vue de l'approbation des solutions techniques envisagées pour les projets relatifs aux équipements au sol ERTMS ;
	99° " Etat de fonctionnement nominal " : le mode de fonctionnement normal et la dégradation prévisible des conditions (y compris l'usure) dans les limites et les conditions d'utilisation spécifiées dans les dossiers techniques et d'entretien ;

	<i>100° " Domaine d'utilisation d'un véhicule " : un réseau ou des réseaux au sein d'un Etat membre ou d'un groupe d'Etats membres sur lesquels un véhicule est destiné à être utilisé ;</i>
	<i>101° " Mise sur le marché " : la première mise à disposition, sur le marché de l'Union, d'un constituant d'interopérabilité, d'un sous-système ou d'un véhicule prêt à fonctionner dans son état de fonctionnement nominal ;</i>
	<i>102° " Mandataire " : toute personne physique ou morale établie dans l'Union ayant reçu mandat écrit d'un fabricant ou d'une entité adjudicatrice pour agir au nom dudit fabricant ou de ladite entité adjudicatrice aux fins de l'accomplissement de tâches déterminées ;</i>
	<i>103° " Accréditation " : l'accréditation au sens de l'article 2, point 10), du Règlement (CE) n° 765/2008 ;</i>
	<i>104° " Organisme national d'accréditation " : l'organisme national d'accréditation au sens de l'article 2, point 11), du Règlement (CE) n° 765/2008 ;</i>
	<i>105° " Evaluation de la conformité " : le processus destiné à établir si les exigences spécifiées relatives à un produit, à un processus, à un service, à un sous-système, à une personne ou à un organisme ont été respectées ;</i>
	<i>106° " Personne handicapée " et " personne à mobilité réduite " : toute personne présentant une incapacité physique, mentale, intellectuelle ou sensorielle, permanente ou temporaire, dont l'interaction avec divers obstacles peut empêcher sa pleine et effective utilisation des transports sur la base de l'égalité avec les autres usagers, ou dont la mobilité lors de l'usage des transports est réduite en raison de son âge.</i>
	<i>107° " Destinataire " : toute personne physique ou morale qui reçoit des marchandises conformément à un contrat de transport ; si le transport s'effectue sans un contrat de transport, toute personne physique ou morale qui prend en charge les marchandises à l'arrivée est réputée être le destinataire ;</i>
	<i>108° " Règlement 2016/796/UE " : Règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le Règlement (CE) n° 881/2004 ;</i>
	<i>109° " Directive 2012/34/UE " : Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du</i>

	<i>21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen ;</i>
	<i>110° " Personnel de sécurité ": le personnel exerçant, même occasionnellement, une ou plusieurs tâches critiques de sécurité ;</i>
	<i>111° " Directive 2016/797/UE ": la Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne ;</i>
	<i>112° " Directive 2016/798/UE ": la Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire ;</i>
	<i>113° " RID ": Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses adopté par la Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses ;</i>
	<i>114° " Règlement (CE) n° 765/2008 ": le Règlement 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 du Conseil ;</i>
	<i>115° " Règlement (UE) 2016/679 ": le Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE.</i>
TITRE 2. – Principe d'organisation et de gestion	TITRE 2. – Principe d'organisation et de gestion
Chapitre 2. Indépendance du gestionnaire de l'infrastructure	Chapitre 2. Indépendance du gestionnaire de l'infrastructure
Art. 4/2/1. § 1er. Les membres du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure, les membres du comité de direction, les personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles, de gestion du trafic et de planification de l'entretien agissent de manière non discriminatoire et leur impartialité ne peut être affectée par aucun conflit d'intérêts. A cet effet, ils établissent lors de leur entrée en fonction une déclaration d'absence de conflit d'intérêts qu'ils transmettent à l'organe de contrôle et dont le modèle est repris à l'annexe 28.	Art. 4/2/1. § 1er. Les membres du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure, les membres du comité de direction, les personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles, de gestion du trafic et de planification de l'entretien agissent de manière non discriminatoire et leur impartialité ne peut être affectée par aucun conflit d'intérêts. A cet effet, ils établissent lors de leur entrée en fonction une déclaration d'absence de conflit d'intérêts qu'ils transmettent à l'organe de contrôle et dont le modèle est repris à l'annexe 28.
Une même personne ne peut être concomitamment:	Une même personne ne peut être concomitamment:

1° membre du conseil d'administration et/ou membre du comité de direction d'un gestionnaire de l'infrastructure et membre du conseil d'administration et/ou du comité de direction d'une entreprise ferroviaire;	1° membre du conseil d'administration et/ou membre du comité de direction d'un gestionnaire de l'infrastructure et membre du conseil d'administration et/ou du comité de direction d'une entreprise ferroviaire;
2° chargée de prendre des décisions sur les fonctions essentielles, de gestion du trafic et de planification de l'entretien et membre du conseil d'administration et/ou du comité de direction d'une entreprise ferroviaire.	2° chargée de prendre des décisions sur les fonctions essentielles, de gestion du trafic et de planification de l'entretien et membre du conseil d'administration et/ou du comité de direction d'une entreprise ferroviaire.
§ 2. A condition qu'aucun conflit d'intérêts ne survienne et que la confidentialité des informations sensibles sur le plan commercial soit garantie, le gestionnaire de l'infrastructure peut:	§ 2. A condition qu'aucun conflit d'intérêts ne survienne et que la confidentialité des informations sensibles sur le plan commercial soit garantie, le gestionnaire de l'infrastructure peut:
1° déléguer des fonctions en les confiant à une entité différente, à condition que celle-ci ne soit pas une entreprise ferroviaire, qu'elle ne contrôle pas une entreprise ferroviaire ou qu'elle ne soit pas contrôlée par une entreprise ferroviaire;	1° déléguer des fonctions en les confiant à une entité différente, à condition que celle-ci ne soit pas une entreprise ferroviaire, qu'elle ne contrôle pas une entreprise ferroviaire ou qu'elle ne soit pas contrôlée par une entreprise ferroviaire;
2° déléguer l'exécution de travaux et de tâches connexes concernant le développement, l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire en les confiant à des entreprises ferroviaires ou à des sociétés qui contrôlent l'entreprise ferroviaire ou qui sont contrôlées par l'entreprise ferroviaire.	2° déléguer l'exécution de travaux et de tâches connexes concernant le développement, l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire en les confiant à des entreprises ferroviaires ou à des sociétés qui contrôlent l'entreprise ferroviaire ou qui sont contrôlées par l'entreprise ferroviaire.
Le gestionnaire de l'infrastructure conserve le pouvoir de supervision sur l'exercice des fonctions décrites à l'article 3, 29°, et assume la responsabilité à cet égard conformément à l'article 94.	Le gestionnaire de l'infrastructure conserve le pouvoir de supervision sur l'exercice des fonctions décrites à l'article 3, 29°, et assume la responsabilité à cet égard conformément à l'article 67/1, paragraphe 3.
Les fonctions du gestionnaire de l'infrastructure peuvent être exercées par différents gestionnaires de l'infrastructure dès lors qu'ils respectent les articles 4/1 à 4/2/1 et qu'ils assument la pleine responsabilité de l'exercice des fonctions concernées.	Les fonctions du gestionnaire de l'infrastructure peuvent être exercées par différents gestionnaires de l'infrastructure dès lors qu'ils respectent les articles 4/1 à 4/2/1 et qu'ils assument la pleine responsabilité de l'exercice des fonctions concernées.
§ 3. Les recettes provenant des activités de gestion du réseau d'infrastructure, y compris les fonds publics, ne peuvent être utilisées par le gestionnaire de l'infrastructure que pour financer ses propres activités, y compris le service de ses emprunts. Le gestionnaire de l'infrastructure peut également utiliser ces recettes pour verser des dividendes aux propriétaires de l'entreprise, parmi lesquels peuvent figurer des actionnaires privés.	§ 3. Les recettes provenant des activités de gestion du réseau d'infrastructure, y compris les fonds publics, ne peuvent être utilisées par le gestionnaire de l'infrastructure que pour financer ses propres activités, y compris le service de ses emprunts. Le gestionnaire de l'infrastructure peut également utiliser ces recettes pour verser des dividendes aux propriétaires de l'entreprise, parmi lesquels peuvent figurer des actionnaires privés.
Le gestionnaire de l'infrastructure n'accorde pas de prêt aux entreprises ferroviaires, que ce soit directement ou indirectement.	Le gestionnaire de l'infrastructure n'accorde pas de prêt aux entreprises ferroviaires, que ce soit directement ou indirectement.

Les entreprises ferroviaires n'accordent pas de prêt au gestionnaire de l'infrastructure, que ce soit directement ou indirectement.	Les entreprises ferroviaires n'accordent pas de prêt au gestionnaire de l'infrastructure, que ce soit directement ou indirectement.
TITRE 3. – Utilisation de l'infrastructure ferroviaire	TITRE 3. – Utilisation de l'infrastructure ferroviaire
Chapitre 1^{er}. – Accès à l'infrastructure ferroviaire	Chapitre 1^{er}. – Accès à l'infrastructure ferroviaire
Section 1 ^{re} . – Droit d'accès et de transit	Section 1 ^{re} . – Droit d'accès et de transit
Art. 8. Le gestionnaire de l'infrastructure <i>ferroviaire</i> circule librement sur son réseau aux fins d'entretien et de gestion, de renouvellement et d'extension de l'infrastructure ferroviaire, dans le respect <i>des règles de sécurité</i> imposées à tout utilisateur de l'infrastructure ferroviaire.	Art. 8. Le gestionnaire de l'infrastructure circule librement sur son réseau aux fins d'entretien et de gestion, de renouvellement et d'extension de l'infrastructure ferroviaire, dans le respect <i>des règles nationales</i> imposées à tout utilisateur de l'infrastructure ferroviaire.
Le gestionnaire de l'infrastructure <i>ferroviaire</i> met à disposition des organismes notifiés et désignés ainsi que des entreprises ferroviaires, l'infrastructure ferroviaire, afin de réaliser des essais prévus conformément aux dispositions du titre 6 et dans le respect <i>des règles de sécurité</i> .	Le gestionnaire de l'infrastructure met à disposition des organismes notifiés et désignés ainsi que des entreprises ferroviaires, l'infrastructure ferroviaire, afin de réaliser des essais prévus conformément aux dispositions du titre 6 et dans le respect <i>des règles nationales</i> .
Pour effectuer les essais visés à l'alinéa 2, le candidat doit payer au gestionnaire de l'infrastructure une redevance d'essai relative aux véhicules utilisés pour effectuer les essais qui couvre les coûts du gestionnaire de l'infrastructure. Le Roi détermine les règles de calcul et les modalités de paiement de cette redevance d'essai.	Pour effectuer les essais visés à l'alinéa 2, le candidat doit payer au gestionnaire de l'infrastructure une redevance d'essai relative aux véhicules utilisés pour effectuer les essais qui couvre les coûts du gestionnaire de l'infrastructure. Le Roi détermine les règles de calcul et les modalités de paiement de cette redevance d'essai.
Chapitre 3. – Relations entre le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires	Chapitre 3. – Relations entre le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires
Section 2. - Accords	Section 2. - Accords
Art. 23. Toute utilisation de l'infrastructure par une entreprise ferroviaire donne lieu préalablement à un accord conclu entre <i>le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire</i> 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.	Art. 23. Toute utilisation de l'infrastructure par une entreprise ferroviaire donne lieu préalablement à un accord conclu entre le gestionnaire de l'infrastructure 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 <i>des règles de sécurité</i> .	Cet accord spécifie notamment les modalités de mise en œuvre <i>des règles nationales</i> .

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 <i>ferroviaire</i> à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire.	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 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.	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.	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.	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.	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.	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.	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.
Chapitre 6. – L'organe de contrôle	Chapitre 6. – L'organe de contrôle
Section 2. – Missions	Section 2. - Missions

Art. 62. § 1er. Outre les missions conférées en vertu de la loi, l'organe de contrôle est investi des missions décrites dans le présent article.	Art. 62. § 1er. Outre les missions conférées en vertu de la loi, l'organe de contrôle est investi des missions décrites dans le présent article.
§ 2. Au titre de ses missions de conseil, l'organe de contrôle :	§ 2. Au titre de ses missions de conseil, l'organe de contrôle :
1° donne des avis motivés et soumet des propositions;	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;	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;	3° délivre au ministre les informations nécessaires à l'établissement des règles relatives à la licence, à la tarification, à la répartition des capacités d'infrastructure;
4° coopère avec les organismes de contrôle des autres États membres de l'Union européenne afin de coordonner les principes décisionnels dans l'ensemble de l'Union;	4° coopère avec les organismes de contrôle des autres États membres de l'Union européenne afin de coordonner les principes décisionnels dans l'ensemble de l'Union;
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.	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 :	§ 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;	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;	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;	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;	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 si l'exercice du droit d'accès visé à l'article 5, 3°, est susceptible de compromettre l'équilibre économique d'un contrat de service public lorsque l'exercice de ce droit couvre le même trajet que le contrat de service public en question ou un trajet alternatif. Le cas échéant, le ministre peut	5° détermine si l'exercice du droit d'accès visé à l'article 5, 3°, est susceptible de compromettre l'équilibre économique d'un contrat de service public lorsque l'exercice de ce droit couvre le même trajet que le contrat de service public en question ou un trajet alternatif. Le cas échéant, le ministre peut

limiter le droit d'accès visé à l'article 5, 3°, conformément à l'article 5, § 2.	limiter le droit d'accès visé à l'article 5, 3°, conformément à l'article 5, § 2.
Pour déterminer si l'équilibre économique d'un contrat de service public est susceptible d'être compromis, l'organe de contrôle procède à une analyse économique objective et fonde sa décision sur des critères qu'il préétablit. Il statue à la demande de l'une des entités suivantes, présentée dans un délai d'un mois à compter de la réception de l'information relative à l'intention d'assurer un service de transport de voyageurs:	Pour déterminer si l'équilibre économique d'un contrat de service public est susceptible d'être compromis, l'organe de contrôle procède à une analyse économique objective et fonde sa décision sur des critères qu'il préétablit. Il statue à la demande de l'une des entités suivantes, présentée dans un délai d'un mois à compter de la réception de l'information relative à l'intention d'assurer un service de transport de voyageurs:
a) du ministre;	a) du ministre;
b) du gestionnaire de l'infrastructure;	b) du gestionnaire de l'infrastructure;
c) de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public.	c) de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public.
L'organe de contrôle motive sa décision et précise les conditions dans lesquelles une des entités suivantes peut demander le réexamen de la décision dans un délai d'un mois à compter de sa notification:	L'organe de contrôle motive sa décision et précise les conditions dans lesquelles une des entités suivantes peut demander le réexamen de la décision dans un délai d'un mois à compter de sa notification:
a) le ministre;	a) le ministre;
b) le gestionnaire de l'infrastructure;	b) le gestionnaire de l'infrastructure;
c) l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public;	c) l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public;
d) l'entreprise ferroviaire demandant l'accès.	d) l'entreprise ferroviaire demandant l'accès.
Lorsque l'organe de contrôle décide que le service de transport de voyageurs envisagé compromettrait l'équilibre économique d'un contrat de service public, il indique les changements qui pourraient être apportés à ce service afin qu'il puisse être exercé;	Lorsque l'organe de contrôle décide que le service de transport de voyageurs envisagé compromettrait l'équilibre économique d'un contrat de service public, il indique les changements qui pourraient être apportés à ce service afin qu'il puisse être exercé;
6° vérifie le respect de l'article 4;	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;	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;	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;	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, § 1er, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises	10° vérifie que l'exercice de la servitude perpétuelle visée à l'article 156quater, § 1er, 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;	publiques économiques ne porte pas atteinte au droit d'accès visé à l'article 9 du Code ferroviaire;
11° vérifie que les accords de coopération conclus conformément à l'article 26/2 ne sont pas discriminatoires et contrôle l'exécution de ces accords.	11° vérifie que les accords de coopération conclus conformément à l'article 26/2 ne sont pas discriminatoires et contrôle l'exécution de ces accords ;
	<i>12° contrôle l'accès équitable et non discriminatoire aux services de formation, à un prix raisonnable et non-discriminatoire qui soit en rapport avec les coûts et qui puisse inclure une marge bénéficiaire, conformément aux articles 124/2 et 143.</i>
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 vérifier de sa propre initiative qu'un candidat ne fait pas l'objet d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice en ce qui concerne les éléments énumérés au paragraphe 5, alinéa 1er, 1° à 9°. 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.	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 vérifier de sa propre initiative qu'un candidat ne fait pas l'objet d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice en ce qui concerne les éléments énumérés au paragraphe 5, alinéa 1er, 1° à 9°. 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 :	§ 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;	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, 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;	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.	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.	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 :	§ 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;	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;	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;	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;	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;	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, § 1er, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques;	6° l'exercice de la servitude perpétuelle visée à l'article 156quater, § 1er, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques;
7° la gestion du trafic;	7° la gestion du trafic;
8° la planification du renouvellement et l'entretien programmé ou non programmé;	8° la planification du renouvellement et l'entretien programmé ou non programmé;
9° le respect des exigences énoncées aux articles 4/2/1, 26/1 et 26/2.	9° le respect des exigences énoncées aux articles 4/2/1, 26/1 et 26/2.
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.	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 <i>ferroviaire</i> 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.	§ 6. L'organe de contrôle décide sur les contestations qui lui sont soumises par le gestionnaire de l'infrastructure 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	Section 3. - Pouvoirs

Art. 63. § 1er. En exécution de ses missions de conseil, l'organe de contrôle rend des avis.	Art. 63. § 1er. En exécution de ses missions de conseil, l'organe de contrôle rend des avis.
§ 2. En exécution de sa mission de règlement administratif des litiges, l'organe de contrôle prend des décisions individuelles motivées.	§ 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 de l'infrastructure, soit modifie la décision incriminée conformément à sa décision.	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.
§ 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, et notamment en matière d'accès aux installations de service conformément à l'article 9.	§ 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, et notamment en matière d'accès aux installations de service conformément à l'article 9 <i>et en matière d'accès équitable et non discriminatoire aux services de formation, à un prix raisonnable et non-discriminatoire qui soit en rapport avec les coûts et qui puisse inclure une marge bénéficiaire, conformément aux articles 124/2 et 143.</i>
§ 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 et le respect des dispositions relatives à la transparence financière établies à l'article 4/2/1, § 3. 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, § 1er, 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.	§ 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, le respect des dispositions relatives à la transparence financière établies à l'article 4/2/1, paragraphe 3 <i>et le respect des dispositions relatives à l'accès équitable et non discriminatoire aux services de formation, à un prix raisonnable et non-discriminatoire qui soit en rapport avec les coûts et qui puisse inclure une marge bénéficiaire.</i> 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, paragraphe 1er, 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.	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	TITRE 4. - Sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire
	<i>Chapitre 0. - Rôle des acteurs du système ferroviaire de l'Union dans le développement et l'amélioration de la sécurité ferroviaire</i>
	<i>Art. 67/1. § 1^{er} . Afin de développer et d'améliorer la sécurité ferroviaire, les autorités nationales compétentes, dans les limites de leurs compétences respectives :</i>
	<i>1° veillent à ce que la sécurité ferroviaire soit globalement maintenue et, lorsque cela est raisonnablement réalisable, constamment améliorée, en tenant compte de l'évolution du droit de l'Union et des règles internationales, ainsi que du progrès technique et scientifique, et en donnant la priorité à la prévention des accidents ;</i>
	<i>2° veillent à ce que l'ensemble de la législation applicable soit mise en œuvre d'une manière transparente et non discriminatoire, afin de promouvoir la mise en place d'un système de transport ferroviaire européen unique ;</i>
	<i>3° veillent à ce que les mesures visant à développer et à améliorer la sécurité ferroviaire tiennent compte d'une approche systémique ;</i>
	<i>4° veillent à ce que la responsabilité d'une exploitation sûre du système ferroviaire de l'Union et de la maîtrise des risques qui en résultent soit assumée par le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires, chacun pour sa partie du système, en les obligeant à :</i>
	<i>a) mettre en œuvre les mesures nécessaires de maîtrise des risques contenues dans les MSC, le cas échéant en coopération les uns avec les autres ;</i>
	<i>b) appliquer les règles de l'Union et les règles nationales ;</i>

	<i>c) établir des systèmes de gestion de la sécurité conformément au présent Code ferroviaire ;</i>
	<i>5° sans préjudice de la responsabilité civile établie conformément aux prescriptions légales, veillent à ce que le gestionnaire d'infrastructure et chaque entreprise ferroviaire soit chargé de sa partie du système et de la sécurité d'exploitation de celle-ci, y compris la fourniture de matériel et la contractualisation des services vis-à-vis des usagers, des clients, des travailleurs concernés et des autres acteurs visés au paragraphe 4 ;</i>
	<i>§ 2. Le Roi désigne l'entité chargée de l'élaboration et de la publication d'un plan de sécurité annuel fixant les mesures envisagées pour réaliser les OSC.</i>
	<i>Ce plan tient compte des modifications des règles nationales visées à l'article 69, paragraphe 6, alinéa 2.</i>
	<i>§ 3. Sans préjudice de la responsabilité civile établie conformément aux prescriptions légales, le gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise ferroviaire est rendu responsable de sa partie du système ferroviaire de l'Union, de l'exploitation sûre de celle-ci, y compris la fourniture de matériel et la contractualisation de services vis-à-vis des usagers, des clients, des travailleurs concernés et des tiers, et de la maîtrise des risques qui en résultent:</i>
	<i>En particulier, le gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise ferroviaire :</i>
	<i>1° applique les règles de l'Union et les règles nationales ;</i>
	<i>2° établit un système de gestion de la sécurité conformément au présent Code ferroviaire ;</i>
	<i>3° met en œuvre les mesures nécessaires de maîtrise des risques contenues dans les MSC, le cas échéant en coopération les uns avec les autres et avec d'autres acteurs ;</i>
	<i>4° tient compte, dans son système de gestion de la sécurité, des risques associés aux activités des autres acteurs et des tierces parties ;</i>
	<i>5° le cas échéant, oblige par contrat les autres acteurs visés au paragraphe 4 qui ont une incidence potentielle sur l'exploitation sûre du système ferroviaire de l'Union à mettre en œuvre des mesures de maîtrise des risques ;</i>
	<i>6° s'assure que ses contractants appliquent les mesures de maîtrise des risques déterminées sur la base des MSC, par chaque entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure dans leur système</i>

	<i>de gestion de sécurité et que cela soit précisé dans les dispositions contractuelles qui doivent être communiquées sur demande de l'Agence ou de l'autorité de sécurité.</i>
	<i>§ 4. Sans préjudice des responsabilités des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure visées au paragraphe 3, les entités chargées de l'entretien et tous les autres acteurs qui ont une incidence potentielle sur l'exploitation sûre du système ferroviaire de l'Union, notamment les fabricants, les fournisseurs de service d'entretien, les détenteurs de wagons, les prestataires de services, les entités adjudicatrices, les transporteurs, les expéditeurs, les destinataires, les chargeurs, les déchargeurs, les remplisseurs et les vidangeurs :</i>
	<i>1° mettent en œuvre les mesures nécessaires de maîtrise des risques conformément au paragraphe 3, 4°, le cas échéant en coopération avec d'autres acteurs ;</i>
	<i>2° veillent à fournir des sous-systèmes, accessoires, équipements et services conformes aux exigences et conditions d'utilisation prescrites, de sorte que ceux-ci puissent être exploités en toute sécurité par l'entreprise ferroviaire et/ou le gestionnaire de l'infrastructure concernés.</i>
	<i>§ 5. Sans préjudice de l'article 179/13 et dans les limites de leurs compétences respectives, les entreprises ferroviaires, le gestionnaire de l'infrastructure et les acteurs visés au paragraphe 4 qui décèlent un risque pour la sécurité lié à des défauts et à des non-conformités ou des dysfonctionnements dans la construction des équipements techniques, y compris ceux des sous-systèmes structurels, ou qui en sont informés :</i>
	<i>1° prennent toute action correctrice nécessaire afin de remédier au risque de sécurité décelé ;</i>
	<i>2° signalent ces risques aux parties concernées, de façon à leur permettre de prendre toute autre action correctrice nécessaire pour assurer en permanence la sécurité du système ferroviaire de l'Union.</i>
	<i>§ 6. En cas d'échanges de véhicules entre entreprises ferroviaires, tous les acteurs concernés s'échangent toute information utile aux fins de la sécurité de l'exploitation portant notamment, mais pas exclusivement, sur l'état et l'historique du véhicule concerné, des éléments des dossiers d'entretien à des</i>

	<i>fins de traçabilité, la traçabilité des opérations de chargement et les lettres de voiture.</i>
Chapitre 1^{er}. – Règles de sécurité	Chapitre 1^{er}. – Règles nationales
Art. 68. § 1er. Le cadre réglementaire national en matière de sécurité comprend :	Art. 68. § 1er. Le cadre réglementaire national en matière de sécurité comprend :
1° les <i>règles nationales de sécurité</i> relatives aux principes applicables à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire, relatives aux exigences applicables au personnel de sécurité et au personnel des entités chargées de l'entretien, relatives aux exigences applicables au matériel roulant et relatives aux exigences applicables à l'infrastructure ferroviaire ;	1° les <i>règles nationales</i> relatives aux principes applicables à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire, relatives aux exigences applicables au personnel de sécurité et au personnel des entités chargées de l'entretien, relatives aux exigences applicables au matériel roulant et relatives aux exigences applicables à l'infrastructure ferroviaire ;
2° les spécifications techniques d'utilisation du réseau et les procédures opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire ;	2° les spécifications techniques d'utilisation du réseau et les procédures opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire ;
3° les dispositions organisationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire ;	3° les dispositions organisationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire ;
4° les règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents ;	4° les règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents ;
5° les exigences relatives à la circulation des véhicules à caractère patrimonial ;	5° les exigences relatives à la circulation des véhicules à caractère patrimonial ;
6° les règles internes de sécurité ;	6° les règles internes de sécurité ;
7° les règles relatives au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer.	7° les règles relatives au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer.
§ 2. Le Roi détermine:	§ 2. Le Roi détermine:
1° les <i>règles nationales de sécurité</i> suivantes :	1° les <i>règles nationales</i> suivantes :
a) les principes applicables à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire ;	a) les principes applicables à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire ;
b) les exigences applicables au personnel de sécurité et au personnel des entités chargées de l'entretien ;	b) les exigences applicables au personnel de sécurité et au personnel des entités chargées de l'entretien ;
c) les exigences applicables au matériel roulant ;	c) les exigences applicables au matériel roulant ;
d) les exigences applicables à l'infrastructure ferroviaire ;	d) les exigences applicables à l'infrastructure ferroviaire ;
2° les règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents.	2° les règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents.
3° les exigences relatives à la circulation de véhicules à caractère patrimonial sur le réseau.	3° les exigences relatives à la circulation de véhicules à caractère patrimonial sur le réseau.
§ 3. En l'absence de STI ou en complément des STI, le gestionnaire de l'infrastructure identifie et adopte, sur la base des principes définis par le Roi en vertu du paragraphe 2, points 1°, a) et d), les spécifications techniques d'utilisation du réseau et les procédures opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de	§ 3. En l'absence de STI ou en complément des STI, le gestionnaire de l'infrastructure identifie et adopte, sur la base des principes définis par le Roi en vertu du paragraphe 2, points 1°, a) et d), les spécifications techniques d'utilisation du réseau et les procédures opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de

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

Le gestionnaire de l'infrastructure publie les dispositions organisationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de son infrastructure ferroviaire visées à l'alinéa 1er selon les modalités arrêtées par le Roi conformément au paragraphe 6.	Le gestionnaire de l'infrastructure publie les dispositions organisationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de son infrastructure ferroviaire visées à l'alinéa 1er selon les modalités arrêtées par le Roi conformément au paragraphe 6.
§ 5. Tout utilisateur de l'infrastructure peut adresser une demande motivée à un gestionnaire de l'infrastructure pour qu'il adopte des spécifications techniques d'utilisation du réseau, des procédures opérationnelles ou des dispositions organisationnelles en application des paragraphes 3 et 4.	§ 5. Tout utilisateur de l'infrastructure peut adresser une demande motivée à un gestionnaire de l'infrastructure pour qu'il adopte des spécifications techniques d'utilisation du réseau, des procédures opérationnelles ou des dispositions organisationnelles en application des paragraphes 3 et 4.
Cette demande contient au minimum :	Cette demande contient au minimum :
1° les risques que représentent l'absence de spécification technique d'utilisation du réseau, de procédure opérationnelle ou de disposition organisationnelle visée à l'alinéa 1er ;	1° les risques que représentent l'absence de spécification technique d'utilisation du réseau, de procédure opérationnelle ou de disposition organisationnelle visée à l'alinéa 1er ;
2° l'analyse qui a identifié les risques par application d'un processus de gestion des risques similaire à celui repris à l'annexe 1 ^{re} du règlement d'exécution de la Commission concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques ;	2° l'analyse qui a identifié les risques par application d'un processus de gestion des risques similaire à celui repris à l'annexe 1 ^{re} du règlement d'exécution de la Commission concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques ;
Le gestionnaire de l'infrastructure répond à cette demande de manière motivée dans un délai n'excédant pas 90 jours ouvrables.	Le gestionnaire de l'infrastructure répond à cette demande de manière motivée dans un délai n'excédant pas 90 jours ouvrables.
En cas de décision négative, l'utilisateur de l'infrastructure demandeur peut introduire une demande de révision.	En cas de décision négative, l'utilisateur de l'infrastructure demandeur peut introduire une demande de révision.
Cette demande est accompagnée d'un rapport d'évaluation de la sécurité rédigé par un organisme d'évaluation au sens du règlement d'exécution de la Commission concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques.	Cette demande est accompagnée d'un rapport d'évaluation de la sécurité rédigé par un organisme d'évaluation au sens du règlement d'exécution de la Commission concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques.
Le gestionnaire de l'infrastructure à qui la demande a été adressée répond à cette demande de révision de manière motivée dans un délai n'excédant pas 90 jours ouvrables.	Le gestionnaire de l'infrastructure à qui la demande a été adressée répond à cette demande de révision de manière motivée dans un délai n'excédant pas 90 jours ouvrables.
En cas de réponse positive, le gestionnaire de l'infrastructure adopte les spécifications techniques d'utilisation du réseau, les procédures opérationnelles ou les dispositions organisationnelles conformément aux paragraphes 3 et 4.	En cas de réponse positive, le gestionnaire de l'infrastructure adopte les spécifications techniques d'utilisation du réseau, les procédures opérationnelles ou les dispositions organisationnelles conformément aux paragraphes 3 et 4.
§ 6. Le Roi détermine les modalités de publication de l'ensemble des éléments visés aux paragraphes 3, 4 et 5, ainsi que les modalités de publication des éléments visés aux points 4.2.1.2.2.1., 4.2.2.5.2 et 4.8.1 du	§ 6. Le Roi détermine les modalités de publication de l'ensemble des éléments visés aux paragraphes 3, 4 et 5, ainsi que les modalités de publication des éléments visés aux points 4.2.1.2.2.1., 4.2.2.5.2 et 4.8.1 du

Règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE, sans préjudice de son article 6..	Règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE, sans préjudice de son article 6.
§ 7. Les utilisateurs de l'infrastructure ferroviaire adoptent, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité.	§ 7. Les utilisateurs de l'infrastructure ferroviaire adoptent, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité.
Art. 69. § 1 ^{er} . <i>Après l'adoption des objectifs de sécurité communs, le Roi peut adopter, conformément à l'article 68, § 2, 1^o, une nouvelle règle nationale de sécurité basée sur un niveau de sécurité plus élevé que celui des objectifs de sécurité communs ou qui est susceptible d'affecter les activités d'entreprises ferroviaires sur le réseau belge, dans le respect des conditions prévues aux paragraphes suivants.</i>	Art. 69. § 1 ^{er} . <i>Le Roi ne peut établir de nouvelles règles nationales que dans les cas suivants :</i>
	<i>1^o lorsque les règles concernant des méthodes de sécurité existantes ne sont pas couvertes par une MSC ;</i>
	<i>2^o lorsque des règles d'exploitation du réseau ferroviaire ne sont pas encore couvertes par des STI ;</i>
	<i>3^o en tant que mesure préventive d'urgence en particulier à la suite d'un accident ou d'un incident ;</i>
	<i>4^o lorsqu'une règle déjà notifiée a besoin d'être révisée ;</i>
	<i>5^o lorsque des règles concernant les exigences applicables au personnel exécutant des tâches critiques de sécurité, y compris les critères de sélection, l'aptitude physique et psychologique et la formation professionnelle ne sont pas encore couvertes par une STI ou par le titre 5, chapitre 1^{er} du présent Code ferroviaire ;</i>
	<i>6^o lorsqu'une STI ne respecte pas pleinement les exigences essentielles ou ne couvre pas, ou pas complètement, certains aspects correspondant aux exigences essentielles, y compris les points ouverts tels que recensés dans son annexe ;</i>
	<i>7^o lorsqu'une demande de non-application d'une ou de plusieurs STI ou de certaines de leurs parties a été soumise conformément à l'article 159 ;</i>

	<i>8° lorsqu'un cas spécifique nécessite l'application de règles techniques ne figurant pas dans la STI concernée ;</i>
	<i>9° lorsque les règles nationales servent à spécifier des systèmes existants et ont pour seul objet l'évaluation technique de la compatibilité du véhicule avec le réseau ;</i>
	<i>10° lorsque les réseaux et les véhicules ne sont pas couverts par des STI.</i>
<i>Le Roi désigne l'entité chargée de mettre en œuvre ces conditions.</i>	<i>Lorsque le Roi adopte une nouvelle règle nationale conformément à l'alinéa 1er, il y procède dans le respect des conditions prévues aux paragraphes 3 et suivants.</i>
	<i>Le Roi désigne l'entité chargée de mettre en œuvre ces conditions.</i>
<i>§ 2. L'entité désignée par le Roi consulte, avec l'appui technique de l'Autorité de sécurité, les entreprises ferroviaires et/ou les détenteurs et/ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et/ou les fabricants, selon le contenu des règles nationales de sécurité visées au paragraphe 1er.</i>	<i>§ 2. En cas de modification d'une règle nationale en vertu de laquelle une autorisation par type de véhicule a été délivrée, cette règle détermine si l'autorisation par type de véhicule délivrée reste valable ou si elle doit être renouvelée.</i>
<i>§ 3. L'entité désignée par le Roi soumet, avec l'appui technique de l'Autorité de sécurité, le projet de règle nationale de sécurité à l'examen de la Commission européenne, en exposant les raisons pour lesquelles elle entend l'introduire.</i>	<i>§ 3. Lors de la mise au point du cadre réglementaire national, l'entité désignée par le Roi consulte tous les acteurs et les parties intéressées, y compris l'autorité de sécurité, le gestionnaire de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires, les fabricants et les fournisseurs de services d'entretien, les usagers et les représentants du personnel.</i>
<i>Si la Commission européenne fait savoir qu'elle a de réels doutes quant à la compatibilité du projet de règle nationale de sécurité avec les méthodes de sécurité communes ou avec la possibilité d'atteindre au moins les objectifs de sécurité communs, ou qu'elle estime qu'il établit une discrimination arbitraire entre les Etats membres ou constitue une restriction déguisée des opérations de transport ferroviaire entre ceux-ci, l'adoption, l'entrée en vigueur ou l'application de la règle est suspendue jusqu'au moment où la Commission européenne adopte une décision ou jusqu'à l'expiration d'un délai de six mois à partir de la notification.</i>	
<i>§ 4. L'entité désignée par le Roi notifie, avec l'appui technique de l'Autorité de sécurité, notifie à la Commission européenne les règles nationales de sécurité adoptées ou modifiées en vertu de l'article 68, § 2, 1°, sauf si lesdites règles concernent exclusivement la mise en œuvre d'une STI. Cette</i>	<i>§ 4. L'entité désignée par le Roi soumet le texte complet du projet de nouvelle règle nationale à l'Agence et à la Commission européenne, par les voies électroniques appropriées conformément à l'article 27 du règlement 2016/796/UE, pour examen en temps utile, dans les délais visés à</i>

notification comprend des informations sur le contenu principal des règles avec les références aux textes législatifs, la forme des règles, et sur l'instance qui a procédé à leur publication.	<i>l'article 25, paragraphe 1^{er}, du règlement 2016/796/UE, avant l'entrée en vigueur de la nouvelle règle proposée, en apportant la justification de son introduction, en démontrant le cas échéant la nécessité de cette règle pour satisfaire à une exigence essentielle qui n'est pas déjà couverte par la STI concernée. L'entité désignée par le Roi veille à ce que le projet soit suffisamment avancé pour que l'Agence puisse l'examiner conformément à l'article 25, paragraphe 2, du règlement 2016/796/UE.</i>
	<i>§ 5. En cas de mesures préventives d'urgence, le Roi peut adopter et appliquer une nouvelle règle immédiatement.</i>
	<i>Cette règle est notifiée conformément à l'article 27, paragraphe 2, du règlement 2016/796/UE et soumise à l'évaluation de l'Agence conformément à l'article 26, paragraphes 1^{er}, 2, et 5, du règlement 2016/796/UE.</i>
	<i>§ 6. Le Roi révisé ou abroge les règles nationales notifiées lorsqu'elles deviennent redondantes ou contraires après la publication ou la révision du droit de l'Union, y compris notamment les STI, les OSC et les MSC.</i>
	<i>En particulier, le Roi apporte aux règles nationales toutes les modifications nécessaires pour atteindre au moins les OSC, ainsi que tout OSC révisé, conformément aux calendriers de mise en œuvre dont ils sont accompagnés.</i>
	<i>§ 7. L'entité désignée par le Roi notifie à l'Agence et à la Commission européenne les règles nationales adoptées.</i>
	<i>Elle utilise les voies électroniques appropriées conformément à l'article 27 du règlement 2016/796/UE.</i>
	<i>L'entité désignée par le Roi veille à ce que les règles nationales existantes, y compris celles qui couvrent les interfaces entre les véhicules et les réseaux, soient aisément accessibles, fassent partie du domaine public et soient rédigées dans des termes que toutes les parties intéressées peuvent comprendre.</i>
	<i>Toute personne peut demander à l'entité désignée par le Roi de fournir des informations complémentaires sur les règles nationales.</i>
	<i>Cette dernière répond à cette demande.</i>

	<i>§ 8. L'entité désignée par le Roi ne notifie pas les règles et restrictions dont le caractère est strictement local.</i>
	<i>Dans ce cas, le gestionnaire de l'infrastructure mentionne ces règles et restrictions dans le document de référence du réseau .</i>
	<i>§ 9. Les règles nationales notifiées en vertu du présent article ne sont pas soumises à la procédure de notification prévue par la Directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information.</i>
Art. 70. § 1 ^{er} . En cas d'extrême urgence ou de danger affectant la sécurité de l'infrastructure ferroviaire ou son utilisation, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire prend des mesures d'urgence qui peuvent déroger aux règles de sécurité. Il en informe immédiatement et au plus tard le jour ouvrable suivant l'autorité de sécurité. Ces mesures sont applicables immédiatement. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire notifie ces mesures d'urgence immédiatement à toutes les entreprises ferroviaires circulant sur le réseau. Ces mesures sont valables au maximum pour une durée de trois mois, sauf décision contraire de l'autorité de sécurité.	Art. 70. § 1 ^{er} . En cas d'extrême urgence ou de danger affectant la sécurité de l'infrastructure ferroviaire ou son utilisation, le gestionnaire de l'infrastructure prend des mesures d'urgence qui peuvent déroger aux <i>règles nationales</i> . Il en informe immédiatement et au plus tard le jour ouvrable suivant l'autorité de sécurité. Ces mesures sont applicables immédiatement. Le gestionnaire de l'infrastructure notifie ces mesures d'urgence immédiatement à toutes les entreprises ferroviaires circulant sur le réseau. Ces mesures sont valables au maximum pour une durée de trois mois, sauf décision contraire de l'autorité de sécurité.
§ 2. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire constate que le matériel utilisé constitue un risque pour la sécurité de la circulation ferroviaire, il prend les mesures nécessaires, y compris en interdire la circulation.	§ 2. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure constate que le matériel utilisé constitue un risque pour la sécurité de la circulation ferroviaire, il prend les mesures nécessaires, y compris en interdire la circulation.
§ 3. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire constate que le personnel de sécurité constitue un risque pour la sécurité de la circulation ferroviaire, il prend les mesures nécessaires, y compris l'interruption préventive de l'exécution des tâches critiques de sécurité.	§ 3. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure constate que le personnel de sécurité constitue un risque pour la sécurité de la circulation ferroviaire, il prend les mesures nécessaires, y compris l'interruption préventive de l'exécution des tâches critiques de sécurité.
Les modalités pratiques liées à l'interruption préventive de l'exécution de tâches critiques de sécurité sont déterminées par le Roi.	Les modalités pratiques liées à l'interruption préventive de l'exécution de tâches critiques de sécurité sont déterminées par le Roi.
§ 4. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire prend les mesures visées aux §§ 2 et 3, il en informe immédiatement, et au plus tard le jour ouvrable suivant, l'autorité de sécurité.	§ 4. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure prend les mesures visées aux §§ 2 et 3, il en informe immédiatement, et au plus tard le jour ouvrable suivant, l'autorité de sécurité.

§ 5. Pour dresser les constats visés aux §§ 2 et 3, <i>le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire</i> peut :	§ 5. Pour dresser les constats visés aux §§ 2 et 3, <i>le gestionnaire de l'infrastructure</i> peut :
1° vérifier l'identité et les documents attestant de la certification du personnel de sécurité;	1° vérifier l'identité et les documents attestant de la certification du personnel de sécurité;
2° vérifier l'état du matériel roulant et y pénétrer.	2° vérifier l'état du matériel roulant et y pénétrer.
Le Roi détermine le modèle de la carte de légitimation qui est présentée pour ces vérifications.	Le Roi détermine le modèle de la carte de légitimation qui est présentée pour ces vérifications.
§ 6. L'autorité de sécurité peut, par une décision motivée, imposer au <i>gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire</i> d'annuler les effets de la mesure prise conformément au § 2 pour l'avenir ou de moduler cette mesure, si elle estime que celle-ci n'est pas appropriée et/ou est manifestement disproportionnée.	§ 6. L'autorité de sécurité peut, par une décision motivée, imposer au <i>gestionnaire de l'infrastructure</i> d'annuler les effets de la mesure prise conformément au § 2 pour l'avenir ou de moduler cette mesure, si elle estime que celle-ci n'est pas appropriée et/ou est manifestement disproportionnée.
Chapitre 2. – Autorité de sécurité	Chapitre 2. – Autorité de sécurité
Section 2. - Tâches	Section 2. – Tâches
Art. 74. § 1^{er}. Les tâches de l'autorité de sécurité sont les suivantes :	Art. 74. Les tâches de l'autorité de sécurité sont les suivantes :
1° l'autorisation de la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constituant le système ferroviaire et la vérification de ce qu'ils sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant ;	1° l'autorisation de la mise en service des sous-systèmes contrôle-commande et signalisation au sol, énergie et infrastructure constituant le système ferroviaire de l'Union et la vérification de ce qu'ils sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant ;
2° le contrôle de la conformité des constituants d'interopérabilité aux exigences essentielles ;	2° le contrôle de la conformité des constituants d'interopérabilité aux exigences essentielles ;
3° l'autorisation de la mise en service des véhicules ;	3° la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des autorisations de mise sur le marché de véhicules conformément à l'article 179/9 ;
4° la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des certificats de sécurité et des agréments de sécurité accordés conformément au chapitre 4, y compris la vérification des conditions et des exigences qui y sont définies et la conformité des activités du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des entreprises ferroviaires aux exigences prévues pour obtenir l'agrément ou le certificat ;	4° le soutien à l'Agence pour la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des autorisations de mise sur le marché de véhicules conformément à l'article 21, paragraphe 5 de la directive 2016/797/UE, et concernant les autorisations par type de véhicule conformément à l'article 24 de la directive 2016/797/UE ;
5° la délivrance d'un avis conforme quant aux spécifications techniques d'utilisation du réseau et procédures opérationnelles visées à l'article 68, § 3 ;	5° la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des agréments de sécurité accordés conformément au chapitre 4, du titre 4, y compris la vérification des conditions et des exigences qui y sont définies et la conformité des activités du gestionnaire de l'infrastructure aux exigences prévues pour obtenir l'agrément ;

6° le contrôle du respect des règles de sécurité ;	6° la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des certificats de sécurité uniques accordés conformément à l'article 100, y compris la vérification des conditions et des exigences qui y sont définies et la conformité des activités des entreprises ferroviaires aux exigences prévues pour obtenir le certificat de sécurité unique ;
7° la mise à jour et l'adaptation du registre national des véhicules en veillant à ce que les véhicules soient dûment inscrits dans le registre national des véhicules et à ce que les informations relatives à la sécurité y figurant soient exactes et tenues à jour ;	7° le soutien à l'Agence pour la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des certificats de sécurité uniques accordés conformément à l'article 10, paragraphe 5 de la directive 2016/798/UE;
8° la vérification de la conformité de la fourniture de services de formation aux exigences de sécurité définies dans les STI ou les règles adoptées par le Roi ;	8° la délivrance d'un avis conforme quant aux spécifications techniques d'utilisation du réseau et aux procédures opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire visées à l'article 68, paragraphe 3 ;
9° (...)	9° 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, conformément à l'article 105 ;
10° les tâches relatives à la certification des conducteurs de train visée au titre 5 ;	10° sans préjudice de l'article 219, la vérification du respect des exigences en matière de formation définies dans les STI, ou le cas échéant, dans les règles nationales adoptées par le Roi conformément à l'article 68, paragraphe 2, 1° ;
11° (...)	11° les tâches relatives à la certification des conducteurs de train visée au titre 5, chapitre 1 ^{er} , en ce compris la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des licences des conducteurs 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 ;	12° la vérification de l'efficacité du système de freinage du matériel roulant ferré comme prévue au chapitre II de l'arrêté royal du 15 septembre 1976 portant règlement sur la police des transports de personnes par tram, pré-métro, métro, autobus et autocar ;
13° l'imposition d'amendes administratives ;	13° l'imposition d'amendes administratives ;
14° la vérification, la promotion et, le cas échéant, la bonne application et le développement du cadre réglementaire en matière de sécurité;	14° le contrôle, la promotion, l'application et la contribution à la mise à jour du cadre réglementaire en matière de sécurité;
15° la bonne application des dispositions relatives aux conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire.	15° la bonne application des dispositions relatives aux conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire ;

	<i>16° la surveillance des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure conformément à l'article 74/1 ;</i>
	<i>17° le cas échéant, le soutien à l'Agence dans sa mission de contrôle de l'évolution de la sécurité ferroviaire au niveau de l'Union.</i>
§ 2. (...)	§ 2. (...)
	<i>Art. 74/1. § 1^{er}. L'autorité de sécurité contrôle le respect constant de l'obligation légale qu'ont les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure d'utiliser un système de gestion de la sécurité tel qu'il est décrit aux articles 89 à 92 .</i>
	<i>À cet effet, l'autorité de sécurité applique les principes énoncés dans les MSC, en s'assurant que les activités de surveillance comprennent notamment le contrôle de l'application, par les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure:</i>
	<i>1° du système de gestion de la sécurité afin d'en contrôler l'efficacité;</i>
	<i>2° des éléments isolés ou partiels du système de gestion de la sécurité, notamment les activités opérationnelles, la fourniture de services d'entretien et de matériel et le recours à des contractants pour en contrôler l'efficacité; et</i>
	<i>3° des MSC pertinentes. Les activités de surveillance à ce sujet s'appliquent également aux entités chargées de l'entretien, le cas échéant.</i>
	<i>§ 2. Au moins deux mois avant le début de toute nouvelle activité de transport ferroviaire, les entreprises ferroviaires en informent la ou les autorité(s) de sécurité concernée(s), afin que celle(s)-ci puisse(nt) programmer les activités de surveillance.</i>
	<i>Les entreprises ferroviaires fournissent également une répartition des catégories de personnel et des types de véhicules.</i>
	<i>§ 3. Sans préjudice du paragraphe 2, le titulaire d'un certificat de sécurité unique informe sans retard la ou les autorité(s) de sécurité concernée(s) de toute modification majeure des informations visées au</i>

	<i>paragraphe 2, en ce compris, l'engagement de nouvelles catégories de personnel et l'acquisition de nouveaux types de matériel roulant.</i>
	<i>§ 4. Le contrôle du respect des règles relatives aux temps de travail, de conduite et de repos applicables aux conducteurs de train est assuré par le Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation Sociale, excepté le cas prévu à l'article 74, 15°.</i>
	<i>Dans le cadre des missions visées à l'alinéa 1^{er}, le Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation Sociale coopère avec l'autorité de sécurité afin que celle-ci puisse remplir son rôle de contrôle de la sécurité ferroviaire.</i>
	<i>§ 5. Dans le cadre de la coopération avec l'autorité de sécurité conformément au paragraphe 4, alinéa 2, le Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation Sociale veille à ne communiquer à cette dernière que les données à caractère personnel nécessaires afin d'assurer la surveillance et de permettre le recoupement d'informations sur la base des inspections et des audits réalisés par les deux parties.</i>
	<i>§ 6. Si l'autorité de sécurité constate que le titulaire d'un certificat de sécurité unique ne satisfait plus aux conditions de la certification, elle demande à l'Agence de restreindre ou de retirer ledit certificat délivré conformément à l'article 10, paragraphe 5 de la directive 2016/798/UE.</i>
	<i>En cas de désaccord entre l'Agence et l'autorité de sécurité, la procédure d'arbitrage prévue à l'article 10, paragraphe 7 de la directive 2016/798/UE s'applique. Si, à l'issue de cette procédure d'arbitrage, le certificat de sécurité unique n'est ni restreint ni retiré, les mesures de sécurité temporaires visées au paragraphe 7 sont suspendues.</i>
	<i>Lorsque l'autorité de sécurité est l'autorité qui a délivré le certificat de sécurité unique conformément à l'article 10, elle peut restreindre ou retirer le certificat, et en informe l'Agence.</i>
	<i>Le titulaire d'un certificat de sécurité unique dont le certificat a été restreint ou retiré par l'autorité de</i>

	<i>sécurité a le droit d'introduire un recours conformément à l'article 104.</i>
	<i>§ 7. Si l'autorité de sécurité détecte un risque grave pour la sécurité au cours d'une surveillance, elle peut à tout moment appliquer des mesures de sécurité temporaires, dont la restriction ou la suspension immédiates des opérations en cause.</i>
	<i>Si le certificat de sécurité unique a été délivré par l'Agence, l'autorité de sécurité en informe immédiatement cette dernière et présente des éléments de preuve à l'appui de sa décision et ce, conformément à la procédure visée à l'article 17, paragraphe 6, alinéas 2 et 3 de la directive 2016/798/UE.</i>
	<i>Dans ce cas, les mesures de sécurité temporaires peuvent s'appliquer jusqu'à la clôture du contrôle juridictionnel, sans préjudice du paragraphe 6.</i>
	<i>Si une mesure temporaire a une durée supérieure à trois mois, l'autorité de sécurité demande à l'Agence de restreindre ou de retirer le certificat de sécurité unique, et la procédure décrite au paragraphe 6 s'applique.</i>
	<i>§ 8. L'autorité de sécurité contrôle les sous-systèmes contrôle-commande et signalisation au sol, énergie et infrastructure et s'assure qu'ils sont conformes aux exigences essentielles.</i>
	<i>Dans le cas d'infrastructures transfrontalières, elle exerce ses activités de surveillance en coopération avec d'autres autorités de sécurité compétentes.</i>
	<i>Si l'autorité de sécurité constate qu'un gestionnaire de l'infrastructure ne remplit plus les conditions d'obtention de son agrément de sécurité, elle restreint ou retire ce dernier.</i>
	<i>§ 9. Lorsqu'elle contrôle l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires, l'autorité de sécurité peut tenir compte des performances de sécurité des acteurs conformément à l'article 67/1, paragraphe 4 et, le cas échéant, des centres de formation visés dans le titre 5, chapitre</i>

	<i>1^{er}, section 6 , dans la mesure où leurs activités ont une incidence sur la sécurité ferroviaire.</i>
	<i>Le présent paragraphe s'applique sans préjudice de la responsabilité des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure visée à l'article 67/1, paragraphe 3.</i>
	<i>§ 10. L'autorité de sécurité coopère avec les autorités de sécurité d'autres États membres dans lesquels une entreprise ferroviaire active en Belgique exerce ses activités, pour coordonner leurs activités de surveillance concernant cette entreprise ferroviaire, de façon à assurer le partage de toute information essentielle concernant l'entreprise ferroviaire, en particulier en ce qui concerne les risques connus et ses performances en matière de sécurité.</i>
	<i>L'autorité de sécurité partage également des informations avec les autres autorités de sécurité concernées ainsi qu'avec l'Agence si elle constate que l'entreprise ferroviaire ne prend pas les mesures nécessaires de maîtrise des risques.</i>
	<i>Cette coopération a pour but d'assurer une couverture suffisante de la surveillance et d'éviter la répétition des inspections et des audits.</i>
	<i>Les autorités de sécurité peuvent élaborer un programme commun de surveillance pour s'assurer que des audits et d'autres inspections sont effectués périodiquement, compte tenu du type et de la portée des activités de transport dans chacun des États membres concernés.</i>
	<i>§ 11. L'autorité de sécurité peut envoyer des avertissements au gestionnaire de l'infrastructure et aux entreprises ferroviaires lorsqu'ils ne respectent pas leurs obligations énoncées au paragraphe 1^{er}.</i>
	<i>§ 12. L'autorité de sécurité utilise les informations recueillies par l'Agence au cours de l'évaluation du dossier visée à l'article 10, paragraphe 5, point a), de la directive 2016/798/UE , aux fins de la surveillance d'une entreprise ferroviaire après la délivrance de son certificat de sécurité unique.</i>
	<i>Elle utilise les informations recueillies au cours du processus d'agrément de sécurité conformément aux</i>

	<i>articles 95 à 98/1 aux fins de la surveillance du gestionnaire de l'infrastructure.</i>
	<i>§ 13. Aux fins du renouvellement des certificats de sécurité uniques, l'autorité de sécurité, lorsque le certificat de sécurité unique a été délivré conformément à l'article 100, utilise les informations recueillies au cours des activités de surveillance.</i>
	<i>Aux fins du renouvellement des agréments de sécurité, l'autorité de sécurité fait également usage des informations recueillies au cours de ses activités de surveillance.</i>
	<i>§ 14. L'autorité de sécurité s'accorde avec l'Agence pour prendre les dispositions nécessaires afin de coordonner et d'assurer l'échange de toutes les informations visées aux paragraphes 11, 12 et 13.</i>
	<i>Art. 74/2. § 1^{er}. L'autorité de sécurité, est responsable du traitement de données à caractère personnel au sens du Règlement (UE) 2016/679, pour les données qu'elle traiterait dans le cadre de ses missions de surveillance conformément à l'article 74/1.</i>
	<i>Les données à caractère personnel visées à l'alinéa 1er sont le nom, la fonction, le rôle linguistique, l'adresse email professionnelle et le ou les numéro(s) de téléphone professionnel(s) des personnes qui sont désignées comme points de contact de l'entreprise et des personnes que l'autorité de sécurité contrôle, auditionne ou interviewe à l'occasion de ses missions de surveillance visées à l'article 74/1.</i>
	<i>Elle veille à conserver les données visées à l'alinéa 2, dans un fichier dédié et sécurisé auquel seuls les membres de l'autorité de sécurité sont habilités à accéder.</i>
	<i>L'autorité de sécurité applique une stricte gestion des utilisations et des accès et prend des mesures techniques et organisationnelles pour la protection des données à caractère personnel visées à l'alinéa 2.</i>
	<i>Le traitement des données à caractère personnel dans le cadre des missions de l'autorité de sécurité visées à l'article 74/1, a pour finalité d'assurer la bonne exécution de ces missions.</i>

	<i>Dans le cadre de la coopération avec d'autres autorités de sécurité ainsi qu'avec l'Agence conformément à l'article 74/1, § 10, l'autorité de sécurité veille à ne communiquer à ces dernières que les données à caractère personnel nécessaires afin d'assurer une couverture suffisante de la surveillance et d'éviter la répétition des inspections et des audits.</i>
	<i>§ 2. Les personnes dont les données à caractère personnel sont reprises dans le fichier visé au paragraphe 1^{er}, alinéa 3, disposent d'un droit d'accès et de rectification des données les concernant.</i>
	<i>En cas de demande de rectification, l'autorité de sécurité notifie à chaque destinataire auquel les données à caractère personnel ont été communiquées toute rectification de données à caractère personnel effectuée, à moins qu'une telle communication se révèle impossible ou exige des efforts disproportionnés.</i>
	<i>L'autorité de sécurité fournit à la personne concernée des informations sur ces destinataires si celle-ci en fait la demande.</i>
	<i>Les données à caractère personnel traitées conformément au paragraphe 1^{er}, peuvent être conservées pendant cinq ans à compter du jour où l'autorité de sécurité a eu accès à ces données et les a intégrées dans le fichier visé à l'alinéa 1^{er}. Passé ce délai, elles sont détruites ou anonymisées.</i>
	<i>Dans le cadre du présent traitement des données à caractère personnel, les personnes ne disposent pas du droit à l'effacement, du droit à la limitation du traitement, du droit à la portabilité des données, du droit d'opposition et du droit à la prise de décision individuelle automatisée. Ces droits sont en effet incompatibles avec les finalités poursuivies par le présent traitement de données à caractère personnel, à savoir la conservation et l'analyse des données relatives à la sécurité ferroviaire et à la façon dont les acteurs concernés appliquent les obligations du cadre juridique en matière de sécurité. Ces finalités se rapportent en effet à une importante mission de contrôle visant à garantir un objectif important d'intérêt public général, à savoir la sécurité ferroviaire sur le réseau belge.</i>
Art. 75. L'autorité de sécurité peut, dans l'accomplissement de ses tâches visées à l'article 74, prendre toutes les mesures nécessaires, y compris	Art. 75. L'autorité de sécurité peut, dans l'accomplissement de ses tâches visées à l'article 74, prendre toutes les mesures nécessaires, y compris

l'interdiction pour le matériel ou le personnel de circuler et elle peut mener les inspections et les investigations nécessaires <i>pour l'accomplissement de ses tâches.</i>	l'interdiction pour le matériel ou le personnel de circuler, et elle peut mener les inspections et les investigations nécessaires.
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.	Art. 77. L'autorité de sécurité accomplit ses tâches de manière ouverte, non discriminatoire et transparente, <i>afin de promouvoir la mise en place d'un système de transport ferroviaire européen unique.</i>
	En particulier, elle permet à toutes les parties d'être entendues.
	<i>Sans préjudice des articles 213 et 217, l'autorité de sécurité peut effectuer tous les audits, inspections et enquêtes nécessaires pour l'accomplissement de ses tâches et elle a accès à tous les documents appropriés ainsi qu'aux locaux, installations et équipements du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires et, si nécessaire, de tout acteur visé à l'article 67/1.</i>
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.	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 <i>ou confiées</i> à un <i>gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire</i> , une entreprise ferroviaire ou une entité adjudicatrice.	Les tâches visées à l'article 74 ne peuvent pas être transférées à un <i>gestionnaire de l'infrastructure</i> , une entreprise ferroviaire ou une entité adjudicatrice, <i>ni être effectuées par ceux-ci en vertu d'un contrat.</i>
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 <i>ferroviaire</i> , des entreprises ferroviaires ou d'autres organismes qualifiés choisis par l'autorité de sécurité.	Dans l'accomplissement des tâches visées à l'article 74, 1° à 10°, 14° et 15°, elle peut à tout moment requérir l'assistance technique du gestionnaire de l'infrastructure, 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 <i>ferroviaire</i> 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.	Lorsque cela s'avère nécessaire dans le cadre des tâches visées à l'article 74, 1°, 2°, 5°, 6° et 14° les membres de l'autorité de sécurité ou les personnes mandatées par elle, chargent le gestionnaire de l'infrastructure 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 et le gestionnaire de l'infrastructure concluent un protocole relatif aux mesures visées à l'alinéa 7.
<i>L'autorité de sécurité coopère avec les autorités de sécurité des autres Etats membres. La coopération</i>	<i>L'autorité de sécurité procède à un échange de vues et d'expériences soutenu avec les autorités de sécurité</i>

visée 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.	<i>d'autres États membres, notamment au sein du réseau établi par l'Agence, afin d'harmoniser les critères de décision à l'échelle de l'Union.</i>
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.	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.
Section 3. – Rapport annuel	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 :	<i>Art. 78.</i> 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;	<i>1° l'évolution de la sécurité ferroviaire, y compris un inventaire des indicateurs de sécurité communs définis dans l'annexe 4;</i>
b) les modifications importantes de la législation et de la réglementation en matière de sécurité ferroviaire;	<i>2° les modifications importantes de la législation et de la réglementation en matière de sécurité ferroviaire;</i>
c) l'évolution de la certification et de l'agrément en matière de sécurité;	<i>3° l'évolution de la certification et de l'agrément en matière de sécurité;</i>
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;	<i>4° les résultats de la surveillance effectuée auprès du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires et les enseignements qui en ont été tirés, notamment le nombre d'inspections et d'audits et leurs conclusions;</i>
e) les dérogations qui ont été décidées conformément à l'article 109;	<i>5° les dérogations qui ont été décidées conformément à l'article 109 ;</i>
f) l'application des méthodes de sécurité communes à l'analyse et l'évaluation des risques.	<i>6° l'expérience acquise par les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure concernant l'application des MSC pertinentes.</i>
Section 4. – Rémunérations des prestations	Section 4. – Rémunérations des prestations
Art. 79. § 1er. 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.	Art. 79. § 1er. 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.	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 1er 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.	§ 2. Les redevances visées aux articles 80, 81 et 85 sont adaptées le 1er 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 1er.	Pour les redevances visées aux articles 81 et 85 :
L'indice de départ est l'indice santé de novembre 2009.	1° 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} ;
Le résultat obtenu est arrondi :	2° l'indice de départ est l'indice santé de novembre 2009.
1° à l'euro supérieur si la partie décimale est supérieure ou égale à cinquante cents;	Pour les redevances visées à l'article 80 :
2° à l'euro inférieur si la partie décimale est inférieure à cinquante cents.	1° 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'alinéa 4 ne s'applique pas à la redevance visée à l'article 85.	2° l'indice de départ est l'indice santé de novembre 2019.
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.	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.	§ 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.	§ 4. 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.
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	Par dérogation à l'alinéa 1er, l'autorité de sécurité rembourse les redevances visées à l'article 81,

<i>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.</i>	<i>lorsque le demandeur retire sa demande avant que l'autorité de sécurité en ait entamé l'examen.</i>
<i>Par dérogation aux alinéas 1er 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.</i>	
<i>§ 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.</i>	
<i>Par dérogation à l'alinéa 1er, 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.</i>	
Art. 80. § 1er. <i>Le demandeur de l'autorisation de mise en service de sous-systèmes visée à l'article 74, § 1er, 1°, et le demandeur de l'autorisation de mise en service de véhicules visée à l'article 74, § 1er, 3°, s'acquittent d'une redevance de 375 euros par demi-journée entamée pour l'examen du dossier.</i>	Art. 80. § 1er. <i>S'acquittent d'une redevance pour l'examen du dossier par l'autorité de sécurité :</i>
	<i>1° le demandeur de l'autorisation de mise en service visée à l'article 74, paragraphe 1er, 1° ;</i>
	<i>2° le demandeur de l'autorisation de mise sur le marché de véhicules visée à l'article 74, paragraphe 1er, 3° ;</i>
	<i>3° le demandeur d'un agrément de sécurité visé à l'article 74, paragraphe 1er, 5° ;</i>
	<i>4° le demandeur d'un certificat de sécurité unique visé à l'article 74, paragraphe 1er, 6° ;</i>
	<i>5° 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 1er, section 6 ;</i>
	<i>6° 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 ;</i>

	<i>7° le demandeur d'une vérification de l'efficacité du système de freinage de matériel roulant ferré visée à l'article 74, paragraphe 1er, 12° ;</i>
	<i>8° le demandeur d'un contrôle visé à l'article 107, alinéa 2.</i>
	<i>L'autorité de sécurité peut également percevoir des redevances de la part de l'Agence conformément aux modalités déterminées en exécution de l'article 76 du règlement 2016/796/UE dans les cas suivants :</i>
	<i>1° pour le soutien visé à l'article 74, paragraphe 1er, 4° et 7° ;</i>
	<i>2° lorsque l'Agence recourt à des experts de l'autorité de sécurité en exécution de l'article 74, paragraphe 1er, 4° et 7°.</i>
<i>§ 2. En cas de décision d'octroi de l'autorisation, le demandeur s'acquitte d'une redevance de 750 euros.</i>	<i>§ 2. La redevance visée au paragraphe 1er est fixée à 125 euros par heure entamée.</i>
	<i>La redevance pour les demandes visées au paragraphe 1er, alinéa 1er, 3° à 6°, s'applique à la demande initiale, à la demande de mise à jour et à la demande de renouvellement.</i>
	<i>Si le demandeur retire sa demande avant que l'autorité de sécurité ait pris sa décision, il est néanmoins redevable des heures déjà prestées.</i>
<i>§ 3. En cas de non-paiement des redevances visées aux paragraphes 1er et 2, l'autorité de sécurité peut retirer l'autorisation après mise en demeure.</i>	<i>§ 3. L'autorité de sécurité communique, à la demande du demandeur, une estimation non contraignante du montant de la redevance lié à la demande ou aux demandes visé au paragraphe 1er, alinéa 1er, et fournit des informations sur la date d'envoi des factures.</i>
	<i>Lors du traitement d'une demande, l'autorité de sécurité contrôle ses coûts. Lorsque le demandeur souhaite savoir si le coût risque de dépasser le montant estimatif de plus de 15 %, l'autorité de sécurité l'en informe.</i>
	<i>Lorsque le traitement d'une demande dure plus d'un an, le demandeur peut demander une nouvelle estimation.</i>
	<i>Lorsque la communication d'estimations et des éventuelles mises à jour de celles-ci est demandée, le délai visé à l'article 77, alinéa 4, peut être suspendu pendant dix jours ouvrables au maximum.</i>
	<i>§ 4. En cas de non-paiement de la redevance visée au paragraphe 1er, alinéa 1er, 1° et 2°, l'autorité de sécurité peut retirer l'autorisation après mise en demeure.</i>

	<i>En cas de non-paiement de la redevance visée au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, 3^o à 6^o, l'autorité de sécurité peut suspendre la validité de l'agrément de sécurité, du certificat de sécurité unique ou de la reconnaissance concerné.</i>
Art. 81. Le demandeur d'une licence de conducteur de train en application du titre 5, chapitre 1er, section 2, s'acquitte d'une redevance fixée comme suit :	Art. 81. § 1 ^{er} . 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;	1 ^o 100 euros pour la délivrance initiale, ou le renouvellement;
2 ^o 40 euros pour la délivrance de duplicatas.	2 ^o 40 euros pour la délivrance de duplicatas.
	§ 2. <i>Le demandeur paie la redevance visée au paragraphe 1^{er} lors de l'introduction de sa demande.</i>
Art. 82. <i>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, § 1er, 9^o et 11^o.</i>	Art. 82. (...)
<i>La redevance est fixée à 20 euros par membre du personnel qui dispose d'une licence ou d'un certificat à la date du 1er janvier de l'année courante.</i>	
<i>En cas de non-paiement, l'autorité de sécurité peut suspendre la validité de la licence ou du certificat des membres du personnel concernés.</i>	
Art. 83. <i>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 1er, section 6, s'acquittent, pour l'examen de leur dossier, d'une redevance fixée comme suit :</i>	Art. 83. (...)
1 ^o 2.000 euros pour les entreprises ferroviaires qui forment leur propre personnel;	
2 ^o 2.500 euros pour les entreprises ferroviaires qui forment leur personnel et des tiers;	
3 ^o 2.500 euros pour les autres entreprises ou organismes;	
4 ^o 50 euros pour la délivrance initiale ou la mise à jour de la reconnaissance comme examinateur par l'autorité de sécurité elle-même.	
<i>Les redevances visées à l'alinéa 1er s'appliquent également à la demande de révision ou de renouvellement de la reconnaissance.</i>	

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 :	Art. 84. (...)
1° 2.000 euros pour une personne;	
2° 2.500 euros pour un organisme.	
Les redevances visées à l'alinéa 1er s'appliquent également à la demande de révision ou de renouvellement de la reconnaissance.	
Art. 86. Le demandeur d'une vérification de l'efficacité du système de freinage de matériel roulant ferré visée à l'article 74, § 1er, 12°, s'acquitte d'une redevance fixée à 280 euros pour ce contrôle.	Art. 86. (...)
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. 87. (...)
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 :	Art. 88. (...)
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 1er, 2° à 5°, sont additionnés.	

Art. 88/1. <i>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.</i>	Art. 88/1. (...)
<i>La redevance s'applique également à la demande de révision ou de renouvellement</i>	
Art. 88/2. § 1er. <i>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.</i>	Art. 88/2. § 1er. <i>Le détenteur d'un agrément de sécurité et les détenteurs d'un certificat de sécurité unique qui utilisent le réseau s'acquittent d'une redevance annuelle, à raison d'un quart du montant annuel par trimestre.</i>
<i>Le Roi fixe le montant de la redevance par arrêté délibéré en Conseil des Ministres.</i>	<i>Le Roi fixe le montant de la redevance par arrêté délibéré en Conseil des Ministres.</i>
§ 2. <i>La redevance est répartie entre le détenteur d'un agrément de sécurité et les détenteurs d'un certificat de sécurité partie B comme suit :</i>	§ 2. <i>La redevance est répartie entre le détenteur d'un agrément de sécurité et les détenteurs d'un certificat de sécurité unique comme suit :</i>
<i>1° trente pourcent du montant total à charge du détenteur d'un agrément de sécurité;</i>	<i>1° trente pourcent du montant total à charge du détenteur d'un agrément de sécurité;</i>
<i>2° septante pourcent du montant total à charge des détenteurs d'un certificat de sécurité partie B.</i>	<i>2° septante pourcent du montant total à charge des détenteurs d'un certificat de sécurité unique .</i>
<i>La part visée à l'alinéa 1er, 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.</i>	<i>La part visée à l'alinéa 1er, 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.</i>
<i>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.</i>	<i>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 unique.</i>
§ 3. <i>En cas de non-paiement, l'autorité de sécurité peut suspendre la validité de l'agrément de sécurité ou du certificat de sécurité.</i>	§ 3. <i>En cas de non-paiement, l'autorité de sécurité peut suspendre la validité de l'agrément de sécurité ou du certificat de sécurité unique qu'elle a délivré.</i>
Chapitre 3. – Systèmes de gestion de la sécurité	Chapitre 3. – Systèmes de gestion de la sécurité
Art. 89. <i>Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires établissent leur système de gestion de la sécurité dans le respect des dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité, et notamment les objectifs de sécurité communs, les exigences de sécurité définies dans les STI, et les éléments pertinents des méthodes de sécurités communes.</i>	Art. 89. § 1er. <i>Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires établissent leur système de gestion de la sécurité dans le respect des dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité, et notamment les objectifs de sécurité communs, les exigences de sécurité définies dans les STI, et les éléments pertinents des méthodes de sécurités communes.</i>
	§ 2. <i>Le système de gestion de la sécurité est documenté dans toutes ses parties et décrit</i>

	<i>notamment la répartition des responsabilités au sein de leur organisation respective.</i>
	<i>§ 3. Le système de gestion de la sécurité indique la manière dont :</i>
	<i>1° la direction assure le contrôle aux différents niveaux de l'organisation ;</i>
	<i>2° le personnel et ses représentants à tous les niveaux sont impliqués ;</i>
	<i>3° l'amélioration continue du système de gestion de la sécurité est assurée.</i>
	<i>Il existe un engagement résolu en faveur d'une application systématique des connaissances et des méthodes relatives aux facteurs humains.</i>
	<i>Grâce au système de gestion de la sécurité, le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires possèdent et mettent en œuvre une culture de confiance mutuelle et d'apprentissage, dans laquelle le personnel est encouragé à contribuer au développement de la sécurité tout en garantissant la confidentialité.</i>
<i>Art. 90. Le système de gestion de la sécurité satisfait aux dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité et notamment aux exigences de sécurité définies dans les STI et contient les éléments définis dans l'annexe 5, adaptés en fonction de la nature, de l'importance et d'autres caractéristiques de l'activité exercée. Il garantit la maîtrise de tous les risques créés par les activités du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou de l'entreprise ferroviaire, y compris la fourniture de maintenance et de matériel et le recours à des contractants. Sans préjudice de la législation nationale et internationale en matière de responsabilité, le système de gestion de la sécurité tient également compte, selon le cas et dans la limite du raisonnable, des risques résultant des activités d'autres parties.</i>	<i>Art. 90. Le système de gestion de la sécurité satisfait aux dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité et notamment aux exigences de sécurité définies dans les STI, contient les éléments définis à l'annexe 5 et est adapté en fonction du type, de la portée, du domaine d'exploitation et d'autres caractéristiques de l'activité exercée.</i>
	<i>Il garantit la maîtrise de tous les risques créés par les activités du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire, y compris la fourniture de services d'entretien, sans préjudice des articles 105 à 108, et de matériel et le recours à des contractants.</i>
	<i>Sans préjudice de la législation nationale et internationale en matière de responsabilité, le système de gestion de la sécurité tient également compte, selon le cas et dans la limite du raisonnable,</i>

	<i>des risques résultant des activités d'autres parties visés par l'article 67/1, paragraphes 3 et 4 .</i>
<i>Art. 91. Le système de gestion de la sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire tient compte des effets des activités des différentes entreprises ferroviaires sur le réseau et comprend des dispositions permettant à toutes les entreprises ferroviaires d'opérer conformément aux STI, aux règles de sécurité et aux conditions fixées dans leur certificat de sécurité. En outre, il est conçu dans le but de coordonner les procédures d'urgence du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire avec toutes les entreprises ferroviaires qui utilisent son infrastructure.</i>	<i>Art. 91. Le système de gestion de la sécurité du gestionnaire de l'infrastructure tient compte des effets des activités des différentes entreprises ferroviaires sur le réseau et comprend des dispositions permettant à toutes les entreprises ferroviaires d'opérer conformément aux STI, aux règles nationales et aux conditions fixées dans leur certificat de sécurité unique.</i>
	<i>En outre, il est conçu dans le but de coordonner les procédures d'urgence du gestionnaire de l'infrastructure avec toutes les entreprises ferroviaires qui utilisent son infrastructure, avec les services d'urgence, de manière à faciliter l'intervention rapide des services de secours, et avec toutes les autres parties susceptibles d'être impliquées en cas d'urgence.</i>
	<i>Le gestionnaire de l'infrastructure coopère avec les gestionnaires des infrastructures transfrontalières pour faciliter la coordination et la bonne préparation des services d'urgence compétents des deux côtés de la frontière.</i>
<i>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 :</i>	<i>Art. 92. § 1^{er}. Chaque année, avant le 31 mai, le gestionnaire de l'infrastructure 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 :</i>
<i>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;</i>	<i>1° des informations sur la manière dont le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire réalise ses propres objectifs de sécurité et les résultats des plans de sécurité;</i>
<i>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;</i>	<i>2° un rapport sur 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 ;</i>
<i>3° les résultats des audits de sécurité internes;</i>	<i>3° les résultats des audits de sécurité internes ;</i>
<i>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.</i>	<i>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, notamment une synthèse des informations fournies par les acteurs</i>

	<i>concernés conformément à l'article 67/1, paragraphe 5, 2° ;</i>
	<i>5° un compte-rendu de la mise en œuvre des MSC pertinentes.</i>
<i>Le Roi détermine les règles applicables au rapport de sécurité et peut déterminer des éléments de contenu supplémentaires pour ce rapport de sécurité.</i>	<i>Le Roi détermine les règles applicables au rapport de sécurité et peut déterminer des éléments de contenu supplémentaires pour ce rapport de sécurité.</i>
<i>L'autorité de sécurité publie un modèle de rapport de sécurité sur son site internet.</i>	<i>L'autorité de sécurité publie un modèle de rapport de sécurité sur son site internet.</i>
§ 2. Les entreprises ferroviaires transmettent une copie du rapport visé à l'alinéa 1 ^{er} au gestionnaire de l'infrastructure.	§ 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 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.	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.	Les infractions au paragraphe 3 sont punies des peines prévues à l'article 458 du Code pénal.
Art. 93. § 1er. En cas d'accident grave, le gestionnaire de l'infrastructure <i>ferroviaire</i> informe immédiatement l'organisme d'enquête, le ministre, l'autorité de sécurité et les autorités judiciaires.	Art. 93. § 1er. En cas d'accident grave, le gestionnaire de l'infrastructure informe immédiatement l'organisme d'enquête, le ministre, l'autorité de sécurité et les autorités judiciaires.
Le <i>gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire</i> est également tenu d'informer immédiatement, via le numéro d'appel 101/112, les services de police de tous les accidents et accidents graves.	Le gestionnaire de l'infrastructure est également tenu d'informer immédiatement, via le numéro d'appel 101/112, les services de police de tous les accidents et accidents graves.
En outre, le <i>gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire</i> , l'entreprise ferroviaire et, le cas échéant, l'autorité de sécurité transmettent immédiatement l'information de la survenance d'un événement décrit à l'annexe 7 à l'organisme d'enquête.	En outre, le gestionnaire de l'infrastructure, l'entreprise ferroviaire et, le cas échéant, l'autorité de sécurité transmettent immédiatement l'information de la survenance d'un événement décrit à l'annexe 7 à l'organisme d'enquête.
Les modalités de la communication à l'organisme d'enquête des informations visées aux alinéas 1er et 3 sont déterminées par celui-ci et publiées.	Les modalités de la communication à l'organisme d'enquête des informations visées aux alinéas 1er et 3 sont déterminées par celui-ci et publiées.
§ 2. Le <i>gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire</i> envoie chaque jour à l'organisme d'enquête, selon les modalités déterminées par ce dernier, la relation succincte de tous les événements qui, de prime abord, constituent un ou des accidents et incidents concernant ou influençant la sécurité de l'exploitation, qui se sont produits sur le réseau ferroviaire pendant les dernières vingt-quatre heures.	§ 2. Le gestionnaire de l'infrastructure envoie chaque jour à l'organisme d'enquête, selon les modalités déterminées par ce dernier, la relation succincte de tous les événements qui, de prime abord, constituent un ou des accidents et incidents concernant ou influençant la sécurité de l'exploitation, qui se sont produits sur le réseau ferroviaire pendant les dernières vingt-quatre heures.

§ 3. Chaque accident et incident d'exploitation ou affectant celle-ci est classifié selon les critères déterminés par le Roi et fait l'objet d'un compte rendu dont une copie est envoyée par <i>le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire</i> et/ou, le cas échéant, l'entreprise ferroviaire dans les trois jours ouvrables à l'organisme d'enquête, selon les modalités déterminées par celui-ci. Les corrections, révisions et/ou renseignements complémentaires non disponibles dans les trois jours devront être fournis à l'organisme d'enquête, selon les modalités déterminées par celui-ci, dès qu'ils deviennent disponibles.	§ 3. Chaque accident et incident d'exploitation ou affectant celle-ci est classifié selon les critères déterminés par le Roi et fait l'objet d'un compte rendu dont une copie est envoyée par le gestionnaire de l'infrastructure et/ou, le cas échéant, l'entreprise ferroviaire dans les trois jours ouvrables à l'organisme d'enquête, selon les modalités déterminées par celui-ci. Les corrections, révisions et/ou renseignements complémentaires non disponibles dans les trois jours devront être fournis à l'organisme d'enquête, selon les modalités déterminées par celui-ci, dès qu'ils deviennent disponibles.
Le gestionnaire de l'infrastructure <i>ferroviaire</i> et l'entreprise ferroviaire se conforment aux critères établis par le Roi lors de l'établissement de leur compte rendu.	Le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire se conforment aux critères établis par le Roi lors de l'établissement de leur compte rendu.
§ 4. <i>Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire</i> et/ou, le cas échéant, l'entreprise ferroviaire transmettent à l'organisme d'enquête, dans les meilleurs délais et, dans la mesure du possible, au plus tard 10 mois après la date de survenance de l'évènement, leur rapport d'enquête complet sur les événements décrits en annexe 7 pour lesquels l'organisme d'enquête a ouvert une enquête. Le gestionnaire de l'infrastructure <i>ferroviaire</i> et/ou, le cas échéant, l'entreprise ferroviaire transmettent, sur demande de l'organisme d'enquête, les rapports d'enquête se rapportant à d'autres événements.	§ 4. Le gestionnaire de l'infrastructure et/ou, le cas échéant, l'entreprise ferroviaire transmettent à l'organisme d'enquête, dans les meilleurs délais et, dans la mesure du possible, au plus tard 10 mois après la date de survenance de l'évènement, leur rapport d'enquête complet sur les événements décrits en annexe 7 pour lesquels l'organisme d'enquête a ouvert une enquête. Le gestionnaire de l'infrastructure et/ou, le cas échéant, l'entreprise ferroviaire transmettent, sur demande de l'organisme d'enquête, les rapports d'enquête se rapportant à d'autres événements.
§ 5. (...)	<i>§ 5. Après un accident grave, l'entreprise ferroviaire fournit une assistance aux victimes en les aidant dans le cadre des procédures de plainte conformément au droit de l'Union, en particulier le Règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, sans préjudice des obligations des autres parties.</i>
	<i>Cette assistance est fournie au moyen de canaux de communication avec les familles des victimes et comprend un soutien psychologique aux victimes d'accidents et à leurs familles.</i>
Art. 94. <i>Sans préjudice de la responsabilité civile établie conformément aux prescriptions légales, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et chaque entreprise ferroviaire est rendu responsable de sa partie du système ferroviaire et de l'exploitation sûre de celle-ci, y compris la fourniture de matériel et la</i>	Art. 94. (...)

sous-traitance de services vis-à-vis des usagers, des clients, des travailleurs concernés et des tiers.	
Ces dispositions n'affectent pas la responsabilité de chaque fabricant, de chaque fournisseur de services d'entretien, de chaque détenteur, de chaque prestataire de services et de chaque entité acquéreuse de livrer du matériel roulant, des installations, des accessoires et des équipements ainsi que des services conformes aux exigences et conditions d'utilisation prescrites, de sorte que ceux-ci puissent être exploités en toute sécurité par les entreprises ferroviaires et/ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.	
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.	Art. 94/1. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui fait appel à un contractant dans le cadre de l'exécution d'une tâche critique de sécurité, sans l'intégrer dans son certificat de sécurité unique ou dans son agrément de sécurité, en informe l'autorité de sécurité et l'organe de contrôle.
	L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure communique également à l'autorité de sécurité :
	1° le nom ou la dénomination sociale du contractant ;
	2° la ou les tâche(s) critique(s) de sécurité concernée(s) et le lieu où elle(s) est/sont exercée(s).
	En cas de modification des informations visées à l'alinéa 2, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure en informe immédiatement l'autorité de sécurité.
	Le contractant visé à l'alinéa 1 ^{er} dispose d'un système de gestion de la sécurité conforme aux articles 89 et 91 du présent Code.
§ 2. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure octroie le statut d'auxiliaire au sous-traitant auxquelles ceux-ci peuvent faire appel.	(...)
L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure informe l'autorité de sécurité et l'organe de contrôle de l'octroi ou du retrait du statut d'auxiliaire.	
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 :	

<i>1° la date de l'octroi du statut d'auxiliaire;</i>	
<i>2° le cas échéant, les tâches critiques de sécurité exercées par l'auxiliaire;</i>	
<i>3° le cas échéant, la délimitation de l'infrastructure ferroviaire couverte par l'octroi du statut d'auxiliaire;</i>	
<i>4° le cas échéant, la liste des protocoles locaux qui doivent être connus de l'auxiliaire.</i>	
<i>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.</i>	
<i>§ 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.</i>	(...)
<i>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.</i>	
<i>§ 4. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui fait appel à un auxiliaire conclut avec lui un accord qui :</i>	(...)
<i>1° identifie clairement l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure comme responsable de l'opération sûre du train;</i>	
<i>2° inclut le contenu et les modalités du transfert de toutes les informations relatives à la sécurité entre toutes les parties contractantes.</i>	
<i>§ 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.</i>	(...)
<i>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.</i>	
<i>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.</i>	

§ 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, ceux-ci peuvent prendre en compte, pour décider de l'étendue de son analyse préalable, le fait que cette entreprise ferroviaire à laquelle il ou elle fait appel comme auxiliaire dispose ou pas d'un certificat de sécurité valable.	(...)
§ 8. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui recourt à un auxiliaire intègre dans son système de gestion de la sécurité la certification du personnel de sécurité de l'auxiliaire, y compris la délivrance de l'attestation complémentaire visée au titre 5, chapitre 1er, section 3.	(...)
	Art. 94/2. § 1^{er}. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui fait appel à un contractant dans le cadre de l'exécution d'une tâche critique de sécurité sous couvert de son certificat de sécurité unique ou de son agrément de sécurité, en informe l'autorité de sécurité et l'organe de contrôle.
	Outre le nom ou la dénomination sociale du contractant, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure communique également à l'autorité de sécurité :
	1° la date de début de l'activité sous-traitée ;
	2° les tâches critiques de sécurité exercées par le contractant ;
	3° la délimitation de l'infrastructure ferroviaire couverte par l'activité sous-traitée ;
	4° le cas échéant, la liste des protocoles locaux qui doivent être connus du contractant.
	En cas de modification des informations visées à l'alinéa 2, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure en informe immédiatement l'autorité de sécurité.

	<i>§ 2. Le recours à un contractant visé au paragraphe 1^{er} 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.</i>
	<i>Le recours à un contractant visé au paragraphe 1^{er} 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, paragraphe 3.</i>
	<i>§ 3. 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 contractant visé au paragraphe 1^{er}.</i>
	<i>§ 4. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui recourt à un contractant visé au paragraphe 1^{er} intègre dans son système de gestion de la sécurité la certification du personnel de sécurité de ce contractant, y compris la délivrance de l'attestation complémentaire visée au titre 5, chapitre 1er, section 3.</i>
Chapitre 4. – Agrément et certificat de sécurité	Chapitre 4. – Agrément et certificat de sécurité
Section 1 ^{re} . – Agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire	Section 1 ^{re} . – Agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure
<i>Art. 95. § 1^{er}. Pour pouvoir gérer et exploiter l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit disposer d'un agrément de sécurité, délivré par l'autorité de sécurité.</i>	<i>Art. 95. § 1^{er}. Pour pouvoir gérer et exploiter l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure doit disposer d'un agrément de sécurité, délivré par l'autorité de sécurité.</i>
<i>§ 2. L'agrément de sécurité comprend :</i>	<i>§ 2. L'agrément de sécurité comprend :</i>
<i>1° la confirmation que le système de gestion de la sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, tel que décrit à l'article 91 et à l'annexe 5, est accepté;</i>	<i>1° la confirmation que le système de gestion de la sécurité du gestionnaire de l'infrastructure, tel que décrit au titre 4, chapitre 3, est accepté;</i>
<i>2° la confirmation de l'acceptation des dispositions prises par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire pour satisfaire aux exigences particulières requises afin de garantir la sécurité de l'infrastructure ferroviaire aux niveaux de la conception, de l'entretien et de l'exploitation, y compris, le cas échéant, l'entretien et l'exploitation du système de contrôle du trafic et de signalisation.</i>	<i>2° la confirmation de l'acceptation des procédures et dispositions prises par le gestionnaire de l'infrastructure pour satisfaire aux exigences particulières requises afin de garantir la sécurité de l'infrastructure ferroviaire aux niveaux de la conception, de l'entretien et de l'exploitation, y compris, le cas échéant, l'entretien et l'exploitation du système de contrôle du trafic et de signalisation.</i>

<i>Art. 96. L'agrément de sécurité est valable cinq ans et peut être renouvelé à la demande du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Il est mis à jour en tout ou en partie à chaque modification substantielle de l'infrastructure, de la signalisation, de l'approvisionnement en énergie ou des principes applicables à son exploitation et à son entretien. Le titulaire de l'agrément de sécurité informe sans délai l'autorité de sécurité de toute modification de ce type.</i>	<i>Art. 96. L'agrément de sécurité est valable pour une période de cinq ans et peut être renouvelé à la demande du gestionnaire de l'infrastructure.</i>
	<i>Le gestionnaire de l'infrastructure révisé l'agrément de sécurité en tout ou en partie à chaque modification substantielle des sous-systèmes infrastructure, signalisation ou énergie, ou des principes applicables à leur exploitation et à leur entretien.</i>
	<i>Le gestionnaire de l'infrastructure informe sans retard l'autorité de sécurité de toute modification de ce type.</i>
<i>L'autorité de sécurité peut exiger la révision de l'agrément de sécurité en cas de modification substantielle des dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité.</i>	<i>L'autorité de sécurité peut exiger la révision de l'agrément de sécurité en cas de modification substantielle de dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité.</i>
<i>Si un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire agréé ne remplit plus les conditions requises pour l'obtention de l'agrément de sécurité, l'agrément peut être retiré.</i>	<i>Si un gestionnaire de l'infrastructure agréé ne remplit plus les conditions requises pour l'obtention de l'agrément de sécurité, l'autorité de sécurité peut retirer l'agrément.</i>
Art. 97. L'autorité de sécurité notifie à l'Agence, dans un délai d'un mois, la délivrance, le renouvellement, la modification ou le retrait de l'agrément de sécurité. La notification mentionne le nom et l'adresse du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité des agréments de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de sa décision.	Art. 97. L'autorité de sécurité notifie à l'Agence, sans retard et dans tous les cas dans un délai de deux semaines, la délivrance, le renouvellement, la révision ou le retrait d'un agrément de sécurité. La notification mentionne le nom et l'adresse du gestionnaire de l'infrastructure, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité des agréments de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de sa décision.
Art. 98. Le Roi fixe, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités de demande, de délivrance, de mise à jour, de prorogation, de renouvellement, de suspension ou de retrait de l'agrément de sécurité.	Art. 98. Le Roi fixe, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités de demande, de délivrance, de révision, de prorogation, de renouvellement, de suspension ou de retrait de l'agrément de sécurité.
	<i>Art. 98/1. Dans les cas d'une infrastructure transfrontalière, l'autorité de sécurité coopère avec l'autorité de sécurité de l'Etat membre concerné en vue de la délivrance des agréments de sécurité.</i>
Section 2. – Certificat de sécurité des entreprises ferroviaires	Section 2. – Certificat de sécurité <i>unique</i> 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.	Art. 99. Pour pouvoir accéder à l'infrastructure ferroviaire, une entreprise ferroviaire doit disposer d'un certificat de sécurité unique délivré soit par l'Agence conformément à l'article 10, paragraphes 5, 6 et 7 de la directive 2016/798/UE soit par l'autorité de sécurité conformément à la présente section.
§ 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. La certification est fondée sur la documentation soumise par l'entreprise ferroviaire conformément à l'annexe 27.	(...)
Art. 100. La certification accordée à l'entreprise ferroviaire établie en Belgique par l'autorité de sécurité, conformément à l'article 99, § 2, a) précise le type et la portée des activités ferroviaires couvertes. La certification accordée conformément à l'article 99, § 2, a) est valable dans toute l'Union européenne pour des activités de transport ferroviaire équivalentes.	Art. 100. § 1^{er}. Lorsque le domaine d'exploitation d'une entreprise ferroviaire est limité au territoire belge, elle peut introduire une demande de certificat de sécurité unique auprès de l'autorité de sécurité qui après avoir appliqué la procédure visée à l'alinéa 3, décide ou non de lui délivrer un certificat de sécurité unique.
	L'autorité de sécurité est responsable de chaque certificat de sécurité unique qu'elle délivre.
	Pour la délivrance, le renouvellement et la modification des certificats de sécurité uniques en application du présent paragraphe, l'autorité de sécurité applique les modalités pratiques de la

	<i>procédure de certification conformément au Règlement d'exécution (UE) 2018/763 de la Commission du 9 avril 2018 établissant les modalités pratiques de la délivrance des certificats de sécurité uniques aux entreprises ferroviaires en application de la Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant le Règlement (CE) n° 653/2007 de la Commission.</i>
	<i>Le Roi fixe par un arrêté délibéré en Conseil des Ministres les modalités de prorogation, de suspension et de retrait du certificat de sécurité unique.</i>
	<i>§ 2. Dans le cadre de la délivrance des certificats de sécurité uniques en application du paragraphe 1^{er} ou des examens visés à l'article 10, § 5, b) de la directive 2016/798/UE, l'autorité de sécurité peut effectuer des visites et des inspections sur les sites de l'entreprise ferroviaire ainsi que des audits, et elle peut demander des informations complémentaires utiles.</i>
	<i>Lorsqu'elle agit dans le cadre des examens visés à l'article 10, § 5, b) de la directive 2016/798/UE, elle se coordonne avec l'Agence concernant l'organisation de ces visites, audits et inspections.</i>
	<i>§ 3. Sans préjudice de l'article 74/1, § 6, l'autorité de sécurité retire le certificat de sécurité unique délivré conformément au paragraphe 1^{er}, lorsque son titulaire :</i> <i>- ne remplit plus les conditions requises conformément au Règlement d'exécution (UE) 2018/763 de la Commission du 9 avril 2018 établissant les modalités pratiques de la délivrance des certificats de sécurité uniques aux entreprises ferroviaires en application de la Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant le Règlement (CE) n° 653/2007 de la Commission ; ou</i> <i>- n'en a pas fait l'usage prévu pendant l'année qui suit sa délivrance.</i>
	<i>Le retrait d'un certificat de sécurité unique peut être total ou être limité à un ou plusieurs types d'activités ou à une ou plusieurs des lignes desservies.</i>

	<i>§ 4. L'autorité de sécurité informe le gestionnaire de l'infrastructure concerné de toute décision de suspension ou de restriction immédiates prise conformément à l'article 74/1, § 7, ou de retrait total ou partiel de certificat de sécurité unique prise conformément à l'alinéa 1er et à l'article 74/1, § 6, alinéa 3.</i>
Art. 101. <i>L'entreprise ferroviaire établie en Belgique ou dans un autre pays de l'Union européenne qui prévoit d'exploiter des services de transport ferroviaire sur le réseau belge doit avoir reçu de l'autorité de sécurité la certification nationale supplémentaire nécessaire visée à l'article 99, § 2, b).</i>	Art. 101. (...).
<i>La certification accordée conformément à l'article 99, § 2, b) précise les lignes du réseau sur lesquelles elle est valable.</i>	
Art. 102. <i>Le certificat de sécurité est valable trois ans et peut être renouvelé. Il est mis à jour en tout ou en partie à chaque modification substantielle du type ou de la portée des activités.</i>	Art. 102. (...).
<i>Le titulaire du certificat de sécurité informe sans délai l'autorité de sécurité de toutes les modifications importantes des conditions de la partie concernée du certificat de sécurité. Il informe en outre l'autorité de sécurité de l'engagement de nouvelles catégories de personnel ou de l'acquisition de nouveaux types de matériel roulant.</i>	
<i>L'autorité de sécurité peut exiger la révision de la partie concernée du certificat de sécurité en cas de modification substantielle des dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité.</i>	
<i>Lorsque le titulaire d'un certificat de sécurité ne remplit plus les conditions requises, la partie a) et/ou b) du certificat est retirée. En cas de retrait de la partie b), l'autorité de sécurité qui a délivré la partie a) du certificat doit être immédiatement informée.</i>	
<i>Lorsqu'il apparaît que le titulaire du certificat de sécurité qui le détient n'en a pas fait l'usage prévu pendant l'année qui suit sa délivrance, le certificat est retiré.</i>	
Art. 103. <i>Le Roi fixe par un arrêté délibéré en Conseil des Ministres les modalités de demande, d'examen, de délivrance, de renouvellement, de</i>	Art. 103. <i>§ 1. le certificat de sécurité unique délivré par l'autorité de sécurité conformément à l'article 100, peut également être valide sans extension du</i>

<i>prorogation, de suspension et de retrait du certificat de sécurité.</i>	<i>domaine d'exploitation pour les entreprises ferroviaires desservant des gares des États membres voisins dont les caractéristiques de réseau et les règles d'exploitation sont similaires, lorsque ces gares sont à proximité de la frontière, après consultation des autorités de sécurité de ces États membres conformément au Règlement d'exécution (UE) 2018/763 de la Commission du 9 avril 2018 établissant les modalités pratiques de la délivrance des certificats de sécurité uniques aux entreprises ferroviaires en application de la Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant le Règlement (CE) n° 653/2007 de la Commission.</i>
	<i>Cette consultation peut se faire dans le cadre d'un accord transfrontalier conclu entre les États membres ou les autorités de sécurité.</i>
	<i>Le Roi peut adopter les modalités d'exécution en ce qui concerne les demandes de certificat de sécurité unique visé à l'alinéa 1^{er}.</i>
	<i>§ 2. Conformément au Règlement d'exécution (UE) 2018/763 de la Commission du 9 avril 2018 établissant les modalités pratiques de la délivrance des certificats de sécurité uniques aux entreprises ferroviaires en application de la Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant le Règlement (CE) n° 653/2007 de la Commission, le certificat de sécurité unique délivré par une autorité de sécurité d'un État membre voisin peut également être valable sans extension du domaine d'exploitation pour les entreprises ferroviaires desservant des gares situées sur le territoire belge dont les caractéristiques de réseau et les règles d'exploitation sont similaires, lorsque ces gares sont à proximité de la frontière, après consultation de l'autorité de sécurité.</i>
	<i>Cette consultation peut se faire dans le cadre d'un accord transfrontalier conclu entre les États membres ou les autorités de sécurité</i>
Art. 104. <i>L'autorité de sécurité notifie à l'Agence, dans un délai d'un mois, la délivrance, le renouvellement, la modification ou le retrait des certificats de sécurité visés à l'article 99. La notification mentionne le nom et l'adresse des</i>	Art. 104. <i>§ 1^{er}. Dans le mois qui suit la réception d'une décision négative de l'autorité de sécurité refusant la délivrance d'un certificat de sécurité unique, le demandeur peut lui demander de revoir cette décision.</i>

<i>entreprises ferroviaires, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité du certificat de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de la décision.</i>	
	<i>L'autorité de sécurité confirme ou infirme sa décision dans un délai de deux mois à compter de la réception de la demande de révision.</i>
	<i>§ 2. Si la décision négative de l'autorité de sécurité est confirmée, le demandeur peut saisir la Cour des marchés.</i>
	<i>Art. 104/1. Le certificat de sécurité unique précise le type et la portée des activités ferroviaires couvertes par le domaine d'exploitation.</i>
	<i>Il peut également couvrir les voies de service qui sont la propriété de l'entreprise ferroviaire si elles sont incluses dans son système de gestion de la sécurité.</i>
	<i>Art. 104/2. § 1^{er}. Un certificat de sécurité unique délivré par l'autorité de sécurité en application de la présente section est renouvelable à la demande de l'entreprise ferroviaire à des intervalles ne dépassant pas cinq ans.</i>
	<i>Il est mis à jour en tout ou en partie à chaque modification substantielle du type ou de la portée des activités.</i>
	<i>§ 2. L'autorité de sécurité peut exiger la révision des certificats de sécurité uniques qu'elle a délivrés en cas de modification substantielle de dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité.</i>
	<i>§ 3. L'autorité de sécurité informe l'Agence sans retard, et en tout état de cause dans un délai de deux semaines, des certificats de sécurité uniques qu'elle délivre.</i>
	<i>L'autorité de sécurité informe immédiatement l'Agence du renouvellement, de la modification ou du retrait d'un certificat de sécurité unique.</i>
	<i>Elle indique le nom et l'adresse de l'entreprise ferroviaire, la date de délivrance, le type, la portée, la validité et le domaine d'exploitation du certificat de sécurité unique.</i>
Chapitre 5. - Entretien des véhicules	Chapitre 5. - Entretien des véhicules

<i>Art. 105. Chaque véhicule, avant qu'il soit mis en service ou utilisé sur le réseau, se voit assigner par le détenteur une entité chargée de l'entretien. Cette entité est inscrite dans le RNV.</i>	<i>Art. 105. Le détenteur assigne à chaque véhicule, avant qu'il soit utilisé sur le réseau, une entité chargée de l'entretien.</i>
	<i>Cette entité est inscrite dans le RNV jusqu'au 16 juin 2024.</i>
<i>L'entité chargée de l'entretien peut être, entre autres, une entreprise ferroviaire, un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou un détenteur.</i>	<i>L'entité chargée de l'entretien peut être, entre autres, une entreprise ferroviaire, un gestionnaire de l'infrastructure ou un détenteur.</i>
<i>Art. 106. Indépendamment de la responsabilité des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire pour l'exploitation d'un train en toute sécurité prévue à l'article 94, l'entité chargée de l'entretien veille, au moyen d'un système d'entretien, à ce que les véhicules dont elle assure l'entretien soient dans un état de marche assurant la sécurité.</i>	<i>Art. 106. Sans préjudice de la responsabilité des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure pour l'exploitation d'un train en toute sécurité prévue à l'article 67/1, paragraphe 3, l'entité chargée de l'entretien veille, au moyen d'un système d'entretien, à ce que les véhicules dont elle assure l'entretien soient dans un état de marche assurant la sécurité.</i>
<i>A cette fin, l'entité chargée de l'entretien veille à ce que les véhicules soient maintenus conformément :</i>	<i>A cette fin, l'entité chargée de l'entretien met en place un système d'entretien pour ces véhicules et, au moyen de ce système:</i>
<i>1° au carnet d'entretien de chaque véhicule et;</i>	<i>1° veille à ce que les véhicules soient entretenus conformément au carnet d'entretien de chaque véhicule et aux exigences en vigueur, y compris les règles en matière d'entretien et les dispositions pertinentes relatives aux STI ;</i>
<i>2° aux exigences en vigueur y compris aux règles en matière d'entretien et aux dispositions relatives aux STI.</i>	<i>2° met en œuvre les méthodes d'évaluation des risques nécessaires établies dans le cadre des MSC, le cas échéant en coopération avec d'autres acteurs ;</i>
	<i>3° s'assure que ses contractants mettent en œuvre des mesures de maîtrise des risques par l'application des MSC, et que cela soit précisé dans les dispositions contractuelles qui doivent être communiquées sur demande de l'Agence ou de l'autorité de sécurité;</i>
	<i>4° assure la traçabilité des activités d'entretien.</i>
<i>L'entité chargée de l'entretien effectue l'entretien elle-même ou la sous-traite.</i>	<i>(...)</i>
	<i>Art. 106/1. § 1^{er}. Le système d'entretien recouvre les fonctions suivantes :</i>
	<i>1° une fonction de gestion consistant à superviser et à coordonner les fonctions d'entretien visées aux points 2° à 4° et à garantir que le véhicule est dans un état assurant la sécurité dans le système ferroviaire ;</i>
	<i>2° une fonction de développement de l'entretien consistant à gérer la documentation d'entretien, y</i>

	<i>compris la gestion de la configuration, à partir des données de conception et d'exploitation ainsi que des performances et des retours d'expérience ;</i>
	<i>3° une fonction de gestion de l'entretien de la flotte consistant à gérer le retrait du véhicule pour entretien et sa remise en exploitation après entretien ;</i>
	<i>4° une fonction d'exécution de l'entretien consistant à assurer l'entretien technique requis d'un véhicule ou de pièces de celui-ci, y compris la délivrance des documents de remise en service.</i>
	<i>§ 2. L'entité chargée de l'entretien remplit elle-même la fonction de gestion, mais elle peut externaliser les fonctions d'entretien visées au paragraphe 1^{er}, points 2° à 4°, ou une partie de ces fonctions, à d'autres parties contractantes telles que les ateliers d'entretien.</i>
	<i>§ 3. L'entité chargée de l'entretien veille à ce que toutes les fonctions énoncées au paragraphe 1^{er}, points 1° à 4° satisfassent aux exigences et aux critères d'évaluation énoncés à l'annexe 27.</i>
	<i>§ 4. Les ateliers d'entretien appliquent les sections pertinentes de l'annexe 27 recensées dans les actes d'exécution adoptés par la Commission européenne qui correspondent aux fonctions et aux activités devant être certifiées.</i>
Art. 107. Lorsqu'il s'agit de wagons de fret, chaque entité chargée de l'entretien doit être certifiée par un organisme accrédité conformément à la procédure prévue par l'arrêté royal du 31 janvier 2006 portant création du système BELAC d'accréditation des organismes d'évaluation de la conformité.	<i>Art. 107. Chaque entité chargée de l'entretien doit être certifiée et se voir accorder un certificat d'entretien (certificat ECE) par un organisme accrédité conformément à la procédure prévue dans le Règlement (CE) n° 765/2008 conformément aux conditions énoncées ci-après :</i>
	<i>1° les processus d'accréditation et de reconnaissance dans le cadre de la procédure de certification se fondent sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité ;</i>
	<i>2° le système de certification fournit les preuves qu'une entité chargée de l'entretien a mis en place le système d'entretien lui permettant de veiller à ce que tout véhicule dont elle assure l'entretien soit dans un état de marche assurant la sécurité ;</i>
	<i>3° la certification ECE se fonde sur une évaluation de la capacité de l'entité chargée de l'entretien à satisfaire aux exigences et critères d'évaluation pertinents énoncés à l'annexe 27 et à les appliquer</i>

	<i>de façon cohérente. Elle comprend un système de surveillance visant à garantir que ces exigences et critères d'évaluation continuent à être respectés après l'octroi du certificat ECE ;</i>
	<i>4° la certification des ateliers d'entretien est fondée sur le respect des sections pertinentes de l'annexe 27 appliquées aux fonctions et activités correspondantes devant être certifiées.</i>
Par dérogation à l'alinéa 1 ^{er} , lorsque l'entité chargée de l'entretien est une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, la conformité aux exigences consacrées par le Règlement (UE) n° 445/2011 de la Commission du 10 mai 2011 concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et modifiant le Règlement (CE) n° 653/2007 est contrôlée par l'autorité de sécurité conformément aux procédures visées au titre 4, chapitre 4. La conformité à ces exigences est confirmée dans le cadre de l'agrément de sécurité pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et dans le cadre du certificat de sécurité pour l'entreprise ferroviaire.	<i>Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, lorsque l'entité chargée de l'entretien est une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure, le respect des conditions énoncées à l'alinéa 1^{er}, peut être contrôlé par l'autorité de sécurité conformément aux procédures visées aux articles 95 à 98/1 relatifs à l'agrément de sécurité et aux articles 99 à 104/2 relatifs au certificat de sécurité unique et peut être confirmé sur les certificats délivrés conformément à ces procédures.</i>

Légende : Rouge = transposition de la Directive sécurité Vert = transposition de la Directive interoperabilité Mauve = transposition des deux Directives	
Art. 108. Les certificats délivrés par les autres Etats membres conformément à la Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la Directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la Directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire) sont valables sur le territoire belge.	Art. 108. Les certificats délivrés conformément à l'article 107 sont valables dans toute l'Union.
Art. 109. Le Roi peut arrêter que les obligations d'identification et de certification de l'entité chargée de l'entretien seront réalisées par des mesures alternatives, dans les cas suivants :	Art. 109. Le Roi peut arrêter que l'obligation d'identification de l'entité chargée de l'entretien sera réalisée par des mesures autres que le système d'entretien établi conformément aux articles 105 à 108, dans les cas suivants :
1° véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays ;	1° véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays ;
2° véhicules utilisés sur des réseaux ou des lignes ferroviaires dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau ferroviaire principal dans l'Union et pour lesquels la conformité aux exigences visées à l'article 106, alinéa 1er, 2°, est assurée par des accords internationaux conclus avec des pays tiers ;	2° véhicules utilisés sur des réseaux ou des lignes ferroviaires dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau ferroviaire principal dans l'Union et pour lesquels la conformité aux exigences visées à l'article 106, est assurée par des accords internationaux conclus avec des pays tiers ;
3° véhicules visés à l'article 2 ainsi que des transports spéciaux ou de matériel militaire nécessitant la délivrance d'un permis ad hoc par l'autorité nationale de sécurité avant la mise en service. Dans ce cas, les dérogations sont accordées pour des périodes maximales de cinq ans .	3° véhicules utilisés dans le cadre de transports spéciaux ou de matériel militaire nécessitant la délivrance d'un permis ad hoc par l'autorité de sécurité avant la mise en service. Dans ce cas, les dérogations sont accordées pour des périodes maximales de cinq ans ;
	4° wagons de fret et voitures de voyageurs en utilisation partagée avec des pays tiers dont l'écartement des voies diffère de celui du réseau ferroviaire principal de l'Union.
Ces autres exigences sont mises en œuvre par le biais de dérogations accordées par l'autorité de sécurité :	Ces autres mesures sont mises en œuvre par le biais de dérogations accordées par l'autorité de sécurité ou par l'Agence :
1° lors de l'immatriculation des véhicules, en ce qui concerne l'identification de l'entité chargée de l'entretien ;	1° lors de l'immatriculation des véhicules conformément à l'article 210, en ce qui concerne l'identification de l'entité chargée de l'entretien ;
2° lors de la délivrance de l'agrément et des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires de l'infrastructure, en ce qui	2° lors de la délivrance des agréments et des certificats de sécurité uniques aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires de l'infrastructure

concerne l'identification ou la certification de l'entité chargée de l'entretien.	conformément aux articles 95 à 104/2, en ce qui concerne l'identification ou la certification de l'entité chargée de l'entretien.
Les dérogations visées à l'alinéa 2 sont identifiées et justifiées dans le rapport annuel sur la sécurité visé à l'article 78.	Les dérogations visées à l'alinéa 2 sont identifiées et justifiées dans le rapport annuel sur la sécurité visé à l'article 78. Lorsqu'il s'avère que des risques indus en matière de sécurité sont pris sur le système ferroviaire de l'Union, l'Agence en informe immédiatement la Commission européenne. La Commission européenne prend contact avec les parties concernées et, s'il y a lieu, demande à l'Etat membre concerné de retirer sa décision de dérogation.
Chapitre 6. – Enquêtes en cas d'accidents et d'incidents ferroviaires	Chapitre 6. – Enquêtes en cas d'accidents et d'incidents ferroviaires
Section 1. – Désignation d'un organisme d'enquête	Section 1. – Désignation d'un organisme d'enquête
Art. 110. Le Roi désigne par un arrêté délibéré en Conseil des Ministres l'organisme d'enquête.	Art. 110. § 1^{er}. Le Roi désigne par un arrêté délibéré en Conseil des Ministres l'organisme d'enquête.
L'organisme d'enquête comprend au moins un enquêteur capable de remplir la fonction d'enquêteur principal en cas d'accident, d'accident grave ou d'incident.	L'organisme d'enquête comprend au moins un enquêteur capable de remplir la fonction d'enquêteur principal en cas d'accident, d'accident grave ou d'incident.
	Dans son organisation, sa structure juridique et ses décisions, cet organisme est indépendant de tout gestionnaire de l'infrastructure, entreprise ferroviaire, organisme de tarification, organisme de répartition et organisme d'évaluation de la conformité et de toute partie dont les intérêts pourraient être en conflit avec les tâches confiées à l'organisme d'enquête.
Il est en outre fonctionnellement indépendant de l'autorité de sécurité, de tout organisme de réglementation des chemins de fer ou de toute autre instance dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission d'enquête.	Il est en outre fonctionnellement indépendant de l'autorité de sécurité, de tout organisme de régulation des chemins de fer, de l'Agence ou de toute autre instance dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission d'enquête.
	§ 2. L'organisme d'enquête accomplit ses tâches de manière indépendante vis-à-vis des autres entités visées au paragraphe 1 ^{er} . Ses enquêteurs ont un statut leur procurant les garanties d'indépendance requises.
Les membres de l'organisme d'enquête sont soumis au secret professionnel quant aux informations obtenues dans l'exercice de leurs missions visées à la section 2; toute violation du secret professionnel est punie des peines prévues à l'article 458 du Code pénal.	Les membres de l'organisme d'enquête sont soumis au secret professionnel quant aux informations obtenues dans l'exercice de leurs missions visées à la section 2; toute violation du secret professionnel est punie des peines prévues à l'article 458 du Code pénal.

<i>Le Roi détermine par un arrêté délibéré en Conseil des Ministres la composition de l'organisme d'enquête et les modalités d'exécution des missions qui lui sont confiées.</i>	<i>Le Roi détermine par un arrêté délibéré en Conseil des Ministres la composition de l'organisme d'enquête et les modalités d'exécution des missions qui lui sont confiées.</i>
Section 2. - Tâches	Section 2. - Tâches
Art. 111. § 1 ^{er} . L'organisme d'enquête :	Art. 111. § 1 ^{er} . L'organisme d'enquête :
1° effectue une enquête après chaque accident grave survenu sur le système ferroviaire;	1° effectue une enquête après chaque accident grave survenu sur le système ferroviaire. <i>Cette enquête vise à améliorer, dans la mesure du possible, la sécurité ferroviaire et la prévention des accidents ;</i>
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 ;	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 <i>de l'Union</i> . 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 ;	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;	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. <i>Cette banque de données contient l'ensemble des éléments prévus par le Roi conformément à l'article 68, § 2, 2° ;</i>
5° impose des amendes administratives.	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} .	§ 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. § 1 ^{er} . 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 1 ^{er} , 30° et à l'article 215.	Art. 112. § 1 ^{er} . L'organisme d'enquête peut imposer une amende administrative à une entreprise ferroviaire et au gestionnaire de l'infrastructure en cas d'infraction visée <i>aux articles 216/3, paragraphe 1^{er}, 14° et 216/4.</i>
§ 2. Lorsque l'organisme d'enquête souhaite faire usage de la compétence visée au § 1 ^{er} , l'enquêteur principal rédige un rapport.	§ 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 :	Le rapport est daté et mentionne au moins :
1° le nom du contrevenant présumé;	1° le nom du contrevenant présumé;
2° l'infraction.	2° l'infraction.

§ 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.	§ 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.	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.	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.	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.	§ 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 :	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;	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.	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.	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.	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.	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.	§ 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.	§ 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	Si au moment de la prise de la décision d'infliger une amende administrative, les faits ne constituent plus

une infraction au sens des <i>articles 214 et 215</i> , l'amende administrative ne sera pas infligée.	une infraction au sens des <i>articles 216/3 et 216/4</i> , 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.	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.	§ 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.	§ 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.	§ 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	Section 2/1. – Rémunération des prestations
Art. 112/1. § 1er. Le détenteur d'un agrément de sécurité et les détenteurs d'un certificat de sécurité <i>partie B</i> 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.	Art. 112/1. § 1er. Le détenteur d'un agrément de sécurité et les détenteurs d'un certificat de sécurité <i>unique</i> , 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.	§ 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 <i>partie B</i> . 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 <i>partie B</i> s'élève à septante pourcent du montant total. La part des détenteurs d'un certificat de sécurité <i>partie B</i> est répartie entre les détenteurs en proportion du nombre de trains-kilomètres qu'ils ont prestés au	§ 3. La redevance est répartie entre le détenteur d'un agrément de sécurité et les détenteurs d'un certificat de sécurité <i>unique</i> . 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 <i>unique</i> , s'élève à septante pourcent du montant total. La part des détenteurs d'un certificat de sécurité <i>unique</i> visé au paragraphe 1er est répartie entre les détenteurs en proportion du nombre de trains-

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 immédiatement après la clôture de chaque trimestre, qui transmet ensuite cette information au Service public fédéral Mobilité et Transports immédiatement après la clôture de chaque trimestre.	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 unique visé au paragraphe 1 ^{er} , 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.	§ 4. Le détenteur de l'agrément de sécurité et les détenteurs d'un certificat de sécurité unique visé au paragraphe 1 ^{er} , 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.	§ 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 unique.
Section 3. – Pouvoirs	Section 3. – Pouvoirs
<i>Art. 113. Sans porter préjudice aux compétences des services de police et des autorités judiciaires et, le cas échéant, en collaboration avec les autorités judiciaires, l'organisme d'enquête a dès que possible :</i>	<i>Art. 113. § 1^{er}. Sans porter préjudice aux compétences des services de police et des autorités judiciaires et, le cas échéant, en collaboration avec les autorités judiciaires, l'organisme d'enquête a dès que possible accès aux informations et aux éléments probants pertinents pour l'enquête, et en particulier :</i>
<i>a) accès au site de l'accident ou de l'incident ainsi qu'au matériel roulant impliqué, à l'infrastructure concernée et aux installations de signalisation et de gestion du trafic;</i>	<i>1° l'accès immédiat au site de l'accident ou de l'incident ainsi qu'au matériel roulant impliqué, à l'infrastructure concernée et aux installations de signalisation et de contrôle du trafic;</i>
<i>b) le droit d'obtenir immédiatement une liste des preuves et d'assurer l'enlèvement contrôlé d'épaves, d'installations ou d'éléments de l'infrastructure aux fins d'examen ou d'analyse;</i>	<i>2° le droit d'obtenir immédiatement une liste des preuves et d'assurer l'enlèvement sous contrôle du matériel accidenté, d'installations ou d'éléments de l'infrastructure aux fins d'examen ou d'analyse;</i>
<i>c) accès au contenu des enregistreurs de messages verbaux, au contenu des enregistrements des équipements de bord et à l'enregistrement du fonctionnement du système de signalisation et de contrôle du trafic, ainsi que la possibilité de l'utiliser;</i>	<i>3° l'accès illimité au contenu des enregistreurs et équipements de bord destinés à l'enregistrement et à l'enregistrement de l'activité du système de signalisation et de contrôle du trafic, ainsi que la possibilité de l'utiliser;</i>
<i>d) accès aux résultats de l'examen du corps des victimes;</i>	<i>4° l'accès aux résultats de l'examen du corps des victimes;</i>
<i>e) accès aux résultats de l'examen du personnel de bord et d'autres membres du personnel ferroviaire impliqués dans l'accident ou l'incident;</i>	<i>5° l'accès aux résultats de l'examen du personnel de bord et d'autres membres du personnel ferroviaire impliqués dans l'accident ou l'incident;</i>
<i>f) la possibilité d'interroger le personnel ferroviaire impliqué dans l'accident et dans l'incident et d'autres</i>	<i>6° la possibilité d'interroger le personnel ferroviaire impliqué dans l'accident ou l'incident et d'autres</i>

<i>témoins et le droit d'obtenir copie des déclarations de ces personnes faites à d'autres instances;</i>	<i>témoins et le droit d'obtenir copie des déclarations de ces personnes faites à d'autres instances;</i>
<i>g) accès à toute information ou document pertinent détenu par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, les entreprises ferroviaires impliquées et l'autorité de sécurité.</i>	<i>7° l'accès à toute information ou document pertinent détenu par le gestionnaire de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires impliquées, les entités chargées de l'entretien et l'autorité de sécurité.</i>
	<i>L'Agence coopère avec l'organisme d'enquête lorsque l'enquête porte sur des véhicules pour lesquels elle a délivré une autorisation ou sur des entreprises ferroviaires auxquelles elle a délivré un certificat. Elle transmet dans les meilleurs délais à l'organisme d'enquête l'ensemble des informations ou dossiers demandés et, sur demande, donne des explications.</i>
	<i>§ 2. L'organisme d'enquête, en tant que responsable du traitement de données à caractère personnel auxquelles il a accès conformément au paragraphe 1^{er}, veille à conserver les données traitées dans le cadre de l'exercice de ses tâches visées aux articles 111 et 112, dans un fichier dédié et sécurisé.</i>
	<i>L'enquêteur principal, l'enquêteur adjoint, les enquêteurs, ainsi que leur éventuel personnel administratif dédié sont habilités à accéder au fichier visé à l'alinéa 1^{er}.</i>
	<i>L'organisme d'enquête applique une stricte gestion des utilisations et des accès et prend des mesures techniques et organisationnelles pour la protection des données à caractère personnel.</i>
	<i>Le traitement des données à caractère personnel traitées dans le cadre de l'exercice des tâches visées aux articles 111 et 112, vise à assurer la bonne exécution desdites tâches.</i>
	<i>Les personnes dont les données à caractère personnel sont reprises dans le fichier visé à l'alinéa 1^{er}, disposent d'un droit d'accès et de rectification des données les concernant.</i>
	<i>En cas de demande de rectification, l'organisme d'enquête notifie à chaque destinataire auquel les données à caractère personnel ont été communiquées toute rectification de données à caractère personnel effectuée, à moins qu'une telle communication se révèle impossible ou exige des efforts disproportionnés. L'organisme d'enquête fournit à la personne concernée des informations sur ces destinataires si celle-ci en fait la demande.</i>
	<i>§ 3. Les données à caractère personnel traitées dans le cadre de l'exercice des tâches visées aux articles 111 et 112 sont conservées pendant cinquante ans à compter du jour où l'organisme d'enquête a eu accès</i>

	<i>à ces données et les a intégrées dans le fichier visé au paragraphe 2, alinéa 1^{er}. Passé ce délai, elles sont détruites ou anonymisées.</i>
	<i>§ 4. Dans le cadre du présent traitement des données à caractère personnel, les personnes ne disposent pas du droit à l'effacement, du droit à la limitation du traitement, du droit à la portabilité des données, du droit d'opposition et du droit à la prise de décision individuelle automatisée. Ces droits sont en effet incompatibles avec les finalités poursuivies par le présent traitement de données à caractère personnel, à savoir la conservation et l'analyse des données relatives à la sécurité ferroviaire et à la façon dont les acteurs concernés appliquent les obligations du cadre juridique en matière de sécurité. Ces finalités se rapportent en effet à une importante mission de contrôle visant à garantir un objectif important d'intérêt public général, à savoir la sécurité ferroviaire sur le réseau belge.</i>
Art. 114. L'organisme d'enquête procède avec les organismes d'enquête des autres Etats membres de l'Union européenne à un échange de vues et d'expériences en vue de l'élaboration de méthodes d'enquête communes et de principes communs pour le suivi des recommandations en matière de sécurité et d'adaptation au progrès scientifique et technique.	Art. 114. § 1 ^{er} . L'organisme d'enquête procède avec les organismes d'enquête des autres Etats membres de l'Union européenne à un échange de vues et d'expériences en vue de l'élaboration de méthodes d'enquête communes et de principes communs pour le suivi des recommandations en matière de sécurité et d'adaptation au progrès scientifique et technique.
	<i>§ 2. L'organisme d'enquête participe au programme d'évaluations par les pairs, mis en place conformément à l'article 22, paragraphe 7, alinéa 3 de la directive (UE) 2016/798.</i>
	<i>L'organisme d'enquête coopère à la publication :</i>
	<i>1° du programme commun d'évaluations par les pairs et des critères d'évaluation; et</i>
	<i>2° d'un rapport annuel sur le programme, répertoriant les points forts détectés et les suggestions d'amélioration. Les rapports consacrés aux évaluations par les pairs sont communiqués à tous les organismes d'enquête et à l'Agence. Ces rapports sont publiés sur une base volontaire.</i>
Art. 115. Lorsqu'un accident ou un incident s'est produit à proximité d'une installation frontalière de la Belgique ou lorsqu'il n'est pas possible de déterminer dans quel Etat membre de l'Union européenne l'accident ou incident s'est produit, et que cela pourrait être en Belgique, l'organisme d'enquête se consulte avec ses homologues afin de déterminer l'organisme qui effectuera l'enquête ou de convenir de l'effectuer	Art. 115. <i>Un accident ou un incident au sens de l'article 111 fait l'objet d'une enquête par l'organisme d'enquête lorsque celui-ci se produit sur le territoire belge.</i> Lorsqu'un accident ou un incident s'est produit à proximité d'une installation frontalière de la Belgique ou lorsqu'il n'est pas possible de déterminer dans quel Etat membre de l'Union européenne l'accident ou incident s'est produit, et que

en coopération. Lorsque l'organisme d'enquête belge est désigné, il laisse les autres organismes concernés participer à l'enquête et avoir accès à tous les résultats de celle-ci.	cela pourrait être en Belgique, l'organisme d'enquête se concerta avec ses homologues afin de déterminer l'organisme qui effectuera l'enquête ou de convenir de l'effectuer en coopération. Lorsque l'organisme d'enquête belge est désigné, il laisse les autres organismes concernés participer à l'enquête et avoir accès à tous les résultats de celle-ci.
<i>Les organismes d'enquête d'un autre Etat membre de l'Union européenne sont invités à participer à une enquête chaque fois qu'une entreprise ferroviaire établie et disposant d'une licence de cet Etat membre est impliquée dans l'accident ou l'incident.</i>	(...)
Art. 116. <i>L'enquête est menée de manière à permettre à toutes les parties d'être entendues et, le cas échéant, en mettant les résultats en commun avec les autres organismes d'enquête. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, les entreprises ferroviaires concernées, l'autorité de sécurité, les victimes et leurs proches, les propriétaires de biens endommagés, les fabricants, les services d'urgence et les représentants du personnel concernés par l'accident grave, l'accident ou l'incident, et les usagers sont informés à intervalles réguliers de l'enquête et de ses progrès et, dans toute la mesure du possible, ont la possibilité de donner leur avis dans le cadre de l'enquête et de commenter les informations contenues dans les projets de rapport. Les éléments de l'éventuelle information et instruction judiciaire en cours ne peuvent cependant être communiqués sans l'autorisation des autorités judiciaires.</i>	Art. 116. <i>L'enquête est menée de manière à permettre à toutes les parties d'être entendues et, le cas échéant, en mettant les résultats en commun avec les autres organismes d'enquête. Le gestionnaire de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires concernées, l'autorité de sécurité, l'Agence, les victimes et leurs proches, les propriétaires de biens endommagés, les fabricants, les services d'urgence et les représentants du personnel concernés par l'accident grave, l'accident ou l'incident, et les usagers sont informés à intervalles réguliers de l'enquête et de ses progrès et, ont la possibilité de présenter des informations techniques pertinentes destinées à améliorer la qualité du rapport d'enquête. L'organisme d'enquête tient compte des besoins raisonnables des victimes et de leurs proches et les tient au courant des progrès de l'enquête. Les éléments de l'éventuelle information et/ou instruction judiciaire en cours ne peuvent cependant être communiqués sans l'autorisation des autorités judiciaires.</i>
Lorsqu'il appert des indices rassemblés par l'organisme d'enquête que la cause de l'accident ou de l'incident visé à l'article 111 est une infraction, l'organisme d'enquête en avertit immédiatement les services de police et les autorités judiciaires.	Lorsqu'il appert des indices rassemblés par l'organisme d'enquête que la cause de l'accident ou de l'incident visé à l'article 111 est une infraction, l'organisme d'enquête en avertit immédiatement les services de police et les autorités
	Art. 116/1. § 1 ^{er} . Dans le cadre, d'une part, de la mise en commun des résultats avec d'autres organismes d'enquête et, d'autre part, de la communication d'information aux parties concernées, conformément à l'article 116, l'organisme d'enquête veille à anonymiser les données à caractère personnel auxquelles il a eu accès conformément à l'article 113.
	§ 2. Dans le cadre de la coopération avec d'autres organismes d'enquêtes conformément à l'article 115, l'organisme d'enquête veille, si cette dernière

	<i>emporte le traitement de données à caractère personnel au sens du Règlement (UE) 2016/679, à respecter les dispositions dudit Règlement.</i>
	<i>L'organisme d'enquête, en tant que responsable du traitement de données à caractère personnel dont il dispose dans le cadre de l'exercice de ses tâches visées aux articles 111 et 112, conformément à l'article 113, paragraphe 2, veille à ne communiquer aux autres organismes d'enquête, dans le cadre de la coopération visée dans l'alinéa 1^{er}, que les données à caractère personnel nécessaires à l'enquête.</i>
	<i>L'organisme d'enquête intègre ces données dans un fichier dédié et sécurisé auquel seuls l'enquêteur principal, l'enquêteur adjoint, les enquêteurs, leur éventuel personnel administratif dédié ainsi que les membres du personnel des autres organismes d'enquête avec lesquels il coopère, sont habilités à avoir accès.</i>
	<i>L'organisme d'enquête applique une stricte gestion des utilisations et des accès et prend des mesures techniques et organisationnelles pour la protection des données à caractère personnel.</i>
	<i>Les personnes dont les données à caractère personnel sont reprises dans le fichier visé à l'alinéa 3, disposent d'un droit d'accès et de rectification des données les concernant.</i>
	<i>En cas de demande de rectification, l'organisme d'enquête notifie à chaque destinataire auquel les données à caractère personnel ont été communiquées toute rectification de données à caractère personnel effectuée, à moins qu'une telle communication se révèle impossible ou exige des efforts disproportionnés. L'organisme d'enquête fournit à la personne concernée des informations sur ces destinataires si celle-ci en fait la demande.</i>
	<i>Les données à caractère personnel communiquées aux autres organismes d'enquête conformément à l'alinéa 2 et intégrées dans le cadre d'un fichier dédié et sécurisé conformément à l'alinéa 4, ne sont accessibles aux autres organismes d'enquête que pour la durée nécessaire à l'enquête et au plus tard pendant cinq ans après que l'accident ou l'incident soit survenu. Passé ce délai, elles sont détruites ou anonymisées.</i>
	<i>Dans le cadre du présent traitement des données à caractère personnel, les personnes ne disposent pas du droit à l'effacement, du droit à la limitation du traitement, du droit à la portabilité des données, du droit d'opposition et du droit à la prise de décision individuelle automatisée. Ces droits sont en effet incompatibles avec les finalités poursuivies par le présent traitement de données à caractère personnel,</i>

	<i>à savoir la conservation et l'analyse des données relatives à la sécurité ferroviaire et à la façon dont les acteurs concernés appliquent les obligations du cadre juridique en matière de sécurité. Ces finalités se rapportent en effet à une importante mission de contrôle visant à garantir un objectif important d'intérêt public général, à savoir la sécurité ferroviaire sur le réseau belge.</i>
Art. 120. Chaque enquête sur un accident ou un incident visé à l'article 111 fait l'objet d'un rapport établi sous une forme appropriée au type et à la gravité de l'accident ou de l'incident ainsi qu'à l'importance des résultats de l'enquête et dont le contenu est déterminé à l'annexe 6. Ce rapport indique l'objectif de l'enquête et contient, si nécessaire, des recommandations en matière de sécurité.	Art. 120. Chaque enquête sur un accident ou un incident visé à l'article 111 fait l'objet d'un rapport établi sous une forme appropriée au type et à la gravité de l'accident ou de l'incident ainsi qu'à l'importance des résultats de l'enquête et dont le contenu est déterminé à l'annexe 6. Ce rapport indique l'objectif de l'enquête et contient, si nécessaire, des recommandations en matière de sécurité.
L'organisme d'enquête publie le rapport final dans les meilleurs délais et normalement au plus tard douze mois après la date de l'événement. La structure du rapport est aussi proche que possible de la structure définie à l'annexe 6. Le rapport, y compris les recommandations en matière de sécurité, est communiqué aux parties concernées visées à l'article 116, ainsi qu'aux parties et organismes intéressés dans d'autres Etats membres de l'Union européenne.	L'organisme d'enquête publie le rapport final dans les meilleurs délais et normalement au plus tard douze mois après la date de l'événement. <i>Si le rapport final ne peut pas être publié dans les douze mois, l'organisme d'enquête fait une déclaration intermédiaire au moins à chaque date anniversaire de l'accident, détaillant les progrès de l'enquête et toutes les questions de sécurité qui auront été soulevées.</i> La structure du rapport est aussi proche que possible de la structure définie à l'annexe 6. Le rapport, y compris les recommandations en matière de sécurité, est communiqué aux parties concernées visées à l'article 116, ainsi qu'aux parties et organismes intéressés dans d'autres Etats membres de l'Union européenne.
Art. 121. Chaque année, l'organisme d'enquête établit, le 30 septembre au plus tard, un rapport annuel qui rend compte des enquêtes effectuées l'année précédente, les recommandations en matière de sécurité qui ont été formulées et les mesures qui ont été prises à la suite des recommandations formulées précédemment	Art. 121. Chaque année, l'organisme d'enquête <i>publie</i> , le 30 septembre au plus tard, un rapport annuel qui rend compte des enquêtes effectuées l'année précédente, les recommandations en matière de sécurité qui ont été formulées et les mesures qui ont été prises à la suite des recommandations formulées précédemment
Art. 122. § 1er. Les recommandations en matière de sécurité formulées par l'organisme d'enquête sont adressées à l'autorité de sécurité et, si cela est nécessaire en raison du caractère de la recommandation, à d'autres autorités belges ou à d'autres Etats membres. Elles ne constituent en aucun cas une présomption de faute ou de responsabilité.	Art. 122. § 1er. Les recommandations en matière de sécurité formulées par l'organisme d'enquête sont adressées à l'autorité de sécurité et, si cela est nécessaire en raison du caractère de la recommandation, à l'Agence, à d'autres organismes ou autorités belges ou à d'autres Etats membres. Elles ne constituent en aucun cas une présomption de faute ou de responsabilité.

§ 2. L'autorité de sécurité et les autres autorités ou organismes auxquels des recommandations ont été adressées, font rapport au moins une fois par an, pour le 30 juin au plus tard, à l'organisme d'enquête sur les mesures qui sont prises ou prévues à la suite de ces recommandations.	§ 2. L'autorité de sécurité et les autres autorités ou organismes, prennent dans les limites de leurs compétences, les mesures nécessaires pour veiller à ce que les recommandations de sécurité formulées par l'organisme d'enquête soient prises en compte et, le cas échéant, suivies d'effet.
	§ 3. L'autorité de sécurité, les autres autorités ou organismes auxquels des recommandations ont été adressées, font rapport périodiquement, et au moins une fois par an, pour le 30 juin au plus tard, à l'organisme d'enquête sur les mesures qui sont prises ou prévues à la suite de ces recommandations.
Titre 5. – Certification des conducteurs de train et des autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité	Titre 5. – Exigences applicables au personnel de sécurité
	Chapitre 0. Accès aux services de formation
	Art. 124/1. § 1^{er}. Lorsqu'ils recrutent du personnel de sécurité, les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure peuvent tenir compte de toutes les formations suivies, qualifications obtenues et expériences acquises préalablement dans d'autres entreprises ferroviaires ou auprès d'un gestionnaire de l'infrastructure.
	À cet effet, ces membres du personnel peuvent avoir accès aux documents prouvant leur formation, leurs qualifications et leur expérience, en obtenir des copies et communiquer celles-ci.
	§ 2. Les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure sont responsables du niveau de formation et de la qualification des membres de leur personnel exerçant des tâches critiques de sécurité.
	Art. 124/2. § 1^{er}. Les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure fournissent à leur personnel de sécurité, un accès équitable et non discriminatoire aux services de formation chaque fois que ces formations sont nécessaires pour exploiter des services sur le réseau.
	Si des services de formation ne sont offerts que par une seule entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure, celle-ci/celui-ci veille à ce que ces services soient mis à la disposition d'autres entreprises ferroviaires ou du gestionnaire de l'infrastructure à un prix raisonnable et non discriminatoire, qui soit en rapport avec les coûts et qui puisse inclure une marge bénéficiaire.

	<i>§ 2. Sous réserve de l'article 144, alinéa 1^{er}, les services de formation couvrent la formation relative à la connaissance des lignes concernées, les règles et procédures d'exploitation, le système de signalisation et de contrôle-commande, ainsi que les procédures d'urgence applicables sur les lignes exploitées.</i>
	<i>§ 3. Les organismes chargés de fournir des services de formation octroient un certificat attestant de la participation à une formation, au personnel des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure, à la demande de celui-ci.</i>
Chapitre 1er. – Certification des conducteurs de train	Chapitre 1er. – Conducteurs de train
Section 2. - Licence de conducteur de train	Section 2. - Licence de conducteur de train
Art. 132. § 1 ^{er} . L'autorité de sécurité :	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;	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° 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.	§ 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} .	§ 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 :	§ 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,	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;	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°.	2° la tenue des données à caractère personnel déterminées par le Roi, qui sont nécessaires pour atteindre l'objectif visé au 1°.
<i>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.</i>	<i>Lorsque l'autorité de sécurité intervient conformément aux dispositions du présent article, elle respecte toutes les dispositions du Règlement (UE) 2016/679 et de la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel, sauf si le présent Code ferroviaire y déroge.</i>
§ 5. Le Roi prend les dispositions nécessaires pour éviter les risques d'altération du contenu du registre visé au présent article.	§ 5. Le Roi prend les dispositions nécessaires pour éviter les risques d'altération du contenu du registre visé au présent article.
Section 3. – Attestation	Section 3. – Attestation
Art. 133. Dans tous les cas, chaque entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire sont responsables du niveau de formation et de la qualification de leur personnel exerçant des tâches en rapport avec la sécurité, comme indiqué à l'article 90 et à l'annexe 5.	Art. 133. (...)
Art. 140. § 1 ^{er} . Chaque entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire :	Art. 140. § 1 ^{er} . Chaque entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure :
1° tiennent ou veillent à ce que soit tenu un registre de toutes les attestations délivrées, mises à jour, renouvelées, modifiées, expirées, suspendues, retirées ou déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre contient pour chaque attestation les données indiquées à l'annexe 7/1 ainsi que les données relatives aux vérifications périodiques prévues à l'article 137. Ce registre est mis à jour régulièrement;	1° tiennent ou veillent à ce que soit tenu un registre de toutes les attestations délivrées, mises à jour, renouvelées, modifiées, expirées, suspendues, retirées ou déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre contient pour chaque attestation les données indiquées à l'annexe 7/1 ainsi que les données relatives aux vérifications périodiques prévues à l'article 137. Ce registre est mis à jour régulièrement;
2° coopèrent avec l'autorité de sécurité afin d'échanger des informations avec elle et lui donner accès aux données nécessaires;	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.	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.	§ 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 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} .	§ 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 <i>ferroviaire</i> 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 :	§ 4. Le gestionnaire de l'infrastructure 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;	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°.	2° la tenue des données à caractère personnel déterminées par le Roi, qui sont nécessaires pour atteindre l'objectif visé au 1°.
<i>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.</i>	<i>Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires interviennent conformément aux dispositions du présent article, ils respectent toutes les dispositions du Règlement (UE) 2016/679 et de la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel, sauf si le présent Code ferroviaire y déroge.</i>
§ 5. Le Roi prend les dispositions nécessaires pour éviter les risques d'altération du contenu du registre visé au présent article.	§ 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	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 :	Art. 142. § 1 ^{er} . Sans préjudice de l'article 74, <i>10° et 11°</i> , 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 ;	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 oeuvre des examens et/ou contrôles périodiques, conformément à l'article 129 ;	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 ;	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 ;	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 ;	5° veiller à la publication et à la mise à jour d'un registre de personnes et d'organismes reconnus conformément à l'article 143 et à l'article 149 ;

6° tenir et mettre à jour un registre de licences conformément à l'article 129 et à l'article 132, § 1er, 1° ;	6° tenir et mettre à jour un registre de licences conformément à l'article 129 et à l'article 132, § 1er, 1° ;
7° contrôler le processus de certification des conducteurs de train conformément à l'article 219 ;	7° contrôler le processus de certification des conducteurs de train conformément à l'article 219 ;
8° effectuer les contrôles prévus à l'article 221 ;	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.	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.	§ 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 <i>titre 5</i> , le conducteur de train concerné ou son employeur peut demander la révision de la décision.	§ 3. En cas de désaccord avec une décision de l'autorité de sécurité relative à une demande visée au <i>titre 5, chapitre 1^{er}</i> , 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.	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.	Après ce délai, la décision est définitive.
L'autorité de sécurité statue dans les deux mois de la réception de la demande de révision.	L'autorité de sécurité statue dans les deux mois de la réception de la demande de révision.
Section 6. – Formation et examen des conducteurs de train	Section 6. – Formation et examen des conducteurs de train
Art. 143. Les formateurs ou centres de formation sont reconnus par l'autorité de sécurité aux fins des tâches visées aux articles 145, alinéa 1 ^{er} , et 146, alinéas 1 ^{er} et 2.	Art. 143. Les formateurs ou centres de formation sont reconnus par l'autorité de sécurité aux fins des tâches visées aux articles 145, alinéa 1 ^{er} , et 146, alinéas 1 ^{er} et 2.
<i>La reconnaissance impose aux formateurs ou centres de formation de fournir un accès équitable et non discriminatoire aux services de formation des conducteurs de train chaque fois que cette formation est nécessaire pour remplir les conditions d'obtention du certificat de sécurité ou, le cas échéant, de l'agrément de sécurité.</i>	<i>Sans préjudice de l'article 124/2, paragraphe 1^{er}, alinéa 2, la reconnaissance impose aux formateurs ou centres de formation de fournir un accès équitable et non discriminatoire aux services de formation des conducteurs de train chaque fois que cette formation est nécessaire pour remplir les conditions d'obtention du certificat de sécurité unique ou, le cas échéant, de l'agrément de sécurité.</i>
<i>La reconnaissance impose aux formateurs ou centres de formation de mettre des services de formation de qualité à la disposition des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire à un prix raisonnable et non</i>	<i>Sans préjudice de l'article 124/2, paragraphe 1^{er}, alinéa 2, la reconnaissance impose aux formateurs ou centres de formation de mettre des services de formation de qualité à la disposition des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure à un</i>

<i>discriminatoire, qui soit en rapport avec les coûts et puisse inclure une marge bénéficiaire.</i>	<i>prix raisonnable et non discriminatoire, qui soit en rapport avec les coûts et puisse inclure une marge bénéficiaire.</i>
La reconnaissance est réalisée sur la base de l'évaluation du dossier et se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité. Toutefois, lorsqu'une compétence spécifique recherchée est extrêmement rare, il peut être dérogé à cette règle après avis favorable de la Commission européenne.	La reconnaissance est réalisée sur la base de l'évaluation du dossier et se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité. Toutefois, lorsqu'une compétence spécifique recherchée est extrêmement rare, il peut être dérogé à cette règle après avis favorable de la Commission européenne.
Le critère d'indépendance ne s'applique pas aux tâches de formation relatives :	Le critère d'indépendance ne s'applique pas aux tâches de formation relatives :
1° aux connaissances professionnelles générales, visées à l'annexe 10 ;	1° aux connaissances professionnelles générales, visées à l'annexe 10 ;
2° aux connaissances linguistiques, visées à l'annexe 12, 8 ;	2° aux connaissances linguistiques, visées à l'annexe 12, 8 ;
3° aux connaissances professionnelles relatives au matériel roulant, visées à l'annexe 11 ;	3° aux connaissances professionnelles relatives au matériel roulant, visées à l'annexe 11 ;
4° aux connaissances professionnelles relatives à l'infrastructure, visées à l'annexe 12, 1 à 7.	4° aux connaissances professionnelles relatives à l'infrastructure, visées à l'annexe 12, 1 à 7.
L'autorité de sécurité veille à la publication et à la mise à jour du registre des personnes ou organismes qui ont été reconnus conformément au présent article.	L'autorité de sécurité veille à la publication et à la mise à jour du registre des personnes ou organismes qui ont été reconnus conformément au présent article.
Le Roi détermine les modalités de publication et de mise à jour de ce registre.	Le Roi détermine les modalités de publication et de mise à jour de ce registre.
Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, les modalités d'organisation et le contenu minimal de la formation visée au présent article, ainsi que les modalités de la délivrance des documents faisant foi concernant la formation suivie par les conducteurs de train et candidats conducteurs de train.	Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, les modalités d'organisation et le contenu minimal de la formation visée au présent article, ainsi que les modalités de la délivrance des documents faisant foi concernant la formation suivie par les conducteurs de train et candidats conducteurs de train.
Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, les conditions que les formateurs et les centres de formations doivent remplir pour être reconnus, la procédure de reconnaissance et la procédure pour l'adaptation, le renouvellement, la suspension et le retrait de la reconnaissance.	Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, les conditions que les formateurs et les centres de formations doivent remplir pour être reconnus, la procédure de reconnaissance et la procédure pour l'adaptation, le renouvellement, la suspension et le retrait de la reconnaissance.
Art. 144. La formation des conducteurs de train comprend un volet relatif à la licence de conducteur de train, qui porte sur les connaissances professionnelles générales, et un volet relatif à l'attestation, qui porte sur les connaissances professionnelles spécifiques.	Art. 144. La formation des conducteurs de train comprend un volet relatif à la licence de conducteur de train, qui porte sur les connaissances professionnelles générales, et un volet relatif à l'attestation, qui porte sur les connaissances professionnelles spécifiques.
Les candidats conducteurs de train ont un accès équitable et non discriminatoire à la formation	Conformément à l'article 124/2, paragraphe 1er, les candidats conducteurs de train ont un accès équitable et non discriminatoire à la formation nécessaire pour

nécessaire pour satisfaire aux conditions d'obtention de la licence et de l'attestation.	satisfaire aux conditions d'obtention de la licence et de l'attestation.
Chapitre 3. – Protection de la vie privée	Chapitre 3. – Protection de la vie privée
<i>Art. 152. Avant de faire usage de l'une ou de plusieurs des habilitations prévues dans le présent titre, le Roi demande l'avis de la Commission de la protection de la vie privée.</i>	<i>Art. 152. Avant de faire usage de l'une ou de plusieurs des habilitations prévues dans le présent titre, le Roi demande l'avis de l'Autorité de protection des données.</i>
<i>En dérogation à l'article 29, § 2, de la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel, la Commission de la protection de la vie privée émet son avis dans un délai de trente jours après que toutes les données nécessaires à cet effet lui ont été communiquées.</i>	<i>En dérogation à l'article 26, paragraphe 1^{er}, alinéa 2, de la loi du 3 décembre 2017 portant création de l'Autorité de protection des données, l'Autorité de protection des données émet son avis dans un délai de trente jours après que toutes les données nécessaires à cet effet lui ont été communiquées.</i>
Titre 6. - Interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne	Titre 6. - Interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne
Chapitre 2. - Spécifications techniques d'interopérabilité	Chapitre 2. - Spécifications techniques d'interopérabilité
Section 1 ^{re} . – Contenu	Section 1 ^{re} . - Contenu
Art. 154. Chaque sous-système fait l'objet d'une STI ou, s'il y a lieu, de plusieurs STI.	Art. 154. Chaque sous-système <i>décrit dans l'annexe 15</i> fait l'objet d'une STI ou, s'il y a lieu, de plusieurs STI.
Une STI peut couvrir plusieurs sous-systèmes.	Une STI peut couvrir plusieurs sous-systèmes.
<i>Art. 155. Les sous-systèmes sont conformes aux STI qui sont d'application au moment de leur mise en service, de leur réaménagement ou de leur renouvellement.</i>	<i>Art. 155. Les sous-systèmes fixes satisfont aux STI et aux règles nationales en vigueur au moment de la demande d'autorisation de mise en service.</i>
<i>Cette conformité est maintenue en permanence au cours de l'usage de chaque sous-système.</i>	<i>Les véhicules satisfont aux STI et aux règles nationales en vigueur au moment de la demande d'autorisation de mise sur le marché.</i>
	<i>Les utilisateurs de sous-systèmes fixes et de véhicules maintiennent en permanence leur conformité visée aux alinéas 1^{er} et 2 au cours de leur utilisation.</i>
	<i>Chaque STI indique les dispositions applicables aux sous-systèmes fixes et véhicules existants, en particulier en cas de réaménagement et de renouvellement et, dans ces cas, les travaux de modification qui nécessitent une demande de nouvelle autorisation.</i>
Art. 156. Dans la mesure où cela s'avère techniquement réalisable et sans préjudice du respect des règles de sécurité, les STI ne font pas obstacle à	Art. 156. (...)

<i>l'utilisation de l'infrastructure pour la circulation des véhicules non visés par les STI.</i>	
Section 2. – Extension du champ d'application des STI	Section 2. – Extension du champ d'application des STI
Art. 157. <i>Tant que l'extension du champ d'application des STI à l'ensemble du réseau ferroviaire n'est pas effective, l'autorisation de mise en service de sous-systèmes sur la partie du réseau qui ne relève pas encore des STI est accordée conformément aux règles de sécurité ou, le cas échéant, conformément à l'article 171.</i>	Art. 157. (...)
<i>L'autorisation de mise en service de véhicules dont l'utilisation est prévue occasionnellement sur la partie du réseau qui ne relève pas encore des STI, pour cette partie du réseau, est accordée conformément aux règles de sécurité ou le cas échéant conformément à l'article 171 et au chapitre 5.</i>	
Art. 158. <i>L'autorité de sécurité peut, à la demande d'une entité adjudicatrice ou d'un constructeur, lors de la publication de STI nouvelles ou révisées, exclure de l'application de ces STI les projets se trouvant à un stade avancé de développement ou faisant l'objet d'un contrat en cours d'exécution.</i>	Art. 158. (...)
Section 3. – Dérogations	Section 3. – <i>Non-application d'une STI</i>
Art. 159. § 1 ^{er} . <i>En l'absence de cas spécifiques pertinents, l'autorité de sécurité peut, à la demande de l'entité adjudicatrice, ou du constructeur ou de leur mandataire dans l'Union européenne, décider de ne pas rendre applicables une ou plusieurs STI dans les cas suivants :</i>	Art. 159. § 1 ^{er} . <i>L'autorité de sécurité peut autoriser le demandeur à ne pas appliquer une ou plusieurs STI dans les cas suivants :</i>
1° pour un projet de nouveau sous-système, pour le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système existant ou pour tout élément du système ferroviaire se trouvant à un stade avancé de développement ou faisant l'objet d'un contrat en cours d'exécution <i>lors de la publication de ces STI ;</i>	1° pour un projet de nouveau sous-système <i>ou d'une partie de celui-ci</i> , pour le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système existant <i>ou d'une partie de celui-ci</i> ou pour tout élément du système ferroviaire se trouvant à un stade avancé de développement ou faisant l'objet d'un contrat en cours d'exécution <i>à la date d'entrée en application de la ou des STI concernées ;</i>
2° pour un projet de renouvellement ou de réaménagement d'un sous-système existant, lorsque le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies ou la tension électrique prévus par ces STI sont incompatibles avec ceux du sous-système existant ;	(...)
3° pour un projet concernant le renouvellement, l'extension ou le réaménagement d'un sous-système existant, lorsque l'application de ces STI compromet	2° pour un projet concernant le renouvellement, l'extension ou le réaménagement d'un sous-système existant <i>ou d'une partie de celui-ci</i> , lorsque

la viabilité économique du projet et/ou la cohérence du système ferroviaire belge ;	l'application de <i>la ou des STI concernées</i> compromet la viabilité économique du projet et/ou la cohérence du système ferroviaire belge, <i>par exemple en ce qui concerne le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies ou la tension électrique</i> ;
4° lorsqu'à la suite d'un accident ou d'une catastrophe naturelle, les conditions de rétablissement rapide du réseau ne permettent pas économiquement ou techniquement l'application partielle ou totale des STI correspondantes ;	3° lorsqu'à la suite d'un accident ou d'une catastrophe naturelle, les conditions de rétablissement rapide du réseau ne permettent pas économiquement ou techniquement l'application partielle ou totale des STI correspondantes, <i>et ce, jusqu'à ce que le réseau soit rétabli</i> ;
5° pour des véhicules en provenance ou à destination de pays tiers dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferroviaire au sein de l'Union européenne.	4° pour des véhicules en provenance ou à destination de pays tiers dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferroviaire au sein de l'Union ;
§ 2. L'entité adjudicatrice, le constructeur ou leur mandataire dans l'Union européenne introduit auprès de l'autorité de sécurité la demande de dérogation accompagnée d'un dossier contenant les éléments du point b) de l'annexe 22 et justifiant la demande de dérogation.	§ 2. Sans préjudice de l'article 225/4, paragraphe 1 ^{er} , alinéa 2, le demandeur introduit auprès de l'autorité de sécurité une demande de dérogation conformément à l'acte d'exécution visé à l'article 7, paragraphe 5 de la directive 2016/797/UE et justifiant la demande de dérogation.
§ 3. Dans le cas visé au § 1 ^{er} , 1°, l'autorité de sécurité communique à la Commission européenne, dans l'année qui suit l'entrée en vigueur de chaque STI, une liste de projets qui <i>sont exécutés sur le territoire belge</i> et sont à un stade avancé de développement.	§ 3. Dans le cas visé au paragraphe 1 ^{er} , 1°, l'autorité de sécurité communique à la Commission européenne, dans l'année qui suit l'entrée en vigueur de chaque STI, une liste de projets qui, <i>de son avis</i> , sont à un stade avancé de développement.
§ 4. Dans tous les cas visés au § 1 ^{er} , l'autorité de sécurité notifie préalablement son intention de dérogation à la Commission européenne et lui communique un dossier de demande de dérogation comprenant les documents repris en annexe 22.	§ 4. Dans les cas visés au paragraphe 1 ^{er} , 1° et 3°, l'autorité de sécurité communique à la Commission européenne sa décision de ne pas appliquer une ou plusieurs STI ou des parties de celles-ci.
§ 5. Dans les cas visés au § 1 ^{er} , 1° et 4°, l'autorité de sécurité peut, en attendant que la Commission européenne lui notifie les résultats de son analyse de la conformité du dossier avec la demande de dérogation, appliquer les dispositions de remplacement visées dans ce dossier.	§ 5. Dans les cas visés au paragraphe 1 ^{er} , 1°, 2° et 4°, l'autorité de sécurité soumet à la Commission européenne la demande de non-application des STI ou de parties de celles-ci, accompagnée d'un dossier justifiant ladite demande, en précisant les dispositions de remplacement qu'elle compte appliquer en lieu et place des STI.
§ 6. En l'absence d'une décision de la Commission européenne dans le délai imposé par la Directive 2008/57/CE sur l'acceptation de la demande de dérogation dans les cas visés à l'alinéa 1 ^{er} , 1°, 2°, 3° et 5°, la demande est considérée comme acceptée.	§ 6. Dans l'attente de la décision de la Commission européenne adoptée conformément à l'article 7, paragraphe 4, de la directive 2016/797/UE, l'autorité de sécurité peut appliquer sans délai les dispositions de remplacement visées au paragraphe 5.

<i>Dans l'attente de la décision de la Commission européenne dans les cas visés au § 1^{er}, 5°, les dispositions de remplacement visées dans le dossier de demande de dérogation peuvent s'appliquer.</i>	<i>En l'absence d'une décision de la Commission européenne dans un délai de quatre mois à compter de la présentation de la demande accompagnée du dossier complet, l'autorité de sécurité considère la demande comme acceptée.</i>
Chapitre 3. - Constituants d'interopérabilité	Chapitre 3. - Constituants d'interopérabilité
Section 1^{re}. – Mise sur le marché	Section 1^{re}. – Mise sur le marché
Art. 160. Les constituants d'interopérabilité ne peuvent être mis sur le marché que s'ils :	Art. 160. Les constituants d'interopérabilité ne peuvent être mis sur le marché que s'ils :
<i>1° permettent de réaliser l'interopérabilité ferroviaire en satisfaisant aux exigences essentielles;</i>	<i>1° permettent de réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire de l'Union en satisfaisant aux exigences essentielles ;</i>
<i>2° sont utilisés dans leur domaine d'emploi conformément à leur destination et sont installés et entretenus convenablement.</i>	<i>2° sont utilisés dans leur domaine d'utilisation conformément à leur destination et sont installés et entretenus convenablement.</i>
L'alinéa 1er ne fait pas obstacle à la mise sur le marché de ces constituants pour d'autres applications.	L'alinéa 1er ne fait pas obstacle à la mise sur le marché de ces constituants pour d'autres applications.
Art. 161. L'autorité de sécurité ne peut pas, <i>sur la base de la loi, interdire, restreindre ou entraver la mise sur le marché de constituants d'interopérabilité pour leur utilisation dans le cadre du système ferroviaire lorsque ces constituants satisfont aux dispositions du présent Code ferroviaire.</i>	Art. 161. L'autorité de sécurité ne peut pas, <i>sur la base de la loi, interdire, restreindre ou entraver la mise sur le marché de constituants d'interopérabilité pour leur utilisation dans le cadre du système ferroviaire de l'Union lorsque ces constituants satisfont aux dispositions du présent Code ferroviaire.</i>
	<i>En particulier, l'autorité de sécurité n'exige pas des vérifications qui ont déjà été effectuées dans le cadre de la procédure donnant lieu à la déclaration « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi prévue aux articles 163 et 164.</i>
Section 2. – Conformité ou aptitude à l'emploi	Section 2. – Conformité ou aptitude à l'emploi
Art. 162. <i>Les constituants d'interopérabilité qui sont munis de la déclaration " CE " de conformité ou d'aptitude à l'emploi sont considérés conformes aux exigences essentielles.</i>	Art. 162. § 1 ^{er} . <i>Un constituant d'interopérabilité satisfait aux exigences essentielles s'il est conforme aux conditions fixées dans les STI correspondantes ou aux spécifications européennes mises au point pour satisfaire à ces conditions.</i>
	<i>La déclaration « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi atteste que les constituants d'interopérabilité ont été soumis aux procédures fixées dans la STI correspondante pour évaluer la conformité ou l'aptitude à l'emploi.</i>
<i>Tout constituant d'interopérabilité est soumis à la procédure d'évaluation de la conformité et de l'aptitude à l'emploi indiquée dans la STI concernée et est accompagné du certificat correspondant.</i>	§ 2. <i>Lorsque la STI l'exige, la déclaration « CE » est accompagnée :</i>

	<i>1° d'un certificat, délivré par un ou des organismes notifiés, de la conformité intrinsèque d'un constituant d'interopérabilité considéré isolément, avec les spécifications techniques qu'il doit respecter ;</i>
	<i>2° d'un certificat, délivré par un ou des organismes notifiés, de l'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité considéré dans son environnement ferroviaire, en particulier dans le cas où des exigences fonctionnelles sont concernées.</i>
La déclaration " CE " de conformité ou d'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité <i>est conforme aux critères visés à l'annexe 17.</i>	§ 3. La déclaration « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité <i>est datée et signée par le fabricant ou son mandataire.</i>
<i>Un constituant d'interopérabilité satisfait aux exigences essentielles s'il est conforme aux conditions fixées par les STI correspondantes ou aux spécifications européennes mises au point pour satisfaire à ces conditions.</i>	<i>La déclaration « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité est conforme au Règlement d'exécution (UE) 2019/250 de la Commission du 12 février 2019 sur les modèles de déclarations et de certificats «CE» pour les constituants et sous-systèmes d'interopérabilité ferroviaires, sur le modèle de déclaration de conformité avec un type autorisé de véhicule ferroviaire et sur les procédures de vérification «CE» des sous-systèmes conformément à la Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le Règlement (UE) n° 201/2011.</i>
Par dérogation à <i>l'alinéa 2</i> , les pièces de rechange de sous-systèmes déjà en service lors de l'entrée en vigueur de la STI peuvent être installées dans ce sous-système sans devoir être soumises à la procédure d'évaluation de la conformité et de l'aptitude à l'emploi.	§ 4. Par dérogation <i>aux paragraphes 1^{er} et 2</i> , les <i>pièces détachées</i> de sous-systèmes déjà en service lors de l'entrée en vigueur de la STI peuvent être installées dans ce sous-système sans devoir être soumises à la procédure d'évaluation de la conformité et de l'aptitude à l'emploi.
Section 3. - Procédure de déclaration " CE " de conformité ou d'aptitude à l'emploi	Section 3. - Procédure de déclaration " CE " de conformité ou d'aptitude à l'emploi
Art. 163. Pour établir la déclaration " CE " de conformité ou d'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité, le fabricant ou son mandataire <i>établi dans l'Union européenne</i> applique les dispositions prévues par les STI le concernant.	Art. 163. Pour établir la déclaration " CE " de conformité ou d'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité, le fabricant ou son mandataire applique les dispositions prévues par les STI le concernant.
Lorsque la STI correspondante l'impose, l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité est effectuée par l'organisme notifié auprès duquel le fabricant ou son mandataire <i>établi dans l'Union européenne</i> en a fait la demande.	Lorsque la STI correspondante l'impose, l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité est effectuée par l'organisme notifié auprès duquel le fabricant ou son mandataire en a fait la demande.
Lorsque des constituants d'interopérabilité font l'objet <i>de réglementations transposant d'autres directives européennes</i> portant sur d'autres aspects, la déclaration " CE " de conformité ou d'aptitude à	Lorsque des constituants d'interopérabilité font l'objet <i>d'autres actes juridiques de l'Union</i> portant sur d'autres aspects, la déclaration " CE " de conformité ou d'aptitude à l'emploi, indique, dans ce cas, que les

l'emploi, indique, dans ce cas, que les constituants d'interopérabilité répondent également aux exigences de ces autres <i>réglementations</i> .	constituants d'interopérabilité répondent également aux exigences de ces autres <i>actes juridiques</i> .
Art. 164. Lorsque ni le fabricant, ni son mandataire n'ont satisfait aux obligations visées à l'article 163, alinéas 1er et 3, ces obligations incombent à toute personne qui met le constituant d'interopérabilité sur le marché.	Art. 164. Lorsque ni le fabricant, ni son mandataire n'ont satisfait aux obligations visées à l'article 163, alinéas 1er et 3, ces obligations incombent à toute personne qui met le constituant d'interopérabilité sur le marché.
Aux fins du présent Code ferroviaire, les mêmes obligations s'appliquent à toute personne qui assemble des constituants d'interopérabilité ou des parties de constituant d'interopérabilité d'origines diverses ou qui fabrique des constituants d'interopérabilité pour son propre usage.	Aux fins du présent Code ferroviaire, les mêmes obligations s'appliquent à toute personne qui assemble des constituants d'interopérabilité ou des parties de constituant d'interopérabilité d'origines diverses ou qui fabrique des constituants d'interopérabilité pour son propre usage.
Section 4. - Restrictions ou interdiction à l'emploi des constituants d'interopérabilité	Section 4. - Restrictions ou interdiction à l'emploi des constituants d'interopérabilité
Sous-section 1re. - Non respect de la procédure de déclaration " CE " de conformité ou d'aptitude à l'emploi	Sous-section 1re. - Non respect de la procédure de déclaration " CE " de conformité ou d'aptitude à l'emploi
Art. 165. Lorsque l'autorité de sécurité constate que la déclaration " CE " de conformité ou d'aptitude à l'emploi a été établie indûment, elle met en demeure <i>le fabricant ou son mandataire établi dans l'Union européenne</i> , si nécessaire, de remettre le constituant d'interopérabilité en conformité et de faire cesser l'infraction conformément aux modalités fixées par le Roi.	Art. 165. Lorsque l'autorité de sécurité constate que la déclaration " CE " de conformité ou d'aptitude à l'emploi a été établie indûment, elle met en demeure <i>le fabricant ou son mandataire</i> , si nécessaire, de remettre le constituant d'interopérabilité en conformité et de faire cesser l'infraction conformément aux modalités fixées par le Roi.
Lorsque la non-conformité persiste, l'autorité de sécurité prend toutes les mesures appropriées pour restreindre ou interdire la mise sur le marché du constituant d'interopérabilité concerné ou pour assurer son retrait du marché conformément à la procédure fixée à l'article 166.	Lorsque la non-conformité persiste, l'autorité de sécurité prend toutes les mesures appropriées pour restreindre ou interdire la mise sur le marché du constituant d'interopérabilité concerné ou pour assurer son retrait du marché conformément à la procédure fixée à l'article 166.
Les alinéas 1er et 2 s'appliquent sous réserve des dispositions de l'article 166	Les alinéas 1er et 2 s'appliquent sous réserve des dispositions de l'article 166
Sous-section 2. - Non-conformité des constituants d'interopérabilité avec les exigences essentielles	Sous-section 2. - Non-conformité des constituants d'interopérabilité avec les exigences essentielles
Art. 166. Lorsque l'autorité de sécurité constate qu'un constituant d'interopérabilité muni de la déclaration " CE " de conformité ou d'aptitude à l'emploi et mis sur le marché risque, lorsqu'il est utilisé conformément à sa destination, de ne pas satisfaire aux exigences essentielles, elle prend toutes les mesures utiles pour restreindre son domaine d'application, pour en	Art. 166. Lorsque l'autorité de sécurité constate qu'un constituant d'interopérabilité muni de la déclaration " CE " de conformité ou d'aptitude à l'emploi et mis sur le marché risque, lorsqu'il est utilisé conformément à sa destination, de ne pas satisfaire aux exigences essentielles, elle prend toutes les mesures utiles pour restreindre son domaine d'application, pour en interdire l'emploi, <i>pour ordonner son rappel</i> ou pour

interdire l'emploi ou pour le retirer du marché conformément aux modalités fixées par le Roi.	le retirer du marché conformément aux modalités fixées par le Roi.
L'autorité de sécurité informe immédiatement la Commission européenne des mesures qu'elle a prises et motive sa décision en précisant notamment si la non-conformité résulte soit d'un non-respect des exigences essentielles, soit d'une mauvaise application des spécifications européennes pour autant que l'application de ces spécifications soit invoquée, soit d'une insuffisance des spécifications européennes.	L'autorité de sécurité informe immédiatement la Commission européenne, <i>l'Agence et les autres Etats membres</i> des mesures qu'elle a prises et motive sa décision en précisant notamment si la non-conformité résulte soit d'un non-respect des exigences essentielles, soit d'une mauvaise application des spécifications européennes pour autant que l'application de ces spécifications soit invoquée, soit d'une insuffisance des spécifications européennes.
	<i>Art. 166/1. Lorsque la décision visée à l'article 166 résulte d'une insuffisance des spécifications européennes, l'autorité de sécurité propose à l'Agence ou à la Commission européenne l'une ou plusieurs des mesures suivantes :</i>
	<i>1° retrait partiel ou total de la spécification en cause des publications où elle figure ;</i>
	<i>2° si la spécification en cause est une norme harmonisée, maintien partiel ou retrait de ladite norme conformément à l'article 11 du Règlement (UE) n° 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relatif à la normalisation européenne, modifiant les Directives 89/686/CEE et 93/15/CEE du Conseil ainsi que les Directives 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE et 2009/105/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la Décision 87/95/CEE du Conseil et la Décision n° 1673/2006/CE du Parlement européen et du Conseil ;</i>
	<i>3° révision de la STI par la Commission européenne lorsqu'il s'avère qu'elle présente une insuffisance.</i>
Art. 167. Lorsque l'autorité de sécurité constate qu'un constituant d'interopérabilité muni de la déclaration " CE " de conformité ou d'aptitude à l'emploi se révèle non-conforme, <i>elle restreint son domaine d'application, le retire du marché, en interdit l'emploi, ou prend les mesures appropriées</i> à l'encontre de celui qui a établi la déclaration selon les modalités fixées par le Roi.	Art. 167. Lorsque l'autorité de sécurité constate qu'un constituant d'interopérabilité muni de la déclaration " CE " de conformité ou d'aptitude à l'emploi se révèle non-conforme <i>aux exigences essentielles, elle en informe l'autorité notifiante qui prend les mesures appropriées à l'encontre de l'entité</i> qui a établi la déclaration, selon les modalités fixées par le Roi.
Elle en informe la Commission européenne et les autorités de sécurité des autres Etats membres de l'Union européenne.	Elle en informe la Commission européenne et les autorités de sécurité des autres Etats membres de l'Union européenne.
Chapitre 4. – Sous-systèmes	Chapitre 4. – Sous-systèmes
Section 1 ^{re} . – Procédure de mise en service	Section 1 ^{re} . – Procédure de mise en service

Art. 168. § 1 ^{er} . En application de l'article 74, 1 ^o , 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.	Art. 168. (...)
§ 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 ^o la compatibilité technique de ces sous-systèmes avec le système dans lequel ils s'intègrent;	
2 ^o l'intégration en sécurité de ces sous-systèmes conformément au règlement n ^o 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 ^o à la procédure de vérification " CE " par référence aux STI applicables;	
2 ^o 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 ^o pour l'infrastructure, dans le cadre de l'octroi et du suivi des agréments de sécurité en application de l'article 95;	
2 ^o 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.	
Art. 169. Sous réserve des dispositions de l'article 168, l'autorité de sécurité ne peut pas, sur la base du présent Code ferroviaire, interdire, restreindre ou entraver, la construction, la mise en service et l'exploitation de sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du <i>système ferroviaire</i> qui satisfont aux exigences essentielles.	Art. 169. Sous réserve des dispositions <i>du chapitre 4/1, du titre 6</i> , l'autorité de sécurité ne peut pas, sur la base du présent Code ferroviaire interdire, restreindre ou entraver, la construction, la mise en service et l'exploitation de sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du <i>système ferroviaire de l'Union</i> qui satisfont aux exigences essentielles.
L'autorité de sécurité ne peut exiger des vérifications qui ont déjà été effectuées :	L'autorité de sécurité ne peut exiger des vérifications qui ont déjà été effectuées :
1° dans le cadre de la procédure d'établissement de la déclaration " CE " de vérification <i>dont les éléments sont donnés à l'annexe 18</i> ;	1° dans le cadre de la procédure d'établissement de la déclaration " CE " de vérification;
2° dans d'autres Etats membres de l'Union européenne, avant ou après <i>le 19 juillet 2008</i> , en vue de vérifier la conformité avec des exigences identiques dans des conditions d'exploitation identiques.	2° dans d'autres Etats membres de l'Union européenne, avant ou après <i>le 16 juin 2016</i> , en vue de vérifier la conformité avec des exigences identiques dans des conditions d'exploitation identiques.
Section 2. - Conformité avec les STI et les règles nationales.	Section 2. - Conformité avec les STI et les règles nationales.
Art. 170. Les sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire qui sont munis de la déclaration " CE " de vérification sont considérés comme interopérables et conformes aux exigences essentielles.	Art. 170. <i>L'autorité de sécurité considère comme conformes aux exigences essentielles les sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire de l'Union qui sont munis, selon le cas, de la déclaration « CE » de vérification établie par référence aux STI conformément à l'article 172, paragraphe 1^{er}, de la déclaration de vérification établie par référence aux règles nationales conformément à l'article 172, paragraphe 8, ou des deux.</i>
<i>La vérification de l'interopérabilité, dans le respect des exigences essentielles, d'un sous-système de nature structurelle constitutif du système ferroviaire est établie par référence aux STI lorsqu'elles existent.</i>	
<i>La déclaration " CE " de vérification des sous-systèmes est conforme aux critères visés en annexe 18.</i>	
Art. 171. § 1 ^{er} . L'autorité de sécurité établit, pour chaque sous-système, une liste de règles de sécurité pour l'application des exigences essentielles lorsqu'il n'existe pas de STI pertinente, qu'une dérogation a été notifiée en application de l'article 159 ou qu'un cas spécifique nécessite l'application de règles de sécurité non reprises dans la STI concernée.	Art. 171. (...)

<i>Dans ces cas, tout sous-système de nature structurelle est soumis à la procédure de vérification visée à l'annexe 19, point 3.</i>	
<i>§ 2. L'autorité de sécurité notifie à la Commission européenne la liste des règles de sécurité pour chaque sous-système ainsi que les organismes désignés chargés de la procédure de vérification de ces règles de sécurité en application de l'article 174.</i>	.
<i>Cette liste est notifiée :</i>	
<i>1° soit chaque fois qu'une modification survient à la liste des règles techniques qui a été notifiée en application de l'article 17, § 3, de la Directive 2008/57/CE;</i>	
<i>2° soit après notification de la dérogation;</i>	
<i>3° soit après publication de la STI concernée.</i>	
<i>§ 3. L'autorité de sécurité ne notifie pas à la Commission européenne les règles et restrictions dont le caractère est strictement local mais en fait mention dans le registre de l'infrastructure visé à l'article 211.</i>	
<i>§ 4. L'autorité de sécurité veille à ce que les règles de sécurité contraignantes soient publiées et communiquées au gestionnaire de l'infrastructure, à toutes les entreprises ferroviaires et à tous les demandeurs d'autorisations de mise en service, dans des termes clairs et intelligibles pour toutes les parties concernées.</i>	
Section 3. - Procédure d'établissement de la déclaration " CE " de vérification	Section 3. - Procédure d'établissement de la déclaration " CE " de vérification
Sous-section 1.- Déclaration " CE " de vérification	Sous-section 1.- Déclaration " CE " de vérification
<i>Art. 172. § 1^{er}. Pour établir la déclaration " CE " de vérification, l'entité adjudicatrice ou le constructeur ou leur mandataire dans l'Union européenne choisit un organisme notifié et l'invite à engager la procédure de vérification " CE " visée à l'annexe 19.</i>	<i>Art. 172. § 1^{er}. Pour établir la déclaration " CE " de vérification nécessaire à la mise sur le marché et à la mise en service visée au chapitre 4/1, le demandeur demande à l'organisme ou aux organismes d'évaluation de la conformité qu'il a choisis à cet effet d'engager la procédure de vérification " CE " visée à l'annexe 19.</i>
	<i>§ 2. Le demandeur établit la déclaration « CE » de vérification d'un sous-système conformément au Règlement d'exécution (UE) 2019/250 de la Commission du 12 février 2019 sur les modèles de déclarations et de certificats «CE» pour les constituants et sous-systèmes d'interopérabilité ferroviaires, sur le modèle de déclaration de conformité avec un type autorisé de véhicule</i>

	<i>ferroviaire et sur les procédures de vérification «CE» des sous-systèmes conformément à la Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le Règlement (UE) n° 201/2011.</i>
	<i>Celui-ci déclare sous sa seule responsabilité que le sous-système concerné a été soumis aux procédures de vérification pertinentes et qu'il satisfait aux exigences des dispositions pertinentes du droit de l'Union ainsi qu'aux éventuelles règles nationales pertinentes.</i>
	<i>Le demandeur date et signe la déclaration « CE » de vérification et les documents qui l'accompagnent .</i>
<i>§ 2. La mission de l'organisme notifié chargé de la vérification " CE " d'un sous-système commence au stade du projet et couvre toute la période de construction jusqu'au stade de la réception avant la mise en service du sous-système.</i>	<i>§ 3. La mission de l'organisme notifié chargé de la vérification " CE " d'un sous-système commence au stade de la conception et couvre toute la période de construction jusqu'au stade de la réception avant la mise sur le marché ou la mise en service du sous-système.</i>
<i>Cette tâche couvre également la vérification des interfaces du sous-système en question par rapport au système dans lequel il s'intègre en se fondant sur les informations disponibles dans la STI concernée et dans les registres prévus aux articles 210, § 4, 3°, et 211.</i>	<i>Cette tâche couvre également la vérification des interfaces du sous-système en question par rapport au système dans lequel il s'intègre en se fondant sur les informations disponibles dans la STI concernée et dans les registres prévus aux articles 210, paragraphe 4, 2°, et 211.</i>
<i>§ 3. L'organisme notifié est responsable de la constitution du dossier technique et de la rédaction du certificat de vérification " CE " devant accompagner la déclaration " CE " de vérification établie par le demandeur.</i>	<i>§ 4. Le demandeur est responsable de la constitution du dossier technique devant accompagner la déclaration " CE " de vérification qu'il établit.</i>
<i>Ce dossier technique contient tous les documents nécessaires relatifs aux caractéristiques du sous-système ainsi que, le cas échéant, toutes les pièces attestant la conformité des constituants d'interopérabilité.</i>	<i>Ce dossier technique contient tous les documents nécessaires relatifs aux caractéristiques du sous-système ainsi que, le cas échéant, toutes les pièces attestant la conformité des constituants d'interopérabilité.</i>
<i>Il contient aussi tous les éléments relatifs aux conditions et limites d'utilisation, aux consignes de maintenance, de surveillance continue ou périodique, de réglage et d'entretien.</i>	<i>Il contient aussi tous les éléments relatifs aux conditions et limites d'utilisation, aux consignes de maintenance, de surveillance continue ou périodique, de réglage et d'entretien.</i>
	<i>§ 5. En cas de renouvellement ou de réaménagement d'un sous-système entraînant une modification du dossier technique et affectant la validité des procédures de vérification déjà effectuées, le demandeur évalue si une nouvelle déclaration « CE » de vérification est nécessaire.</i>
<i>§ 4. Si la STI correspondante le permet, l'organisme notifié peut délivrer des certificats de conformité</i>	<i>§ 6. L'organisme notifié peut délivrer des attestations de contrôle intermédiaires pour couvrir certains</i>

<i>portant sur certaines parties des sous-systèmes ou sur une série de sous-systèmes.</i>	<i>stades de la procédure de vérification ou certaines parties du sous-système.</i>
	<i>§ 7. Si la STI correspondante le permet, l'organisme notifié peut délivrer des certificats de vérification portant sur un ou plusieurs sous-systèmes ou sur certaines parties de ces sous-systèmes.</i>
	<i>§ 8. Les organismes désignés chargés de mettre en œuvre la procédure de vérification en cas de règles nationales, sont chargés des tâches que cette procédure implique.</i>
	<i>Sans préjudice de l'article 202, un organisme notifié peut être nommé en tant qu'organisme désigné, auquel cas l'ensemble de la procédure est mise en œuvre par un seul organisme évaluation de la conformité.</i>
<i>Sous-section 2. – Déclaration « CE » de vérification intermédiaire.</i>	<i>(...)</i>
<i>Art. 173. Sur la base des confirmations des attestations de contrôle délivrées par l'organisme notifié, l'entité adjudicatrice ou le constructeur, ou leur mandataire dans l'Union européenne peut établir des déclarations " CE " de vérification intermédiaire pour couvrir certains stades de la procédure de vérification ou certaines parties du sous-système selon la procédure prévue à l'annexe 19.</i>	<i>Art. 173. (...)</i>
<i>Sous-section 3. - Déclaration de vérification aux règles de sécurité</i>	<i>(...)</i>
<i>Art. 174. § 1er. En application de l'article 157 et de l'article 171, l'entité adjudicatrice ou le constructeur ou leur mandataire dans l'Union européenne doit, pour établir la déclaration de vérification aux règles de sécurité, choisir un organisme désigné et l'inviter à engager la procédure de vérification aux règles de sécurité.</i>	<i>Art. 174. (...)</i>
<i>La déclaration de vérification est conforme aux critères visés à l'annexe 18, point 2.</i>	
<i>§ 2. La mission de l'organisme désigné chargé de la vérification d'un sous-système par rapport aux règles de sécurité commence au stade du projet et couvre toute la période de construction jusqu'au stade de la réception avant la mise en service du sous-système.</i>	
<i>Cette tâche couvre également la vérification des interfaces du sous-système en question par rapport au système dans lequel il s'intègre.</i>	

§ 3. L'organisme désigné est responsable de la constitution du dossier technique devant accompagner la déclaration de vérification aux règles de sécurité.	
Ce dossier technique contient tous les éléments relatifs aux conditions et limites d'utilisation, aux consignes de maintenance, de surveillance continue ou périodique, de réglage et d'entretien.	
Sous-section 4. - Déclaration de vérification intermédiaire aux règles de sécurité	(...)
Art. 175. Des déclarations de vérification intermédiaire aux règles de sécurité peuvent être établies par l'entité adjudicatrice ou le constructeur ou leur mandataire dans l'Union européenne sur la base des attestations de vérification intermédiaire délivrées par l'organisme désigné pour couvrir certains stades de la procédure de vérification aux règles de sécurité.	Art. 175. (...)
Section 4. - Restriction à la mise en service d'un sous-système de nature structurelle	Section 4. - Restriction à la mise en service d'un sous-système de nature structurelle
Art. 176. Lorsque l'autorité de sécurité constate qu'un sous-système de nature structurelle, muni de la déclaration " CE " de vérification accompagnée du dossier technique, ne satisfait pas entièrement aux dispositions du présent Code ferroviaire et notamment aux exigences essentielles, elle peut demander que des vérifications complémentaires soient réalisées.	Art. 176. Lorsque l'autorité de sécurité constate qu'un sous-système de nature structurelle, muni de la déclaration " CE " de vérification accompagnée du dossier technique, ne satisfait pas entièrement aux dispositions du présent Code ferroviaire et notamment aux exigences essentielles, elle peut demander que des vérifications complémentaires soient réalisées.
L'autorité de sécurité informe immédiatement la Commission européenne des vérifications complémentaires demandées en les motivant et précise si la vérification complémentaire trouve sa cause, soit dans le non-respect des exigences essentielles ou d'une STI, soit d'une mauvaise application d'une STI, soit d'une insuffisance d'une STI.	L'autorité de sécurité informe immédiatement la Commission européenne des vérifications complémentaires demandées en les motivant et précise si le fait de ne pas satisfaire entièrement aux dispositions du présent Code résulte :
	1° du non-respect des exigences essentielles ou d'une STI, ou d'une mauvaise application d'une STI;
	2° d'une insuffisance d'une STI.
	Art. 176/1. Les constituants d'interopérabilité et sous-systèmes conformes à des normes harmonisées ou parties de celles-ci dont les références ont été publiées au Journal Officiel de l'Union européenne sont présumés conformes aux exigences essentielles couvertes par lesdites normes ou parties de normes.

<i>Section 5. – Mise en service des sous-systèmes existants après un renouvellement ou un réaménagement</i>	<i>(...)</i>
<i>Art. 178. § 1er. En cas de renouvellement ou de réaménagement, l'entité adjudicatrice, le constructeur ou leur mandataire dans l'Union européenne introduit auprès de l'autorité de sécurité un dossier de conception décrivant le projet.</i>	<i>Art. 178. (...)</i>
<i>Le Roi détermine la procédure et les modalités pour introduire le dossier de conception, visé à l'alinéa 1er.</i>	
<i>§ 2. Après examen du dossier, l'autorité de sécurité décide, en tenant compte de la stratégie de mise en œuvre indiquée dans la STI applicable, si l'importance des travaux justifie la nécessité d'une nouvelle autorisation de mise en service au sens du présent Code ferroviaire.</i>	
<i>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.</i>	
<i>§ 3. L'autorité de sécurité arrête sa décision au plus tard quatre mois après l'introduction du dossier complet de conception.</i>	
<i>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.</i>	
<i>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.</i>	
<i>§ 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.</i>	
	<i>Chapitre 4/1 : Mise sur le marché et mise en service</i>
	<i>Section 1^{re}. – Autorisations de mise en service d'installations fixes</i>
	<i>Art. 179/1. § 1^{er}. Les nouveaux sous-systèmes «contrôle-commande et signalisation au sol»,</i>

	<i>«énergie» et «infrastructure» ne sont mis en service que s'ils sont conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles, et que si l'autorisation correspondante est délivrée conformément aux paragraphes 3 et 5.</i>
	<i>§ 2. L'autorité de sécurité autorise la mise en service des sous-systèmes «énergie», «infrastructure» et «contrôle-commande et signalisation au sol» situés ou exploités sur le territoire belge.</i>
	<i>§ 3. L'autorité de sécurité donne des informations détaillées sur les modalités d'obtention des autorisations et coopère avec l'Agence pour diffuser ces informations.</i>
	<i>Elle met gratuitement à la disposition des demandeurs sur son site internet, un guide décrivant et expliquant les exigences concernant lesdites autorisations et énumérant les documents requis.</i>
	<i>§ 4. Avant la phase de réalisation du projet et la demande d'autorisation de mise en service visée au paragraphe 5, le demandeur introduit un dossier préliminaire auprès de l'autorité de sécurité.</i>
	<i>Le contenu de ce dossier est fixé dans l'annexe 30.</i>
	<i>L'autorité de sécurité rend un avis sur le concept technique et le référentiel applicable dans les quatre mois de l'introduction du dossier préliminaire.</i>
	<i>En l'absence d'un avis dans le délai prescrit, le demandeur peut poursuivre son projet.</i>
	<i>L'absence d'avis n'entraîne aucune présomption d'avis favorable.</i>
	<i>En cas d'avis négatif, le demandeur adapte son projet et introduit un nouveau dossier préliminaire conforme à l'alinéa 1^{er}.</i>
	<i>§ 5. Après l'obtention d'un avis positif ou en l'absence d'avis de l'autorité de sécurité conformément au paragraphe 4, le demandeur présente à l'autorité de sécurité une demande d'autorisation de mise en service d'installations fixes accompagnée d'un dossier comprenant les preuves documentaires concernant :</i>
	<i>1° les déclarations de vérification visées à l'article 172 ;</i>
	<i>2° la compatibilité technique des sous-systèmes avec le système dans lequel ils s'intègrent, établie sur la base des STI, des règles nationales et des registres concernés ;</i>
	<i>3° l'intégration en sécurité des sous-systèmes, établie sur la base des STI correspondantes, des règles nationales et des MSC;</i>

	<i>4° dans le cas de sous-systèmes «contrôle-commande et signalisation au sol» faisant intervenir le système européen de contrôle des trains (ETCS) et/ou le système global de communication mobile – ferroviaire (GSM-R), la décision positive de l'Agence délivrée conformément à l'article 19 de la directive 2016/797/UE; et, dans le cas d'une modification du projet de cahier des charges ou de la description des solutions techniques envisagées intervenue après la décision positive, la conformité avec le résultat de la procédure visée à l'article 30, paragraphe 2, du règlement 2016/796/UE.</i>
	<i>Le demandeur transmet la demande complète par envoi recommandé avec accusé de réception ou par remise en mains propres contre accusé de réception et en version électronique.</i>
	<i>Si la version électronique n'est pas compatible avec le système de lecture de l'autorité de sécurité, celle-ci en informe le demandeur qui lui fournit alors gratuitement le logiciel nécessaire.</i>
	<i>§ 6. Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande, l'autorité de sécurité informe le demandeur que le dossier est complet ou lui demande des informations supplémentaires utiles en fixant un délai raisonnable à cette fin.</i>
	<i>L'autorité de sécurité vérifie si le dossier est complet, pertinent et cohérent et, dans le cas d'équipements au sol ERTMS, la conformité avec la décision positive de l'Agence délivrée conformément à l'article 19 de la directive 2016/797/UE et, le cas échéant, la conformité avec le résultat de la procédure visée à l'article 30, paragraphe 2, du règlement 2016/796/UE.</i>
	<i>À l'issue de cette vérification, l'autorité de sécurité délivre l'autorisation de mise en service d'installations fixes ou informe le demandeur de sa décision négative, dans le délai visé à l'article 77, alinéa 4.</i>
	<i>§ 7. Le demandeur conserve un exemplaire du dossier complet de la demande de mise en service ainsi que de l'autorisation délivrée pendant toute la durée de vie du sous-système.</i>
	<i>§ 8. En cas de renouvellement ou de réaménagement de sous-systèmes existants, le cas échéant, préalablement au dossier préliminaire visé au paragraphe 4, le demandeur introduit auprès de l'autorité de sécurité, un dossier de conception décrivant le projet.</i>

	<i>Le contenu de ce dossier est fixé dans l'annexe 31.</i>
	<i>Dans un délai d'un mois à compter de la réception du dossier, l'autorité de sécurité informe le demandeur que le dossier est complet ou lui demande des informations supplémentaires utiles en fixant un délai raisonnable à cette fin.</i>
	<i>L'autorité de sécurité examine, en étroite coopération avec l'Agence dans le cas de projets d'équipements au sol ERTMS, le dossier et décide si une nouvelle autorisation de mise en service est requise sur la base des critères suivants:</i>
	<i>1° le niveau global de sécurité du sous-système concerné risque d'être affecté négativement par les travaux envisagés;</i>
	<i>2° l'autorisation est requise par la STI concernée;</i>
	<i>3° l'autorisation est requise par les plans d'exécution nationaux; ou</i>
	<i>4° des modifications sont apportées aux valeurs des paramètres sur la base desquels l'autorisation a déjà été accordée.</i>
	<i>Dans le cas de projets d'équipements au sol ERTMS, l'autorité de sécurité et le demandeur appliquent l'annexe 29.</i>
	<i>§ 9. Si, à l'une ou l'autre étape de la procédure, l'autorité de sécurité estime que la procédure nécessite des informations ou documents complémentaires, elle le notifie au demandeur qui lui transmet ces pièces.</i>
	<i>Le délai visé à l'article 77, alinéa 4, est suspendu à partir de la notification jusqu'à la date de réception des pièces demandées.</i>
	<i>§ 10. Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la décision négative, le demandeur peut demander à l'autorité de sécurité de revoir sa décision.</i>
	<i>Cette demande est motivée. L'autorité de sécurité dispose de deux mois à compter de la date de réception de la demande de révision pour confirmer ou infirmer sa décision.</i>
	<i>§ 11. Sans préjudice des paragraphes précédents, le Roi peut adopter la procédure d'autorisation de mise en service d'installations fixes « contrôle-commande et signalisation ».</i>
	<i>Art. 179/2. Conformément à l'annexe 29, l'autorité de sécurité peut rendre un avis sur la demande d'approbation visée à l'article 19, paragraphe 3 de la directive 2016/797/UE, par l'intermédiaire du</i>

	<i>guichet unique visé à l'article 12 du règlement 2016/796/UE à tout moment de la procédure, y compris durant la phase d'engagement initial, concernant les aspects techniques et la planification .</i>
	<i>Section 2. – Mise sur le marché de sous-systèmes mobiles</i>
	<i>Art. 179/3. § 1er. Le demandeur met sur le marché un sous-système mobile à condition que ce dernier soit conçu, construit et installé de façon à satisfaire aux exigences essentielles.</i>
	<i>§ 2. Le demandeur s'assure, en particulier, que la déclaration « CE » de vérification visée à l'article 172, a été fournie.</i>
	<i>Section 3. – Véhicules</i>
	<i>Art. 179/4. Le demandeur ne met un véhicule sur le marché qu'après avoir reçu l'autorisation de mise sur le marché du véhicule délivrée par l'Agence conformément à l'article 21, paragraphes 5, 6 et 7 de la directive 2016/797/UE, ou par l'autorité de sécurité conformément à l'article 179/9.</i>
	<i>Art. 179/5. Afin d'obtenir une autorisation de mise sur le marché d'un véhicule ou d'un type de véhicule, le demandeur se conforme à la procédure et aux modalités reprises au sein du Règlement d'exécution (UE) 2018/545 de la Commission du 4 avril 2018 établissant les modalités pratiques du processus d'autorisation des véhicules ferroviaires et d'autorisation par type de véhicule ferroviaire conformément à la Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil.</i>
	<i>Sans préjudice dudit règlement, le dossier d'accompagnement de la demande d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule ou d'un type de véhicule contient également, les justificatifs de la mise sur le marché des sous-systèmes mobiles dont est composé le véhicule conformément à l'article 179/3, sur la base de la déclaration «CE» de vérification.</i>
	<i>Art. 179/6. Sans préjudice de l'article 8, chaque fois qu'il est nécessaire de procéder à des essais pour obtenir les documents attestant de la compatibilité technique visée à l'article 21, paragraphe 3, b) et d) de la directive 2016/797/UE, le gestionnaire de l'infrastructure, en concertation avec le demandeur, met tout en œuvre pour assurer que les essais</i>

	<i>éventuels puissent avoir lieu dans un délai de trois mois à compter de la réception de la demande complète.</i>
	<i>Le cas échéant, l'autorité de sécurité prend des mesures afin que les essais aient lieu.</i>
	<i>Art. 179/7. Dans le cadre des examens visés à l'article 21, paragraphe 5, alinéa 1^{er} de la directive 2016/797/UE et en cas de doutes justifiés, l'Agence ou l'autorité de sécurité peuvent demander que des essais soient réalisés sur le réseau.</i>
	<i>Art. 179/8. § 1^{er}. Lorsque l'Agence n'est pas d'accord avec une conclusion de l'autorité de sécurité à l'issue d'une vérification effectuée conformément à l'article 21, paragraphe 5, b) de la directive 2016/797/UE, l'autorité de sécurité coopère avec l'Agence en vue de convenir d'une conclusion mutuellement acceptable.</i>
	<i>Si l'Agence et l'autorité de sécurité le jugent de commun accord nécessaire, cette coopération inclut aussi le demandeur.</i>
	<i>§ 2. S'il ne peut être convenu d'une conclusion mutuellement acceptable dans un délai d'un mois à compter du moment où l'Agence a informé l'autorité de sécurité de son désaccord concernant une conclusion négative, l'autorité de sécurité peut soumettre la question à l'arbitrage de la chambre de recours établie en vertu de l'article 55 du règlement 2016/796/UE.</i>
	<i>Art. 179/9. §1^{er}. Lorsque le domaine d'utilisation est limité à un ou à plusieurs réseaux sur le territoire belge, l'autorité de sécurité peut sur requête du demandeur, délivrer l'autorisation de mise sur le marché du véhicule.</i>
	<i>Pour délivrer ces autorisations, l'autorité de sécurité examine la demande, conformément au Règlement d'exécution 2018/545/UE de la Commission du 4 avril 2018 établissant les modalités pratiques du processus d'autorisation des véhicules ferroviaires et d'autorisation par type de véhicule ferroviaire conformément à la Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil.</i>
	<i>L'autorisation est également valide sans extension du domaine d'utilisation pour les véhicules se rendant dans les gares des États membres voisins dont les caractéristiques de réseau sont similaires, lorsque ces gares sont à proximité de la frontière, après consultation des autorités de sécurité compétentes conformément au Règlement d'exécution</i>

	<i>2018/545/UE de la Commission du 4 avril 2018 établissant les modalités pratiques du processus d'autorisation des véhicules ferroviaires et d'autorisation par type de véhicule ferroviaire conformément à la Directive 2016/797/UE du Parlement européen et du Conseil.</i>
	<i>Cette consultation peut se faire au cas par cas ou rentrer dans un accord transfrontalier conclu entre les autorités de sécurité.</i>
	<i>Le Roi peut adopter les modalités d'exécution en ce qui concerne les demandes d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule visée à l'alinéa 3.</i>
	<i>§ 2. Conformément au Règlement d'exécution 2018/545/UE de la Commission du 4 avril 2018 établissant les modalités pratiques du processus d'autorisation des véhicules ferroviaires et d'autorisation par type de véhicule ferroviaire conformément à la Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil, l'autorisation délivrée par une autorité de sécurité d'un Etat membre voisin peut également être valable sans extension du domaine d'exploitation pour les véhicules se rendant dans des gares situées sur le territoire belge dont les caractéristiques de réseau et les règles d'exploitation sont similaires, lorsque ces gares sont à proximité de la frontière, après consultation de l'autorité de sécurité.</i>
	<i>Cette consultation peut se faire au cas par cas ou rentrer dans un accord transfrontalier conclu entre les autorités de sécurité.</i>
	<i>§ 3. Lorsque le domaine d'utilisation est limité au territoire belge et en cas de non-application d'une ou de plusieurs STI ou de certaines de leurs parties visées à l'article 159, l'autorité de sécurité ne délivre l'autorisation de véhicule qu'au terme de la procédure définie dans ledit article.</i>
	<i>§ 4. L'autorité de sécurité est responsable des autorisations qu'elle délivre.</i>
	<i>Art. 179/10. En cas de renouvellement ou de réaménagement de véhicules existants qui sont déjà munis d'une autorisation de mise sur le marché, une nouvelle autorisation de mise sur le marché est requise si:</i>
	<i>1° des modifications sont apportées aux valeurs des paramètres visées à l'article 21, paragraphe 10, b) de</i>

	<i>la directive 2016/797/UE, qui sont en dehors de l'éventail de paramètres acceptables définis dans les STI ;</i>
	<i>2° le niveau global de sécurité du véhicule concerné risque d'être affecté négativement par les travaux envisagés ; ou</i>
	<i>3° elle est requise par les STI concernées.</i>
	<i>Art. 179/11. Si le demandeur a reçu une autorisation de véhicule conformément à l'article 179/9 et s'il souhaite en étendre le domaine d'utilisation sur le territoire belge, il verse au dossier les documents supplémentaires pertinents visés à l'article 21, paragraphe 3 de la directive 2016/797/UE, concernant le domaine d'utilisation supplémentaire.</i>
	<i>Il soumet le dossier à l'autorité de sécurité, qui, après avoir suivi les procédures décrites à l'article 179/9, délivre une autorisation actualisée couvrant le domaine d'utilisation élargi.</i>
	<i>Art. 179/12. § 1^{er}. Avant qu'un utilisateur de l'infrastructure utilise un véhicule dans le domaine d'utilisation spécifié dans son autorisation de mise sur le marché, il vérifie:</i>
	<i>1° que le véhicule est muni d'une autorisation de mise sur le marché délivrée conformément aux articles 179/4 à 179/11 et qu'il fait l'objet d'un enregistrement valide;</i>
	<i>2° que le véhicule est compatible avec l'itinéraire, sur la base du registre de l'infrastructure, des STI applicables ou de toute information pertinente que le gestionnaire de l'infrastructure lui fournit gratuitement et dans un délai raisonnable lorsque ce registre n'existe pas ou est incomplet;</i>
	<i>3° que le véhicule est convenablement intégré dans la composition du train au sein duquel il doit être utilisé, en prenant en compte le système de gestion de la sécurité visé aux articles 89, 90, 91 et 92 et la STI relative à l'exploitation et à la gestion du trafic.</i>
	<i>§ 2. Aux fins du paragraphe 1^{er}, et sans préjudice de l'article 8, l'entreprise ferroviaire peut effectuer des essais en coopération avec le gestionnaire de l'infrastructure.</i>
	<i>Le gestionnaire de l'infrastructure, en concertation avec l'entreprise ferroviaire concernée, met tout en œuvre pour assurer que les essais éventuels puissent avoir lieu dans un délai de trois mois à compter de la réception de la demande.</i>

	<i>Art. 179/13. § 1^{er}. Lorsqu'un utilisateur de l'infrastructure constate durant l'exploitation qu'un véhicule qu'il utilise ne répond pas à l'une des exigences essentielles applicables, il prend les mesures correctrices nécessaires pour mettre le véhicule en conformité.</i>
	<i>En outre, il informe l'Agence et toute autorité de sécurité concernée des mesures prises.</i>
	<i>§ 2. Si l'utilisateur de l'infrastructure dispose d'éléments démontrant que la non-conformité existait déjà au moment où :</i>
	<i>1° l'autorisation de mise en service a été délivrée conformément au chapitre 5, du titre 6 tel qu'il était en vigueur avant l'entrée en vigueur de la loi du XXX modifiant le Code ferroviaire ; ou</i>
	<i>2° l'autorisation de mise sur le marché a été délivrée,</i>
	<i>il en informe l'Agence et toutes les autres autorités de sécurité concernées.</i>
	<i>Art. 179/14. Lorsque l'autorité de sécurité apprend qu'un véhicule ou un type de véhicule, pour lequel,</i>
	<i>1° une autorisation de mise en service a été délivrée conformément au chapitre 5, du titre 6 tel qu'il était en vigueur avant l'entrée en vigueur de la loi du XXX modifiant le Code ferroviaire ; ou</i>
	<i>2° une autorisation de mise sur le marché a été accordée soit par l'Agence, soit par elle-même, conformément aux articles 179/4 à 179/11 ou 179/20,</i>
	<i>lorsqu'il est utilisé conformément à sa destination, ne satisfait pas à l'une des exigences essentielles applicables, elle en informe l'utilisateur de l'infrastructure utilisant le véhicule ou le type de véhicule et lui demande de prendre les mesures correctrices nécessaires pour mettre le ou les véhicules en conformité dans un délai qu'elle détermine.</i>
	<i>L'autorité de sécurité informe l'Agence et les autres autorités de sécurité concernées, si elle dispose d'informations selon lesquelles ces dernières sont impliquées, notamment parce qu'elles traitent une demande d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule du même type.</i>
	<i>Art. 179/15. § 1^{er}. Lorsque, dans les situations visées aux articles 179/13 et 179/14, l'utilisateur de l'infrastructure ne s'assure pas, dans le délai imparti, de la conformité des mesures correctrices appliquées avec les exigences essentielles applicables et que la</i>

	<i>non-conformité se traduit par un risque grave pour la sécurité, l'autorité de sécurité peut appliquer des mesures de sécurité temporaires dans le cadre de sa mission de surveillance, conformément à l'article 74/1, paragraphe 7.</i>
	<i>Des mesures de sécurité temporaires prenant la forme d'une suspension de l'autorisation par type d'un véhicule peuvent être appliquées en parallèle par l'autorité de sécurité ou par l'Agence.</i>
	<i>§ 2. Sans préjudice de l'article 26, paragraphe 4, de la directive 2016/797/UE, dans les situations visées au paragraphe 1^{er}, l'autorité de sécurité qui a délivré l'autorisation, après un examen de l'efficacité de toute mesure prise pour remédier au risque grave pour la sécurité, peut décider de retirer ou de modifier l'autorisation lorsqu'il est prouvé qu'il n'était pas satisfait à une exigence essentielle au moment de la délivrance de l'autorisation.</i>
	<i>Elle notifie sa décision au titulaire de</i>
	<i>1° l'autorisation de mise en service délivrée conformément au chapitre 5, du titre 6 tel qu'il était en vigueur avant l'entrée en vigueur de la loi du XXX modifiant le Code ferroviaire ; ou</i>
	<i>2° l'autorisation de mise sur le marché ou de l'autorisation par type de véhicule.</i>
	<i>Le titulaire peut, dans un délai d'un mois à compter de la réception de la décision de l'autorité de sécurité, demander que la décision soit revue.</i>
	<i>Dans ce cas, la décision de retrait est suspendue.</i>
	<i>L'autorité de sécurité dispose d'un mois à compter de la réception de la demande de révision pour confirmer ou infirmer sa décision.</i>
	<i>§ 3. Si nécessaire, en cas de désaccord entre l'Agence et l'autorité de sécurité à propos de la nécessité de restreindre ou de retirer l'autorisation, il y a lieu de suivre la procédure d'arbitrage visée à l'article 179/8, paragraphe 2.</i>
	<i>Si le résultat de cette procédure est que l'autorisation du véhicule ne peut être ni restreinte ni retirée, les mesures de sécurité temporaires visées au paragraphe 1^{er} sont suspendues.</i>
	<i>Art. 179/16. Lorsque l'autorité de sécurité décide de retirer :</i>
	<i>1° une autorisation de mise en service délivrée conformément au chapitre 5, du titre 6 tel qu'il était en vigueur avant l'entrée en vigueur de la loi du XXX modifiant le Code ferroviaire ; ou</i>

	<i>2° une autorisation de mise sur le marché qu'elle a accordée,</i>
	<i>elle en informe immédiatement l'Agence et donne les raisons de sa décision.</i>
	<i>Art. 179/17. § 1^{er}. La décision de l'autorité de sécurité visant à retirer l'autorisation est prise en compte dans le registre des véhicules, conformément à l'article 210, ou, dans le cas d'une autorisation par type de véhicule, dans le registre européen des types de véhicules autorisés, conformément à l'article 179/20, paragraphe 6.</i>
	<i>§ 2. L'autorité de sécurité informe les utilisateurs de l'infrastructure qui utilisent des véhicules du même type que le véhicule ou type faisant l'objet du retrait.</i>
	<i>Ces utilisateurs de l'infrastructure vérifient tout d'abord si le même problème de non-conformité existe. Le cas échéant, la procédure prévue aux articles 179/14 et suivants s'applique.</i>
	<i>Art. 179/18. § 1^{er}. Lorsqu'une autorisation de mise en service délivrée conformément au chapitre 5, du titre 6 tel qu'il était en vigueur avant l'entrée en vigueur de la loi du XXX modifiant le Code ferroviaire, est retirée, le véhicule concerné n'est plus utilisé.</i>
	<i>§ 2. Lorsqu'une autorisation de mise sur le marché est retirée, le véhicule concerné n'est plus utilisé et son domaine d'utilisation n'est pas élargi.</i>
	<i>§ 3. Lorsqu'une autorisation par type de véhicule est retirée, les véhicules construits sur la base de cette autorisation ne sont pas mis sur le marché ou, s'ils l'avaient déjà été, en sont retirés.</i>
	<i>§ 4. Une nouvelle autorisation peut être demandée selon la procédure prévue aux articles 179/4 à 179/11 pour des véhicules individuels ou à l'article 179/20, paragraphes 1^{er} ; 2 ; 4, alinéas 1^{er} et 2 ; 5 et 6 pour un type de véhicule.</i>
	<i>Art. 179/19. Lorsque, dans les situations visées aux articles 179/13 et 179/14, la non-conformité avec les exigences essentielles est limitée à une partie du domaine d'utilisation du véhicule concerné et que ladite non-conformité existait déjà au moment où l'autorisation de mise sur le marché a été délivrée, celle-ci est modifiée afin d'exclure les parties du domaine d'utilisation concerné.</i>

	<i>Section 4. - Autorisations par type de véhicule</i>
	<i>Art. 179/20. § 1er. L'autorité de sécurité peut délivrer des autorisations par type de véhicule conformément à la procédure prévue aux articles 179/4 à 179/11.</i>
	<i>La demande d'autorisation par type de véhicule et les informations relatives à toutes les demandes, l'état d'avancement des procédures concernées et leur issue et, le cas échéant, les demandes et décisions de la chambre des recours sont présentés au travers du guichet unique visé à l'article 12 du règlement 2016/796/UE.</i>
	<i>§ 2. Si l'autorité de sécurité délivre une autorisation de mise sur le marché d'un véhicule, elle délivre en même temps, à la demande du demandeur, l'autorisation par type de véhicule, qui porte sur le même domaine d'utilisation du véhicule.</i>
	<i>§ 3. Un véhicule ou une série de véhicules conformes à un type de véhicule autorisé reçoivent, sans vérification, une autorisation de véhicule prévue aux articles 179/4 à 179/11, sur la base d'une déclaration de conformité audit type de véhicule présentée par le demandeur.</i>
	<i>§ 4. En cas de renouvellement d'une autorisation par type de véhicule, l'autorité de sécurité limite son contrôle aux règles modifiées.</i>
	<i>Le renouvellement d'une autorisation par type de véhicule n'affecte pas les autorisations de mise sur le marché de véhicules délivrées sur la base de la précédente autorisation de mise sur le marché du type de véhicule en question.</i>
	<i>§ 5. La déclaration de conformité avec le type est établie en conformité avec :</i>
	<i>1° les procédures de vérification des STI pertinentes;</i>
	<i>2° si aucune STI n'est applicable, les procédures d'évaluation de la conformité définies aux modules B+D, B+F et H1 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 n° 93/465/CEE.</i>
	<i>§ 6. L'autorité de sécurité enregistre les autorisations par type de véhicule dans le registre européen des types de véhicules autorisés visé à l'article 48 de la directive 2016/797/UE.</i>

Chapitre 5. - Véhicules	(...)
Section 1^{re}. – Autorisation de mise en service	(...)
Art. 180. Sauf indication contraire dans le présent chapitre, la mise en service d'un véhicule est autorisée par l'autorité de sécurité avant que ce véhicule ne puisse être utilisé sur le réseau.	Art. 180. (...)
Toute autorisation de mise en service accordée par un Etat membre est valide en Belgique sous réserve des articles 193 et 197.	
Les autorisations de mise en service délivrées conformément aux dispositions de la présente section sont sans préjudice des autres conditions imposées par le titre 4 aux entreprises ferroviaires et au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire pour l'exploitation de tels véhicules sur le réseau.	
Le Roi fixe les modalités d'introduction de la demande, la procédure et les conditions d'obtention de la mise en service des véhicules.	
Art. 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.	Art. 180/1. (...)
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	

<i>conformément aux modalités fixées par le Roi conformément à l'article 180, alinéa 4.</i>	
<i>Art. 181. Un véhicule conforme aux STI est autorisé conformément aux articles 189 à 194.</i>	<i>Art. 181. (...)</i>
<i>Un véhicule non conforme aux STI est autorisé conformément aux articles 195 à 198.</i>	
<i>Un véhicule conforme à un type autorisé est autorisé conformément à l'article 199.</i>	
<i>Art. 182. Toute demande d'autorisation de mise en service d'un véhicule doit être suivie d'une décision de l'autorité de sécurité conformément aux articles 190, 193, 196 et 197.</i>	<i>Art. 182. (...)</i>
<i>Art. 183. La décision d'autoriser la mise en service d'un véhicule peut prévoir des conditions d'utilisation et d'autres restrictions.</i>	<i>Art. 183. (...)</i>
<i>Art. 184. Dans le mois de la date de la réception de la décision de refuser la mise en service d'un véhicule, le demandeur peut demander à l'autorité de sécurité, en se basant sur des raisons dûment justifiées, de revoir la décision de refuser la mise en service d'un véhicule.</i>	<i>Art. 184. (...)</i>
<i>L'autorité de sécurité dispose de deux mois, à compter de la réception de la demande de révision, pour confirmer ou infirmer sa décision.</i>	
<i>Art. 185. En l'absence de décision de l'autorité de sécurité dans les délais prescrits par les articles 194 et 198, la mise en service du véhicule est réputée avoir été autorisée au terme d'une période de trois mois commençant à l'issue de ces délais.</i>	<i>Art. 185. (...)</i>
<i>Dans ce cas, l'autorisation de mise en service du véhicule n'est valide que sur le réseau belge.</i>	
<i>Dans le cas où un véhicule viendrait à bénéficier d'une autorisation tacite dans un autre Etat membre de l'Union européenne suite à l'application d'une disposition semblable à l'alinéa 1er, ladite autorisation de mise en service ne sera pas valide en Belgique</i>	
<i>Art. 186. La révocation par l'autorité de sécurité de l'autorisation de mise en service qu'elle a elle-même accordée ou d'une autorisation dont bénéficie le demandeur en vertu de l'article 185 se réalise par le biais de la procédure de révision des certificats de sécurité et des agréments de sécurité conformément au chapitre 4 du titre 4.</i>	<i>Art. 186. (...)</i>

Art. 187. L'autorité de sécurité peut délivrer des autorisations de mise en service portant sur une série de véhicules.	Art. 187. (...)
L'autorité de sécurité communique aux demandeurs, par voie de publication sur son site web, les modalités pratiques à suivre.	
Art. 188. Par dérogation aux articles 189 à 198, les autorisations de mise en service accordées avant le 19 juillet 2008, y compris les autorisations délivrées conformément à des accords internationaux, en particulier le RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) et le RIV (Regolamento Internazionale Veicoli) demeurent valables aux conditions auxquelles elles ont été accordées.	Art. 188. (...)
Section 2. - Mise en service des véhicules conformes aux STI	(...)
Sous-section Ire. - Première autorisation de mise en service	(...)
Art. 189. La présente sous-section s'applique aux véhicules qui sont conformes à toutes les STI pertinentes au moment de leur mise en service pour autant qu'un nombre significatif d'exigences essentielles ait été couvert dans les STI considérées et que la STI pertinente sur le matériel roulant soit entrée en vigueur et soit applicable.	Art. 189. (...)
Art. 190. Lorsque tous les sous-systèmes de nature structurelle relatifs au véhicule concerné ont été autorisés conformément aux dispositions du chapitre 4, l'autorité de sécurité accorde la première autorisation de mise en service sans autre vérification.	Art. 190. (...)
Art. 191. Lorsque le véhicule concerné est muni de toutes les déclarations " CE " de vérification conformément à l'article 172, le contrôle de l'autorité de sécurité dans le cadre de l'autorisation de mise en service du véhicule se limite à :	Art. 191. (...)
1° la compatibilité technique entre les sous-systèmes concernés du véhicule et la sécurité de leur intégration selon la procédure prévue dans les STI structurelles et fonctionnelles concernées;	
2° la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau concerné;	
3° les règles de sécurité applicables aux points ouverts;	

4° les règles de sécurité applicables aux cas spécifiques dûment identifiés dans les STI pertinentes.	
Sous-section 2. - Autorisations supplémentaires pour la mise en service	(...)
Art. 192. Les véhicules qui sont en conformité totale avec les STI couvrant tous les aspects des sous-systèmes concernés sans cas spécifiques et points ouverts strictement liés à la compatibilité technique entre véhicule et réseau ne font l'objet d'aucune autorisation supplémentaire pour être mis en service, pour autant qu'ils circulent sur des réseaux conformes aux STI ou aux conditions précisées dans les STI correspondantes.	Art. 192. (...)
Art. 193. § 1er. L'autorité de sécurité décide si des autorisations supplémentaires de mise en service sont nécessaires pour un véhicule muni d'une première autorisation de mise en service, en application de l'article 190 ou conformément aux principes contenus à l'article 22 de la Directive 2008/57/CE, pour autant qu'il ne s'agisse pas d'un véhicule visé à l'article 192.	Art. 193. (...)
§ 2. Pour satisfaire à la demande d'autorisations supplémentaires, le demandeur soumet à l'autorité de sécurité un dossier concernant le véhicule ou le type de véhicule et l'usage prévu sur le réseau.	(...)
§ 3. Le dossier contient les informations suivantes :	(...)
1° les documents justificatifs attestant l'autorisation de mise en service dans un autre Etat membre de l'Union conformément à l'article 22 de la Directive 2008/57/CE;	
2° un exemplaire du dossier technique visé à l'annexe 19 en ce compris, pour les véhicules équipés d'enregistreurs de données, les informations relatives à la procédure de collecte de données afin de permettre la lecture et l'évaluation de ces données, pour autant que ces informations ne soient pas harmonisées dans les STI correspondantes;	
3° les registres faisant apparaître l'historique de l'exploitation du véhicule, de son entretien, et, le cas échéant, les modifications techniques apportées après l'autorisation;	
4° les caractéristiques techniques et opérationnelles prouvant que le véhicule est compatible avec l'infrastructure et les installations fixes et les autres contraintes du réseau.	

§ 4. La vérification de l'autorité de sécurité dans le cadre de la demande d'autorisation supplémentaire se limite aux critères concernant :	(...)
1° la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau, y compris les règles de sécurité applicables aux points ouverts nécessaires pour assurer cette compatibilité;	
2° les règles de sécurité applicables aux cas spécifiques dûment identifiés dans les STI concernées.	
§ 5. Pour vérifier les critères visés au § 4, l'autorité de sécurité peut demander des informations complémentaires, des analyses de risque effectuées en application des articles 89 et 90 du chapitre 3 du titre 4 ou des essais à réaliser sur le réseau.	(...)
Par dérogation à l'alinéa 1er et après l'adoption du document de référence visé à l'article 200, cette vérification ne peut être effectuée que par rapport aux règles nationales appartenant au groupe B ou C figurant dans ce document.	
§ 6. L'autorité de sécurité définit, après consultation du demandeur, la portée et le contenu des informations complémentaires, des analyses de risque et des essais demandés.	(...)
Afin de réaliser les essais complémentaires demandés visés à l'alinéa 1 ^{er} , le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, en concertation avec le demandeur, met tout en oeuvre pour assurer que ces essais puissent avoir lieu dans les trois mois de la demande de celui-ci.	
Le cas échéant, l'autorité de sécurité prend des mesures pour que ces essais aient lieu.	
Art. 194. L'autorité de sécurité rend la décision d'autorisation supplémentaire de mise en service au plus tard :	Art. 194. (...)
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 de véhicules non conformes aux STI	(...)

<i>Sous-section 1re. - Première autorisation de mise en service</i>	(...)
<i>Art. 195. La présente sous-section s'applique aux véhicules qui ne sont pas en conformité avec toutes les STI pertinentes en vigueur au moment de leur mise en service, y compris les véhicules bénéficiant de dérogations, ou lorsqu'un nombre significatif d'exigences essentielles n'est pas couvert par une ou plusieurs STI.</i>	<i>Art. 195. (...)</i>
<i>Art. 196. L'autorité de sécurité accorde la première autorisation de mise en service selon les modalités suivantes :</i>	<i>Art. 196. (...)</i>
<i>1° le cas échéant après accomplissement de la procédure de vérification " CE " pour les aspects techniques couverts par la STI;</i>	
<i>2° après accomplissement de la procédure de vérification par rapport aux règles de sécurité pour les autres aspects techniques.</i>	
<i>La première autorisation de mise en service n'est valable que sur le réseau ferroviaire belge.</i>	
<i>Sous-section 2. - Autorisations supplémentaires pour la mise en service</i>	(...)
<i>Art. 197. § 1er. L'autorité de sécurité décide si des autorisations supplémentaires de mise en service sont nécessaires pour un véhicule autorisé à la mise en service dans un autre Etat membre de l'Union conformément à l'article 21, § 12, de la Directive 2008/57/CE ou à l'article 24 de la Directive 2008/57/CE.</i>	<i>Art. 197. (...)</i>
<i>§ 2. Pour satisfaire à la demande d'autorisations supplémentaires visée au présent article, le demandeur soumet à l'autorité de sécurité un dossier technique concernant le véhicule ou le type de véhicule en indiquant les informations relatives à l'utilisation prévue sur le réseau.</i>	(...)
<i>§ 3. Le dossier contient les informations suivantes :</i>	(...)
<i>1° les documents justificatifs attestant l'autorisation de mise en service dans un autre Etat membre et la documentation relative à la procédure suivie pour démontrer que le véhicule respecte les exigences en vigueur en matière de sécurité, y compris, le cas échéant, des informations sur les dérogations dont il a bénéficiées ou qui ont été accordées conformément à l'article 159 ou conformément aux principes contenus à l'article 9 de la Directive 2008/57/CE;</i>	

<i>2° les données techniques, le programme d'entretien et les caractéristiques opérationnelles en ce compris, pour les véhicules équipés d'enregistreurs de données, les informations relatives à la procédure de collecte de données afin de permettre la lecture et l'évaluation de ces données telles que prévues à l'article 113, point c.</i>	
<i>3° les registres faisant apparaître l'historique de l'exploitation du véhicule, de son entretien et, le cas échéant, les modifications techniques apportées après l'autorisation;</i>	
<i>4° les caractéristiques techniques et opérationnelles prouvant que le véhicule est compatible avec l'infrastructure, les installations fixes et les autres contraintes du réseau.</i>	
<i>§ 4. L'autorité de sécurité ne peut remettre en question les données visées au § 3, 1° et 2°, sauf à démontrer l'existence d'un risque significatif sur le plan de la sécurité, sous réserve de l'article 169.</i>	(...)
<i>En particulier, après l'adoption du document de référence visé à l'article 200, l'autorité de sécurité ne peut plus invoquer une règle nationale appartenant au groupe A figurant dans ce document.</i>	
<i>§ 5. Pour vérifier la conformité des éléments visés au § 3, 3° et 4°, par rapport aux règles de sécurité, l'autorité de sécurité peut demander que des informations complémentaires soient fournies, que des analyses de risque soient effectuées et que des essais soient réalisés sur le réseau.</i>	(...)
<i>Par dérogation à l'alinéa 1er, cette vérification ne peut être effectuée que par rapport aux règles nationales appartenant au groupe B ou C figurant dans ce document et cela après l'adoption du document de référence visé à l'article 200.</i>	
<i>§ 6. L'autorité de sécurité définit, en concertation avec le demandeur, la portée et le contenu des informations complémentaires, des analyses de risque et des essais demandés.</i>	(...)
<i>Sur demande de l'autorité de sécurité et afin de réaliser les essais complémentaires demandés, le gestionnaire d'infrastructure, en accord avec le demandeur, met tout en œuvre pour assurer que ces essais puissent avoir lieu dans les trois mois de la demande de ce dernier.</i>	
<i>Le cas échéant, l'autorité de sécurité prend des mesures pour que ces essais aient lieu.</i>	

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.	Art. 198. (...)
Section 4. - Autorisations par type de véhicule	(...)
Art. 199. § 1er. L'autorité de sécurité peut délivrer des autorisations par type de véhicule.	Art. 199. (...)
§ 2. L'autorisation pour un véhicule porte également sur le type de véhicule correspondant.	(...)
§ 3. Le véhicule conforme à un type de véhicule qui a déjà été autorisé sur le réseau belge est autorisé sur ce réseau sur la base d'une déclaration de conformité avec le type de véhicule fournie par le demandeur, sans autre vérification.	(...)
§ 4. Par dérogation au § 3, en cas de modification des dispositions pertinentes des STI et des règles nationales sur la base desquelles un type de véhicule a été autorisé, l'autorité de sécurité décide si les autorisations par type de véhicule délivrées restent valables ou si elles doivent être renouvelées.	(...)
En cas de renouvellement d'une autorisation par type de véhicule, le contrôle de l'autorité de sécurité se limite aux règles modifiées.	
Le renouvellement d'une autorisation par type de véhicule n'affecte pas les autorisations des véhicules délivrées sur la base d'un type autorisé précédemment.	
§ 5. La déclaration de conformité avec le type est établie en conformité avec :	(...)
1° les procédures de vérification des STI pertinentes pour les véhicules conformes aux STI;	
2° pour les véhicules non-conformes aux STI, les procédures de vérification définies au module D ou au module E de la Décision n° 768/2008/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 relative à un cadre commun pour la	

<i>commercialisation des produits et abrogeant la Décision 93/465/CEE du Conseil.</i>	
<i>§ 6. Le demandeur peut solliciter une autorisation par type en même temps dans d'autres Etats membres de l'Union européenne.</i>	<i>(...)</i>
<i>Le cas échéant, l'autorité de sécurité coopère avec les autorités de sécurité des autres Etats membres de l'Union européenne en vue de simplifier la procédure et de réduire autant que possible les tâches administratives.</i>	
<i>§ 7. Conformément à l'article 26, § 7, de la Directive 2008/57/CE, les autorisations par type sont enregistrées dans le registre européen des véhicules autorisés visé à l'article 34 de la Directive 2008/57/CE.</i>	
<i>Ce registre précise les Etats membres de l'Union européenne dans lesquels un type de véhicule est autorisé.</i>	
<i>Section 5. - Classification des règles nationales</i>	<i>(...)</i>
<i>Art. 200. En vue de faciliter la procédure d'autorisation de mise en service des véhicules visée aux articles 193 et 197, l'autorité de sécurité classe les règles nationales relatives aux paramètres identifiés à l'annexe 20, point 1, conformément à l'annexe 20, point 2.</i>	<i>Art. 200. (...)</i>
<i>Le document de référence visé à l'article 27 de la Directive 2008/57/CE reprend l'ensemble des règles nationales appliquées par chaque Etat membre pour la mise en service des véhicules.</i>	
<i>L'autorité de sécurité contribue à la rédaction du document de référence qui est mentionné à l'alinéa 2 du présent article.</i>	
<i>Chapitre 6. – Organismes notifiés et désignés</i>	<i>Chapitre 6. – Organismes d'évaluation de la conformité</i>
<i>Section 1^{re}. – Organismes notifiés</i>	<i>Section 0. – Autorité notifiante</i>
	<i>Art. 200/1. § 1^{er}. Le Roi désigne l'autorité notifiante chargée de mettre en place et d'appliquer les procédures nécessaires à l'évaluation, à la notification, à la désignation et au contrôle des organismes d'évaluation de la conformité, y compris en ce qui concerne l'article 204/1.</i>
	<i>§ 2. L'autorité notifiante :</i>

	<i>1° s'assure de la notification à la Commission européenne et aux autres États membres des organismes autorisés à effectuer des opérations d'évaluation de la conformité par un tiers prévues par les articles 163, alinéa 2 et 172, paragraphe 1^{er} ;</i>
	<i>2° informe la Commission européenne et les autres États membres sur les organismes désignés visés à l'article 172, paragraphe 8.</i>
	<i>§ 3. Le Roi peut décider que l'évaluation et le contrôle visés au paragraphe 1^{er} sont effectués par un organisme national d'accréditation au sens du Règlement (CE) n° 765/2008 et conformément à celui-ci.</i>
	<i>§ 4. L'autorité notifiante assume la responsabilité des tâches accomplies par cet organisme.</i>
	<i>§ 5. L'autorité notifiante informe la Commission européenne des procédures d'évaluation, de notification et de contrôle des organismes d'évaluation de la conformité et de toute modification apportée à ces procédures.</i>
	Art. 200/2. <i>L'autorité notifiante :</i>
	<i>1° est établie de manière à éviter tout conflit d'intérêts avec les organismes d'évaluation de la conformité ;</i>
	<i>2° est organisée et fonctionne de manière à garantir l'objectivité et l'impartialité de ses activités ;</i>
	<i>3° est organisée de telle sorte que chaque décision concernant la notification d'un organisme d'évaluation de la conformité est prise par des personnes compétentes différentes de celles qui ont réalisé l'évaluation ;</i>
	<i>4° ne propose ni n'assure aucune des prestations réalisées par les organismes d'évaluation de la conformité, ni aucun service de conseil à des fins commerciales ou concurrentielles ;</i>
	<i>5° garantit la confidentialité des informations qu'elle obtient ;</i>
	<i>6° dispose d'un effectif compétent et en nombre suffisant pour accomplir correctement ses missions.</i>
	Art. 200/3. § 1. <i>A la demande de l'autorité notifiante et des autorités de surveillance du marché compétentes, tout organisme notifié tient ses dossiers à leur disposition en cas de restriction, de suspension ou de retrait de sa notification, ou lorsque l'organisme notifié a cessé ses activités.</i>

	<i>§ 2. L'autorité notifiante communique à la Commission européenne, sur demande, toutes les informations relatives au fondement de la notification ou au maintien de la compétence de l'organisme concerné.</i>
	<i>Art. 200/4. L'autorité notifiante s'assure de la notification des organismes d'évaluation de la conformité qui satisfont aux exigences visées aux articles 202, 203 et à l'annexe 21, à la Commission européenne et aux autres États membres à l'aide de l'outil de notification électronique mis au point et géré par la Commission européenne.</i>
	<i>La notification comprend des informations complètes sur les activités d'évaluation de la conformité, le ou les modules d'évaluation de la conformité et le ou les produits concernés, ainsi que le certificat d'accréditation.</i>
	<i>L'autorité notifiante informe la Commission européenne et les autres États membres de toute modification ultérieure pertinente de la notification.</i>
Section 1 ^{re} . – Organismes notifiés	Section 1 ^{re} . – Organismes notifiés
<i>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 reconnus comme organismes notifiés répondent aux critères de l'annexe 21.</i>	<i>Art. 201. § 1^{er}. L'organisme qui fait l'objet d'une notification ne peut effectuer les activités propres à un organisme notifié que si la Commission européenne ou les autres États membres n'émettent aucune objection dans un délai de deux semaines à compter de sa notification .</i>
<i>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.</i>	<i>Art. 202. § 1^{er}. Pour pouvoir être agréés en vue de leur notification, les organismes d'évaluation de la conformité établis en Belgique, soumettent une demande d'agrément à l'autorité notifiante.</i>
<i>L'agrément mentionne leurs domaines de compétence respectifs.</i>	<i>Cette demande:</i>
<i>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.</i>	<i>1° est accompagnée :</i>
	<i>a) d'une description des activités d'évaluation de la conformité, du ou des modules d'évaluation de la conformité et du ou des produits pour lesquels cet organisme se déclare compétent ;</i>
	<i>b) d'un certificat d'accréditation valable au moment de l'introduction de la demande et à chaque moment</i>

	<i>suivant cette introduction, délivré par un organisme national d'accréditation conformément aux dispositions du Règlement (CE) n° 765/2008, qui atteste que l'organisme d'évaluation de la conformité remplit les normes harmonisées mentionnées à l'article 2(10) dudit règlement ainsi que les exigences supplémentaires définies aux articles 202 à 204 ;</i>
	<i>2° atteste qu'ils satisfont aux exigences établies à l'annexe 21.</i>
	<i>§ 2. 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 soumission à des restrictions, de suspension ou de retrait de l'agrément.</i>
<i>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.</i>	<i>Art. 203. § 1^{er}. Les organismes d'évaluation de la conformité participent aux activités de normalisation pertinentes et aux activités du groupe de coordination des organismes d'évaluation de la conformité notifiés, établi en application des dispositions juridiques pertinentes de l'Union, et veillent à ce que leur personnel d'évaluation soit informé de ces activités, et appliquent comme lignes directrices les décisions et documents administratifs résultant du travail de ce groupe.</i>
<i>L'entité visée à l'alinéa 1er 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.</i>	
	<i>§ 2. Les organismes d'évaluation de la conformité qui sont notifiés pour les sous-systèmes «contrôle-commande et signalisation au sol» ou «contrôle-commande et signalisation à bord» participent aux activités du groupe sur l'ERTMS visé à l'article 29 du règlement (UE) 2016/796, et veillent à ce que leur personnel d'évaluation soit informé de ces activités. Ils appliquent les lignes directrices résultant des travaux de ce groupe. S'ils jugent qu'il est inapproprié ou impossible de les appliquer, les organismes d'évaluation de la conformité concernés soumettent leurs observations pour discussion au groupe sur l'ERTMS en vue de l'amélioration continue des lignes directrices.</i>
<i>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.</i>	<i>Art. 204. Les organismes d'évaluation de la conformité qui démontrent leur conformité avec les critères établis dans les normes harmonisées concernées ou dans des parties de normes harmonisées dont les références ont été publiées au</i>

	<i>Journal officiel de l'Union européenne sont présumés conformes aux exigences établies aux articles 202, 203 et à l'annexe 21, dans la mesure où les normes harmonisées applicables couvrent ces exigences.</i>
	<i>Art. 204/1. Lorsqu'un organisme notifié sous-traite certaines tâches spécifiques dans le cadre de l'évaluation de la conformité ou a recours à une filiale, il s'assure que le sous-traitant ou la filiale répond de manière continue aux exigences définies aux articles 201, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, 202, 203 et à l'annexe 21.</i>
	<i>L'organisme notifié informe l'autorité notifiante du recours à un sous-traitant ou une filiale.</i>
	<i>Les organismes notifiés assument l'entière responsabilité des tâches accomplies par les sous-traitants ou filiales, quel que soit leur lieu d'établissement.</i>
	<i>Les organismes notifiés ne peuvent sous-traiter leurs activités ou les faire réaliser par une filiale qu'avec l'accord du client.</i>
	<i>Les organismes notifiés tiennent à la disposition de l'autorité notifiante les documents pertinents concernant l'évaluation des qualifications du sous-traitant ou de la filiale et le travail exécuté par ces derniers en application de la STI concernée.</i>
	<i>Art. 204/2. § 1^{er}. Les organismes notifiés effectuent des évaluations de la conformité :</i>
	<i>1° selon les procédures d'évaluation de la conformité prévues dans les STI concernées ;</i>
	<i>2° de manière proportionnée, en évitant d'imposer des charges inutiles aux opérateurs économiques ;</i>
	<i>3° tiennent compte de la taille des entreprises, du secteur dans lequel elles exercent leurs activités, de leur structure, du degré de complexité de la technologie du produit en question et de la nature, en masse ou en série, du processus de production ;</i>
	<i>4° agissent dans le but d'évaluer la conformité du produit avec les STI pertinentes.</i>
	<i>§ 2. Lorsqu'un organisme notifié constate qu'un fabricant n'a pas rempli les exigences définies dans la STI concernée ou dans les normes harmonisées ou les spécifications techniques correspondantes, il invite celui-ci à prendre les mesures correctives appropriées et ne délivre pas de certificat de conformité.</i>
	<i>§ 3. Lorsque, au cours du contrôle de la conformité faisant suite à la délivrance d'un certificat conformément à la Décision 2010/713/UE de la</i>

	<i>Commission du 9 novembre 2010 relative à des modules pour les procédures concernant l'évaluation de la conformité, l'aptitude à l'emploi et la vérification CE à utiliser dans le cadre des spécifications techniques d'interopérabilité adoptées en vertu de la Directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil, un organisme notifié constate qu'un produit n'est plus conforme à la STI concernée ou aux normes harmonisées ou spécifications techniques correspondantes, il invite le fabricant à prendre les mesures correctives appropriées et suspend ou retire le certificat si nécessaire.</i>
	<i>§ 4. Lorsque les mesures correctives ne sont pas adoptées ou n'ont pas l'effet requis, l'organisme notifié soumet à des restrictions, suspend ou retire le certificat, selon le cas.</i>
	<i>Art. 204/3. § 1^{er}. Les organismes notifiés communiquent à l'autorité notifiante les éléments suivants:</i>
	<i>1° tout refus, restriction, suspension ou retrait d'un certificat ;</i>
	<i>2° toute circonstance ayant une incidence sur la portée et les conditions de la notification ;</i>
	<i>3° toute demande d'information concernant les activités d'évaluation de la conformité provenant des autorités de surveillance du marché ;</i>
	<i>4° sur demande, les activités d'évaluation de la conformité réalisées dans le cadre de leur notification et toute autre activité réalisée, y compris les activités et sous-traitements transfrontalières.</i>
	<i>Les organismes notifiés informent également les autorités de sécurité compétentes, de tout refus, restriction, suspension ou retrait d'un certificat visé au 1°.</i>
	<i>§ 2. Les organismes notifiés fournissent aux autres organismes notifiés au titre de la directive 2016/797/UE qui effectuent des activités similaires d'évaluation de la conformité couvrant les mêmes produits, des informations pertinentes sur les questions relatives aux résultats négatifs de l'évaluation de la conformité et, sur demande, aux résultats positifs.</i>
	<i>§ 3. Les organismes notifiés fournissent à l'Agence les certificats de vérification «CE» des sous-systèmes, les certificats «CE» de conformité des constituants d'interopérabilité et les certificats «CE» d'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité.</i>

	<i>§ 4. Les organismes notifiés participent aux travaux du groupe sectoriel visé à l'article 44 de la directive 2016/797/UE, directement ou par l'intermédiaire de mandataires.</i>
Section 2.- Organismes désignés	Section 2. – Organismes désignés
<i>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.</i>	<i>Art. 205. § 1^{er}. Pour pouvoir être désigné comme organismes chargés de mettre en œuvre la procédure de vérification en cas de règles nationales, les organismes d'évaluation de la conformité :</i>
<i>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.</i>	<i>1^o respectent les obligations visées aux articles 203, 204, 204/1 et à l'annexe 21, sauf en ce qui concerne les documents devant être tenus à la disposition de l'autorité notifiante, au titre de l'article 204/1, alinéa 4, lorsque l'organisme désigné détient des documents qui concernent le travail exécuté par des filiales ou des sous-traitants conformément aux règles nationales pertinentes.</i>
<i>La désignation mentionne leurs domaines de compétence respectifs.</i>	<i>2^o disposent d'un certificat d'accréditation valable aussi bien au moment de l'introduction de la demande que pendant la durée de leur désignation, délivré par un organisme national d'accréditation conformément aux dispositions du Règlement (CE) n° 765/2008, qui atteste que l'organisme d'évaluation de la conformité remplit les exigences visées au point 1^o.</i>
	<i>§ 2. Le Roi fixe les modalités d'introduction de la demande de désignation, la procédure d'octroi et les modalités de contrôle, suspension et retrait de la désignation.</i>
	<i>Art. 205/1. Les obligations opérationnelles prévues à l'article 204/2 s'appliquent aux organismes désignés au titre de l'article 172, paragraphe 8, sauf lorsque lesdites obligations renvoient aux règles nationales et non aux STI.</i>
	<i>Art. 205/2. L'obligation en matière d'information prévue à l'article 204/3, paragraphe 1^{er}, s'applique aux organismes désignés, qui informent l'autorité notifiante à cet égard.</i>
	<i>Section 3. - Organismes internes accrédités</i>

	<i>Art. 205/3. § 1er. Les demandeurs peuvent faire appel à un organisme interne accrédité pour effectuer des activités d'évaluation de la conformité, aux fins de l'application des procédures prévues aux modules A1, A2, C1 ou C2 établis à 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 et aux modules CA1 et CA2 établis à l'annexe I de la Décision 2010/713/UE de la Commission du 9 novembre 2010 relative à des modules pour les procédures concernant l'évaluation de la conformité, l'aptitude à l'emploi et la vérification CE à utiliser dans le cadre des STI adoptées en vertu de la Directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil.</i>
	<i>Cet organisme constitue une entité séparée et distincte du demandeur concerné et ne participe pas à la conception, à la production, à la fourniture, à l'installation, à l'utilisation ou à l'entretien des produits qu'il évalue.</i>
	<i>§ 2. Les organismes internes accrédités répondent aux exigences suivantes :</i>
	<i>1° ils sont accrédités conformément au Règlement (CE) n° 765/2008;</i>
	<i>2° avec leur personnel, ils constituent, au sein de l'entreprise dont ils font partie, une unité à l'organisation identifiable et disposent de méthodes d'établissement des rapports qui garantissent leur impartialité, ce dont ils apportent la preuve à l'organisme national d'accréditation compétent ;</i>
	<i>3° l'organisme et son personnel ne peuvent être chargés de la conception, de la fabrication, de la fourniture, de l'installation, du fonctionnement ou de l'entretien des produits qu'ils évaluent, ni participer à aucune activité susceptible de nuire à l'indépendance de leur jugement ou à leur intégrité dans le cadre de leurs activités d'évaluation ;</i>
	<i>4° l'organisme fournit ses services exclusivement à l'entreprise dont il fait partie.</i>
	<i>§ 3. Les organismes internes accrédités ne sont pas notifiés aux États membres ou à la Commission européenne, mais des informations sur leur accréditation sont fournies par l'entreprise dont ils font partie ou par l'organisme national d'accréditation à l'autorité notifiante, à la demande de celle-ci.</i>

<i>Art. 207. Pour pouvoir être désignés, les organismes intéressés doivent faire la preuve qu'ils satisfont aux critères fixés par le Roi.</i>	<i>Art. 207. (...)</i>
<i>Art. 208. L'autorité de sécurité communique, par voie de publication sur son site web, la liste des organismes désignés.</i>	<i>Art. 208. (...)</i>
Chapitre 7. – Registres des véhicules et de l'infrastructure	Chapitre 7. – Registres des véhicules et de l'infrastructure
Section 1. – Système d'immatriculation des véhicules	Section 1. – Système d'immatriculation des véhicules
<i>Art. 209. Un numéro européen de véhicule (NEV) est attribué à tout véhicule mis en service sur le système ferroviaire européen lors de la délivrance de la première autorisation de mise en service.</i>	<i>Art. 209. L'autorité de sécurité attribue un numéro d'immatriculation européen de véhicule (NEV) à tout véhicule lors de son enregistrement effectué conformément à l'article 210, paragraphe 5. Le NEV attribué est indiqué sur chaque véhicule.</i>
<i>Le demandeur de la première autorisation de mise en service a la responsabilité d'apposer sur le véhicule le NEV qui lui est attribué par l'autorité de sécurité conformément aux dispositions de l'annexe P de la STI relative à l'exploitation et à la gestion du trafic.</i>	<i>Les spécifications du NEV sont décrites dans les actes d'exécution adoptés par la Commission européenne, conformément aux STI pertinentes.</i>
<i>Un NEV unique est attribué à chaque véhicule sauf disposition contraire dans la STI relative à l'exploitation et à la gestion du trafic.</i>	<i>Un NEV unique est attribué à chaque véhicule, sauf indication contraire dans les actes d'exécution adoptés par la Commission européenne, conformément aux STI pertinentes.</i>
<i>Par dérogation à l'alinéa 1er, pour des véhicules clairement identifiés, un système de codification différent est autorisé en cas de véhicules exploités ou destinés à être exploités en provenance ou à destination de pays tiers dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferroviaire de l'Union européenne.</i>	<i>Par dérogation à l'alinéa 1er, en cas de véhicules exploités ou destinés à être exploités en provenance ou à destination de pays tiers dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferroviaire de l'Union, des véhicules clairement identifiés selon un système de codification différent peuvent être acceptés en Belgique.</i>
Section 2.- Registre national des véhicules	Section 2.- Registre national des véhicules
Art. 210. § 1er. Un registre national des véhicules autorisés en Belgique est établi.	Art. 210. § 1er. Un registre national des véhicules autorisés en Belgique est établi <i>jusqu'au 16 juin 2024</i>.
§ 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.	§ 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.	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.	§ 3. Le registre est accessible aux autorités de sécurité et aux organismes d'enquête désignés en vertu des articles 16 et 22 de la directive 2016/798/UE.
	Les organes de contrôle désignés en vertu de l'article 55 de la directive 2012/34/UE, l'Agence, les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure ainsi que les personnes ou organismes chargés de l'immatriculation des véhicules ou identifiés dans le registre qui présentent un intérêt légitime ont également accès au 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 la Commission européenne et contient au moins les informations suivantes :	§ 4. Le registre respecte les spécifications communes fixées dans le cadre de la Décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission du 26 octobre 2018 établissant les spécifications relatives aux registres des véhicules visés à l'article 47 de la Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil et modifiant et abrogeant la Décision 2007/756/CE de la Commission .
1° le NEV;	Ce registre contient au moins les informations suivantes :
2° les références de la déclaration " CE " de vérification et de l'entité l'ayant délivrée;	1° le NEV ;
3° les références du registre européen des types de véhicules autorisés visé à l'article 34 de la Directive 2008/57/CE;	2° les références de la déclaration "CE" de vérification et de l'entité l'ayant délivrée ;
4° l'identification du propriétaire du véhicule et de son détenteur;	3° les références du registre européen des types de véhicules autorisés visé à l'article 179/20, paragraphe 6 ;
5° les restrictions éventuelles concernant l'utilisation du véhicule;	4° l'identification du propriétaire du véhicule et de son détenteur ;
6° l'entité chargée de l'entretien.	5° les restrictions concernant la manière dont le véhicule peut être utilisé ;
	6° les références de l'entité chargée de l'entretien.

	<i>L'autorité de sécurité est responsable du traitement de données à caractère personnel au sens du Règlement (UE) 2016/679, pour les données qui figurent dans le registre. Ces données sont les suivantes, pour le détenteur, le propriétaire et l'entité chargée de l'entretien du véhicule : le nom d'une personne de contact, une adresse professionnelle, un numéro de téléphone et une adresse e-mail.</i>
	<i>L'autorité de sécurité veille à ce que le registre soit sécurisé en ce qui concerne le traitement de ces données auxquelles seuls les membres de l'autorité de sécurité ainsi que les entités visées au paragraphe 3, sont habilités à accéder</i>
	<i>L'autorité de sécurité applique une stricte gestion des utilisations et des accès et prend des mesures techniques et organisationnelles pour la protection des données à caractère personnel.</i>
	<i>Le traitement des données à caractère personnel dans le cadre du registre, a pour finalité d'assurer la bonne exécution des missions des autorités de sécurité et des organismes d'enquête visés au paragraphe 3, alinéa 1er, ou de servir l'intérêt légitime des entités visées au paragraphe 3, alinéa 2, et ce, en vue d'assurer la traçabilité et la sécurité des véhicules.</i>
	<i>Les personnes dont les données à caractère personnel sont reprises dans le registre, disposent d'un droit d'accès et de rectification des données les concernant.</i>
	<i>En cas de demande de rectification, l'autorité de sécurité notifie à chaque destinataire auquel les données à caractère personnel ont été communiquées toute rectification de données à caractère personnel effectuée, à moins qu'une telle communication se révèle impossible ou exige des efforts disproportionnés.</i>
	<i>L'autorité de sécurité fournit à la personne concernée des informations sur ces destinataires si celle-ci en fait la demande.</i>
	<i>Les données à caractère personnel traitées conformément au présent paragraphe, sont conservées jusqu'au moment où le véhicule à propos duquel elles ont été communiquées, est détruit ou voit son immatriculation supprimée définitivement. Passé ces limites, les données à caractère personnel reprise dans le registre, sont détruites ou anonymisées.</i>
	<i>Dans le cadre du présent traitement des données à caractère personnel, les personnes ne disposent pas du droit à l'effacement, du droit à la limitation du traitement, du droit à la portabilité des données, du droit d'opposition et du droit à la prise de décision individuelle automatisée. Ces droits sont en effet incompatibles avec les finalités poursuivies par le</i>

	<i>présent traitement de données à caractère personnel, à savoir la conservation et l'analyse des données relatives à la sécurité ferroviaire et à la façon dont les acteurs concernés appliquent les obligations du cadre juridique en matière de sécurité. Ces finalités se rapportent en effet à une importante mission de contrôle visant à garantir un objectif important d'intérêt public général, à savoir la sécurité ferroviaire sur le réseau belge.</i>
	<i>§ 5. Avant sa première utilisation et après l'octroi de l'autorisation de mise sur le marché conformément à l'article 179/4, et lorsque le domaine d'utilisation est limité au territoire belge, le détenteur demande l'enregistrement du véhicule dans le registre visé au paragraphe 1^{er}.</i>
	<i>Lorsque le domaine d'utilisation couvre le territoire belge et le territoire d'autres Etats membres, le détenteur demande l'enregistrement du véhicule soit dans le registre visé au paragraphe 1er, soit dans le registre d'un des autres Etats membres concernés.</i>
§ 5. Le <i>titulaire de l'immatriculation</i> 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.	§ 6. Le <i>détenteur</i> 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.
<i>À défaut d'une telle information ou si une donnée est incomplète ou manquante, l'autorité de sécurité suspend l'immatriculation.</i>	<i>Si l'autorité de sécurité apprend ou est informée que le détenteur n'a pas respecté les exigences visées à l'alinéa 1^{er}, ou si elle constate qu'une donnée est incomplète ou manquante, elle suspend l'immatriculation.</i>
Elle notifie sa décision au titulaire de l'immatriculation en l'invitant à régulariser la situation.	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.	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.	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.	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 4/1.

§ 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.	§ 7. En cas de véhicules autorisés pour la première fois dans un pays tiers et ensuite exploité sur le territoire belge, l'autorité de sécurité veille à ce que les données relatives au véhicule, qui comprennent au minimum les données sur le détenteur du véhicule concerné, l'entité chargée de son entretien et les restrictions concernant son mode d'exploitation, puissent être retrouvées via le registre des véhicules ou soient disponibles d'une autre manière, sans retard, dans un format aisément lisible et dans le respect des mêmes principes non discriminatoires que ceux qui sont appliqués aux données analogues présentes dans le registre des véhicules.
Section 3.- Registre de l'infrastructure	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.	Art. 211. Le gestionnaire de l'infrastructure publie un registre de l'infrastructure et le tient à jour conformément au Règlement d'exécution (UE) 2019/777 de la Commission du 16 mai 2019 relatif aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire et abrogeant la Décision d'exécution 2014/880/UE.
L'autorité de sécurité vérifie si le registre est publié et tenu à jour.	L'autorité de sécurité contrôle que le registre est publié et mis à jour.
Art. 212. Ce registre présente pour chaque sous-système ou partie de sous-système concerné les caractéristiques principales telles que les paramètres fondamentaux et leur concordance par rapport aux caractéristiques prescrites en vertu des STI applicables. A cette fin, le gestionnaire d'infrastructure se conforme à chaque STI qui indique avec précision quelles informations doivent figurer au registre de l'infrastructure	Art. 212. Le registre d'infrastructure indique, pour chaque sous-système ou partie de sous-système concerné, comme décrit dans la STI concernée, les valeurs des paramètres de réseau qui, en combinaison avec les valeurs indiquées dans l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule, sont utilisées pour vérifier la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau.
Il respecte les spécifications communes élaborées par l'Agence quant à sa présentation, son format, son cycle de mise à jour et son mode d'utilisation en tenant compte d'une période de transition appropriée pour l'infrastructure mise en service avant le 19 juillet 2008.	Le registre de l'infrastructure peut contenir des conditions pour les installations fixes et d'autres restrictions.
Titre 7. – Contrôle et inspection ferroviaires	Titre 7. – Contrôle et inspection ferroviaires
Chapitre 2. – Amendes administratives	Chapitre 2. – Amendes administratives
Section 2. - Infractions	Section 2. - Infractions
Art. 216/2. § 1er. Constituent des infractions du deuxième degré :	Art. 216/2. § 1er. 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 <i>règles de sécurité</i> conformément à l'article 70, § 1er;	1° le défaut pour le gestionnaire d'infrastructure d'informer l'autorité de sécurité lorsqu'il prend des mesures d'urgence pouvant déroger aux <i>règles nationales</i> conformément à l'article 70, § 1er;
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, § 1er;	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, § 1er;
3° le refus de fournir l'assistance technique visée à l'article 77, <i>alinéa 4</i> ;	3° le refus de fournir l'assistance technique visée à l'article 77, <i>alinéa 6</i> ;
4° le non-respect des obligations visées à l'article 93;	4° le non-respect des obligations visées à l'article 93;
5° le non-respect des obligations visées à l'article 94/1;	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, <i>alinéa 1er</i> ;	6° la non-communication ou la communication tardive par le gestionnaire de l'infrastructure des modifications substantielles visées à l'article 96;
7° la non-communication ou la communication tardive par le titulaire d'un certificat de sécurité des informations visées à l'article 102, <i>alinéa 2</i> ;	7° la non-communication ou la communication tardive par le titulaire d'un certificat de sécurité des informations visées à l'article 104/2, <i>paragraphe 2</i> ;
8° Le défaut pour l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure de tenir un registre des attestations conformément à l'article 140, § 1er, 1° ;	8° Le défaut pour l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure de tenir un registre des attestations conformément à l'article 140, § 1er, 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, § 1er, 2° ;	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, § 1er, 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;	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.	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, <i>paragraphe 6</i> ;
	12° le non-respect des obligations visées à l'article 94/2.
§ 2. Sans préjudice de l'article 214, § 2, alinéa 3, les infractions visées au paragraphe 1er sont punies d'une amende administrative de 1.000 à 2.000 euros.	§ 2. Sans préjudice de l'article 214, § 2, alinéa 3, les infractions visées au paragraphe 1er sont punies d'une amende administrative de 1.000 à 2.000 euros.
Art. 216/3. § 1er. Constituent des infractions du troisième degré :	Art. 216/3. § 1er. Constituent des infractions du troisième degré :
1° le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure <i>ferroviaire</i> d'adopter les spécifications techniques d'utilisation du réseau, les procédures opérationnelles et les dispositions organisationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire conformément à l'article 68, §§ 3 à 5;	1° le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure d'adopter les spécifications techniques d'utilisation du réseau, les procédures opérationnelles et les dispositions organisationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire conformément à l'article 68, §§ 3 à 5;

2° le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure <i>ferroviaire</i> 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, paragraphe 7;	2° le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires d'adopter, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité conformément à l'article 68, paragraphe 7;
3° le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure <i>ferroviaire</i> et les entreprises ferroviaires d'établir et de tenir à jour leur système de gestion de la sécurité dans le respect des dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité et notamment les objectifs de sécurité communs, les exigences de sécurité définies dans les STI, et les éléments pertinents des méthodes de sécurités communes conformément à l'article 89 ;	3° le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires d'établir et de tenir à jour leur système de gestion de la sécurité dans le respect des dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité et notamment les objectifs de sécurité communs, les exigences de sécurité définies dans les STI, et les éléments pertinents des méthodes de sécurités communes conformément à l'article 89 ;
4° le non-dépôt du rapport sur la sécurité visé à l'article 92 ou le dépôt incomplet de ce rapport;	4° le non-dépôt du rapport sur la sécurité visé à l'article 92 ou le dépôt incomplet de ce rapport;
5° le non-respect des obligations concernant la validité des licences de conducteur de train et des attestations de conducteurs de train, visées à l'article 141, § 1er;	5° le non-respect des obligations concernant la validité des licences de conducteur de train et des attestations de conducteurs de train, visées à l'article 141, § 1er;
6° le fait pour le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire de ne pas procéder au retrait ou à la suspension de l'attestation d'un conducteur de train dans les cas visés à l'article 139;	6° le fait pour le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire de ne pas procéder au retrait ou à la suspension de l'attestation d'un conducteur de train dans les cas visés à l'article 139;
7° la non-vérification du fait que l'accompagnateur est bien titulaire d'un certificat visé à l'article 150, § 1er, alinéa 1er, avant qu'il ne soit autorisé à effectuer les tâches déterminantes définies dans le même article;	7° (...)
8° le fait de ne pas prendre de mesures correctives dans le délai imparti après un rapport d'audit, d'inspection ou de contrôle relatif au respect des dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité ou relatif à un agrément ou un certificat de sécurité;	8° le fait de ne pas prendre de mesures correctives dans le délai imparti après un rapport d'audit, d'inspection ou de contrôle relatif au respect des dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité ou relatif à un agrément ou un certificat de sécurité;
9° le fait de dépasser les valeurs " intervention immédiate " des tolérances de sécurité de la voie, conformément aux paramètres fondamentaux sécurité des STI Infrastructure, ou de ne pas respecter les procédures de sécurité des STI Contrôle-commande et signalisation, et ce, plus de deux fois par an;	9° le fait de dépasser les valeurs " intervention immédiate " des tolérances de sécurité de la voie, conformément aux paramètres fondamentaux sécurité des STI Infrastructure, ou de ne pas respecter les procédures de sécurité des STI Contrôle-commande et signalisation, et ce, plus de deux fois par an;
10° le fait pour un utilisateur de l'infrastructure ferroviaire, par l'accomplissement ou le non accomplissement d'un acte, de faire naître une situation qui par nature peut provoquer un accident;	10° le fait pour un utilisateur de l'infrastructure ferroviaire, par l'accomplissement ou le non accomplissement d'un acte, de faire naître une situation qui par nature peut provoquer un accident;
11° le non-respect, par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure <i>ferroviaire</i> , des mesures visées à l'article 75;	11° le non-respect, par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure, des mesures visées à l'article 75;
12° le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure <i>ferroviaire</i> et les entreprises ferroviaires d'établir et de	12° le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires d'établir et de maintenir

maintenir leur système de gestion de sécurité conformément aux articles 89 à 91;	leur système de gestion de sécurité conformément aux articles 89 à 91;
13° le non-respect, par l'entité en charge de l'entretien, des règles mentionnées dans les articles 106 à 109 concernant la certification;	13° le non-respect, par l'entité en charge de l'entretien, des règles mentionnées dans les articles 106 à 109 concernant la certification;
14° toute obstruction à l'exercice des pouvoirs de l'organisme d'enquête, visés à l'article 113;	14° toute obstruction à l'exercice des pouvoirs de l'organisme d'enquête, visés à l'article 113;
15° le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires de mettre en place un système de formation continue conformément à l'article 146, alinéa 3;	15° le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires de mettre en place un système de formation continue conformément à l'article 146, alinéa 3;
16° la mise en service d'un véhicule avant qu'il ne soit autorisé conformément à l'article 180;	16° la mise en service d'un véhicule avant qu'il ne soit autorisé conformément à l'article 179/4;
17° le fait pour un utilisateur de l'infrastructure ferroviaire, par l'accomplissement ou le non accomplissement d'un acte, de faire naître une situation qui par nature peut provoquer un accident grave.	17° le fait pour un utilisateur de l'infrastructure ferroviaire, par l'accomplissement ou le non accomplissement d'un acte, de faire naître une situation qui par nature peut provoquer un accident grave.
§ 2. Sans préjudice de l'article 214, § 2, alinéa 4 :	§ 2. Sans préjudice de l'article 214, § 2, alinéa 4 :
1° les infractions visées au paragraphe 1er, 1 à 10°, sont punies d'une amende administrative de 2.000 à 4.000 euros;	1° les infractions visées au paragraphe 1er, 1 à 10°, sont punies d'une amende administrative de 2.000 à 4.000 euros;
2° les infractions visées au paragraphe 1er, 11° à 17°, sont punies d'une amende administrative de 4.000 à 8.000 euros.	2° les infractions visées au paragraphe 1er, 11° à 17°, sont punies d'une amende administrative de 4.000 à 8.000 euros.
Chapitre 4. - Vérification par l'autorité de sécurité en matière de certification visée au titre 5	Chapitre 4. - Vérification par l'autorité de sécurité en matière de certification visée au titre 5, chapitre 1^{er}
Titre 7/1. – Contrôle juridictionnel	Titre 7/1. – Contrôle juridictionnel
Art. 221/3. Un recours auprès de la Cour des marchés siégeant comme en référé est ouvert à toute personne justifiant d'un intérêt contre les décisions de l'autorité de sécurité prises en application des articles 74, 75, 77 et 142.	Art. 221/3. <i>Un recours auprès de la Cour des marchés siégeant comme en référé est ouvert à toute personne justifiant d'un intérêt contre les décisions de l'autorité de sécurité prises en application du présent Code ferroviaire.</i>
Un recours auprès de la Cour des marchés siégeant comme en référé est ouvert à toute personne justifiant d'un intérêt contre les décisions de l'organisme d'enquête prises en application de l'article 112.	Un recours auprès de la Cour des marchés siégeant comme en référé est ouvert à toute personne justifiant d'un intérêt contre les décisions de l'organisme d'enquête prises en application de l'article 112.
La Cour des marchés est saisie du fond du litige et dispose d'une compétence de pleine juridiction.	La Cour des marchés est saisie du fond du litige et dispose d'une compétence de pleine juridiction.
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	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

dater de la survenance du fait qui justifie leur intérêt à agir.	pas être notifiée, dans un délai d'un mois à dater de la survenance du fait qui justifie leur intérêt à agir.
	<i>Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, lorsque le recours porte sur la décision de retrait visée à l'article 179/15, paragraphe 2, il est formé dans un délai de deux mois.</i>
Le Code judiciaire est d'application en ce qui concerne la procédure, sauf si les dispositions du présent Code ferroviaire y dérogent.	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.	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.	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 conclusions, l'autorité de sécurité communique au demandeur et à la cour une copie du dossier administratif.	Au plus tard le jour du dépôt de ses premières 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°, et à l'article 111, § 1 ^{er} , 5°, a un effet suspensif.	Par dérogation à l'alinéa 4, le recours contre une décision visée à l'article 74, paragraphe 1 ^{er} , 13°, et à l'article 111, paragraphe 1 ^{er} , 5°, a un effet suspensif.
Art. 221/5. Lorsque, en application de l'article 221/3, un recours, visant à obtenir la révision d'une décision de l'autorité de sécurité confirmant son refus d'autorisation de <i>mise en service</i> d'un véhicule, a été introduit devant la Cour des marchés, celle-ci décide, d'office ou à la demande des parties, au plus tard dans les dix jours qui suivent l'introduction de la cause, si elle demande ou non à l'Agence de rendre un avis.	Art. 221/5. Lorsque, en application de l'article 221/3, un recours, visant à obtenir la révision d'une décision de l'autorité de sécurité confirmant son refus d'autorisation de <i>mise sur le marché</i> d'un véhicule, a été introduit devant la Cour des marchés, celle-ci décide, d'office ou à la demande des parties, au plus tard dans les dix jours qui suivent l'introduction de la cause, si elle demande ou non à l'Agence de rendre un avis.
Titre 8. – Dispositions abrogatoires, transitoires et finales	Titre 8. – Dispositions abrogatoires, transitoires et finales
Chapitre 2. – Dispositions transitoires	Chapitre 2. – Dispositions transitoires
Art. 224. Les dispositions du titre II, chapitre V, de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, chapitre antérieur au titre II, chapitre V, de la même loi, introduit par la loi du 26 janvier 2010 modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules, demeurent applicables jusqu'à la mise en application en phases	Art. 224. (...)

<i>des dispositions du titre 5 du présent Code ferroviaire. Ces dispositions seront mises en application comme suit :</i>	
<i>1° Les licences et attestations sont délivrées conformément aux dispositions du titre 5 du présent Code ferroviaire aux conducteurs de train qui assurent des services transfrontaliers, de cabotage ou de transport de marchandises dans un autre Etat membre des Communautés européennes, ou qui travaillent dans au moins deux Etats membres de l'Union européenne, sous réserve des dispositions de l'article 225, alinéas 1 et 2.</i>	
<i>Tous les conducteurs de train assurant les services susmentionnés, y compris ceux qui ne possèdent pas encore de licence ou d'attestation conforme au titre 5 du présent Code ferroviaire, sont soumis aux vérifications périodiques prévues aux articles 129 et 137;</i>	
<i>2° au plus tard deux ans après l'établissement des registres visés aux articles 132 et 140, toutes les nouvelles attestations et licences sont délivrées conformément au titre 5, sous réserve de l'article 225, alinéas 1er et 2;</i>	
<i>3° au plus tard sept ans après l'établissement des registres visés aux articles 132 et 140, tous les conducteurs de train sont en possession de licences et d'attestations conformes au présent Code ferroviaire. Les entités de délivrance tiennent compte de toutes les compétences professionnelles déjà acquises par chaque conducteur de train, de façon telle que cette exigence n'entraîne pas de charge administrative et financière inutile.</i>	
<i>Les droits de conduire octroyés antérieurement au conducteur de train sont maintenus, dans la mesure du possible. Les entités de délivrance peuvent néanmoins décider, pour un conducteur de train ou un groupe de conducteurs de train, selon le cas, que des examens et/ou une formation supplémentaires sont nécessaires pour délivrer les licences et/ou les attestations au titre du présent Code ferroviaire.</i>	
<i>Art. 225. Les conducteurs de train autorisés à conduire conformément aux dispositions qui s'appliquaient avant l'entrée en application de l'article 224, 1° ou 2° peuvent poursuivre leurs activités professionnelles sur la base de leurs droits, pour une durée maximale de sept ans après l'établissement des registres visés aux articles 132 et 140.</i>	<i>Art. 225. § 1^{er}. Les certificats de sécurité délivrés conformément au Code ferroviaire avant l'entrée en vigueur de la loi du XXX modifiant le Code ferroviaire sont valables jusqu'à leur date d'expiration.</i>
	<i>Les dispositions du titre 3, chapitre 6, section 4, du titre 4, chapitre 2, section 4, chapitre 3 et chapitre 4,</i>

	<i>section 2, chapitre 6, section 2/1, du titre 7, chapitres 2 et 3, et de l'annexe 5 du présent Code, telles qu'elles étaient en vigueur avant l'entrée en vigueur de la loi du XXX modifiant le Code ferroviaire, restent applicables aux certificats de sécurité visés à l'alinéa 1^{er}, et ce, jusqu'à leur date d'expiration.</i>
<i>La certification des apprentis conducteurs de train qui ont entamé un programme d'enseignement et de formation agréé ou une formation agréée avant l'entrée en application de l'article 224, 1^o ou 2^o, est assurée conformément aux dispositions existantes avant l'entrée en vigueur de la loi du 26 janvier 2010 modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules.</i>	<i>§ 2. Les agréments de sécurité délivrés conformément au Code ferroviaire avant l'entrée en vigueur de la loi du XXX modifiant le Code ferroviaire sont valables jusqu'à leur date d'expiration.</i>
<i>L'autorité de sécurité, les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire veillent à ce que des vérifications périodiques correspondant à celles prévues aux articles 129 et 137 soient appliquées progressivement aux conducteurs qui ne possèdent pas de licences et d'attestations délivrées conformément à la Directive 2007/59/CE.</i>	<i>Les dispositions du titre 3, chapitre 6, section 4, du titre 4, chapitre 2, section 4, chapitre 3 et chapitre 4, section 1^{re}, chapitre 6, section 2/1, du titre 7, chapitres 2 et 3, et de l'annexe 5 du présent Code, telles qu'elles étaient en vigueur avant l'entrée en vigueur de la loi du XXX modifiant le Code ferroviaire, restent applicables aux agréments de sécurité visés à l'alinéa 1^{er}, et ce, jusqu'à leur date d'expiration.</i>
Art. 225/2. Le Roi fixe, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, la date d'entrée en application des articles 68, 69, 70, § 3, 74, § 1 ^{er} , 5 ^o , 94/1, § 2, alinéa 3, 2 ^o et 216/3, § 1 ^{er} , 1 ^o et 2 ^o .	Art. 225/2. Le Roi fixe, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, la date d'entrée en application :
<i>Les utilisateurs de l'infrastructure, le gestionnaire de l'infrastructure, les organismes désignés, l'Autorité de sécurité et l'Administration se mettent en conformité avec les articles 68, 69, 70, § 3, 74, § 1^{er}, 5^o, 94/1, § 2, alinéa 3, 2^o et 216/3, § 1^{er}, 1^o et 2^o tels que modifiés par la loi du 23 juin 2020 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire, à la date fixée conformément à l'alinéa 1^{er}.</i>	<i>1^o des articles 68 et 70, § 3 tels que modifiés par la loi du 23 juin 2020 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire et la loi du XXX modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire ;</i>
<i>En vue de l'application de l'alinéa 2, les articles 68, 69, 70, § 3, 74, § 1^{er}, 5^o, 94/1, § 2, alinéa 3, 2^o et 216/3, § 1^{er}, 1^o et 2^o tels qu'ils étaient en vigueur avant l'entrée en vigueur de la loi du 23 juin 2020 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire, continuent à s'appliquer aux utilisateurs de l'infrastructure, au gestionnaire de l'infrastructure, aux organismes désignés, à l'Autorité de sécurité et à l'Administration jusqu'au jour précédant la date fixée conformément à l'alinéa 1^{er}.</i>	<i>2^o des articles 69, 74, § 1^{er}, 8^o, 94/1 et 94/2 tels que modifiés par la loi du XXX modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire ;</i>

	<i>3° de l'article 216/3, § 1^{er}, 1° et 2°, tel que modifié par la loi du 23 juin 2020 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire.</i>
	<i>Les utilisateurs de l'infrastructure, le gestionnaire de l'infrastructure, les organismes désignés, l'Autorité de sécurité et l'entité désignée par le Roi conformément à l'article 69, § 1^{er}, alinéa 3 se mettent en conformité avec les dispositions visées à l'alinéa 1^{er} à la date déterminée par le Roi conformément à l'alinéa 1^{er}.</i>
	<i>En vue de l'application de l'alinéa 2, les articles 68, 69, 70, § 3, 74, § 1^{er}, 5°, 94/1, et 216/3, § 1^{er}, 1° et 2° tels qu'ils étaient en vigueur avant l'entrée en vigueur de la loi du 23 juin 2020 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire, continuent à s'appliquer jusqu'au jour précédant la date fixée conformément à l'alinéa 1^{er}. ».</i>
	<i>Art. 225/3. § 1^{er}. Les autorisations de mise en service de véhicules qui ont été accordées conformément au Code ferroviaire avant l'entrée en vigueur de la loi du XXX modifiant le code ferroviaire, y compris les autorisations délivrées en vertu d'accords internationaux, en particulier le RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) et le RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), demeurent valables conformément aux conditions auxquelles elles ont été accordées.</i>
	<i>§ 2. Les véhicules ayant reçu une autorisation de mise en service en application du paragraphe 1^{er} obtiennent une nouvelle autorisation de mise sur le marché d'un véhicule pour pouvoir être exploités sur un ou plusieurs réseaux qui ne sont pas encore couverts par leur autorisation.</i>
	<i>La mise sur le marché sur ces réseaux supplémentaires est soumise aux articles 179/4 à 179/11.</i>
	<i>Art. 225/4. § 1^{er}. L'annexe 6 est applicable jusqu'à la date d'entrée en vigueur des actes d'exécution visés à l'article 24, alinéa 2 de la directive 2016/798/UE.</i>
	<i>L'annexe 22 est applicable jusqu'à la date d'entrée en vigueur de l'acte d'exécution visé à l'article 7, paragraphe 5 de la directive 2016/797/UE.</i>
	<i>Art. 225/5. § 1^{er}. Les options prévues dans les contrats signés avant le 15 juin 2016, concernant des projets relatifs aux équipements au sol ERTMS ne sont pas soumises à l'autorisation préalable de l'Agence visée à l'article 19 de la directive 2016/797/UE, jusqu'au 16</i>

	<i>juin 2031, même si elles sont exercées après le 15 juin 2016.</i>
	<i>§ 2. Avant d'autoriser la mise en service de tout équipement au sol ERTMS qui n'a pas été soumis à l'autorisation préalable de l'Agence visée à l'article 19 de la directive 2016/797/UE, l'autorité de sécurité coopère avec l'Agence pour garantir que les solutions techniques sont pleinement interoperables, conformément à l'article 30, paragraphe 3, et à l'article 31, paragraphe 2, du règlement 2016/796/UE.</i>
Annexes	Annexes

Coördinatie van de artikelen

Legende:

Rood = omzetting van de Richtlijn inzake veiligheid

Groen = omzetting van de Richtlijn inzake interoperabiliteit

Paars = omzetting van beide Richtlijnen

Wet van 30 augustus houdende de Spoorcodex	
ACTUELE TEKST (VOOR WIJZIGING)	GECOördINEERDE TEKST (NA WIJZIGING)
Titel 1. – Algemene bepalingen	Titel 1. – Algemene bepalingen
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.	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:	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;	1° de Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap, zoals gewijzigd door 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;
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;	2° de Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte;
3° Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem van de Gemeenschap	3° de Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie;
4° Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte;	4° de Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor.
5° Richtlijn 2016/882 van de Commissie van 1 juni 2016 tot wijziging van Richtlijn 2007/59/EG van	(...)

<i>het Europees Parlement en de Raad betreffende de taalvereisten.</i>	
Art. 2. § 1. De artikelen 4 tot 4/3, 5, 9, 19/1 tot 19/3, 47, § 1, en 62, § 3, 5° zijn niet van toepassing op spoorwegondernemingen die enkel stads-, voorstads- of regionale spoorvervoersdiensten exploiteren op lokale en regionale op zichzelf staande netten voor vervoersdiensten op spoorweginfrastructuur of op netten die slechts voor de exploitatie van spoorvervoersdiensten in de stad of de voorstad zijn bestemd.	Art. 2. § 1. De artikelen 4 tot 4/3, 5, 9, 19/1 tot 19/3, 47, § 1, en 62, § 3, 5° zijn niet van toepassing op spoorwegondernemingen die enkel stads-, voorstads- of regionale spoorvervoersdiensten exploiteren op lokale en regionale op zichzelf staande netten voor vervoersdiensten op spoorweginfrastructuur of op netten die slechts voor de exploitatie van spoorvervoersdiensten in de stad of de voorstad zijn bestemd.
Onverminderd de eerste alinea, zijn artikelen 4/1 en 4/3 van toepassing indien een dergelijke spoorwegonderneming onder de directe of indirecte zeggenschap staat van een onderneming of een andere entiteit die andere spoorvervoersdiensten dan stads-, voorstads- en regionale diensten verricht of integreert. Artikel 4 is ook van toepassing op een dergelijke spoorwegonderneming met betrekking tot de relatie tussen de spoorwegonderneming en de onderneming of entiteit die daarover directe of indirecte zeggenschap heeft.	Onverminderd de eerste alinea, zijn artikelen 4/1 en 4/3 van toepassing indien een dergelijke spoorwegonderneming onder de directe of indirecte zeggenschap staat van een onderneming of een andere entiteit die andere spoorvervoersdiensten dan stads-, voorstads- en regionale diensten verricht of integreert. Artikel 4 is ook van toepassing op een dergelijke spoorwegonderneming met betrekking tot de relatie tussen de spoorwegonderneming en de onderneming of entiteit die daarover directe of indirecte zeggenschap heeft.
De artikelen 7, 1° en 11° tot 19° zijn niet van toepassing op :	De artikelen 7, 1° en 11° tot 19° zijn niet van toepassing op :
a) ondernemingen die uitsluitend spoorvervoersdiensten voor reizigers op een lokale op zichzelf staande spoorweginfrastructuur exploiteren;	a) ondernemingen die uitsluitend spoorvervoersdiensten voor reizigers op een lokale op zichzelf staande spoorweginfrastructuur exploiteren;
b) ondernemingen die uitsluitend spoorvervoersdiensten voor passagiers in de stad of de voorstad exploiteren;	b) ondernemingen die uitsluitend spoorvervoersdiensten voor passagiers in de stad of de voorstad exploiteren;
c) ondernemingen die uitsluitend goederenvervoersdiensten exploiteren op spoorweginfrastructuur in particulier bezit die uitsluitend door de eigenaar voor diens goederenvervoer gebruikt wordt.	c) ondernemingen die uitsluitend goederenvervoersdiensten exploiteren op spoorweginfrastructuur in particulier bezit die uitsluitend door de eigenaar voor diens goederenvervoer gebruikt wordt.
De artikelen 4/2, 9, 19/3 en 20 tot 67 zijn niet van toepassing op :	De artikelen 4/2, 9, 19/3 en 20 tot 67 zijn niet van toepassing op :
a) lokale, op zichzelf staande netten voor vervoersdiensten voor reizigers op spoorweginfrastructuur;	a) lokale, op zichzelf staande netten voor vervoersdiensten voor reizigers op spoorweginfrastructuur;
b) spoornetten die alleen bestemd zijn voor de exploitatie van spoorvervoersdiensten voor reizigers in de stad of de voorstad;	b) spoornetten die alleen bestemd zijn voor de exploitatie van spoorvervoersdiensten voor reizigers in de stad of de voorstad;
c) spoorweginfrastructuren in particulier bezit die uitsluitend door de eigenaar voor diens goederenvervoer gebruikt worden.	c) spoorweginfrastructuren in particulier bezit die uitsluitend door de eigenaar voor diens goederenvervoer gebruikt worden.

Artikel 19/2 is niet van toepassing op :	Artikel 19/2 is niet van toepassing op :
a) lokale, op zichzelf staande netten voor vervoersdiensten voor reizigers op spoorweginfrastructuur;	a) lokale, op zichzelf staande netten voor vervoersdiensten voor reizigers op spoorweginfrastructuur;
b) spoornetten die alleen bestemd zijn voor de exploitatie van spoorvervoersdiensten voor reizigers in de stad of de voorstad;	b) spoornetten die alleen bestemd zijn voor de exploitatie van spoorvervoersdiensten voor reizigers in de stad of de voorstad;
c) spoorweginfrastructuur in particulier bezit die uitsluitend door de eigenaar voor diens goederenvervoer gebruikt wordt.	c) spoorweginfrastructuur in particulier bezit die uitsluitend door de eigenaar voor diens goederenvervoer gebruikt wordt.
De lijst van infrastructuur bedoeld in het vijfde lid wordt bekend gemaakt aan de Europese Commissie als zijnde infrastructuur die geen strategisch belang hebben voor de werking van de spoorwegmarkt.	De lijst van infrastructuur bedoeld in het vijfde lid wordt bekend gemaakt aan de Europese Commissie als zijnde infrastructuur die geen strategisch belang hebben voor de werking van de spoorwegmarkt.
§ 2. Onder voorbehoud van § 1, is deze Codex niet van toepassing op :	§ 2. Onder voorbehoud van § 1, is deze Codex niet van toepassing op :
1° spoorweginfrastructuur in particuliere eigendom en enkel op deze infrastructuur gebruikte voertuigen die uitsluitend door hun eigenaar voor eigen goederenvervoer worden gebruikt;	1° spoorweginfrastructuur in particuliere eigendom, <i>met inbegrip van zijsporen, die door de eigenaar of een exploitant worden gebruikt voor zijn vrachtvervoeractiviteiten of het vervoer van personen voor niet-commerciële doeleinden, en voertuigen die uitsluitend worden gebruikt op deze infrastructuur;</i>
2° spoorwegnetten die functioneel gescheiden zijn van de rest van het spoorwegsysteem en uitsluitend bestemd zijn voor de exploitatie van lokale, stedelijke of voorstedelijke diensten voor reizigers- en goederenvervoer;	2° <i>netwerken die functioneel gescheiden zijn van de rest van het spoorwegsysteem van de Unie en die alleen bedoeld zijn voor de exploitatie van lokale, stads- of voorstadsreizigersdiensten alsmede ondernemingen die uitsluitend op deze netwerken opereren;</i>
3° spoorwegen met een patrimoniaal, museum- en toeristisch karakter die over hun eigen spoorwegnetten beschikken, met inbegrip van de werkplaatsen, de voertuigen en het personeel waarvan de activiteiten beperkt zijn tot deze netten en lijnen;	3° spoorwegen met een patrimoniaal, museum- en toeristisch karakter die over hun eigen spoorwegnetten beschikken, met inbegrip van de werkplaatsen, de voertuigen en het personeel waarvan de activiteiten beperkt zijn tot deze netten en lijnen;
4° met uitzondering van de artikelen 74, 12° en 82, op metro- en tramsystemen en andere systemen voor stadsvervoer en regionaal spoorwegvervoer door middel van light rail of andere spoorgebonden modi, voor zover die systemen geen gebruik maken van het Belgische spoorwegnet.	4° met uitzondering van de artikelen 74, 12° en 82, op metro- en tramsystemen en andere systemen voor stadsvervoer en regionaal spoorwegvervoer door middel van light rail of andere spoorgebonden modi <i>en infrastructuur die uitsluitend door die voertuigen wordt gebruikt,</i> voor zover die systemen geen gebruik maken van het Belgische spoorwegnet.
§ 3. Titel 5 is niet van toepassing op treinbestuurders die uitsluitend tewerkgesteld zijn op baanvakken die tijdelijk gesloten zijn voor het normale verkeer, ten behoeve van het onderhoud,	§ 3. Titel 5 is niet van toepassing op treinbestuurders die uitsluitend tewerkgesteld zijn op baanvakken die tijdelijk gesloten zijn voor het normale verkeer, ten behoeve van het

de vernieuwing of de herinrichting van het spoorwegsysteem.	onderhoud, de vernieuwing of de herinrichting van het spoorwegsysteem.
Hoofdstuk 3. - Definities	Hoofdstuk 3. – Definities
Art. 3. Voor de toepassing van deze Codex wordt verstaan onder :	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;	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 <i>soortgelijk ongeval dat duidelijk consequenties heeft</i> 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;	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 <i>ander ongeval dat dezelfde gevolgen heeft en duidelijke consequenties heeft</i> 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 <i>spoorweginfrastructuurbeheerder</i> 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° "Kaderovereenkomst" : een publiek- dan wel privaatrechtelijke bindende algemene overeenkomst die de rechten en plichten vastlegt van een kandidaat en van de <i>infrastructuurbeheerder</i> 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;	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;	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;	5° " Bureau " : <i>het Spoorwegbureau van de Europese Unie opgericht bij de verordening (EU) 2016/796 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016;</i>

6° " Veiligheidsvergunning " : de vergunning die door de veiligheidsinstantie aan een <i>spoorweginfrastructuurbeheerder</i> wordt verleend;	6° " Veiligheidsvergunning " : de vergunning die door de veiligheidsinstantie aan een <i>infrastructuurbeheerder</i> 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;	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;	7° " Bevoegdheidsbewijs " : het geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijs waarin de infrastructuur en het rollend materieel worden genoemd waar of waarmee de treinbestuurder mag rijden;
8° (...)	8° (...)
9° " Veiligheidsinstantie" : de overheid belast met de taken inzake veiligheid en interoperabiliteit op het spoor;	9° " Veiligheidsinstantie" : de overheid belast met de taken inzake veiligheid en interoperabiliteit op het spoor <i>of elk orgaan dat door verschillende lidstaten met deze taken belast is om te zorgen voor een uniforme veiligheidsregeling</i> ;
9/1° "Vergunningverlenende autoriteit" : de instantie die in een lidstaat verantwoordelijk is voor het verlenen van vergunningen aan spoorwegondernemingen;	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 Secuirail;	10° (...);
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;	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, expeditieuren en	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,

exploitanten van gecombineerd vervoer, die om redenen van openbare dienst of om commerciële redenen belang hebben bij de verwerving van infrastructuurcapaciteit;	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 ;	12° " Spoorweginfrastructuurcapaciteit " : het vermogen om voor een bepaalde periode de voor een spoorweginfrastructuurelement gevraagde treinpaden te plannen ;
13° " Specifiek geval " : <i>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 ;</i>	13° " Specifiek geval " : <i>elk deel van het spoorwegsysteem waarvoor om geografische of topografische redenen of omwille van het stadsmilieu en de compatibiliteit met het bestaande systeem, bijzondere tijdelijke of permanente bepalingen in de TSI's moeten worden opgenomen, in het bijzonder lijnen en netwerken die niet verbonden zijn met het netwerk in de rest van de 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;</i>
14° " Oorzaken " : de handelingen, verzuimen, gebeurtenissen of omstandigheden, of een combinatie daarvan, die tot het ongeval of het incident hebben geleid ;	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;	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;	16° " <i>Uniek Veiligheidscertificaat</i> " : <i>het document dat als doel heeft aan te tonen dat de betrokken spoorwegonderneming haar veiligheidsbeheersysteem tot stand heeft gebracht en dat zij in staat is in alle veiligheid te opereren in het beoogde exploitatiegebied;</i>
17° (...)	17° (...)
18° " Treinbestuurder " : een persoon die in staat en gemachtigd is tot het zelfstandig, verantwoordelijk en veilig besturen van treinen, daaronder begrepen locomotieven, rangeerlocomotieven, werktreinen, onderhoudsspoorwagens, hulpstreinen of treinen voor het vervoer van reizigers of goederen ;	18° " Treinbestuurder " : een persoon die in staat en gemachtigd is tot het zelfstandig, verantwoordelijk en veilig besturen van treinen, daaronder begrepen locomotieven, rangeerlocomotieven, werktreinen, onderhoudsspoorwagens, hulpstreinen of treinen voor het vervoer van reizigers of goederen ;
19° " Interoperabiliteitsonderdeel " : elke basiscomponent, groep componenten, deel van een samenstel of volledig samenstel <i>van materieel</i> , deel	19° " Interoperabiliteitsonderdeel " : elke basiscomponent, groep componenten, deel van een samenstel of volledig samenstel <i>van</i>

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 ;	<i>voorzieningen</i> , 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 <i>spoorweginfrastructuurbeheerder</i> en de kandidaten wordt gevolgd om een oplossing te vinden in geval van concurrerende aanvragen om spoorweginfrastructuurcapaciteit te reserveren ;	20° "Coördinatie" : de procedure die door de <i>infrastructuurbeheerder</i> en de kandidaten wordt gevolgd om een oplossing te vinden in geval van concurrerende aanvragen om spoorweginfrastructuurcapaciteit te reserveren ;
21° " Houder " : <i>de persoon of entiteit</i> 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);	21° " Houder " : <i>de natuurlijke of rechtspersoon</i> 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 ;	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;	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;	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. <i>Deze entiteit kan ofwel een spoorwegonderneming, een infrastructuurbeheerder of een houder zijn, ofwel een concessionaris die belast is met de uitvoering van een project;</i>	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.
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;	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;	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° " Essentiële eisen " : het geheel van de in bijlage 16 omschreven voorwaarden waaraan het spoorwegsysteem <i>van de Unie</i> , 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;	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" : een instantie of onderneming die verantwoordelijk is voor de exploitatie, het onderhoud en de vernieuwing van spoorweginfrastructuur op een net, en voor de deelname aan de ontwikkeling ervan overeenkomstig de door de Spoorcodex voorgeschreven regels, en, in voorkomend geval, door de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven in het kader van het algemeen beleid inzake ontwikkeling en financiering van de spoorweginfrastructuur;	29° "Infrastructuurbeheerder" : een instantie of onderneming die verantwoordelijk is voor de exploitatie, het onderhoud en de vernieuwing van spoorweginfrastructuur op een net, en voor de deelname aan de ontwikkeling ervan overeenkomstig de door de Spoorcodex voorgeschreven regels, en, in voorkomend geval, door de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven in het kader van het algemeen beleid inzake ontwikkeling en financiering van de spoorweginfrastructuur;
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;	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;	31° "Incident": een ander voorval dan een ongeval of een ernstig ongeval, dat de veiligheid van de spoorwegexploitatie aantast;
32° "Spoorweginfrastructuur" : het geheel van de elementen bedoeld in bijlage 23;	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	33° " Overbelaste infrastructuur " : het gedeelte van de spoorweginfrastructuur waarvoor gedurende bepaalde tijdvakken, zelfs na coördinatie van de verschillende capaciteitsaanvragen, niet volledig aan de

aan de infrastructuurcapaciteetaanvraag kan worden voldaan;	infrastructuurcapaciteetaanvraag 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;	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 <i>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 ;</i>	34° " Interoperabiliteit " : de geschiktheid van een spoorwegsysteem voor een veilig en ononderbroken treinverkeer <i>dat de vereiste prestaties levert;</i>
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;	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;	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;	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 ;	37° "Gemeenschappelijke veiligheidsmethoden (GVM)": de methoden waarin is beschreven hoe de veiligheidsniveaus, het bereiken van de veiligheidsdoelen en de conformiteit met andere veiligheidsvereisten moeten worden beoordeeld;
38° " Minister " : de minister die bevoegd is voor de regulering van het spoorwegvervoer ;	38° " Minister " : de minister die bevoegd is voor de regulering van het spoorwegvervoer ;
39° (...)	39° (...)
40° " Indienststelling" : alle handelingen door middel waarvan een subsysteem <i>of een voertuig in zijn nominale werkingstoestand wordt gebracht ;</i>	40° " Indienststelling" : alle handelingen door middel waarvan een subsysteem <i>in bedrijf wordt genomen ;</i>
41° " Geharmoniseerde norm " : elke Europese norm die is opgesteld door één van de Europese	41° " Geharmoniseerde norm " : een Europese norm als gedefinieerd in artikel 2, lid 1, onder c),

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;	van de Verordening (EU) nr. 1025/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 25 oktober 2012 betreffende Europese normalisatie, tot wijziging van de Richtlijnen 89/686/EEG en 93/15/EEG van de Raad alsmede de Richtlijnen 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG en 2009/105/EG van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Beschikking 87/95/EEG van de Raad en Besluit nr. 1673/2006/EG van het Europees Parlement en de Raad;
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 ;	42° " Gemeenschappelijke veiligheidsdoelen " (GVD): de minimumveiligheidsniveaus die moeten worden gehaald door het systeem als geheel en, waar dat uitvoerbaar is, door de verschillende onderdelen van het spoorwegsysteem van de Unie (zoals het conventionele spoorwegsysteem, het hogesnelheidsspoorwegsysteem, lange spoorwegtunnels of lijnen die uitsluitend voor goederenvervoer worden gebruikt);
43° " Toezichthoudende orgaan " : de overheid bevoegd voor de economische regulering van het spoorwegvervoer;	43° " Toezichthoudend 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;	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 ;	45° (...)
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 ;	46° (...)
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;	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	48° " Belanghebbende partij " : de spoorwegonderneming die een aanvraag voor spoorweginfrastructuurcapaciteit heeft ingediend, evenals de andere partijen die bemerkingen willen maken over de weerslag die

kunnen hebben op de mogelijkheid tot het verlenen van spoorwegdiensten tijdens de geldigheidsperiode van de dienstregeling;	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;	49° " Treinpersoneel " : het personeel samengesteld uit enerzijds treinbestuurders en anderzijds begeleiders van reizigerstreinen. Dit personeel omvat niet het personeel van Securail;
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;	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 ;	51° " Project in vergevorderd stadium " : elk project waarvan de planning of de aanleg zodanig is gevorderd dat een wijziging van de technische specificaties de levensvatbaarheid van het project zoals gepland in het gedrang kan brengen;
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;	52° " Verbetering " : werkzaamheden waarbij een subsysteem of een deel daarvan aanzienlijk wordt gewijzigd, die een aanpassing vergen van het technisch dossier dat de EG-keuringsverklaring vergezelt, indien dit technisch dossier er is, 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 spoorweginfrastructuur;	53° " Nationaal voertuigenregister (NVR) " : het register van voertuigen waarmee het is toegestaan om te rijden op het Belgische spoorweginfrastructuur;
54° " Nationale technische voorschriften " : de veiligheidsvoorschriften bedoeld in artikel 171 van deze Spoorcodex;	54° (...)
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 ;	55° (...)
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;	56° " Nationale voorschriften " : alle bindende voorschriften die door de Koning zijn aangenomen overeenkomstig artikel 68, paragraaf 2, 1°, die vereisten inzake veiligheid op het spoor of technische vereisten bevatten, andere dan de door uniale of internationale

	<i>voorschriften vastgestelde, die op het niveau van het Belgische spoornet van toepassing zijn op infrastructuurgebruikers;</i>
57° " Vernieuwing van de spoorweginfrastructuur " : belangrijke vervangingswerkzaamheden waarbij een subsysteem of <i>deel van een subsysteem</i> wordt gewijzigd en die geen wijziging van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben;	57° " Vernieuwing van de spoorweginfrastructuur " : belangrijke vervangingswerkzaamheden waarbij een subsysteem of <i>een deel daarvan</i> wordt gewijzigd en die geen wijziging van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben;
58° " Toewijzing " : de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit door de <i>spoorweginfrastructuurbeheerder</i> ;	58° " Toewijzing " : de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit door de <i>infrastructuurbeheerder</i> ;
59° "Net" : <i>de gehele spoorweginfrastructuur die beheerd wordt door een infrastructuurbeheerder;</i>	59° "Net" ; "Netwerk" : a) <i>inzake interoperabiliteit en veiligheid van de spoorwegen: de lijnen, stations, terminals en alle soorten vaste uitrusting die nodig zijn voor het veilig en continu functioneren van het spoorwegsysteem van de Unie;</i> b) <i>inzake het beheer en de openstelling van de markt: de gehele spoorweginfrastructuur die beheerd wordt door een infrastructuurbeheerder;</i>
60° " Serie " : een aantal identieke voertuigen van hetzelfde type-ontwerp ;	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° "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;	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;	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	63° " Spoorwegvervoerdienst " : elk nationaal of internationaal vervoer van reizigers of van

goederen of elk nationaal of internationaal gecombineerd vervoer van goederen;	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;	63/1° "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;	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;	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;	65° " Subsystemen " : de structurele en functionele delen van het spoorwegsysteem van de Unie, als bepaald in bijlage 15 ;
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;	66° " Europese specificatie " : een specificatie die in één van onderstaande categorieën valt: - een gemeenschappelijke technische specificatie als gedefinieerd in bijlage VIII bij de richtlijn 2014/25/EU, - een Europese technische goedkeuring als bedoeld in artikel 60 van de richtlijn 2014/25/EU, of, - een Europese norm als gedefinieerd in artikel 2, lid 1, onder b), van de Verordening (EU) nr. 1025/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 25 oktober 2012 betreffende Europese normalisatie, tot wijziging van de Richtlijnen 89/686/EEG en 93/15/EEG van de Raad alsmede de Richtlijnen 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG en 2009/105/EG van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Beschikking 87/95/EEG van de Raad en Besluit nr. 1673/2006/EG van het Europees Parlement en de Raad;
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	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 <i>spoorwegsysteem</i> te verzekeren;	interoperabiliteit van het <i>spoorwegsysteem van de Unie</i> 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;	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° " <i>Veiligheidsbeheersysteem</i> " : de organisatie en de regelingen die door de spoorweginfrastructuurbeheerder of een spoorwegonderneming tot stand zijn gebracht om hun activiteiten veilig te laten verlopen;	69° " <i>Veiligheidsbeheersysteem</i> " : de organisatie, de regelingen en procedures die door een infrastructuurbeheerder of spoorwegonderneming zijn vastgesteld om hun activiteiten veilig te laten verlopen;
70° " <i>Spoorwegsysteem</i> " : het systeem van de spoorweginfrastructuur, bestaande uit de lijnen en vaste installaties van het spoorweganet en het rollend materieel, ongeacht categorie of herkomst, dat gebruik maakt van deze infrastructuur;	70° " <i>Spoorwegsysteem</i> " : het geheel van infrastructuur van het bestaande spoorwegnetwerk, bestaande uit enerzijds de lijnen en vaste installaties en anderzijds de voertuigen, ongeacht categorie of herkomst, die op deze infrastructuur rijden;
71° " <i>Trans-Europese spoorwegsysteem</i> " : de in bijlage 14 beschreven trans-Europese conventionele spoorwegsysteem en trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem;	71° " <i>Spoorwegsysteem van de Unie</i> " : de in bijlage 14 genoemde elementen;
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;	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 96/465/EEG van de Raad ;	72° " Voertuigtype " : een voertuigtype dat beantwoordt aan de fundamentele ontwerpkenmerken van het voertuig aangegeven in een type- of ontwerpkeuringscertificaat als beschreven in de toepasselijke keuringsmodule ;
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 ;	73° " Voertuig " : een spoorvoertuig dat op wielen voortbeweegt op spoorlijnen, met of zonder tractie. Een voertuig bestaat uit één of meer structurele en functionele subsystemen;
74° "remisestation" : station dat specifiek bestemd is voor het tijdelijk parkeren van spoorwegvoertuigen tussen twee ritten;	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	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;	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;	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;	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 ;	78° (...);
79° "Ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur": de spoornetplanning, de financiële planning en de investeringsplanning alsmede de aanleg en verbetering van de infrastructuur;	79° "Ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur": de spoornetplanning, de financiële planning en de investeringsplanning alsmede de aanleg en verbetering van de infrastructuur;
80° "onderhoud van de spoorweginfrastructuur" : de werkzaamheden om de staat en de capaciteit van de bestaande infrastructuur te handhaven;	80° "onderhoud van de spoorweginfrastructuur" : de werkzaamheden om de staat en de capaciteit van de bestaande infrastructuur te handhaven;
81° "belangenconflict" : een toestand waarin een personeelslid door zichzelf of door een tussenpersoon een persoonlijk voordeel heeft dat de onpartijdige en objectieve uitoefening van zijn ambt kan beïnvloeden of een gewettigde argwaan van zulke invloed kan wekken;	81° "belangenconflict" : een toestand waarin een personeelslid door zichzelf of door een tussenpersoon een persoonlijk voordeel heeft dat de onpartijdige en objectieve uitoefening van zijn ambt kan beïnvloeden of een gewettigde argwaan van zulke invloed kan wekken;
82° "nationaal regelgevend kader inzake veiligheid": het geheel van regels en procedures in verband met de veiligheid op nationaal niveau, dat met name het stelsel van nationale veiligheidsvoorschriften omvat;	82° "nationaal regelgevend kader inzake veiligheid": het geheel van regels en procedures in verband met de veiligheid op nationaal niveau, dat met name het stelsel van nationale voorschriften omvat;

83° "regelgevend kader inzake veiligheid": het Europees regelgevend kader inzake veiligheid bedoeld in de <i>richtlijn 2004/49/EG</i> en het nationaal regelgevend kader inzake veiligheid;	83° "regelgevend kader inzake veiligheid": het Europees regelgevend kader inzake veiligheid bedoeld in de <i>richtlijn 2016/798/EU</i> en het nationaal regelgevend kader inzake veiligheid;
84° "Infrastructuurgebruiker ("IG")":	84° "Infrastructuurgebruiker ("IG")":
a) de spoorwegondernemingen die recht hebben op toegang tot de Belgische spoorweginfrastructuur krachtens artikel 5, 1°, 2° of 3° <i>en hun hulpondernemingen</i> ;	a) de spoorwegondernemingen die recht hebben op toegang tot de Belgische spoorweginfrastructuur krachtens artikel 5, 1°, 2° of 3°;
b) de infrastructuurbeheerder met het oog op het onderhoud, het beheer, de vernieuwing en de uitbreiding van de spoorweginfrastructuur krachtens artikel 8 <i>en zijn hulpondernemingen</i> ;	b) de infrastructuurbeheerder met het oog op het onderhoud, het beheer, de vernieuwing en de uitbreiding van de spoorweginfrastructuur krachtens artikel 8;
c) de verenigingen die de Belgische spoorweginfrastructuur mogen gebruiken krachtens artikel 5, § 1, 4°.	c) de verenigingen die de Belgische spoorweginfrastructuur mogen gebruiken krachtens artikel 5, § 1, 4°.
	85° " <i>Conformiteitsbeoordelingsinstantie</i> ": een instantie die is aangemeld of aangewezen als verantwoordelijke voor conformiteitsbeoordelingsactiviteiten, zoals ijken, testen, certificeren en inspecteren; een conformiteitsbeoordelingsinstantie wordt na aanmelding door een lidstaat ingedeeld als een "aangemelde instantie"; een conformiteitsbeoordelingsinstantie wordt na aanwijzing door een lidstaat ingedeeld als een "aangewezen instantie";
	86° " <i>Fabrikant</i> ": een natuurlijke of rechtspersoon die een product in de vorm van een interoperabiliteitsonderdeel of subsysteem of voertuig maakt of laat ontwerpen of laat maken, en dat onder zijn naam of merk verhandelt;
	87° " <i>Afzender</i> ": onderneming die goederen verzendt, hetzij voor eigen rekening, hetzij voor een derde partij;
	88° " <i>Lader</i> ": onderneming die verpakte goederen, kleine containers of transporttanks in of op een wagon plaatst of in een container laadt, of die een container, bulkcontainer, gascontainer met verscheidene elementen, tankcontainer of transporttank op een wagon plaatst;
	89° " <i>Losser</i> ": onderneming die een container, bulkcontainer, gascontainer met verscheidene elementen, tankcontainer of transporttank van een wagon afhaalt, of een onderneming die verpakte goederen, kleine containers of transporttanks van een wagon of uit een container lost, dan wel een onderneming die goederen lost uit een tank (reservoirwagen, afneembare tank, transporttank of

	<i>tankcontainer), of uit een batterijwagon of gascontainer met verscheidene elementen, uit een wagon, grote of kleine container voor bulkvervoer of bulkcontainer;</i>
	<i>90° " Bulkvuller " : onderneming die goederen laadt in een tank (waaronder een reservoirwagen, wagen met afneembare tanks, transporttank of tankcontainer), een wagon, een grote of kleine container voor bulkvervoer, of in een batterijwagon of gascontainer met verscheidene elementen;</i>
	<i>91° " Bulklosser " : onderneming die goederen verwijdt uit een tank (waaronder een reservoirwagen, wagen met afneembare tanks, transporttank of tankcontainer), een wagon, een grote of kleine container voor bulkvervoer, of uit een batterijwagon of gascontainer met verscheidene elementen;</i>
	<i>92° " vervoerder " : een onderneming, andere dan een spoorwegonderneming, die het vervoer verzorgt, overeenkomstig een vervoersovereenkomst;</i>
	<i>93° " Soort vervoer " : soort in die zin dat uitsluitend passagiersvervoer, inclusief of exclusief hogesnelheidsdiensten, goederenvervoer, inclusief of exclusief diensten met betrekking tot gevaarlijke goederen, en rangeerdiensten worden bedoeld;</i>
	<i>94° " Omvang van het vervoer " : het volume aan passagiers en/of goederen en de geraamde omvang van een spoorwegonderneming in termen van het aantal werknemers in de spoorwegsector (zijnde een micro-, kleine, middelgrote of grote onderneming);</i>
	<i>95° " Exploitatiegebied " : één of meer netwerken binnen één of meer lidstaten waar een spoorwegonderneming voornemens is haar diensten te verrichten;</i>
	<i>96° " Mobiel subsysteem " : het subsysteem rollend materieel en het subsysteem boorduitrusting voor besturing en seingeving;</i>
	<i>97° " Product " : een product dat met een fabricageproces wordt verkregen, met inbegrip van interoperabiliteitsonderdelen en subsystemen;</i>
	<i>98° " Aanvrager " :</i>
	<i>a) voor de toepassing van de artikelen 13, 80, 81, 88 en 95 van titel 6, hoofdstuk 4, afdeling 2, van artikel 159 van titel 6, hoofdstuk 4/1, van artikel 199 en van titel 6, hoofdstuk 6, een natuurlijke</i>

	<i>persoon of een rechtspersoon die een vergunning aanvraagt en die een spoorwegonderneming, een infrastructuurbeheerder of andere personen of juridische entiteiten kan zijn, zoals de fabrikant, een eigenaar of een houder;</i>
	<i>b) voor de toepassing van titel 6, hoofdstuk 4, afdeling 3, onderafdeling 1, een aanbestedende dienst, een fabrikant of een gemachtigde daarvan;</i>
	<i>c) voor de toepassing van titel 6, hoofdstuk 4/1, afdeling 1 en van bijlage 29, in het geval van projecten inzake ERTMS-baanuitrusting een natuurlijke persoon of rechtspersoon die aan het Bureau goedkeuring vraagt voor de beoogde technische oplossingen voor de projecten in verband met ERTMS-baanuitrusting;</i>
	<i>99° “Exploitatietoestand” : de normale bedrijfsmodus en de te verwachten gevallen van gestoord bedrijf (waaronder slijtage) binnen de in het technisch dossier en het onderhoudsdossier vermelde gebruiksvoorwaarden;</i>
	<i>100° “Gebruiksgebied van een voertuig” : een of meer netwerken binnen een lidstaat of groep van lidstaten waarop een voertuig is bedoeld om te worden gebruikt;</i>
	<i>101° “In de handel brengen” : de eerste keer dat een interoperabiliteitsonderdeel, subsysteem, of voertuig dat klaar is om in zijn exploitatietoestand te functioneren op de markt van de Unie wordt aangeboden;</i>
	<i>102° “Gemachtigde” : een in de Unie gevestigde natuurlijke of rechtspersoon die schriftelijk door een fabrikant of een aanbestedende dienst is gemachtigd om namens die fabrikant of dienst specifieke taken te vervullen;</i>
	<i>103° “Accreditatie” : accreditatie zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 10, van de Verordening (EG) nr. 765/2008;</i>
	<i>104° “Nationale accreditatie-instantie” : nationale accreditatie-instantie zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 11, van de Verordening (EG) nr. 765/2008;</i>
	<i>105° “Conformiteitsbeoordeling” : het proces waarin wordt aangetoond of voldaan is aan de vastgestelde eisen voor een product, proces, dienst, subsysteem, persoon of instantie;</i>
	<i>106° “Persoon met een handicap” en “persoon met beperkte mobiliteit”: elke persoon met een permanente of tijdelijke fysieke, mentale,</i>

	<i>intellectuele of zintuiglijke beperking die hem, in wisselwerking met uiteenlopende obstakels, kunnen beletten volledig, effectief en op voet van gelijkheid met andere passagiers gebruik te maken van vervoersdiensten, of van wie de mobiliteit bij het gebruiken van vervoersdiensten is beperkt door zijn leeftijd;</i>
	<i>107° “Geadresseerde” : een natuurlijke of rechtspersoon die overeenkomstig de vervoersovereenkomst de goederen ontvangt; indien het vervoer zonder vervoersovereenkomst plaatsvindt, wordt de natuurlijke of rechtspersoon die de goederen bij aankomst in ontvangst neemt, geacht de geadresseerde te zijn;</i>
	<i>108° “Verordening 2016/796/EU” : Verordening (EU) 2016/796 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 881/2004;</i>
	<i>109° “Richtlijn 2012/34/EU” : Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruiimte;</i>
	<i>110° “Veiligheidspersoneel” : het personeel dat, zelfs occasioneel, één of meerdere veiligheidskritieke taken verricht;</i>
	<i>111° “Richtlijn 2016/797/EU” : Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie;</i>
	<i>112° “Richtlijn 2016/798/EU” : Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor;</i>
	<i>113° “RID”: Reglement betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, als vastgesteld bij Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land.</i>
	<i>114° “Verordening (EG) nr. 765/2008”: Verordening 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;</i>

	<i>115° " Verordening (EU) 2016/679 ": Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG.</i>
TITEL 2. Principes van organisatie en beheer	TITEL 2. Principes van organisatie en beheer
Hoofdstuk 2. - Gescheiden rekeningen	Hoofdstuk 2. - Gescheiden rekeningen
Art. 4/2/1. § 1. De leden van de raad van bestuur van de infrastructuurbeheerder, de leden van het directiecomité, de personen verantwoordelijk voor het nemen van beslissingen over de essentiële functies, verkeersbeheer en onderhoudsplanning handelen op niet-discriminerende wijze en hun onpartijdigheid mag door geen enkel belangenconflict worden aangetast. Hiervoor stellen ze bij hun indiensttreding een verklaring van afwezigheid van belangenconflicten op dat zij bezorgen aan het toezichthoudende orgaan en waarvan het model in bijlage 28 is opgenomen.	Art. 4/2/1. § 1. De leden van de raad van bestuur van de infrastructuurbeheerder, de leden van het directiecomité, de personen verantwoordelijk voor het nemen van beslissingen over de essentiële functies, verkeersbeheer en onderhoudsplanning handelen op niet-discriminerende wijze en hun onpartijdigheid mag door geen enkel belangenconflict worden aangetast. Hiervoor stellen ze bij hun indiensttreding een verklaring van afwezigheid van belangenconflicten op dat zij bezorgen aan het toezichthoudende orgaan en waarvan het model in bijlage 28 is opgenomen.
Eenzelfde persoon kan niet gelijktijdig:	Eenzelfde persoon kan niet gelijktijdig:
1° lid zijn van de raad van bestuur en/of lid van het directiecomité van een infrastructuurbeheerder en lid van de raad van bestuur en/of van het directiecomité van een spoorwegonderneming.	1° lid zijn van de raad van bestuur en/of lid van het directiecomité van een infrastructuurbeheerder en lid van de raad van bestuur en/of van het directiecomité van een spoorwegonderneming.
2° verantwoordelijk zijn voor het nemen van beslissingen over de essentiële functies, verkeersbeheer en onderhoudsplanning en lid van de raad van bestuur en/of van het directiecomité van een spoorwegonderneming.	2° verantwoordelijk zijn voor het nemen van beslissingen over de essentiële functies, verkeersbeheer en onderhoudsplanning en lid van de raad van bestuur en/of van het directiecomité van een spoorwegonderneming.
§ 2. Mits er geen belangenconflicten ontstaan en de vertrouwelijkheid van commercieel gevoelige informatie wordt gewaarborgd, kan de infrastructuurbeheerder:	§ 2. Mits er geen belangenconflicten ontstaan en de vertrouwelijkheid van commercieel gevoelige informatie wordt gewaarborgd, kan de infrastructuurbeheerder:
1° functies uitbesteden aan een andere entiteit, op voorwaarde dat deze laatste geen spoorwegonderneming is, geen zeggenschap heeft over een spoorwegonderneming, of niet onder zeggenschap van een spoorwegonderneming staat;	1° functies uitbesteden aan een andere entiteit, op voorwaarde dat deze laatste geen spoorwegonderneming is, geen zeggenschap heeft over een spoorwegonderneming, of niet onder zeggenschap van een spoorwegonderneming staat;
2° de uitvoering van de werkzaamheden en de daarmee verband houdende taken inzake	2° de uitvoering van de werkzaamheden en de daarmee verband houdende taken inzake

ontwikkeling, onderhoud en vernieuwing van de spoorweginfrastructuur uitbesteden aan spoorwegondernemingen of ondernemingen die zeggenschap over de spoorwegonderneming uitoefenen, of onder zeggenschap van de spoorwegonderneming staan.	ontwikkeling, onderhoud en vernieuwing van de spoorweginfrastructuur uitbesteden aan spoorwegondernemingen of ondernemingen die zeggenschap over de spoorwegonderneming uitoefenen, of onder zeggenschap van de spoorwegonderneming staan.
De infrastructuurbeheerder behoudt de toezichtsbevoegdheid op en draagt de verantwoordelijkheid voor de uitoefening van de in artikel 3, 29°, omschreven functies en neemt de verantwoordelijkheid hiervoor op zich conform <i>artikel 94</i> .	De infrastructuurbeheerder behoudt de toezichtsbevoegdheid op en draagt de verantwoordelijkheid voor de uitoefening van de in artikel 3, 29°, omschreven functies en neemt de verantwoordelijkheid hiervoor op zich conform <i>artikel 67/1, paragraaf 3</i> .
De functies van de infrastructuurbeheerder kunnen worden uitgeoefend door verschillende infrastructuurbeheerders wanneer zij de artikelen 4/1 tot 4/2/1 naleven en de volledige verantwoordelijkheid op zich nemen voor de uitoefening van de betrokken functies.	De functies van de infrastructuurbeheerder kunnen worden uitgeoefend door verschillende infrastructuurbeheerders wanneer zij de artikelen 4/1 tot 4/2/1 naleven en de volledige verantwoordelijkheid op zich nemen voor de uitoefening van de betrokken functies.
§ 3. De infrastructuurbeheerder mag inkomsten uit het beheer van het infrastructuurnet, waaronder overheidsmiddelen, alleen gebruiken voor het financieren van zijn eigen bedrijf, met inbegrip van het afbetalen van leningen. De infrastructuurbeheerder mag deze inkomsten ook gebruiken om dividenden uit te keren aan de eigenaars van de onderneming, waaronder eventuele particuliere aandeelhouders.	§ 3. De infrastructuurbeheerder mag inkomsten uit het beheer van het infrastructuurnet, waaronder overheidsmiddelen, alleen gebruiken voor het financieren van zijn eigen bedrijf, met inbegrip van het afbetalen van leningen. De infrastructuurbeheerder mag deze inkomsten ook gebruiken om dividenden uit te keren aan de eigenaars van de onderneming, waaronder eventuele particuliere aandeelhouders.
De infrastructuurbeheerder verstrekt noch direct noch indirect leningen aan de spoorwegondernemingen.	De infrastructuurbeheerder verstrekt noch direct noch indirect leningen aan de spoorwegondernemingen.
De spoorwegondernemingen verstrekken noch direct noch indirect leningen aan infrastructuurbeheerder	De spoorwegondernemingen verstrekken noch direct noch indirect leningen aan infrastructuurbeheerder
TITEL 3. – Gebruik van de spoorweginfrastructuur	TITEL 3. – Gebruik van de spoorweginfrastructuur
Hoofdstuk 1. – Toegang tot de spoorweginfrastructuur	Hoofdstuk 1. – Toegang tot de spoorweginfrastructuur
Afdeling 1. – Toegangs- en doorvoerrecht	Afdeling 1. – Toegangs- en doorvoerrecht
Art. 8. De spoorweginfrastructuurbeheerder verplaatst zich vrij op zijn net, met het oog op het onderhoud, het beheer, de vernieuwing en de uitbreiding van de spoorweginfrastructuur, met naleving van de veiligheidsmaatregelen die aan elke gebruiker van de spoorweginfrastructuur worden opgelegd.	Art. 8. De infrastructuurbeheerder verplaatst zich vrij op zijn net, met het oog op het onderhoud, het beheer, de vernieuwing en de uitbreiding van de spoorweginfrastructuur, met naleving van de nationale voorschriften die aan elke infrastructuurgebruiker worden opgelegd.

De <i>spoorweginfrastructuurbeheerder</i> stelt de spoorweginfrastructuur ter beschikking van de aangemelde en aangewezen instanties alsook van de spoorwegondernemingen, teneinde tests te verrichten in overeenstemming met de bepalingen van titel 6 en mits naleving van de <i>veiligheidsvoorschriften</i> .	De <i>infrastructuurbeheerder</i> stelt de spoorweginfrastructuur ter beschikking van de aangemelde en aangewezen instanties alsook van de spoorwegondernemingen, teneinde tests te verrichten in overeenstemming met de bepalingen van titel 6 en mits naleving van de <i>ationale voorschriften</i> .
Voor het verrichten van testen bedoeld in het tweede lid, moet de kandidaat een testretributie betalen aan de infrastructuurbeheerder die betrekking heeft op de voertuigen waarmee de testen worden verricht en die de kosten van de infrastructuurbeheerder dekt. De Koning bepaalt de wijze van berekening en de betalingswijzen van deze testretributie.	Voor het verrichten van testen bedoeld in het tweede lid, moet de kandidaat een testretributie betalen aan de infrastructuurbeheerder die betrekking heeft op de voertuigen waarmee de testen worden verricht en die de kosten van de infrastructuurbeheerder dekt. De Koning bepaalt de wijze van berekening en de betalingswijzen van deze testretributie.
Hoofdstuk 3. – De betrekkingen tussen de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen	Hoofdstuk 3. – De betrekkingen tussen de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen
Afdeling 2. – Overeenkomsten	Afdeling 2. – Overeenkomsten
Art. 23. Elk gebruik van de spoorweginfrastructuur door een spoorwegonderneming wordt voorafgegaan door het afsluiten van een overeenkomst tussen de <i>spoorweginfrastructuurbeheerder</i> 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.	Art. 23. Elk gebruik van de spoorweginfrastructuur door een spoorwegonderneming wordt voorafgegaan door het afsluiten van een overeenkomst tussen de infrastructuurbeheerder 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 <i>veiligheidsvoorschriften</i> .	Deze overeenkomst bepaalt onder meer de nadere regels van de tenuitvoerlegging van de <i>ationale voorschriften</i> .
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.	Deze overeenkomst bevat eveneens een prestatieregeling die heffingsregelingen voor het gebruik van de infrastructuur toepast om de spoorwegonderneming en de infrastructuurbeheerder 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.	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	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.	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.	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.	De partijen kunnen het toezichthoudend 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.	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.	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.
Hoofdstuk 6. – Toezichthoudende orgaan	Hoofdstuk 6. – Toezichthoudend orgaan
Afdeling 2. – Opdrachten	Afdeling 2. – Opdrachten
Art. 62. § 1. Benevens de door de wet verleende opdrachten vervult het toezichthoudende orgaan de in dit artikel beschreven opdrachten.	Art. 62. § 1. Benevens de door de wet verleende opdrachten vervult het toezichthoudend orgaan de in dit artikel beschreven opdrachten.
§ 2. Teneinde zijn raadgevende opdracht te vervullen, doet het toezichthoudende orgaan het volgende :	§ 2. Teneinde zijn raadgevende opdracht te vervullen, doet het toezichthoudend orgaan het volgende :
1 ° het geeft gemotiveerd advies en doet voorstellen;	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;	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;	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;	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.	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 :	§ 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;	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;	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;	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 van de spoorwegvervoerdiensten, met inbegrip van de markt van het vrachtvervoer;	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 van de spoorwegvervoerdiensten, met inbegrip van de markt van het vrachtvervoer;
5° het bepaalt of de uitoefening van het toegangsrecht bedoeld in artikel 5, 3°, het economisch evenwicht van een openbare dienstcontract in gevaar zou brengen wanneer dit recht op toegang uitgeoefend wordt op dezelfde route als die van het betrokken openbare dienstcontract of op een alternatieve route. In voorkomend geval kan de minister het toegangsrecht bedoeld in artikel 5, 3°, beperken overeenkomstig artikel 5, § 2.	5° het bepaalt of de uitoefening van het toegangsrecht bedoeld in artikel 5, 3°, het economisch evenwicht van een openbare dienstcontract in gevaar zou brengen wanneer dit recht op toegang uitgeoefend wordt op dezelfde route als die van het betrokken openbare dienstcontract of op een alternatieve route. In voorkomend geval kan de minister het toegangsrecht bedoeld in artikel 5, 3°, beperken overeenkomstig artikel 5, § 2.

Om te bepalen of het economisch evenwicht van een openbare dienstcontract in gevaar komt, wordt door het betrokken toezichthoudende orgaan een objectieve economische analyse verricht en een besluit genomen op basis van criteria die hij vooraf bepaalt. Het formuleert zijn oordeel nadat binnen één maand vanaf de ontvangst van de informatie over de geplande passagiersvervoersdienst daartoe een verzoek is ingediend door een van de volgende instanties:	Om te bepalen of het economisch evenwicht van een openbare dienstcontract in gevaar komt, wordt door het betrokken toezichthoudend orgaan een objectieve economische analyse verricht en een besluit genomen op basis van criteria die hij vooraf bepaalt. Het formuleert zijn oordeel nadat binnen één maand vanaf de ontvangst van de informatie over de geplande passagiersvervoersdienst daartoe een verzoek is ingediend door een van de volgende instanties:
de minister;	a) de minister;
a) de infrastructuurbeheerder;	b) de infrastructuurbeheerder;
b) de spoorwegonderneming die het openbare dienstcontract uitvoert.	c) de spoorwegonderneming die het openbare dienstcontract uitvoert.
c) Het toezichthoudende orgaan motiveert haar besluit en vermeldt de voorwaarden waaronder binnen één maand na de kennisgeving daarvan om een herziening van het besluit kan worden verzocht door één van de volgende instanties:	Het toezichthoudend orgaan motiveert haar besluit en vermeldt de voorwaarden waaronder binnen één maand na de kennisgeving daarvan om een herziening van het besluit kan worden verzocht door één van de volgende instanties:
de minister;	a) de minister;
a) de infrastructuurbeheerder;	b) de infrastructuurbeheerder;
b) de spoorwegonderneming die het openbare dienstcontract uitvoert;	c) de spoorwegonderneming die het openbare dienstcontract uitvoert;
c) de spoorwegonderneming die toegang wenst.	d) de spoorwegonderneming die toegang wenst.
d) Wanneer het toezichthoudende orgaan besluit dat het economisch evenwicht van een openbare dienstcontract door de geplande passagiersvervoersdienst in gevaar zou komen, vermeldt het de mogelijke aanpassingen die kunnen aan deze dienst dienen worden aangebracht opdat dit recht zou kunnen worden uitgeoefend;	Wanneer het toezichthoudend orgaan besluit dat het economisch evenwicht van een openbare dienstcontract door de geplande passagiersvervoersdienst in gevaar zou komen, vermeldt het de mogelijke aanpassingen die aan deze dienst kunnen worden aangebracht opdat dit recht zou kunnen worden uitgeoefend;
6° het controleert de naleving van artikel 4;	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;	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 storingen, bedoeld in artikel 31/2 van het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de	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 storingen, bedoeld in artikel 31/2 van het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de

spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;	retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;
9° het controleert de toegang tot de diensten en hun heffingen overeenkomstig artikel 9;	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;	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;
11° het controleert of de samenwerkingsovereenkomsten gesloten conform artikel 26/2 niet-discriminerend zijn en het houdt toezicht op de uitvoering van deze overeenkomsten.	11° het controleert of de samenwerkingsovereenkomsten gesloten conform artikel 26/2 niet-discriminerend zijn en het houdt toezicht op de uitvoering van deze overeenkomsten;
	<i>12° het controleert de eerlijke en niet-discriminerende toegang tot opleidingsdiensten, tegen een redelijke en niet-discriminerende prijs die kostengerelateerd is en een winstmarge kan hebben, overeenkomstig de artikelen 124/2 en 143.</i>
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 concurrentiesituatie op de markt voor spoorwegdiensten, en in het bijzonder op eigen initiatief te controleren of een kandidaat niet op onrechtvaardige, discriminerende of benadeelde wijze wordt behandeld wat betreft de elementen opgesomd in paragraaf 5, eerste lid, 1° tot 9°. Het gaat met name na of de netverklaringen discriminerende bepalingen bevatten en of deze verklaringen beslissingsbevoegdheden voor de infrastructuurbeheerder scheppen die kunnen worden gebruikt om kandidaten te discrimineren.	Onverminderd de bevoegdheden van de nationale mededingingsautoriteiten om de concurrentie op de markt voor spoorwegdiensten te garanderen, heeft het toezichthoudend orgaan de bevoegdheid toezicht te houden op de concurrentiesituatie op de markt voor spoorwegdiensten, en in het bijzonder op eigen initiatief te controleren of een kandidaat niet op onrechtvaardige, discriminerende of benadeelde wijze wordt behandeld wat betreft de elementen opgesomd in paragraaf 5, eerste lid, 1° tot 9°. Het gaat met name na of de netverklaringen discriminerende bepalingen bevatten en of deze verklaringen beslissingsbevoegdheden voor de infrastructuurbeheerder scheppen die kunnen worden gebruikt om kandidaten te discrimineren.
§ 4. Teneinde zijn opdracht inzake het administratief afhandelen van geschillen te vervullen, neemt het toezichthoudende orgaan een beslissing :	§ 4. Teneinde zijn opdracht inzake het administratief afhandelen van geschillen te vervullen, neemt het toezichthoudend 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;	1° binnen de tien werkdagen, inzake de geschillen over de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit, op verzoek van de infrastructuurbeheerder 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;	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.	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.	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 :	§ 5. Teneinde zijn opdracht inzake de behandeling van klachten te vervullen, kunnen bij het toezichthoudend 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;	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;	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;	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;	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;	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;	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;

7° verkeersbeheer;	7° verkeersbeheer;
8° vernieuwingsplannen en gepland of niet-gepland onderhoud;	8° vernieuwingsplannen en gepland of niet-gepland onderhoud;
9° naleving van de voorschriften bedoeld in de artikelen 4/2/1, 26/1 en 26/2.	9° naleving van de voorschriften bedoeld in de artikelen 4/2/1, 26/1 en 26/2.
Het administratief beroep schorst de aangevochten beslissing niet, behoudens andersluidende gemotiveerde beslissing van het toezichthoudende orgaan op verzoek van de klagende partij.	Het administratief beroep schorst de aangevochten beslissing niet, behoudens andersluidende gemotiveerde beslissing van het toezichthoudend 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.	§ 6. Het toezichthoudend orgaan beslist over de betwistingen die eraan worden voorgelegd door de infrastructuurbeheerder over de toekenning van het aantal minuten vertraging in het raam van de prestatieregeling, bedoeld in artikel 23, vijfde lid.
Afdeling 3. – Bevoegdheden	Afdeling 3. – Bevoegdheden
Art. 63. § 1. In uitvoering van zijn raadgevende opdracht, geeft het toezichthoudende orgaan advies.	Art. 63. § 1. In uitvoering van zijn raadgevende opdracht, geeft het toezichthoudend orgaan advies.
§ 2. In uitvoering van zijn opdracht inzake de administratieve afhandeling van geschillen neemt het toezichthoudende orgaan met redenen omklede individuele beslissingen.	§ 2. In uitvoering van zijn opdracht inzake de administratieve afhandeling van geschillen neemt het toezichthoudend orgaan met redenen omklede individuele beslissingen.
In geval er een beroep wordt ingesteld tegen de weigering om 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.	In geval er een beroep wordt ingesteld tegen de weigering om capaciteit te verlenen of tegen de voorwaarden van een capaciteitsaanbod, beslist het toezichthoudend 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, en onder meer inzake toegang tot dienstvoorzieningen overeenkomstig artikel 9.	§ 3. In uitvoering van zijn opdrachten inzake controle en administratief beroep, neemt het toezichthoudend 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, en onder meer inzake toegang tot dienstvoorzieningen overeenkomstig artikel 9 <i>en de eerlijke en niet-discriminerende toegang tot opleidingsdiensten, tegen een redelijke en niet-discriminerende prijs die kostengerelateerd is en</i>

	<i>een winstmarge kan hebben, overeenkomstig de artikelen 124/2 en 143.</i>
§ 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 en de naleving van de bepalingen met betrekking tot de financiële transparantie uitgewerkt in artikel 4/2/1, § 3, 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.	§ 4. Het toezichthoudend 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, de naleving van de bepalingen met betrekking tot de financiële transparantie uitgewerkt in artikel 4/2/1, paragraaf 3 <i>en de naleving van de bepalingen met betrekking tot de eerlijke en niet-discriminerende toegang tot opleidingsdiensten, tegen een redelijke en niet-discriminerende prijs die kostengerelateerd is en een winstmarge kan hebben</i> , te controleren. In dit verband kan het toezichthoudend orgaan om alle relevante informatie verzoeken. Het toezichthoudend 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, paragraaf 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.	Onverminderd de bevoegdheden van de autoriteiten die bevoegd zijn voor gevallen van staatssteun, mag het toezichthoudend 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	TITEL 4. – Exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur
	<i>Hoofdstuk 0. - Rol van de actoren van het spoorwegsysteem van de Unie bij de ontwikkeling en verbetering van de veiligheid op het spoor</i>
	<i>Art. 67/1. § 1. Ter ontwikkeling en verbetering van de veiligheid op het spoor doen de bevoegde</i>

	<i>ationale instanties, binnen de grenzen van hun respectievelijke bevoegdheden, het volgende:</i>
	<i>1° zij zien erop toe dat de veiligheid op het spoor over de gehele linie wordt gehandhaafd en, waar dat redelijkerwijs mogelijk is, voortdurend wordt verbeterd, met inachtneming van de ontwikkeling van het recht van de Unie en internationale voorschriften en van de vooruitgang op technisch en wetenschappelijk gebied. Daarbij wordt voorrang gegeven aan het voorkomen van ongevallen ;</i>
	<i>2° zij zien erop toe dat de toepasselijke wetgeving op een open en niet-discriminerende wijze wordt gehandhaafd, waarbij de ontwikkeling van één Europees spoorwegvervoerssysteem wordt bevorderd;</i>
	<i>3° zij zorgen ervoor dat bij de maatregelen inzake de ontwikkeling en verbetering van de veiligheid op het spoor rekening wordt gehouden met de noodzaak van een systeemgerichte benadering;</i>
	<i>4° zij zien erop toe dat de verantwoordelijkheid voor een veilige exploitatie van het spoorwegsysteem van de Unie en de risicobeheersing wordt gelegd bij de infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen, elk voor het eigen deel van het systeem, en verplichten hen om:</i>
	<i>a) in voorkomend geval in onderlinge samenwerking de nodige maatregelen te treffen op het gebied van risicobeheersing vervat in de GVM;</i>
	<i>b) nationale en Unievoorschriften toe te passen;</i>
	<i>c) veiligheidsbeheersystemen te creëren overeenkomstig deze Spoorcodex;</i>
	<i>5° zij zien erop toe dat, onverminderd de burgerlijke aansprakelijkheid volgens de wettelijke voorschriften, de infrastructuurbeheerder en elke spoorwegonderneming verantwoordelijk wordt gesteld voor zijn deel van het systeem en zijn veilige werking, met inbegrip van de levering van materiaal en het uitbesteden van diensten ten opzichte van gebruikers, afnemers, de betrokken werknemers en andere actoren als bedoeld in paragraaf 4;</i>
	<i>§ 2. De Koning wijst de entiteit aan die belast is met de ontwikkeling en de bekendmaking, van een jaarlijks veiligheidsplan met de</i>

	<i>voorgenomen maatregelen voor het realiseren van de GVD's.</i>
	<i>Dit plan houdt rekening met de wijzigingen van de nationale regels bedoeld in artikel 69, paragraaf 6, tweede lid.</i>
	<i>§ 3. Onverminderd de burgerlijke aansprakelijkheid volgens de wettelijke voorschriften, wordt elke spoorweginfrastructuurbeheerder en spoorwegonderneming verantwoordelijk gesteld voor zijn deel van het systeem en zijn veilige werking, met inbegrip van de levering van materiaal en de contractualisering van diensten ten opzichte van gebruikers, afnemers, de betrokken werknemers en derden.</i>
	<i>Meer in het bijzonder doet de infrastructuurbeheerder en elke spoorwegonderneming het volgende:</i>
	<i>1° hij past de Unieregels en de nationale voorschriften toe;</i>
	<i>2° hij stelt een veiligheidsbeheersysteem op overeenkomstig deze Spoorcodex;</i>
	<i>3° hij treft in voorkomend geval in onderlinge samenwerking en in samenwerking met andere actoren, de nodige maatregelen op het gebied van risicobeheersing vervat in de GVM;</i>
	<i>4° hij houdt in zijn veiligheidsbeheersysteem rekening met de risico's die uit de activiteiten van andere actoren en derden voortvloeien;</i>
	<i>5° hij verplicht de andere in paragraaf 4 bedoelde actoren met een potentieel effect op de veilige exploitatie van het spoorwegsysteem in voorkomend geval om risicobeheersingsmaatregelen te treffen;</i>
	<i>6° hij ziet erop toe dat zijn contractanten de risicobeheersingsmaatregelen toepassen die zijn vastgelegd op basis van de GVM's, door elke spoorwegonderneming en de infrastructuurbeheerder in hun veiligheidsbeheersysteem en dat dit wordt vastgelegd in contractuele regelingen waarin op verzoek van het Bureau of van de veiligheidsinstantie inzage wordt gegeven.</i>
	<i>§ 4. Met onderhoud belaste entiteiten en alle andere actoren die een potentiële invloed op de veilige exploitatie van het spoorwegsysteem van de Unie hebben, waaronder fabrikanten, leveranciers van onderhoudsdiensten, houders,</i>

	<i>dienstverleners, aanbestedende diensten, vervoerders, afzenders, geadresseerden, laders, lossers, bulkvullers en bulklossers, doen, onverminderd de verantwoordelijkheden van spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder als bedoeld in paragraaf 3, het volgende:</i>
	<i>1° zij treffen de nodige risicobeheersingsmaatregelen overeenkomstig paragraaf 3, 4°, in voorkomend geval in samenwerking met andere actoren;</i>
	<i>2° zij zorgen ervoor dat de door hen geleverde subsystemen, toebehoren en materialen, alsmede de door hen verrichte diensten aan de vastgelegde eisen en gebruiksvoorwaarden voldoen, zodat zij door de betrokken spoorwegonderneming en/of infrastructuurbeheerder veilig kunnen worden geëxploiteerd.</i>
	<i>§ 5. Spoorwegondernemingen, de infrastructuurbeheerder en de actoren als bedoeld in paragraaf 4, die constateren of ervan op de hoogte worden gesteld dat defecten, constructieafwijkingen of storingen van technische apparatuur, met inbegrip van structurele subsystemen, een veiligheidsrisico vormen, doen, onverminderd artikel 179/13 en binnen de grenzen van hun respectieve bevoegdheden, het volgende:</i>
	<i>1° zij nemen alle nodige corrigerende maatregelen om het geconstateerde veiligheidsrisico tegen te gaan;</i>
	<i>2° zij brengen de relevante betrokken partijen op de hoogte van dat risico om hen in staat te stellen de nodige verdere corrigerende maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat de veiligheidsprestaties van het spoorwegsysteem van de Unie systematisch gehandhaafd blijven.</i>
	<i>§ 6. Bij de uitwisseling van voertuigen tussen spoorwegondernemingen wisselen alle betrokken actoren alle informatie uit die relevant is voor een veilige exploitatie, over, onder meer maar niet uitsluitend, de status en geschiedenis van het betrokken voertuig, elementen van het onderhoudsdossier ten behoeve van de traceerbaarheid, de traceerbaarheid van laadverrichtingen en vrachtbrieven.</i>

Hoofdstuk 1. – <i>Veiligheidsvoorschriften</i>	Hoofdstuk 1. – <i>Nationale voorschriften</i>
Art. 68. § 1. Het nationaal regelgevend kader inzake veiligheid omvat:	Art. 68. § 1. Het nationaal regelgevend kader inzake veiligheid omvat:
1° de <i>ationale veiligheidsvoorschriften</i> betreffende de principes die van toepassing zijn op de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur, betreffende de vereisten die van toepassing zijn op het veiligheidspersoneel en het personeel van de met het onderhoud belaste entiteiten, betreffende de vereisten die van toepassing zijn op het rollend materieel en betreffende de vereisten die van toepassing zijn op de spoorweginfrastructuur;	1° de <i>ationale voorschriften</i> betreffende de principes die van toepassing zijn op de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur, betreffende de vereisten die van toepassing zijn op het veiligheidspersoneel en het personeel van de met het onderhoud belaste entiteiten, betreffende de vereisten die van toepassing zijn op het rollend materieel en betreffende de vereisten die van toepassing zijn op de spoorweginfrastructuur;
2° de technische specificaties voor gebruik van het netwerk en de operationele procedures betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur;	2° de technische specificaties voor het gebruik van het netwerk en de operationele procedures betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur;
3° de organisatorische bepalingen betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur;	3° de organisatorische bepalingen betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur;
4° de regels betreffende onderzoeken naar ongevallen en incidenten;	4° de regels betreffende onderzoeken naar ongevallen en incidenten;
5° de vereisten betreffende het verkeer van voertuigen met een patrimoniaal karakter;	5° de vereisten betreffende het verkeer van voertuigen met een patrimoniaal karakter;
6° de interne veiligheidsvoorschriften;	6° de interne veiligheidsvoorschriften;
7° de regels betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor.	7° de regels betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor.
§ 2. De Koning bepaalt:	§ 2. De Koning bepaalt:
1° de volgende <i>ationale veiligheidsvoorschriften</i> :	1° de volgende <i>ationale voorschriften</i> :
a) de principes die van toepassing zijn op de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur;	a) de principes die van toepassing zijn op de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur;
b) de vereisten die van toepassing zijn op het veiligheidspersoneel en het personeel van de met het onderhoud belaste entiteiten;	b) de vereisten die van toepassing zijn op het veiligheidspersoneel en het personeel van de met het onderhoud belaste entiteiten;
c) de vereisten die van toepassing zijn op het rollend materieel;	c) de vereisten die van toepassing zijn op het rollend materieel;
d) de vereisten die van toepassing zijn op de spoorweginfrastructuur;	d) de vereisten die van toepassing zijn op de spoorweginfrastructuur;
2° de regels betreffende onderzoeken naar ongevallen en incidenten.	2° de regels betreffende onderzoeken naar ongevallen en incidenten.
3° de vereisten voor het verkeer van voertuigen met een patrimoniaal karakter op het netwerk.	3° de vereisten voor het verkeer van voertuigen met een patrimoniaal karakter op het netwerk.

§ 3. In afwezigheid van TSI's of ter aanvulling van de TSI's, en op basis van de principes bepaald door de Koning op grond van paragraaf 2, 1°, a) en d), identificeert en stelt de infrastructuurbeheerder de technische specificaties voor gebruik van het netwerk en de operationele procedures betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur vast voor wat betreft de operationele interface tussen hemzelf en de spoorwegondernemingen of de toeristische verenigingen bedoeld in artikel 5, 4°.	§ 3. In afwezigheid van TSI's of ter aanvulling van de TSI's, en op basis van de principes bepaald door de Koning op grond van paragraaf 2, 1°, a) en d), identificeert en stelt de infrastructuurbeheerder de technische specificaties voor gebruik van het netwerk en de operationele procedures betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur vast voor wat betreft de operationele interface tussen hemzelf en de spoorwegondernemingen of de toeristische verenigingen bedoeld in artikel 5, 4°.
In hun relatie met de infrastructuurbeheerder leven de spoorwegondernemingen en de toeristische verenigingen bedoeld in artikel 5, 4° die specificaties en procedures na en voeren deze specificaties en procedures in, in hun interne veiligheidsvoorschriften bedoeld in paragraaf 7 en passen deze toe op het betrokken personeel.	In hun relatie met de infrastructuurbeheerder leven de spoorwegondernemingen en de toeristische verenigingen bedoeld in artikel 5, 4°, die specificaties en procedures na en voeren deze specificaties en procedures in, in hun interne veiligheidsvoorschriften bedoeld in paragraaf 7 en passen deze toe op het betrokken personeel.
Deze specificaties en procedures en hun wijzigingen zijn onderworpen aan het eensluidend advies van de veiligheidsinstantie volgens een procedure bepaald door de Koning.	Deze specificaties en procedures en hun wijzigingen zijn onderworpen aan het eensluidend advies van de veiligheidsinstantie volgens een procedure bepaald door de Koning.
Wanneer, overeenkomstig de artikelen 168 en volgende, de infrastructuurbeheerder bij de veiligheidsinstantie een aanvraag indient voor <i>toelating</i> tot indienstelling, wordt het verzoek om eensluidend advies, bedoeld in het derde lid, geïntegreerd in het dossier van de <i>toelatingsaanvraag</i> .	Wanneer, overeenkomstig de artikelen 168 en volgende, de infrastructuurbeheerder bij de veiligheidsinstantie een aanvraag indient voor <i>een vergunning</i> tot indienstelling, wordt het verzoek om eensluidend advies, bedoeld in het derde lid, geïntegreerd in het dossier van de <i>vergunningsaanvraag</i> .
De infrastructuurbeheerder maakt de technische specificaties voor gebruik van het netwerk en de operationele procedures betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur, bedoeld in het eerste lid, bekend volgens de nadere regels bepaald door de Koning overeenkomstig paragraaf 6.	De infrastructuurbeheerder maakt de technische specificaties voor gebruik van het netwerk en de operationele procedures betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur, bedoeld in het eerste lid, bekend volgens de nadere regels bepaald door de Koning overeenkomstig paragraaf 6.
§ 4. In afwezigheid van TSI's of ter aanvulling van de TSI's, en op basis van de principes bepaald door de Koning op grond van paragraaf 2, 1°, a), identificeert en stelt de infrastructuurbeheerder de organisatorische bepalingen betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur vast voor wat betreft de organisatorische interface	§ 4. In afwezigheid van TSI's of ter aanvulling van de TSI's, en op basis van de principes bepaald door de Koning op grond van paragraaf 2, 1°, a), identificeert en stelt de infrastructuurbeheerder de organisatorische bepalingen betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur vast voor wat betreft de

tussen hemzelf en de spoorwegondernemingen <i>of de toeristische verenigingen bedoeld in artikel 5, 4°.</i>	organisatorische interface tussen hemzelf en de spoorwegondernemingen of de toeristische verenigingen bedoeld in artikel 5, 4°.
Voordat de infrastructuurbeheerder deze organisatorische bepalingen vaststelt, raadpleegt hij de spoorwegondernemingen en de toeristische verenigingen bedoeld in artikel 5, 4° met naleving van de processen opgenomen in zijn veiligheidsbeheersysteem.	Voordat de infrastructuurbeheerder deze organisatorische bepalingen vaststelt, raadpleegt hij de spoorwegondernemingen en de toeristische verenigingen bedoeld in artikel 5, 4°, met naleving van de processen opgenomen in zijn veiligheidsbeheersysteem.
De spoorwegondernemingen en de toeristische verenigingen bedoeld in artikel 5, 4° leven de organisatorische bepalingen bedoeld in het eerste lid, na wanneer zij zich in die gevallen bevinden en voeren deze organisatorische bepalingen in in hun interne veiligheidsvoorschriften bedoeld in paragraaf 7 en passen deze toe op het betrokken personeel.	De spoorwegondernemingen en de toeristische verenigingen bedoeld in artikel 5, 4°, leven de organisatorische bepalingen bedoeld in het eerste lid, na wanneer zij zich in die gevallen bevinden en voeren deze organisatorische bepalingen in, in hun interne veiligheidsvoorschriften bedoeld in paragraaf 7 en passen deze toe op het betrokken personeel.
De infrastructuurbeheerder maakt de organisatorische bepalingen betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur, bedoeld in het eerste lid, bekend volgens de nadere regels bepaald door de Koning overeenkomstig paragraaf 6.	De infrastructuurbeheerder maakt de organisatorische bepalingen betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur, bedoeld in het eerste lid, bekend volgens de nadere regels bepaald door de Koning, overeenkomstig paragraaf 6.
§ 5. Elke infrastructuurgebruiker kan een gemotiveerd verzoek richten tot een infrastructuurbeheerder opdat hij, in toepassing van de paragrafen 3 en 4, de technische specificaties voor gebruik van het netwerk, de operationele procedures of de organisatorische bepalingen vaststelt.	§ 5. Elke infrastructuurgebruiker kan een gemotiveerd verzoek richten tot een infrastructuurbeheerder opdat hij, in toepassing van de paragrafen 3 en 4, de technische specificaties voor gebruik van het netwerk, de operationele procedures of de organisatorische bepalingen vaststelt.
Dit verzoek bevat ten minste:	Dit verzoek bevat ten minste:
1° de risico's van het ontbreken van de technische specificaties voor gebruik van het netwerk, de operationele procedures of de organisatorische bepalingen, bedoeld in het eerste lid;	1° de risico's van het ontbreken van de technische specificaties voor gebruik van het netwerk, de operationele procedures of de organisatorische bepalingen, bedoeld in het eerste lid;
2° de analyse die de risico's heeft geïdentificeerd op basis van de toepassing van het risicobeheerproces opgenomen in bijlage 1 van de uitvoeringsverordening van de commissie betreffende de gemeenschappelijke veiligheidsmethode inzake risico-evaluatie en risicobeoordeling;	2° de analyse die de risico's heeft geïdentificeerd op basis van de toepassing van het risicobeheerproces opgenomen in bijlage 1 van de uitvoeringsverordening van de commissie betreffende de gemeenschappelijke veiligheidsmethode inzake risico-evaluatie en risicobeoordeling;

De infrastructuurbeheerder beantwoordt dit verzoek op gemotiveerde wijze binnen een termijn die niet langer is dan 90 werkdagen.	De infrastructuurbeheerder beantwoordt dit verzoek op gemotiveerde wijze binnen een termijn die niet langer is dan 90 werkdagen.
Bij een negatieve beslissing kan de infrastructuurgebruiker een verzoek tot herziening indienen.	Bij een negatieve beslissing kan de infrastructuurgebruiker een verzoek tot herziening indienen.
Dit verzoek wordt vergezeld door een beoordelingsverslag opgesteld door een beoordelingsinstantie als bedoeld in de uitvoeringsverordening van de Commissie betreffende de gemeenschappelijke veiligheidsmethode inzake risico-evaluatie en risicobeoordeling.	Dit verzoek wordt vergezeld door een beoordelingsverslag opgesteld door een beoordelingsinstantie als bedoeld in de uitvoeringsverordening van de Commissie betreffende de gemeenschappelijke veiligheidsmethode inzake risico-evaluatie en risicobeoordeling.
De infrastructuurbeheerder beantwoordt dit verzoek tot herziening op gemotiveerde wijze binnen een termijn die niet langer is dan 90 werkdagen.	De infrastructuurbeheerder aan wie het verzoek is gericht, beantwoordt dit verzoek tot herziening op gemotiveerde wijze binnen een termijn die niet langer is dan 90 werkdagen.
Bij een positieve beslissing stelt de infrastructuurbeheerder de technische specificaties voor gebruik van het netwerk, de operationele procedures of de organisatorische bepalingen vast overeenkomstig de paragrafen 3 en 4.	Bij een positieve beslissing stelt de infrastructuurbeheerder de technische specificaties voor gebruik van het netwerk, de operationele procedures of de organisatorische bepalingen vast overeenkomstig de paragrafen 3 en 4.
§ 6. De Koning bepaalt de nadere regels voor bekendmaking van het geheel van de elementen bedoeld in de paragrafen 3, 4 en 5, alsook voor de bekendmaking van de elementen bedoeld in de punten 4.2.1.2.2.1., 4.2.2.5.2. en 4.8.1 van de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/773 van de Commissie van 16 mei 2019 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Besluit 2012/757/EU, onverminderd haar artikel 6.	§ 6. De Koning bepaalt de nadere regels voor bekendmaking van het geheel van de elementen bedoeld in de paragrafen 3, 4 en 5, alsook voor de bekendmaking van de elementen bedoeld in de punten 4.2.1.2.2.1., 4.2.2.5.2. en 4.8.1 van de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/773 van de Commissie van 16 mei 2019 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Besluit 2012/757/EU, onverminderd haar artikel 6.
§ 7. De infrastructuurgebruikers stellen, ieder voor wat hem betreft, de interne veiligheidsvoorschriften vast in het kader van hun veiligheidsbeheersysteem.	§ 7. De infrastructuurgebruikers stellen, ieder voor wat hem betreft, de interne veiligheidsvoorschriften vast in het kader van hun veiligheidsbeheersysteem.
Art. 69. § 1. Na de vaststelling van de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen kan de Koning, overeenkomstig artikel 68, § 2, 1°, een nieuw nationaal veiligheidsvoorschrift aannemen dat gebaseerd is op een hoger veiligheidsniveau dan dat	Art. 69. § 1. De Koning kan enkel in de volgende gevallen nieuwe nationale voorschriften vaststellen:

van de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen of dat een weerslag zou kunnen hebben op de activiteiten van spoorwegondernemingen op het Belgische net, met naleving van de voorwaarden die beschreven worden in de volgende paragrafen.	
	1° indien voorschriften betreffende bestaande veiligheidsmethoden niet onder een GVM vallen;
	2° indien exploitatievoorschriften van het spoorwegnetwerk nog niet binnen het bestek van de TSI's vallen;
	3° indien dringend preventieve maatregelen nodig zijn, in het bijzonder na een ongeval of incident;
	4° indien reeds aangemelde voorschriften herziening behoeven;
	5° indien voorschriften betreffende eisen waaraan personeelsleden met veiligheidskritieke taken moeten voldoen, met inbegrip van eisen betreffende selectiecriteria, lichamelijke en psychologische geschiktheid en beroepsopleiding, niet reeds binnen het bestek vallen van een TSI of titel 5, hoofdstuk 1 van deze Spoorcodex;
	6° indien een TSI niet volledig aan de essentiële eisen beantwoordt of bepaalde aspecten in verband met de essentiële eisen niet of niet volledig bestrijken, met inbegrip van de open punten als vermeld in haar bijlagen;
	7° indien er op grond van artikel 159 een verzoek is ingediend tot niet-toepassing van één of meer TSI's of delen daarvan;
	8° indien het in specifieke gevallen nodig is technische regels toe te passen die niet in de desbetreffende TSI zijn opgenomen;
	9° indien nationale voorschriften ertoe dienen om bestaande systemen te specificeren, alleen voor het beoordelen van de technische compatibiliteit van het voertuig met het netwerk;
	10° indien netwerken en voertuigen niet onder TSI's vallen.
De Koning wijst de entiteit aan die belast is met het uitvoeren van deze voorwaarden.	Wanneer de Koning overeenkomstig het eerste lid een nieuw nationaal voorschrift aanneemt, doet hij dit met naleving van de voorwaarden voorzien in de paragrafen 3 en volgende.
	De Koning wijst de entiteit aan die belast is met het uitvoeren van deze voorwaarden.
§ 2. De door de Koning aangewezen entiteit, met de technische bijstand van de veiligheidsinstantie, raadpleegt de spoorwegondernemingen en/of de	§ 2. In geval van wijziging van een nationaal voorschrift op grond waarvan een voertuigtypegoedkeuring is verleend, bepaalt dit

<i>houders en/of de infrastructuurbeheerder en/of de fabrikanten, volgens de inhoud van de nationale veiligheidsvoorschriften als bedoeld in paragraaf 1.</i>	<i>voorschrift of de verleende voertuigtypegoedkeuring geldig blijft of dat deze moet worden vernieuwd.</i>
<i>§ 3. De door de Koning aangewezen entiteit, met de technische bijstand van de veiligheidsinstantie, legt de Europese Commissie het ontwerp van nationale veiligheidsvoorschrift voor ter onderzoek, met opgave van de redenen voor de invoering ervan.</i>	<i>§ 3. Tijdens de ontwikkeling van het nationaal regelgevend kader raadpleegt de door de Koning aangewezen entiteit alle actoren en belanghebbende partijen, met inbegrip van de veiligheidsinstantie, de infrastructuurbeheerder, spoorwegondernemingen, fabrikanten en onderhoudsbedrijven, gebruikers en vertegenwoordigers van het personeel.</i>
<i>Als de Europese Commissie laat weten dat zij over de verenigbaarheid van het ontwerp van nationale veiligheidsvoorschrift met de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden of met het bereiken van ten minste het gemeenschappelijk veiligheidsdoel ernstige twijfels heeft of dat zij van mening is dat het een willekeurige discriminatie of een verkapte beperking van de spoorwegactiviteiten tussen de lidstaten inhoudt, wordt de aanneming, de inwerkingtreding of de toepassing van het voorschrift opgeschort totdat de Europese Commissie een besluit neemt of totdat een termijn van zes maanden, te rekenen vanaf de kennisgeving, verstreken is.</i>	
<i>§ 4. De door de Koning aangewezen entiteit, met de technische bijstand van de veiligheidsinstantie, deelt aan de Europese Commissie de krachtens artikel 68, § 2, 1^o, vastgestelde of gewijzigde nationale veiligheidsvoorschriften mee, tenzij de voorschriften uitsluitend verband houden met de uitvoering van TSI's. Deze kennisgeving omvat informatie betreffende de hoofdinhoud van de voorschriften met verwijzing naar de wetteksten, de vorm van de voorschriften en de instantie die ze heeft bekendgemaakt.</i>	<i>§ 4. De door de Koning aangewezen entiteit legt de volledige tekst van het ontwerp van een nieuw nationaal voorschrift via het geëigende IT-systeem overeenkomstig artikel 27 van de verordening 2016/796/EU ter overweging voor aan het Bureau en de Europese Commissie, tijdig en binnen de in artikel 25, paragraaf 1, van de verordening 2016/796/EU bedoelde termijnen, vóór de verwachte invoering van het voorgestelde nieuwe voorschrift in het nationaal rechtssysteem, en motiveert zij de invoering van dat voorschrift door, in voorkomend geval, aan te tonen dat dat voorschrift noodzakelijk is om te voldoen aan een essentiële eis die niet reeds onder de betrokken TSI valt. De door de Koning aangewezen entiteit zorgt ervoor dat de ontwerptekst voldoende is uitgewerkt om het Bureau in staat te stellen zijn onderzoek overeenkomstig artikel 25, paragraaf 2, van de verordening 2016/796/EU uit te voeren.</i>
<i>(...)</i>	<i>§ 5. In het geval van dringende preventieve maatregelen kan de Koning een nieuw voorschrift meteen vaststellen en toepassen.</i>

	<i>Dat voorschrift wordt aangemeld in overeenstemming met artikel 27, paragraaf 2, van de verordening 2016/796/EU en wordt overeenkomstig artikel 26, paragrafen 1, 2 en 5, van de verordening 2016/796/EU aan de beoordeling van het Bureau onderworpen.</i>
	<i>§ 6. De Koning herzielt de nationale voorschriften of heft deze op indien deze redundant of tegenstrijdig worden na bekendmaking of herziening van het Unierecht, met inbegrip onder andere van de TSI's, de GVD en de GVM.</i>
	<i>In het bijzonder brengt de Koning de nodige wijzigingen aan in de nationale voorschriften om ten minste de GVD's en herzieningen daarvan te verwezenlijken binnen de daarvoor gestelde termijnen.</i>
	<i>§ 7. De door de Koning aangewezen entiteit deelt aan het Bureau en de Europese Commissie mee welke nationale voorschriften zijn aangenomen.</i>
	<i>Overeenkomstig artikel 27 van de verordening 2016/796/EU gebruikt zij de geëigende IT-systemen.</i>
	<i>De door de Koning aangewezen entiteit zorgt ervoor dat de bestaande nationale voorschriften, met inbegrip van de voorschriften betreffende de interfaces tussen de voertuigen en het netwerk, eenvoudig en voor het publiek toegankelijk zijn en gesteld zijn in een terminologie die voor alle belanghebbende partijen begrijpelijk is.</i>
	<i>Iedere persoon kan de door de Koning aangewezen entiteit verzoeken om aanvullende informatie over de nationale voorschriften te verstrekken.</i>
	<i>Deze laatste beantwoordt dit verzoek.</i>
	<i>§ 8. De door de Koning aangewezen entiteit meldt de voorschriften en beperkingen van strikt plaatselijke aard niet aan.</i>
	<i>In dat geval neemt de infrastructuurbeheerder de betrokken voorschriften en beperkingen op in de netverklaring.</i>
	<i>§ 9. De op grond van dit artikel aangemelde nationale voorschriften zijn niet onderworpen aan de aanmeldingsprocedure van de Richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 betreffende een informatieprocedure op het gebied van</i>

	<i>technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij</i>
Art. 70. § 1. In geval van uiterste hoogdringendheid of gevaar voor de veiligheid van de spoorweginfrastructuur of het gebruik ervan, neemt de spoorweginfrastructuurbeheerder urgentiemaatregelen die kunnen afwijken van de veiligheidsvoorschriften. Hij deelt ze onmiddellijk en uiterlijk de volgende werkdag mee aan de veiligheidsinstantie. Deze maatregelen zijn onmiddellijk van toepassing. De spoorweginfrastructuurbeheerder deelt deze urgentiemaatregelen onmiddellijk mee aan alle spoorwegondernemingen die op het net rijden. Deze maatregelen zijn ten hoogste drie maanden geldig, behoudens een andersluidende beslissing van de veiligheidsinstantie.	Art. 70. § 1. In geval van uiterste hoogdringendheid of gevaar voor de veiligheid van de spoorweginfrastructuur of het gebruik ervan, neemt de infrastructuurbeheerder urgentiemaatregelen die kunnen afwijken van de <i>ationale voorschriften</i> . Hij deelt ze onmiddellijk en uiterlijk de volgende werkdag mee aan de veiligheidsinstantie. Deze maatregelen zijn onmiddellijk van toepassing. De infrastructuurbeheerder deelt deze urgentiemaatregelen onmiddellijk mee aan alle spoorwegondernemingen die op het net rijden. Deze maatregelen zijn ten hoogste drie maanden geldig, behoudens een andersluidende beslissing van de veiligheidsinstantie.
§ 2. Wanneer de spoorweginfrastructuurbeheerder vaststelt dat het gebruikte materieel de veiligheid van het spoorwegverkeer in gevaar brengt, neemt hij de nodige maatregelen met inbegrip van het verbieden van hun verkeer.	§ 2. Wanneer de infrastructuurbeheerder vaststelt dat het gebruikte materieel de veiligheid van het spoorwegverkeer in gevaar brengt, neemt hij de nodige maatregelen met inbegrip van het verbieden van hun verkeer.
§ 3. Wanneer de spoorweginfrastructuurbeheerder vaststelt dat het veiligheidspersoneel de veiligheid van het spoorwegverkeer in gevaar brengt, neemt hij de nodige maatregelen met inbegrip van de preventieve onderbreking van de uitoefening van de veiligheidskritieke taken.	§ 3. Wanneer de infrastructuurbeheerder vaststelt dat het veiligheidspersoneel de veiligheid van het spoorwegverkeer in gevaar brengt, neemt hij de nodige maatregelen met inbegrip van de preventieve onderbreking van de uitoefening van de veiligheidskritieke taken.
De praktische modaliteiten verbonden aan de preventieve onderbreking van de uitoefening van de veiligheidskritieke taken worden bepaald door de Koning.	De praktische modaliteiten verbonden aan de preventieve onderbreking van de uitoefening van de veiligheidskritieke taken worden bepaald door de Koning.
§ 4. Wanneer de spoorweginfrastructuurbeheerder de maatregelen neemt bedoeld in §§ 2 en 3, brengt hij onmiddellijk, en uiterlijk de volgende werkdag, de veiligheidsinstantie op de hoogte.	§ 4. Wanneer de infrastructuurbeheerder de maatregelen neemt bedoeld in §§ 2 en 3, brengt hij onmiddellijk, en uiterlijk de volgende werkdag, de veiligheidsinstantie op de hoogte.
§ 5. Teneinde de vaststellingen bedoeld in §§ 2 en 3 te doen, kan de spoorweginfrastructuurbeheerder :	§ 5. Teneinde de vaststellingen bedoeld in §§ 2 en 3 te doen, kan de infrastructuurbeheerder :
1° de identiteit en de documenten die de certificering van het veiligheidspersoneel attesteren, controleren;	1° de identiteit en de documenten die de certificering van het veiligheidspersoneel attesteren, controleren;
2° de staat van het rollend materieel controleren en dit betreden.	2° de staat van het rollend materieel controleren en dit betreden.

De Koning bepaalt het model van legitimatiekaart die voorgelegd wordt bij deze controles.	De Koning bepaalt het model van legitimatiekaart die voorgelegd wordt bij deze controles.
§ 6. De veiligheidsinstantie kan bij een met redenen omklede beslissing, opleggen aan de spoorweginfrastructuurbeheerder dat hij de toekomstige gevolgen van de maatregel, genomen overeenkomstig § 2, opheft of dat hij deze maatregel aanpast, indien zij meent dat deze niet aangepast en/of duidelijk buiten verhouding is.	§ 6. De veiligheidsinstantie kan bij een met redenen omklede beslissing, opleggen aan de infrastructuurbeheerder dat hij de toekomstige gevolgen van de maatregel, genomen overeenkomstig § 2, opheft of dat hij deze maatregel aanpast, indien zij meent dat deze niet aangepast en/of duidelijk buiten verhouding is.
Hoofdstuk 2. – Veiligheidsinstantie	Hoofdstuk 2. – Veiligheidsinstantie
Afdeling 2. – Taken	Afdeling 2. – Taken
<i>Art. 74. § 1. De taken van de veiligheidsinstantie zijn de volgende :</i>	<i>Art. 74. De taken van de veiligheidsinstantie zijn de volgende :</i>
<i>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;</i>	<i>1° de vergunning voor de indienststelling van de subsystemen baanuitrusting voor besturing en seingeving, energie en infrastructuur van het spoorwegsysteem van de Unie en de controle of deze subsystemen worden geëxploiteerd en onderhouden overeenkomstig de essentiële eisen die erop betrekking hebben;</i>
<i>2° de controle van de overeenstemming van de interoperabiliteitsonderdelen met de essentiële eisen;</i>	<i>2° de controle van de overeenstemming van de interoperabiliteitsonderdelen met de essentiële eisen;</i>
<i>3° de toelating tot ingebruikname van voertuigen;</i>	<i>3° de afgifte, vernieuwing, wijziging en intrekking van vergunningen om voertuigen in de handel te brengen overeenkomstig artikel 179/9 ;</i>
<i>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;</i>	<i>4° de ondersteuning aan het Bureau bij de afgifte, vernieuwing, wijziging en intrekking van vergunningen om voertuigen in de handel te brengen overeenkomstig artikel 21, paragraaf 5 van de richtlijn 2016/797/EU en voor het verlenen van voertuigtypegoedkeuringen overeenkomstig artikel 24 van de richtlijn 2016/797/EU ;</i>
<i>5° de aflevering van een eensluidend advies aangaande de technische specificaties voor gebruik van het netwerk en operationele procedures zoals bedoeld in artikel 68, §3;</i>	<i>5° de afgifte, vernieuwing, wijziging of intrekking van de veiligheidsvergunningen verleend overeenkomstig hoofdstuk 4, van titel 4, met inbegrip van de controle van de voorwaarden en eisen die daarin zijn vervat en de overeenstemming van de activiteiten van de</i>

	<i>infrastructuurbeheerder met de eisen die voor het bekomen van vergunning worden gesteld;</i>
6° de controle op de naleving van de veiligheidsvoorschriften;	<i>6° de afgifte, vernieuwing, wijziging of intrekking van de unieke veiligheidscertificaten verleend overeenkomstig artikel 100 met inbegrip van de controle van de voorwaarden en eisen die daarin zijn vervat en de overeenstemming van de activiteiten van de spoorwegondernemingen met de eisen die voor het bekomen het certificaat worden gesteld;</i>
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;	<i>7° de ondersteuning aan het Bureau bij de afgifte, vernieuwing, wijziging en intrekking van unieke veiligheidscertificaten verleend overeenkomstig artikel 10, paragraaf 5 van de richtlijn 2016/798/EU ;</i>
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;	<i>8° de aflevering van een eensluidend advies aangaande de technische specificaties voor gebruik van het netwerk en de operationele procedures aangaande de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur zoals bedoeld in artikel 68, paragraaf 3;</i>
9°(...);	<i>9° de bijwerking en aanpassing van het nationaal voertuigregister, ervoor zorgend dat de voertuigen correct ingeschreven zijn in het nationaal voertuigregister en dat de daarin vervatte informatie juist is en bijgewerkt wordt overeenkomstig artikel 105;</i>
10° de taken betreffende de certificering van de treinbestuurders bedoeld in titel 5;	<i>10° onverminderd artikel 219, de controle van de naleving van de vereisten inzake opleiding bepaald in de TSI's, of, in voorkomend geval, in de door de Koning overeenkomstig artikel 68, paragraaf 2, 1°, vastgestelde nationale voorschriften;</i>
11°(...);	<i>11° de taken betreffende de certificering van de treinbestuurders bedoeld in titel 5, hoofdstuk 1, met inbegrip van de afgifte, vernieuwing, wijziging en intrekking van de vergunningen van treinbestuurders;</i>
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;	<i>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;</i>
13° het opleggen van bestuurlijke boetes;	<i>13° het opleggen van bestuurlijke boetes;</i>
14° de controle, de bevordering en, in voorkomend geval, de handhaving en de ontwikkeling van het regelgevend kader inzake veiligheid;	<i>14° de controle, de bevordering, de handhaving en medewerking aan de ontwikkeling van het regelgevend kader inzake veiligheid;</i>

15° de handhaving van de bepalingen betreffende de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten in de spoorwegsector verrichten.	15° de handhaving van de bepalingen betreffende de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten in de spoorwegsector verrichten;
	16° het toezicht op de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder overeenkomstig artikel 74/1;
	17° in voorkomend geval, de ondersteuning van het Bureau bij zijn controleopdracht inzake de evolutie van de spoorwegveiligheid op het niveau van de Unie.
§ 2. (...)	§ 2. (...)
	<i>Art. 74/1. § 1. De veiligheidsinstantie ziet er op toe dat voortdurend wordt voldaan aan de wettelijke verplichting voor spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder tot het hanteren van een veiligheidsbeheersysteem als bedoeld in de artikelen 89 tot 92.</i>
	<i>Daartoe past de veiligheidsinstantie de beginselen toe van de relevante GVM voor het uitoefenen van toezicht en zien zij erop toe dat in het kader van de toezichtactiviteiten met name de toepassing door spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder wordt gecontroleerd van:</i>
	<i>1° het veiligheidsbeheersysteem, om na te gaan of het doeltreffend is;</i>
	<i>2° afzonderlijke of deelelementen van het veiligheidsbeheersysteem, met inbegrip van operationele activiteiten, de verrichting van onderhoud, de levering van materiaal en het gebruik van contractanten, om na te gaan of zij doeltreffend zijn; en</i>
	<i>3° relevante GVM's. De met dit punt verband houdende toezichtsactiviteiten gelden in voorkomend geval tevens voor met onderhoud belaste entiteiten.</i>
	<i>§ 2. De spoorwegondernemingen informeren de betrokken veiligheidsinstantie(s) ten minste twee maanden voor de start van een nieuwe</i>

	<i>spoorwegvervoersactiviteit, zodat deze haar toezichtsactiviteiten kan plannen.</i>
	<i>De spoorwegondernemingen verstrekken tevens een opsplitsing van de personeelscategorieën en de voertuigtypen.</i>
	<i>§ 3. Onverminderd paragraaf 2, stelt de houder van een uniek veiligheidscertificaat de betrokken veiligheidsinstantie(s) onverwijld in kennis van elke belangrijke wijziging in de in paragraaf 2 bedoelde informatie, met inbegrip van het inzetten van nieuwe categorieën personeel of van nieuwe soorten rollend materieel.</i>
	<i>§ 4. De controle op de naleving van de geldende voorschriften inzake werk-, rij- en rusttijden voor treinbestuurders gebeurt door de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg, behoudens het geval voorzien in artikel 74, 15°.</i>
	<i>In het kader van de opdrachten bedoeld in het eerste lid, werkt de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg samen met de veiligheidsinstantie opdat zij haar taak van toezichthouder op de veiligheid op het spoor kan uitoefenen.</i>
	<i>§ 5. In het kader van de samenwerking met de veiligheidsinstantie overeenkomstig paragraaf 4, tweede lid, waakt de federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg erover aan deze laatste enkel de noodzakelijke persoonsgegevens mee te delen teneinde een voldoende dekking van het toezicht te verzekeren en kruiscontroles van informatie mogelijk te maken op basis van door beide partijen uitgevoerde inspecties en audits.</i>
	<i>§ 6. Indien de veiligheidsinstantie constateert dat een houder van een uniek veiligheidscertificaat niet langer aan de certificeringsvoorwaarden voldoet, vraagt zij het Bureau beperkingen te stellen aan het verleende certificaat of het in te trekken overeenkomstig artikel 10, paragraaf 5 van de richtlijn 2016/798/EU.</i>

	<i>Wanneer het Bureau en de veiligheidsinstantie het met elkaar oneens zijn, is de in artikel 10, paragraaf 7 van de richtlijn 2016/798/EU, vermelde arbitrageprocedure van toepassing. Indien het resultaat van zo'n arbitrageprocedure is dat het uniek veiligheidscertificaat niet wordt beperkt of ingetrokken, worden de tijdelijke veiligheidsmaatregelen van paragraaf 7 opgeschort.</i>
	<i>Indien de veiligheidsinstantie zelf, overeenkomstig artikel 100, het uniek veiligheidscertificaat heeft afgegeven, kan zij aan het certificaat beperkingen stellen of het intrekken en stelt zij het Bureau daarvan in kennis.</i>
	<i>De houder van een uniek veiligheidscertificaat dat door de veiligheidsinstantie is beperkt of ingetrokken, heeft het recht beroep in te stellen overeenkomstig artikel 104.</i>
	<i>§ 7. Indien de veiligheidsinstantie tijdens het toezicht een ernstig veiligheidsrisico ontdekt, kan die instantie op ieder moment tijdelijke veiligheidsmaatregelen toepassen, inclusief het onmiddellijk beperken of opschorten van de betrokken activiteiten.</i>
	<i>Indien het uniek veiligheidscertificaat door het Bureau is afgegeven, brengt de veiligheidsinstantie het Bureau daar onmiddellijk van op de hoogte en staft zij haar beslissing met bewijs overeenkomstig de procedure voorzien in artikel 17, paragraaf 6, tweede en derde lid van de richtlijn 2016/798/EU.</i>
	<i>In een dergelijk geval mogen de tijdelijke veiligheidsmaatregelen van toepassing blijven tot de rechterlijke toetsing afgelopen is, onverminderd paragraaf 6.</i>
	<i>Indien de looptijd van de tijdelijke maatregel langer is dan drie maanden, verzoekt de veiligheidsinstantie het Bureau het uniek veiligheidscertificaat te beperken of in te trekken, waarbij de procedure beschreven in paragraaf 6 van toepassing is.</i>

	<i>§ 8. De veiligheidsinstantie houdt toezicht op de subsystemen baanuitrusting voor besturing en seingeving, energie en infrastructuur en verzekert dat zij aan de essentiële eisen voldoen.</i>
	<i>In geval van grensoverschrijdende infrastructuren zal zij haar toezichtsactiviteiten uitoefenen in samenwerking met andere betrokken veiligheidsinstanties.</i>
	<i>Indien de veiligheidsinstantie vaststelt dat een infrastructuurbeheerder niet meer voldoet aan de voorwaarden voor een veiligheidsvergunning, stelt zij beperkingen aan die vergunning of trekt zij deze in.</i>
	<i>§ 9. In het kader van het toezicht op de doeltreffendheid van de veiligheidsbeheersystemen van de infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen mogen de veiligheidsinstanties rekening houden met de veiligheidsprestaties van actoren als bedoeld in artikel 67/1, paragraaf 4 en, waar passend, de opleidingscentra bedoeld in titel 5, hoofdstuk 1, afdeling 6, voor zover hun activiteiten gevolgen hebben voor de veiligheid op het spoor.</i>
	<i>Deze paragraaf geldt onverminderd de verantwoordelijkheid van de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder bedoeld in artikel 67/1, paragraaf 3.</i>

	<i>§ 10. De veiligheidsinstantie werkt samen met de veiligheidsinstanties van andere lidstaten waar de spoorwegonderneming die in België actief is zijn activiteiten uitoefent bij het coördineren van hun toezichtsactiviteiten met betrekking tot de spoorwegonderneming teneinde erop toe te zien dat alle essentiële informatie over de spoorwegonderneming in kwestie wordt gedeeld, in het bijzonder wat betreft bekende risico's en haar veiligheidsprestaties.</i>
	<i>De veiligheidsinstantie deelt ook informatie met de andere relevante veiligheidsinstanties en met het Bureau wanneer zij constateert dat de spoorwegonderneming niet de nodige risicobeheersingsmaatregelen treft.</i>
	<i>Deze samenwerking heeft als doel te verzekeren dat het toezicht voldoende reikwijdte heeft en dat dubbele inspecties en audits worden vermeden.</i>
	<i>De veiligheidsinstanties kunnen een gemeenschappelijk toezichtsplan ontwikkelen om erop toe te zien dat er periodiek audits en andere inspecties worden verricht, rekening houdend met de soort en de omvang van de vervoersactiviteiten in elk van de betrokken lidstaten.</i>
	<i>§ 11. De veiligheidsinstantie kan berichten verzenden om de infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen te waarschuwen indien zij hun in paragraaf 1 bedoelde verplichtingen niet nakomen.</i>

	<i>§ 12. De veiligheidsinstantie gebruikt de informatie die door het Bureau is verzameld bij het beoordelen van het dossier als bedoeld in artikel 10, paragraaf 5, punt a) van de richtlijn 2016/798/EU, om toezicht op de spoorwegonderneming uit te oefenen na afgifte van het uniek veiligheidscertificaat.</i>
	<i>De veiligheidsinstantie gebruikt de informatie die tijdens de veiligheidsvergunningprocedure overeenkomstig de artikelen 95 tot 98/1 is verzameld, om toezicht op de infrastructuurbeheerder uit te oefenen.</i>
	<i>§ 13. Voor het vernieuwen van unieke veiligheidscertificaten gebruikt de veiligheidsinstantie, in geval van een uniek veiligheidscertificaat dat is afgegeven overeenkomstig artikel 100, de informatie die tijdens de toezichtsactiviteiten is verzameld.</i>
	<i>Voor het vernieuwen van veiligheidsvergunningen gebruikt de veiligheidsinstantie eveneens de informatie die zij tijdens haar toezichtsactiviteiten heeft verzameld.</i>
	<i>§ 14. De veiligheidsinstantie overlegt met het Bureau om de nodige maatregelen te treffen om de in de paragrafen 11, 12 en 13 bedoelde volledige informatie-uitwisseling te coördineren en te garanderen.</i>
	<i>Art. 74/2. § 1. De veiligheidsinstantie is verantwoordelijk voor de verwerking van persoonsgegevens in de zin van de Verordening 2016/679, voor de gegevens die zij verwerkt in het kader van haar toezichtopdracht overeenkomstig artikel 74/1.</i>
	<i>De persoonsgegevens bedoeld in het eerste lid zijn de naam, de functie, de taalrol, het e-mailadres van het bedrijf en het of de telefoonnummer(s) van het bedrijf van de personen die zijn aangeduid als contactpunt van het bedrijf en de personen die de veiligheidsinstantie controleert, auditeert of</i>

	<i>interviewt in het kader van haar controleopdrachten bedoeld in artikel 74/1.</i>
	<i>Zij waakt erover de gegevens bedoeld in het tweede lid te bewaren in een speciaal en beveiligd bestand en enkel de leden van de veiligheidsinstantie zijn gemachtigd om toegang ertoe te hebben.</i>
	<i>De veiligheidsinstantie hanteert een strikt gebruiks- en toegangsbeleid en neemt technische en organisatorische maatregelen voor de bescherming van de persoonsgegevens bedoeld in het tweede lid.</i>
	<i>De verwerking van persoonsgegevens in het kader van de opdrachten van de veiligheidsinstantie bedoeld in artikel 74/1 beoogt de goede uitvoering te verzekeren van deze opdrachten.</i>
	<i>In het kader van de samenwerking met andere veiligheidsinstanties alsook met het Bureau overeenkomstig artikel 74/1, § 10, waakt de veiligheidsinstantie erover aan hen enkel de noodzakelijke persoonsgegevens mee te delen teneinde een voldoende dekking van het toezicht te verzekeren en de herhaling van inspecties en audits te vermijden.</i>
	<i>§ 2. De personen wier persoonsgegevens opgenomen zijn in het bestand bedoeld in paragraaf 1, derde lid, hebben recht op toegang tot en rectificatie van de gegevens die op hen betrekking hebben.</i>
	<i>In geval van een verzoek om rectificatie stelt de veiligheidsinstantie elke bestemming aan wie de persoonsgegevens zijn meegedeeld, in kennis van elke uitgevoerde rectificatie van persoonsgegevens, tenzij een dergelijke kennisgeving onmogelijk is of onevenredige inspanningen vereist.</i>
	<i>De veiligheidsinstantie verstrekt de betrokken persoon informatie over de bestemmingen als deze hierom verzoekt.</i>
	<i>De persoonsgegevens verwerkt overeenkomstig paragraaf 1, kunnen gedurende vijf jaar bewaard worden te rekenen vanaf de dag waarop de veiligheidsinstantie toegang heeft gehad tot deze gegevens en ze heeft opgenomen in het bestand bedoeld in het eerste lid. Na die termijn worden ze vernietigd of anoniem gemaakt.</i>
	<i>In het kader van de huidige verwerking van persoonsgegevens hebben personen niet het</i>

	recht om gegevens te kennen, het recht op beperking van de verwerking, het recht op overdraagbaarheid van gegevens, het recht op bezwaar te maken en het recht op geautomatiseerde individuele besluitvorming. Deze rechten zijn inderdaad onverenigbaar met de doeleinden die met de huidige verwerking van persoonsgegevens worden nagestreefd, namelijk de opslag en analyse van gegevens met betrekking tot de veiligheid op het spoor en de manier waarop de betrokken actoren de verplichtingen van het wettelijk kader inzake veiligheid toepassen. Deze doelstellingen hebben inderdaad betrekking op een belangrijke toezichthoudende taak die erop gericht is een belangrijke doelstelling van algemeen openbaar belang te waarborgen, namelijk de veiligheid op het Belgische spoorwag.
Art. 75. De veiligheidsinstantie kan, in uitvoering van haar taken bedoeld in artikel 74, al de noodzakelijke maatregelen nemen, met inbegrip van het verbod voor materieel of veiligheidspersoneel om te rijden en zij kan de noodzakelijke inspecties en onderzoeken verrichten die nodig zijn om haar taken te vervullen.	Art. 75. De veiligheidsinstantie kan, in uitvoering van haar taken bedoeld in artikel 74, al de noodzakelijke maatregelen nemen, met inbegrip van het verbod voor materieel of veiligheidspersoneel om te rijden en zij kan de noodzakelijke inspecties en onderzoeken verrichten.
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.	Art. 77. De veiligheidsinstantie verricht haar taken op een open, niet-discriminerende en transparante wijze, waarbij de ontwikkeling van één Europees spoorwegvervoerssysteem wordt bevorderd.
	Zij geeft in het bijzonder alle partijen de gelegenheid te worden gehoord.
	Onverminderd de artikelen 213 en 217, mag de veiligheidsinstantie alle inspecties, audits en onderzoeken verrichten die nodig zijn om haar taken te vervullen, en krijgt zij toegang tot alle relevante documenten en tot de terreinen, installaties en uitrusting van de infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen en, waar nodig, van ongeacht welke actor, bedoeld in artikel 67/1.
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.	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	De in artikel 74 bedoelde taken mogen niet worden overgedragen aan een

spoorweginfrastructuurbeheerder, een spoorwegonderneming of een aanbestedende dienst.	infrastructuurbeheerder, een spoorwegonderneming of een aanbestedende dienst <i>en ook niet door hen worden uitgevoerd in het kader van een contract.</i>
Zij kan voor de uitvoering van de in <i>artikel 74, 1° tot 8°, 14° en 15°</i> bedoelde taken te allen tijde de technische bijstand vorderen van de spoorweginfrastructuurbeheerder, de spoorwegondernemingen of andere door de veiligheidsinstantie gekozen gekwalificeerde instanties.	Zij kan voor de uitvoering van de in <i>artikel 74, 1° tot 10°, 14° en 15°</i> bedoelde taken te allen tijde de technische bijstand vorderen van de infrastructuurbeheerder, de spoorwegondernemingen of andere door de veiligheidsinstantie gekozen gekwalificeerde instanties.
Indien het voor de uitvoering van de in <i>artikel 74, 1°, 2°, 4°, 6° en 14°</i> 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.	Indien het voor de uitvoering van de in <i>artikel 74, 1°, 2°, 5°, 6° en 14°</i> bedoelde taken noodzakelijk blijkt, gelasten de leden van de veiligheidsinstantie of de door haar gemandateerde personen de infrastructuurbeheerder 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 en de infrastructuurbeheerder sluiten een protocol met betrekking tot de maatregelen bedoeld in het zevende lid.
<i>De veiligheidsinstantie werkt samen met de veiligheidsinstanties van de andere lidstaten. De samenwerking heeft in het bijzonder tot doel het vergemakkelijken en coördineren van de veiligheidscertificering van spoorwegondernemingen die internationale treinpaden toegewezen hebben gekregen volgens de procedure voorzien in artikel 34.</i>	<i>De veiligheidsinstantie wisselt met de veiligheidsinstanties van andere lidstaten, met name binnen het door het Bureau opgerichte netwerk, actief meningen en ervaringen uit om de besluitvormingscriteria in de hele Unie te harmoniseren.</i>
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.	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	Afdeling 3. – Jaarverslag
<i>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 :</i>	<i>Art. 78. Elk jaar publiceert de veiligheidsinstantie een verslag over haar activiteiten in het voorafgaande jaar; zij zendt het uiterlijk op 30 september toe aan het Bureau. Het verslag bevat informatie over:</i>

a) de evolutie van de veiligheid op het spoor, met inbegrip van een inventaris van de in bijlage 4 beschreven gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren;	1° de ontwikkeling van de veiligheid op het spoor, met inbegrip van een overzicht op lidstaatniveau van de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren, overeenkomstig bijlage 4;
b) belangrijke wijzigingen in de wetgeving en de reglementering betreffende veiligheid op de spoorwegen;	2° belangrijke wijzigingen in de wet- en regelgeving betreffende de veiligheid op het spoor;
c) l'évolution de la certification et de l'agrément en matière de sécurité;	3° 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 verlagen bedoeld in artikel 92;	4° resultaten van en ervaringen met het toezicht op de infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen, waaronder het aantal inspecties en audits en de uitkomsten ervan;
e) de afwijkingen waartoe overeenkomstig artikel 109 werd besloten;	5° de overeenkomstig artikel 109 toegestane afwijkingen, en
f) de toepassing van gemeenschappelijke veiligheidsmethodes bij de analyse en evaluatie van risico's.	6° de door de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder verworven ervaringen met betrekking tot de toepassing van de relevante GVM's.
Afdeling 4. – Vergoeding voor prestaties	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.	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.	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.	§ 2. Elk jaar op 1 januari, worden de retributies bedoeld in de artikelen 80, 81 en 85 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.	Voor de retributies bedoeld in de artikelen 81 en 85:
De oorspronkelijke index is de gezondheidsindex van november 2009.	1° is de nieuwe index gelijk aan de gezondheidsindex van de maand november van het jaar voorafgaand aan het jaar waarin de

	<i>bedragen worden aangepast overeenkomstig het eerste lid;</i>
<i>Het verkregen resultaat wordt afgerond :</i>	<i>2° is de oorspronkelijke index de gezondheidsindex van november 2009.</i>
<i>1° naar de hogere euro indien het deel in decimalen groter of gelijk is aan vijftig cent;</i>	<i>Voor de retributies bedoeld in artikel 80:</i>
<i>2° naar de lagere euro indien het deel in decimalen kleiner is dan vijftig cent.</i>	<i>1° is de nieuwe index gelijk aan de gezondheidsindex van de maand november van het jaar voorafgaand aan het jaar waarin de bedragen worden aangepast overeenkomstig het eerste lid;</i>
<i>Het vierde lid is niet van toepassing op de retributie bedoeld in artikel 85.</i>	<i>2° is de oorspronkelijke index de gezondheidsindex van november 2019.</i>
<i>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.</i>	<i>Het verkregen resultaat wordt afgerond:</i>
	<i>1° naar de hogere euro indien het deel in decimalen groter of gelijk is aan vijftig cent;</i>
	<i>2° naar de lagere euro indien het deel in decimalen kleiner is dan vijftig cent.</i>
	<i>Het vierde lid is niet van toepassing op de retributie bedoeld in artikel 85.</i>
	<i>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.</i>
<i>§ 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.</i>	<i>§ 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 deze factuur zijn opgenomen.</i>
<i>§ 4. De retributies bedoeld in de 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.</i>	<i>§ 4. Er is geen terugbetaling van de retributie indien de situatie die ertoe aanleiding gaf verdwijnt of verandert, ongeacht of ze te wijten is aan de retributieplichtige of aan de veiligheidsinstantie.</i>
<i>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.</i>	<i>In afwijking van het eerste lid, betaalt de veiligheidsinstantie de retributie bedoeld in artikel 81 terug, wanneer de aanvrager zijn aanvraag intrekt vooraleer de veiligheidsinstantie met het onderzoek is gestart.</i>

<i>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.</i>	
<i>§ 5. Er is geen terugbetaling van de retributie indien de situatie die eraan aanleiding gaf verdwijnt of verandert, ongeacht of ze te wijten is aan de retributieplichtige of aan de veiligheidsinstantie.</i>	
<i>In afwijking van het eerste lid, betaalt de veiligheidsinstantie de retributie bedoeld in de artikelen 81, 83, 84 en 86 tot 88/1 terug wanneer de aanvrager zijn aanvraag intrekt vooraleer de veiligheidsinstantie gestart is met het onderzoek gestart.</i>	
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.	Art. 80. § 1. Betalen een retributie voor het onderzoek van het dossier door de veiligheidsinstantie:
	1° de aanvrager van een vergunning voor de indienststelling bedoeld in artikel 74, paragraaf 1, 1°;
	2° de aanvrager van een vergunning om voertuigen in de handel te brengen bedoeld in artikel 74, paragraaf 1, 3°;
	3° de aanvrager van een veiligheidsvergunning bedoeld in artikel 74, paragraaf 1, 5°;
	4° de aanvrager van een uniek veiligheidscertificaat bedoeld in artikel 74, paragraaf 1, 6°;
	5° de personen of instellingen die een aanvraag tot erkenning betreffende de opleiding en examens voor treinbestuurders indienen in toepassing van titel 5, hoofdstuk 1, afdeling 6;
	6° de personen of instellingen die een aanvraag tot erkenning om te worden belast met het medisch onderzoek en het bedrijfspsychologisch onderzoek in toepassing van artikel 127, vierde en vijfde lid;

	<i>7° de aanvrager van een controle van de doeltreffendheid van het remsysteem van rollend materieel bedoeld in artikel 74, paragraaf 1, 12°;</i>
	<i>8° de aanvrager van een controle bedoeld in artikel 107, tweede lid.</i>
	<i>De veiligheidsinstantie kan in volgende gevallen eveneens retributies innen voor rekening van het Bureau overeenkomstig de modaliteiten die zijn vastgesteld in uitvoering van artikel 76 van de verordening 2016/796/EU:</i>
	<i>1° voor de ondersteuning bedoeld in artikel 74, paragraaf 1, 4° en 7°;</i>
	<i>2° wanneer het Bureau beroep doet op experts van de veiligheidsinstantie in uitvoering van artikel 74, paragraaf 1, 4° en 7°.</i>
<i>§ 2. Ingeval beslist wordt tot aflevering van de toelating, is de aanvrager een retributie verschuldigd van 750 euro.</i>	<i>§ 2. De retributie bedoeld in paragraaf 1 wordt vastgesteld op 125 euro per begonnen uur.</i>
	<i>De retributie voor de aanvragen bedoeld in paragraaf 1, eerste lid, 3° tot 6°, zijn van toepassing op de oorspronkelijke aanvraag, op de aanvraag tot aanpassing en op de aanvraag tot vernieuwing.</i>
	<i>Wanneer de aanvrager zijn aanvraag intrekt vooraleer de veiligheidsinstantie zijn beslissing heeft genomen, blijven de reeds gepresteerde uren niettemin verschuldigd.</i>
<i>§ 3. In geval van niet-betaling van de in paragrafen 1 en 2 bedoelde retributies, kan de veiligheidsinstantie de toelating na ingebrekestelling intrekken.</i>	<i>§ 3. De veiligheidsinstantie maakt, op verzoek van de aanvrager, een niet-bindende schatting over van het bedrag van de retributie verbonden aan de aanvraag of aan de aanvragen bedoeld in paragraaf 1, eerste lid, en verstrekt informatie over de datum van de verzending van facturen.</i>
	<i>Tijdens de behandeling van een aanvraag controleert de veiligheidsinstantie zijn kosten. Wanneer de aanvrager wenst te weten of de kost het geschatte bedrag met meer dan 15 % dreigt te overschrijden, informeert de veiligheidsinstantie hem hierover.</i>
	<i>Wanneer de behandeling van een aanvraag langer dan één jaar duurt, kan de aanvrager een nieuwe schatting vragen.</i>
	<i>Wanneer de mededeling van schattingen en van eventuele wijzigingen ervan wordt gevraagd, kan de termijn bedoeld in artikel 77, vierde lid, gedurende maximum tien werkdagen worden geschorst.</i>

	<i>§ 4. In geval van niet-betaling van de retributie bedoeld in paragraaf 1, eerste lid, 1° en 2°, kan de veiligheidsinstantie de vergunning intrekken na ingebrekestelling.</i>
	<i>In geval van niet-betaling van de retributie bedoeld in paragraaf 1, eerste lid, 3° tot 6°, kan de veiligheidsinstantie de geldigheid van de veiligheidsvergunning, van het veiligheidscertificaat of van de betrokken erkenning schorsen.</i>
Art. 81. De aanvrager van een vergunning van treinbestuurder in toepassing van titel 5, hoofdstuk 1, afdeling 2, betaalt een retributie vastgesteld 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;	1° 100 euro voor de initiële afgifte of de vernieuwing;
2° 40 euro voor de afgifte van duplicaten.	2° 40 euro voor de afgifte van duplicaten.
	<i>§ 2. De aanvrager betaalt de retributie bedoeld in paragraaf 1 bij de indiening van zijn aanvraag.</i>
Art. 82. De spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen betalen voor de kosten in verband met de taken betreffende de certificering van treinbestuurders en treinbegeleiders als bedoeld respectievelijk in artikel 74, § 1°, 9° en 11°, een jaarlijkse retributie.	Art. 82. (...)
<i>De retributie is vastgesteld op 20 euro per personeelslid dat een vergunning of een attest heeft op 1 januari van het lopende jaar.</i>	
<i>In geval van niet-betaling, kan de veiligheidsinstantie de geldigheid van de vergunning of het attest van de betrokken personeelsleden opschorten.</i>	
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. 83. (...)
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 :	Art. 84. (...)
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. 86. De aanvrager van een controle van de doeltreffendheid van het remsysteem van rollend materieel als bedoeld in artikel 74, § 1, 12°, betaalt een retributie van 280 euro voor deze controle.	Art. 86. (...)
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. 87. (...)
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 :	Art. 88. (...)
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;	

<i>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.</i>	
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.	Art. 88/1. (...)
<i>De retributie geldt ook voor het verzoek tot herziening of vernieuwing.”.</i>	
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.	Art. 88/2. § 1. De houder van een veiligheidsvergunning en de houders van een <i>uniek</i> veiligheidscertificaat 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.	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 :	§ 2. De retributie wordt verdeeld over de houder van een veiligheidsvergunning en de houders van een <i>uniek</i> veiligheidscertificaat als volgt :
1° dertig procent van het totale bedrag ten laste van de houder van een veiligheidsvergunning;	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.	2° zeventig procent van het totale bedrag ten laste van de houders van een <i>uniek</i> veiligheidscertificaat.
Het aandeel bedoeld in het eerste lid, 2°, wordt verdeeld over de houders in verhouding tot het aantal treinkilometers dat zij gepresteerd hebben tijdens het kwartaal dat afgesloten werd drie maanden voor het kwartaal waarop de retributie betrekking heeft.	Het aandeel bedoeld in het eerste lid, 2°, wordt verdeeld over de houders in verhouding tot het aantal treinkilometers dat zij gepresteerd hebben tijdens het kwartaal dat afgesloten werd drie maanden voor het kwartaal waarop de retributie betrekking heeft.
Onmiddellijk na de 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.	Onmiddellijk na de afsluiting van elk kwartaal, worden de trein-kilometers, gepresteerd door elke houder van een <i>uniek</i> veiligheidscertificaat, 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.	§ 3. In geval van niet-betaling kan de veiligheidsinstantie de geldigheid van de veiligheidsvergunning of het <i>uniek</i> veiligheidscertificaat dat zij heeft afgegeven, opschorten.
Hoofdstuk 3. – Veiligheidsbeheersystemen	Hoofdstuk 3. – Veiligheidsbeheersystemen

Art. 89. De spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen zetten hun veiligheidsbeheersysteem op met naleving van de relevante bepalingen van het regelgevend kader inzake veiligheid, en onder andere de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen, de in de TSI vastgelegde veiligheidseisen en de relevante elementen van de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden.	Art. 89. § 1. De infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen zetten hun veiligheidsbeheersysteem op met naleving van de relevante bepalingen van het regelgevend kader inzake veiligheid, en onder andere de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen, de in de TSI vastgelegde veiligheidseisen en de relevante elementen van de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden.
	<i>§ 2. Het veiligheidsbeheersysteem is in al haar onderdelen gedocumenteerd en beschrijft in het bijzonder hoe de verantwoordelijkheden binnen hun respectievelijke organisatie zijn verdeeld.</i>
	<i>§ 3. Het veiligheidsbeheersysteem geeft aan :</i>
	<i>1° hoe controle door het management op verschillende niveaus wordt gewaarborgd;</i>
	<i>2° hoe het personeel en de vertegenwoordigers ervan op alle niveaus bij het beheer worden betrokken;</i>
	<i>3° hoe het veiligheidsbeheersysteem voortdurend wordt verbeterd.</i>
	<i>Er moet openlijk worden gestreefd naar het consequent toepassen van kennis over en methoden in verband met menselijke factoren.</i>
	<i>Via het veiligheidsbeheersysteem bevorderen de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen een cultuur van wederzijds vertrouwen en leren, waarin het personeel wordt aangemoedigd om bij te dragen tot het ontwikkelen van de veiligheid, met waarborging van de vertrouwelijkheid.</i>
Art. 90. Het veiligheidsbeheersysteem voldoet aan de relevante bepalingen van het regelgevend kader inzake veiligheid, en onder andere aan de in de TSI vastgelegde veiligheidseisen en bevat de in de bijlage 5 beschreven elementen, aangepast volgens de aard, het belang en andere kenmerken van de uitgeoefende activiteit. Het systeem waarborgt de beheersing van alle risico's die de activiteiten van de spoorweginfrastructuurbeheerder of van de spoorwegonderneming met zich brengen, met inbegrip van het verstrekken van onderhoud en materieel en het inzetten van aannemers. Onverminderd de nationale en internationale wetgeving inzake aansprakelijkheid, houdt het veiligheidsbeheersysteem naargelang het geval en	Art. 90. Het veiligheidsbeheersysteem voldoet aan de relevante bepalingen van het regelgevend kader inzake veiligheid, en onder andere aan de in de TSI vastgelegde veiligheidseisen, omvat de elementen beschreven in de bijlage 5 en is aangepast aan het soort vervoer, de omvang van het vervoer, het exploitatiegebied en andere condities van de verrichte activiteit.

binnen de grenzen van het redelijke ook rekening met de risico's die voortvloeien uit de activiteiten van andere partijen.	
	<i>Het zorgt voor de beheersing van alle risico's die door de activiteit van de infrastructuurbeheerder of spoorwegonderneming ontstaan, met inbegrip van het onderhoud, onverminderd de artikelen 105 tot 108, en de materiaalvoorziening en het gebruik van contractanten.</i>
	<i>Onverminderd de bestaande nationale en internationale aansprakelijkheidsregels, houdt het veiligheidsbeheersysteem, waar mogelijk en redelijk, ook rekening met de risico's die worden veroorzaakt door de activiteiten van andere actoren als bedoeld in artikel 67/1, paragrafen 3 en 4.</i>
Art. 91. Het veiligheidsbeheersysteem van de spoorweginfrastructuurbeheerder houdt rekening met de weerslag van de activiteiten van de verschillende spoorwegondernemingen op het net en bevat bepalingen die alle spoorwegondernemingen in staat stellen te handelen overeenkomstig de TSI, de veiligheidsvoorschriften en de in hun veiligheidscertificaat bepaalde voorwaarden. Het heeft bovendien tot doel de noodprocedures van de spoorweginfrastructuurbeheerder te coördineren met alle spoorwegondernemingen die zijn infrastructuur gebruiken.	<i>Art. 91. Het veiligheidsbeheersysteem van elke infrastructuurbeheerder houdt rekening met de effecten van de activiteiten van verschillende spoorwegondernemingen op het netwerk om alle spoorwegondernemingen in de gelegenheid te stellen overeenkomstig de TSI's en de nationale voorschriften en de in hun uniek veiligheidscertificaat genoemde voorwaarden te werken.</i>
	<i>Het wordt bovendien ontwikkeld om de noodprocedures van de infrastructuurbeheerder af te stemmen op alle spoorwegondernemingen die op zijn infrastructuur opereren, op de nooddiensten, om zo een snel optreden van hulpdiensten te waarborgen, en op alle andere partijen die bij een noodsituatie betrokken zouden kunnen zijn.</i>
	<i>De infrastructuurbeheerder werkt samen met de beheerders van grensoverschrijdende infrastructuur om de coördinatie en paraatheid van de bevoegde nooddiensten aan weerszijden van de grens te faciliteren.</i>
Art. 92. § 1. De spoorweginfrastructuurbeheerder en alle spoorwegondernemingen dienen elk jaar voor 30 juni bij de veiligheidsinstantie een verslag in over de veiligheid tijdens het vorige kalenderjaar. Het veiligheidsverslag bevat :	<i>Art. 92. § 1. De infrastructuurbeheerder en alle spoorwegondernemingen dienen elk jaar voor 31 mei bij de veiligheidsinstantie een veiligheidsverslag over het voorafgaande kalenderjaar in. Het veiligheidsverslag bevat:</i>

1° inlichtingen over de wijze waarop de spoorweginfrastructuurbeheerder of de spoorwegonderneming zijn eigen veiligheidsdoelen verwezenlijkt en de resultaten van de veiligheidsplannen;	1° informatie over de wijze waarop de infrastructuurbeheerder 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;	2° een verslag van de ontwikkeling van nationale veiligheidsindicatoren en van de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren beschreven in bijlage 4, voor zover deze voor de rapporterende organisatie van belang is;
3° de resultaten van de interne veiligheidsaudits;	3° de resultaten van de interne veiligheidscontroles;
4° opmerkingen over functionele tekortkomingen en gebreken in de spoorwegactiviteiten en in het infrastructuurbeheer, die voor de veiligheidsinstantie van belang kunnen zijn.	4° opmerkingen over gebreken en tekortkomingen in de spoorwegactiviteiten en het infrastructuurbeheer die voor de veiligheidsinstantie van belang kunnen zijn, met inbegrip van een samenvatting van de informatie die is verstrekt door de relevante actoren als bedoeld in artikel 67/1, paragraaf 5, 2°, en
	5° een verslag over de toepassing van de relevante GVM.
De Koning bepaalt de regels die van toepassing zijn op het veiligheidsverslag en kan voor dit veiligheidsverslag bijkomende inhoudelijke elementen voorschrijven.	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.	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.	§ 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 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 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.	De inbreuken op het derde lid worden bestraft met de straffen bepaald in artikel 458 van het Strafwetboek.
Art. 93. § 1. Ingeval van een ernstig ongeval stelt de spoorweginfrastructuurbeheerder onmiddellijk het onderzoeksorgaan, de minister, de veiligheidsinstantie en gerechtelijke instanties op de hoogte.	Art. 93. § 1. In geval van een ernstig ongeval stelt de infrastructuurbeheerder onmiddellijk het onderzoeksorgaan, de minister, de veiligheidsinstantie en gerechtelijke instanties op de hoogte.
De spoorweginfrastructuurbeheerder dient eveneens, via het oproepnummer 101/112, de politiediensten onmiddellijk in te lichten over ieder ongeval en ernstig ongeval.	De infrastructuurbeheerder dient eveneens, via het oproepnummer 101/112, de politiediensten onmiddellijk in te lichten over ieder ongeval en ernstig ongeval.

Daarnaast verzenden de spoorweginfrastructuurbeheerder, de spoorwegonderneming en, in voorkomend geval, de veiligheidsinstantie, aan het onderzoeksorgaan onmiddellijk de informatie over het zich voordoen van een voorval beschreven in bijlage 7.	Daarnaast verzenden de infrastructuurbeheerder, de spoorwegonderneming en, in voorkomend geval, de veiligheidsinstantie, aan het onderzoeksorgaan onmiddellijk de informatie over het zich voordoen van een voorval beschreven in bijlage 7.
De wijze waarop de informatie, bedoeld in het eerste en derde lid, aan het onderzoeksorgaan wordt meegedeeld, wordt door haar bepaald en wordt bekendgemaakt.	De wijze waarop de informatie, bedoeld in het eerste en derde lid, aan het onderzoeksorgaan wordt meegedeeld, wordt door haar bepaald en wordt bekendgemaakt.
§ 2. De spoorweginfrastructuurbeheerder stuurt dagelijks aan het onderzoeksorgaan, op door deze laatste bepaalde wijze, het relaas van alle gebeurtenissen die, op het eerste gezicht, een ongeval of ongevallen of een incident of incidenten met betrekking of met een weerslag op de exploitatieveiligheid uitmaken en die zich de voorbije vierentwintig uur op het spoorwegnet voordeden.	§ 2. De infrastructuurbeheerder stuurt dagelijks aan het onderzoeksorgaan, op door deze laatste bepaalde wijze, het relaas van alle gebeurtenissen die, op het eerste gezicht, een ongeval of ongevallen of een incident of incidenten met betrekking of met een weerslag op de exploitatieveiligheid uitmaken en die zich de voorbije vierentwintig uur op het spoorwegnet voordeden.
§ 3. Elk exploitatieongeval en -incident of met een weerslag op de exploitatie wordt gerangschikt overeenkomstig de criteria bepaald door de Koning en maakt het voorwerp uit van een verslag waarvan door de spoorweginfrastructuurbeheerder en/of, in voorkomend geval, de spoorwegonderneming een kopie bezorgd wordt aan het onderzoeksorgaan, binnen de drie werkdagen en volgens de door dit orgaan bepaalde modaliteiten. De verbeteringen, herzieningen en/of aanvullende inlichtingen die niet beschikbaar zijn binnen de drie dagen moeten, zodra deze beschikbaar zijn, aan het onderzoeksorgaan worden overgemaakt, volgens de door dit orgaan bepaalde modaliteiten.	§ 3. Elk exploitatieongeval en -incident of met een weerslag op de exploitatie wordt gerangschikt overeenkomstig de criteria bepaald door de Koning en maakt het voorwerp uit van een verslag waarvan door de infrastructuurbeheerder en/of, in voorkomend geval, de spoorwegonderneming een kopie bezorgd wordt aan het onderzoeksorgaan, binnen de drie werkdagen en volgens de door dit orgaan bepaalde modaliteiten. De verbeteringen, herzieningen en/of aanvullende inlichtingen die niet beschikbaar zijn binnen de drie dagen moeten, zodra deze beschikbaar zijn, aan het onderzoeksorgaan worden overgemaakt, volgens de door dit orgaan bepaalde modaliteiten.
De spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming volgen voor de opmaak van hun verslag, de criteria bepaald door de Koning.	De infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming volgen voor de opmaak van hun verslag, de criteria bepaald door de Koning.
§ 4. De spoorweginfrastructuurbeheerder en/of, in voorkomend geval, de spoorwegonderneming maken zo vlug mogelijk en, in de mate van het mogelijke, uiterlijk binnen de 10 maanden na de datum waarop het voorval zich heeft voorgedaan, aan het onderzoeksorgaan hun volledig verslag van het onderzoek aangaande de voorvallen beschreven in bijlage 7 over. De	§ 4. De infrastructuurbeheerder en/of, in voorkomend geval, de spoorwegonderneming maken zo vlug mogelijk en, in de mate van het mogelijke, uiterlijk binnen de 10 maanden na de datum waarop het voorval zich heeft voorgedaan, aan het onderzoeksorgaan hun volledig verslag van het onderzoek aangaande de voorvallen beschreven in bijlage 7 over <i>waarvoor het</i>

spoorweginfrastructuurbeheerder en/of, in voorkomend geval, de spoorwegonderneming maken, op vraag van het onderzoeksorgaan, de verslagen van het onderzoek over met betrekking tot andere voorvallen.	onderzoeksorgaan een onderzoek heeft geopend. De infrastructuurbeheerder en/of, in voorkomend geval, de spoorwegonderneming maken, op vraag van het onderzoeksorgaan, de verslagen van het onderzoek over met betrekking tot andere voorvallen.
§ 5. [...]	§ 5. Na een ernstig ongeval begeleidt de spoorwegonderneming de slachtoffers ervan om ze bij te staan in klachtenprocedures krachtens het Unierecht, met name Verordening (EG) nr. 1371/2007 van het Europees Parlement en de Raad 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer, onverminderd de verplichtingen van andere partijen.
	Deze bijstand wordt gegeven via communicatiekanalen met de familie van slachtoffers en omvat psychologische bijstand aan slachtoffers van ongevallen en aan hun verwanten.
Art. 94. Onverminderd de burgerlijke aansprakelijkheid volgens de wettelijke voorschriften, wordt elke spoorweginfrastructuurbeheerder en spoorwegonderneming verantwoordelijk gesteld voor zijn deel van het systeem en zijn veilige werking, met inbegrip van de levering van materiaal en het uitbesteden van diensten ten opzichte van gebruikers, afnemers, de betrokken werknemers en derden.	Art. 94. (...)
Dit laat echter de verantwoordelijkheid van elke fabrikant, elke leverancier van onderhoudsdiensten, houder, dienstverlener en aankoopeenheid onverlet om rollend materieel, installaties, toebehoren en materialen te leveren, alsmede diensten te verrichten die voldoen aan de voorgeschreven eisen en gebruiksvoorwaarden, zodat zij door de spoorwegondernemingen en/of spoorweginfrastructuurbeheerder bij de exploitatie veilig kunnen worden ingezet.	
Art. 94/1. § 1. Om een beroep te kunnen doen op een hulponderneming heeft de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder een geldig veiligheidscertificaat of een geldige veiligheidsvergunning.	Art. 94/1. De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder die een beroep doet op een contractant in het kader van de uitvoering van een veiligheidskритieke taak, zonder deze op te nemen in haar uniek veiligheidscertificaat of in zijn veiligheidsvergunning, brengt de veiligheidsinstantie en het toezichthoudend orgaan hiervan op de hoogte.

	<i>De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder meldt eveneens aan de veiligheidsinstantie :</i>
	<i>1° de naam of de sociale benaming van de contractant;</i>
	<i>2° de desbetreffende veiligheidskritieke ta(a)k(en) en de plaats waar deze word(t)(en) uitgeoefend;</i>
	<i>In geval van wijziging van de informatie bedoeld in het tweede lid, brengt de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder de veiligheidsinstantie daar onmiddellijk van op de hoogte.</i>
	<i>De contractant bedoeld in het eerste lid beschikt over een veiligheidsbeheersysteem in overeenstemming met de artikelen 89 tot en met 91.</i>
<i>§ 2. De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder kent het statuut van hulponderneming toe aan de onderaannemer waarop zij een beroep kunnen doen.</i>	<i>(...)</i>
<i>De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder informeert de veiligheidsinstantie en het toezichthoudende orgaan over het toekennen of het ontnemen van de hoedanigheid van hulponderneming.</i>	
<i>Behalve de naam of de sociale benaming van de hulponderneming meldt de spoorwegonderneming, of de infrastructuurbeheerder aan de veiligheidsinstantie ook :</i>	
<i>1° de datum van toekenning van het statuut van hulponderneming;</i>	
<i>2° in voorkomend geval, de veiligheidskritieke taken die door de hulponderneming worden uitgeoefend;</i>	
<i>3° in voorkomend geval, de afbakening van de spoorweginfrastructuur die gedekt is door het statuut van hulponderneming;</i>	
<i>4° in voorkomend geval, de lijst met lokale protocollen die gekend moeten zijn door de hulponderneming.</i>	
<i>In geval van wijziging van de informatie bedoeld onder het derde lid, brengen de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder de veiligheidsinstantie onmiddellijk op de hoogte.</i>	
<i>§ 3. De toekenning van het statuut van hulponderneming bedoeld in paragraaf 2 ontslaat</i>	<i>(...)</i>

<i>de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder niet van haar of zijn verantwoordelijkheid en van de verplichtingen inzake veiligheid en overdracht van capaciteit overeenkomstig artikel 29.</i>	
<i>Het beroep doen op een hulponderneming mag niet ingaan tegen de toepassing van de mededingingsregels of mag de spoorwegmarkten niet ontwrichten overeenkomstig artikel 62, § 3.</i>	
<i>§ 4. De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder die een beroep doet op een hulponderneming sluit met haar een akkoord dat :</i>	(...)
<i>1° de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder duidelijk identificeert als verantwoordelijke voor de veilige exploitatie van de trein;</i>	
<i>2 ° de inhoud en de modaliteiten van overdracht van alle informatie met betrekking tot de veiligheid tussen alle contracterende partijen bevat.</i>	
<i>§ 5. De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder die een beroep doet op een hulponderneming controleert de risico's van de activiteiten en blijft verantwoordelijk voor het coördineren en het beheren van de veilige exploitatie van treinen.</i>	(...)
<i>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.</i>	
<i>De bewijslast van het risicobeheer weegt in alle gevallen op de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder die een beroep doet op een hulponderneming.</i>	
<i>§ 6. De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder beheert de risico's die zijn verbonden 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.</i>	(...)
<i>§ 7. Als een spoorwegonderneming of een infrastructuurbeheerder een beroep doet op een</i>	(...)

<i>spoorwegonderneming als hulponderneming, kunnen zij, om te beslissen over de uitgebreidheid van de analyse, rekening houden met de omstandigheid dat de spoorwegonderneming al dan niet een geldig veiligheidscertificaat heeft.</i>	
<i>§ 8. De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder die een beroep doet op een hulponderneming integreert de certificering van het veiligheidspersoneel van de hulponderneming in haar veiligheidscertificaat, met inbegrip van de aflevering van het aanvullend bevoegdheidsbewijs bedoeld in titel 5, hoofdstuk 1, afdeling 3.</i>	(...)
	Art. 94/2. § 1. De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder die beroep doet op een contractant in het kader van de uitoefening van een veiligheidskritieke taak onder de dekking van haar uniek veiligheidscertificaat of zijn veiligheidsvergunning, brengt de veiligheidsinstantie en het toezichthoudend orgaan daarvan op de hoogte.
	Behalve de naam of de sociale benaming van de contractant, meldt de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder eveneens aan de veiligheidsinstantie:
	1° de datum van aanvang van de activiteit in onderaanneming;
	2° de veiligheidskritieke taken die worden uitgeoefend door de contractant;
	3° de afbakening van de spoorweginfrastructuur die is gedekt door de activiteit in onderaanneming;
	4° in voorkomend geval, de lijst met lokale protocollen die gekend moeten zijn door de contractant.
	In geval van wijziging van de informatie bedoeld in het tweede lid brengt de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder de veiligheidsinstantie onmiddellijk op de hoogte.
	§ 2. Het beroep doen op een contractant als bedoeld in paragraaf 1, ontslaat de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder niet van haar of zijn aansprakelijkheid en haar of zijn verplichtingen inzake veiligheid en de overdracht van capaciteit, overeenkomstig artikel 29.

	<i>Het beroep doen op een contractant als bedoeld in paragraaf 1 mag niet ingaan tegen de mededingingsregels of een verstoring van de markten voor spoorwegdiensten vormen overeenkomstig artikel 62, paragraaf 3.</i>
	<i>§ 3. De bewijslast inzake de beheersing van de risico's rust in elk geval op de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder die beroep doet op een contractant als bedoeld in paragraaf 1.</i>
	<i>§ 4. De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder die beroep doet op een contractant als bedoeld in paragraaf 1, neemt de certificering van het veiligheidspersoneel van die contractant, met inbegrip van de aflevering van het aanvullend bevoegdheidsbewijs bedoeld in titel 5, hoofdstuk 1, afdeling 3, op in zijn veiligheidsbeheersysteem.</i>
Hoofdstuk 4. – Veiligheidsvergunning en veiligheidscertificaat	Hoofdstuk 4. – Veiligheidsvergunning en veiligheidscertificaat
Afdeling 1. – Veiligheidsvergunning van de spoorweginfrastructuurbeheerder	Afdeling 1. – Veiligheidsvergunning van de infrastructuurbeheerder
<i>Art. 95. § 1. Om de spoorweginfrastructuur te kunnen beheren en exploiteren, moet de spoorweginfrastructuurbeheerder beschikken over een veiligheidsvergunning, afgeleverd door de veiligheidsinstantie.</i>	<i>Art. 95. § 1. Om de spoorweginfrastructuur te kunnen beheren en exploiteren, moet de infrastructuurbeheerder beschikken over een veiligheidsvergunning, afgeleverd door de veiligheidsinstantie.</i>
<i>§ 2. De veiligheidsvergunning omvat :</i>	<i>§ 2. De veiligheidsvergunning bevat :</i>
<i>a) de bevestiging dat het veiligheidsbeheersysteem van de spoorweginfrastructuurbeheerder zoals beschreven in artikel 91 en bijlage 5, is aanvaard;</i>	<i>1° de bevestiging dat het veiligheidsbeheersysteem van de infrastructuurbeheerder, dat is vastgesteld in titel 4, hoofdstuk 3, is goedgekeurd;</i>
<i>b) de bevestiging dat de voorzieningen die de spoorweginfrastructuurbeheerder heeft getroffen om te voldoen aan de specifieke vereisten van een veilig ontwerp, een veilig onderhoud en een veilige exploitatie van de spoorweginfrastructuur, met inbegrip van, indien nodig, het onderhoud en de exploitatie van het verkeersregelings- en seinsysteem, zijn goedgekeurd.</i>	<i>2° de bevestiging van de aanvaarding van de procedures en regelingen genomen door de infrastructuurbeheerder om te voldoen aan de specifieke vereisten die nodig zijn om de veiligheid van de spoorweginfrastructuur te garanderen op het vlak van het ontwerp, het onderhoud en de exploitatie, met inbegrip van, in voorkomend geval, het onderhoud en de exploitatie van het controlesysteem van besturing en seingeving.</i>
<i>Art. 96. De veiligheidsvergunning is vijf jaar geldig en kan op verzoek van de spoorweginfrastructuurbeheerder worden</i>	<i>Art. 96. De veiligheidsvergunning is vijf jaar geldig en kan op verzoek van de infrastructuurbeheerder worden vernieuwd.</i>

vernieuwd. Zij wordt geheel of gedeeltelijk bijgewerkt wanneer de infrastructuur, het seinsysteem, de energievoorziening of de beginselen die van toepassing zijn op de exploitatie en het onderhoud ervan, ingrijpend veranderen. De houder van de veiligheidsvergunning stelt de veiligheidsinstantie onverwijld van die ingrijpende wijzigingen in kennis.	
	<i>De infrastructuurbeheerder herbekijkt de veiligheidsvergunning geheel of gedeeltelijk wanneer de infrastructuur, het subsysteem seingeving of energie of de beginselen van de exploitatie en het onderhoud ervan, ingrijpend veranderen.</i>
	<i>De infrastructuurbeheerder stelt de veiligheidsinstantie onverwijld van die wijzigingen in kennis.</i>
<i>De veiligheidsinstantie kan eisen dat de veiligheidsvergunning wordt herbekeken indien de relevante bepalingen van het regelgevend kader inzake veiligheid ingrijpend veranderen.</i>	<i>De veiligheidsinstantie kan verlangen dat de veiligheidsvergunning wordt herzien wanneer de pertinente bepalingen van het regelgevend kader voor veiligheid ingrijpend zijn gewijzigd.</i>
<i>Wanneer een vergunde spoorweginfrastructuurbeheerder niet langer aan de voorwaarden voor het bekomen van de veiligheidsvergunning voldoet, kan de vergunning worden ingetrokken.</i>	<i>Wanneer een vergunde infrastructuurbeheerder niet langer aan de voorwaarden voor het bekomen van de veiligheidsvergunning voldoet, kan de veiligheidsinstantie de vergunning intrekken.</i>
Art. 97. De veiligheidsinstantie deelt aan het Bureau binnen de maand de afgifte, de vernieuwing, de wijziging of de intrekking van de veiligheidsvergunning mee. De kennisgeving vermeldt de naam en het adres van de spoorweginfrastructuurbeheerder, de afgiftedatum, de werkingssfeer en de geldigheidsduur van de veiligheidsvergunningen en, in geval van intrekking, de redenen daarvoor.	Art. 97. De veiligheidsinstantie deelt aan het Bureau <i>onverwijld en in elk geval binnen twee weken</i> de afgifte, de vernieuwing, de <i>herziening</i> of de intrekking van de veiligheidsvergunning mee. De kennisgeving vermeldt de naam en het adres van de <i>infrastructuurbeheerder</i> , de afgiftedatum, de werkingssfeer en de geldigheidsduur van de veiligheidsvergunningen en, in geval van intrekking, de redenen daarvoor.
Art. 98. De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de wijze waarop de veiligheidsvergunning wordt aangevraagd, afgeleverd, bijgewerkt, verlengd, vernieuwd, geschorst en ingetrokken.	Art. 98. De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de wijze waarop de veiligheidsvergunning wordt aangevraagd, afgeleverd, <i>herzien</i> , verlengd, vernieuwd, geschorst en ingetrokken.
	<i>Art. 98/1. In geval van grensoverschrijdende infrastructuur werkt de veiligheidsinstantie samen met de veiligheidsinstantie van de betrokken lidstaat met het oog op de afgifte van veiligheidsvergunningen.</i>

Afdeling 2. – Veiligheidscertificaat van spoorwegondernemingen	Afdeling 2. – <i>Uniek</i> veiligheidscertificaat van spoorwegondernemingen
<i>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.</i>	<i>Art. 99. Om toegang te krijgen tot de spoorweginfrastructuur moet een spoorwegonderneming beschikken over een uniek veiligheidscertificaat dat is afgegeven door het Bureau overeenkomstig artikel 10, paragrafen 5, 6 en 7 van de richtlijn 2016/798/EU of door de veiligheidsinstantie overeenkomstig deze afdeling.</i>
<i>§ 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.</i>	<i>(...)</i>
<i>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. De certificering is gebaseerd op de documentatie die door de spoorwegonderneming werd verstrekt overeenkomstig bijlage 27.</i>	<i>(...)</i>
<i>Art. 100. De certificering die de veiligheidsinstantie overeenkomstig artikel 99, § 2, a) verleent aan de in België gevestigde spoorwegonderneming vermeldt het type en de draagwijdte van de spoorwegactiviteiten die ze bevat. De overeenkomstig artikel 99, § 2, a) verleende certificering is geldig in de hele</i>	<i>Art. 100. § 1. Wanneer het exploitatiegebied van een spoorwegonderneming beperkt is tot het Belgisch grondgebied, kan zij een aanvraag voor een uniek veiligheidscertificaat indienen bij de veiligheidsinstantie, die na toepassing van de procedure bedoeld in het derde lid, beslist of ze</i>

<i>Europese Unie voor evenwaardige spoorwegvervoersactiviteiten.</i>	<i>al dan niet een uniek veiligheidscertificaat aan haar afgeeft.</i>
	<i>De veiligheidsinstantie is verantwoordelijk voor elk uniek veiligheidscertificaat dat zij afgeeft.</i>
	<i>Voor de afgifte, de vernieuwing en de aanpassing van unieke veiligheidscertificaten in toepassing van deze paragraaf, past de veiligheidsinstantie de praktische regelingen voor de certificeringsprocedure toe overeenkomstig de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/763 tot vaststelling van praktische regelingen voor de afgifte van unieke veiligheidscertificaten aan spoorwegondernemingen overeenkomstig Richtlijn 2016/798/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 653/2007 van de Commissie.</i>
	<i>De Koning legt in een besluit dat is overlegd in Ministerraad de modaliteiten voor verlenging, schorsing en intrekking van het uniek veiligheidscertificaat vast.</i>
	<i>§ 2. In het kader van de afgifte van unieke veiligheidscertificaten in toepassing van paragraaf 1 of van beoordelingen bedoeld in artikel 10, § 5, b) van de richtlijn 2016/798/EU, is de veiligheidsinstantie gemachtigd om bezoeken en inspecties ter plaatse bij de spoorwegonderneming, alsook audits te verrichten, en kan zij relevante aanvullende informatie vragen.</i>
	<i>Wanneer zij handelt in het kader van de beoordelingen bedoeld in artikel 10, § 5, b) van de richtlijn 2016/798/EU, coördineert zij samen met het Bureau de organisatie van dergelijke bezoeken, audits en inspecties.</i>
	<i>§ 3. Onverminderd artikel 74/1, § 6, trekt de veiligheidsinstantie het uniek veiligheidscertificaat afgegeven overeenkomstig paragraaf 1 in wanneer zijn titularis:</i>
	<i>- niet langer voldoet aan de voorwaarden vereist overeenkomstig de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/763 van de Commissie van 9 april 2018 tot vaststelling van praktische regelingen voor de afgifte van unieke veiligheidscertificaten aan spoorwegondernemingen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees</i>

	<i>Parlement en de Raad, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 653/2007 van de Commissie; of</i>
	<i>- er, binnen het jaar dat volgt op de aflevering, niet het voorziene gebruik van maakt.</i>
	<i>De intrekking van een uniek veiligheidscertificaat kan geheel zijn of beperkt tot één of meerdere typen activiteiten of tot één of meerdere van de bediende lijnen.</i>
	<i>§ 4. De veiligheidsinstantie brengt de betrokken infrastructuurbeheerder op de hoogte van elke beslissing tot onmiddellijke opschorting of beperking genomen overeenkomstig artikel 74/1, § 7 of tot gehele of gedeeltelijke intrekking van het uniek veiligheidscertificaat genomen overeenkomstig het eerste lid en artikel 74/1, § 6, derde lid.</i>
Art. 101. <i>De in België of in een andere lidstaat van de Europese Unie gevestigde spoorwegonderneming die voornemens is spoorwegvervoerdiensten te exploiteren op het Belgische net moet van de veiligheidsinstantie de in artikel 99, § 2, b) bedoelde vereiste aanvullende nationale certificering hebben ontvangen.</i>	Art. 101. (...)
<i>De overeenkomstig artikel 99, §2, b) toegekende certificering vermeldt de lijnen van het net waarvoor zij geldt.</i>	
Art. 102. <i>Het veiligheidscertificaat is drie jaar geldig en kan worden vernieuwd. Het wordt geheel of gedeeltelijk bijgewerkt bij elke substantiële wijziging van het type of de draagwijdte van de activiteiten.</i>	Art. 102. (...)
<i>De houder van het veiligheidscertificaat geeft de veiligheidsinstantie onverwijld kennis van alle belangrijke wijzigingen in de voorwaarden van het betrokken gedeelte van het veiligheidscertificaat. Voorts licht hij de veiligheidsinstantie in over het inzetten van nieuwe categorieën personeel of van nieuwe soorten rollend materieel.</i>	
<i>De veiligheidsinstantie kan eisen dat het betrokken gedeelte van het veiligheidscertificaat wordt herzien wanneer de relevante bepalingen van het regelgevend kader inzake veiligheid ingrijpend zijn gewijzigd.</i>	
<i>Wanneer de houder van een veiligheidscertificaat niet langer aan de eisen voldoet, wordt deel a) en/of</i>	

b) van het certificaat ingetrokken. Wanneer deel b) wordt ingetrokken, moet de veiligheidsinstantie die deel a) van het certificaat heeft afgeleverd onverwijld op de hoogte worden gebracht.	
Wanneer blijkt dat de houder van het veiligheidscertificaat gedurende het jaar dat volgt op de afgifte, er niet het bedoelde gebruik van heeft gemaakt, wordt het certificaat ingetrokken.	
Art. 103. De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de nadere regels voor de aanvraag, het onderzoek, de afgifte, de vernieuwing, de verlenging, de schorsing en de intrekking van het veiligheidscertificaat.	Art. 103. § 1. Zonder dat het exploitatiegebied wordt uitgebreid, kan het uniek veiligheidscertificaat, afgegeven door de veiligheidsinstantie overeenkomstig artikel 100, ook gelden voor spoorwegondernemingen die reizen naar de stations van aangrenzende lidstaten met soortgelijke netwerkenmerken en soortgelijke exploitatievoorschriften, wanneer deze stations dicht bij de grens liggen en na raadpleging van de veiligheidsinstanties van die lidstaten overeenkomstig de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/763 van de Commissie van 9 april 2018 tot vaststelling van praktische regelingen voor de afgifte van unieke veiligheidscertificaten aan spoorwegondernemingen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 653/2007 van de Commissie.
	Deze raadpleging kan geschieden in het kader van een grensoverschrijdend akkoord tussen lidstaten of veiligheidsinstanties.
	De Koning kan de uitvoeringsregels vaststellen die betrekking hebben op aanvragen van een uniek veiligheidscertificaat bedoeld in het eerste lid.
	§ 2. Zonder dat het exploitatiegebied wordt uitgebreid, kan het uniek veiligheidscertificaat, afgegeven door de veiligheidsinstantie van een naburige lidstaat ook gelden voor spoorwegondernemingen die reizen naar de stations gelegen op Belgisch grondgebied met soortgelijke netwerkenmerken en soortgelijke exploitatievoorschriften, wanneer deze stations dicht bij de grens liggen en na raadpleging van

	<i>de veiligheidsinstantie, overeenkomstig de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/763 van de Commissie van 9 april 2018 tot vaststelling van praktische regelingen voor de afgifte van unieke veiligheidscertificaten aan spoorwegondernemingen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 653/2007 van de Commissie.</i>
	<i>Deze raadpleging kan geschieden in het kader van een grensoverschrijdend akkoord tussen lidstaten of veiligheidsinstanties.</i>
Art. 104. De veiligheidsinstantie deelt aan het Bureau binnen de maand de afgifte, de vernieuwing, de wijziging of de intrekking van de in artikel 99 bedoelde veiligheidscertificaten mee. De kennisgeving vermeldt de naam en het adres van de spoorwegondernemingen, de afgifte datum, de werkingssfeer en de geldigheidsduur van het veiligheidscertificaat en, in geval van intrekking, de redenen voor die beslissing.	<i>Art. 104. § 1. De aanvrager kan binnen een maand na ontvangst van de negatieve beslissing van de veiligheidsinstantie waarbij de afgifte van een uniek veiligheidscertificaat geweigerd wordt aan de veiligheidsinstantie vragen om deze beslissing te herzien.</i>
	<i>De veiligheidsinstantie heeft vanaf de ontvangst van het verzoek om herziening twee maanden de tijd om haar beslissing te bevestigen of te herroepen.</i>
	<i>§ 2. Als de negatieve beslissing van de veiligheidsinstantie wordt bevestigd, mag de aanvrager de zaak aanhangig maken bij het Marktenhof.</i>
	<i>Art. 104/1. Het uniek veiligheidscertificaat vermeldt het soort en de omvang van het vervoer per spoor en het exploitatiegebied waarop het betrekking heeft.</i>
	<i>Het uniek veiligheidscertificaat mag ook betrekking hebben op zijsporen waarvan de spoorwegonderneming eigenaar is, mits die tot haar veiligheidsbeheersysteem behoren.</i>
	<i>Art. 104/2. § 1. Het uniek veiligheidscertificaat afgegeven door de veiligheidsinstantie, wordt op verzoek van de spoorwegonderneming en ten minste om de vijf jaar vernieuwd.</i>

	<i>Het wordt geheel of gedeeltelijk bijgewerkt wanneer het soort vervoer of de omvang van het vervoer ingrijpend verandert.</i>
	<i>§ 2. De veiligheidsinstantie kan verlangen dat de door haar afgegeven unieke veiligheidscertificaten worden herzien wanneer de pertinente bepalingen van het regelgevend kader inzake veiligheid ingrijpend zijn veranderd.</i>
	<i>§ 3. De veiligheidsinstantie informeert het Bureau onverwijld en in elk geval binnen een termijn van twee weken over de unieke veiligheidscertificaten die zij afgeeft.</i>
	<i>De veiligheidsinstantie informeert onverwijld het Bureau over de vernieuwing, de wijziging of de intrekking van een uniek veiligheidscertificaat.</i>
	<i>Zij vermeldt de naam en het adres van de spoorwegonderneming, de afgiftedatum, het soort vervoer, de omvang van het vervoer, de geldigheidsduur en het exploitatiegebied van het uniek veiligheidscertificaat.</i>
Hoofdstuk 5. – Onderhoud van voertuigen	Hoofdstuk 5. – Onderhoud van voertuigen
Art. 105. Elk voertuig krijgt, voordat het <i>in dienst wordt gesteld of</i> op het net wordt gebruikt, door de houder een met het onderhoud belaste entiteit toegewezen. <i>Die entiteit wordt in het NVR ingeschreven.</i>	Art. 105. De houder wijst aan elk voertuig, voordat het op het net wordt gebruikt, een met het onderhoud belaste entiteit toe.
	<i>Die entiteit wordt in het NVR ingeschreven tot en met 16 juni 2024.</i>
Onder meer een spoorwegonderneming, een spoorweginfrastructuurbeheerder of een houder kunnen een met het onderhoud belaste entiteit zijn.	Onder meer een spoorwegonderneming, een infrastructuurbeheerder of een houder kunnen een met het onderhoud belaste entiteit zijn.
Art. 106. Los van de verantwoordelijkheid van de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder voor de veilige werking van een trein, zoals bedoeld in artikel 94, zorgt de met het onderhoud belaste entiteit er door middel van een onderhoudssysteem voor dat de voertuigen waarvan zij met het onderhoud belast is, in een veilige staat van werking zijn.	Art. 106. <i>Onverminderd de verantwoordelijkheid van de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder voor de veilige werking van een trein, zoals bedoeld in artikel 67/1, paragraaf 3, zorgt de met het onderhoud belaste entiteit er door middel van een onderhoudssysteem voor dat de voertuigen waarvan zij met het onderhoud belast is, in een veilige staat van werking zijn.</i>

<i>Te dien einde zorgt de met het onderhoud belaste entiteit ervoor dat de voertuigen worden onderhouden in overeenstemming met :</i>	<i>Met dat doel zet de met het onderhoud belaste entiteit voor die voertuigen een onderhoudssysteem op en doet zij het volgende door middel van dat systeem:</i>
<i>1° het onderhoudsdossier van elk voertuig en;</i>	<i>1° zij ziet erop toe dat de voertuigen worden onderhouden in overeenstemming met het onderhoudsdossier van ieder voertuig en de geldende voorschriften, met inbegrip van onderhoudsvorschriften en de desbetreffende TSI-bepalingen;</i>
<i>2° de geldende voorschriften met inbegrip van de onderhoudsregels en de bepalingen met betrekking tot de TSI's.</i>	<i>2° zij geeft, voor zover nodig in samenwerking met andere actoren, uitvoering aan de nodige in de GVM's opgenomen risicobeheersings- en beoordelingsmethoden;</i>
	<i>3° zij ziet erop toe dat hun contractanten risicobeheersingsmaatregelen treffen door toepassing van de GVM's, en dat dit wordt vastgelegd in contractuele regelingen die op verzoek van het Bureau of van de veiligheidsinstantie worden meegedeeld; en</i>
	<i>4° waarborgt de traceerbaarheid van de onderhoudsactiviteiten.</i>
<i>Het onderhoud wordt uitgevoerd door de met het onderhoud belaste entiteit of wordt door haar uitbesteed.</i>	<i>(...)</i>
	<i>Art. 106/1. § 1. Het onderhoudssysteem omvat de volgende functies:</i>
	<i>1° een functie beheer om toezicht te houden op de onderhoudsfuncties bedoeld in de punten 2° tot 4° en deze te coördineren om alsook om de veilige staat van het voertuig binnen het spoorwegsysteem te garanderen;</i>
	<i>2° een functie ontwikkeling van onderhoud die zorgt voor het beheer van de onderhoudsdocumenten, met inbegrip van het configuratiebeheer, op basis van operationele en ontwerpgegevens en van de prestaties en lering uit de praktijk;</i>
	<i>3° een functie onderhoudsbeheer van de vloot om ervoor te zorgen dat voertuigen voor onderhoud uit exploitatie worden genomen en na onderhoud opnieuw in exploitatie terugkeren;</i>
	<i>4° een functie onderhoudsuitvoering om ervoor te zorgen dat het technisch onderhoud van een voertuig of delen daarvan wordt uitgevoerd, met inbegrip van de documentatie inzake vrijgave voor exploitatie.</i>

	<i>§ 2. De met het onderhoud belaste entiteit vervult zelf de beheersfunctie maar kan de onderhoudsfuncties, bedoeld in paragraaf 1, punten 2° tot 4°, of delen daarvan uitbesteden aan andere contractanten zoals onderhoudsbedrijven.</i>
	<i>§ 3. De met het onderhoud belaste entiteit ziet erop toe dat de functies, bedoeld in paragraaf 1, punten 1° tot 4°, beantwoorden aan de eisen en beoordelingscriteria van bijlage 27.</i>
	<i>§ 4. Onderhoudsbedrijven passen de relevante delen van bijlage 27 toe, zoals bepaald in de uitvoeringshandelingen aangenomen door de Europese Commissie, die overeenstemmen met de functies en activiteiten die moeten worden gecertificeerd.</i>
Art. 107. Voor wat goederenwagens betreft, wordt elke met het onderhoud belaste entiteit gecertificeerd door een organisatie die werd geaccrediteerd conform de procedure voorzien in het koninklijk besluit van 31 januari 2006 tot oprichting van het BELAC accreditatiesysteem van instellingen voor de conformiteitsbeoordeling.	<i>Art. 107. Elke met het onderhoud belaste entiteit (ECM) moet gecertificeerd zijn en krijgt een ECM-certificaat van een accreditatie-instantie overeenkomstig de procedure voorzien in de Verordening (EG) nr. 765/2008 overeenkomstig de hieronder opgesomde voorwaarden:</i>
	<i>1° de accreditatie- en de erkenningsprocedure van het certificeringsproces zijn gebaseerd op criteria inzake onafhankelijkheid, competentie en onpartijdigheid;</i>
	<i>2° het certificeringsstelsel staat dat een met het onderhoud belaste entiteit het onderhoudssysteem heeft opgezet dat de veilige staat van een voertuig waarvan zij het onderhoud heeft, garandeert;</i>
	<i>3° ECM-certificering op basis van een beoordeling van het vermogen van de met het onderhoud belaste entiteit om te voldoen aan de desbetreffende eisen en beoordelingscriteria van bijlage 27 en deze consequent toe te passen. Daarbij wordt voorzien in een toezichtstelsel om te waarborgen dat deze eisen en beoordelingscriteria ook na de toekenning van het ECM-certificaat te alle tijde worden nageleefd;</i>
	<i>4° de certificering van onderhoudsbedrijven is gebaseerd op de naleving van de relevante delen van bijlage 27 toegepast op de overeenkomstige functies en activiteiten die moeten worden gecertificeerd.</i>

Legende : Rood = omzetting van de Richtlijn veiligheid Groen = omzetting van de Richtlijn interoperabiliteit Paars = omzetting van beide Richtlijnen	
Art. 108. De overeenkomstig de Richtlijn 2004/49/EG van het Europees parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering (spoorwegveiligheidsrichtlijn) door andere lidstaten afgegeven certificaten zijn geldig op het Belgisch grondgebied.	Art. 108. De overeenkomstig artikel 107 afgegeven certificaten zijn in de hele Unie geldig.
Art. 109. In de volgende gevallen kan de Koning bepalen dat aan de hand van alternatieve maatregelen mag worden voldaan aan de verplichting om de met het onderhoud belaste entiteit aan te wijzen en te certificeren :	Art. 109. De Koning kan in de volgende gevallen bepalen dat de verplichting om de met het onderhoud belaste entiteit aan te wijzen gebeurt aan de hand van andere maatregelen dan met het onderhoudssysteem bepaald in de artikelen 105 tot 108:
1° voertuigen die in een derde land geregistreerd zijn en die worden onderhouden overeenkomstig de wetgeving van dat land;	1° voertuigen die in een derde land geregistreerd zijn en die worden onderhouden overeenkomstig de recht van dat land;
2° voertuigen die gebruikt worden op netten of spoorweglijnen waarvan de spoorbreedte verschilt van die van het algemene spoorwegnet binnen de Unie en waarvoor aan de in artikel 106, eerste lid, 2° vermelde voorschriften wordt voldaan door middel van internationale overeenkomsten met derde landen;	2° voertuigen die gebruikt worden op netwerken of spoorweglijnen waarvan de spoorbreedte verschilt van die van het hoofdspoorwegnetwerk binnen de Unie en waarvoor aan de in artikel 106, genoemde voorschriften wordt voldaan door middel van internationale overeenkomsten met derde landen;
3° in artikel 2 bedoelde voertuigen evenals bijzonder transport of militair materieel waarvoor de nationale veiligheidsinstantie vóór de indienststelling een ad hoc-vergunning moet afleveren. In dit geval worden de afwijkingen toegestaan voor periodes van maximaal vijf jaar.	3° voertuigen gebruikt in het kader van bijzonder transport of militair materieel waarvoor de veiligheidsinstantie vóór de ingebruikname een ad-hoc vergunning moet verlenen. In dit geval worden voor perioden van maximaal vijf jaar afwijkingen toegestaan;
	4° goederenwagens en reizigersrijtuigen waarvan het gebruik wordt gedeeld met derde landen met een andere spoorbreedte dan die van het hoofdspoorwegnetwerk binnen de Unie.
Deze andere vereisten worden uitgevoerd middels door de veiligheidsinstantie toe te kennen afwijkingen :	Deze andere maatregelen worden toegepast door middel van door de veiligheidsinstantie of door het Bureau te verlenen afwijkingen:

<i>1° op het moment van de registratie van voertuigen, wat de aanwijzing van de met het onderhoud belaste entiteit betreft;</i>	<i>1° bij de registratie van voertuigen krachtens artikel 210 voor wat de aanwijzing van de met het onderhoud belaste entiteit betreft;</i>
<i>2° op het moment van de afgifte van de veiligheidsvergunning en van de veiligheidscertificaten aan de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerders, voor wat de aanwijzing of de certificering van de met het onderhoud belaste entiteit betreft.</i>	<i>2° bij de afgifte van unieke veiligheidscertificaten en veiligheidsvergunningen aan spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders krachtens artikel 95 tot 104/2 voor wat de aanwijzing of certificering van de met het onderhoud belaste entiteit betreft.</i>
<i>De in het tweede lid bedoelde afwijkingen worden kenbaar gemaakt en gerechtvaardigd in het jaarlijkse veiligheidsverslag, bedoeld in artikel 78.</i>	<i>De afwijkingen bedoeld in het tweede lid worden kenbaar gemaakt en gerechtvaardigd in het in jaarlijkse veiligheidsverslag bedoeld in artikel 78. Indien blijkt dat er op het spoorwegsysteem in de Unie ongepaste veiligheidsrisico's worden genomen, brengt het Bureau de Europese Commissie hiervan onmiddellijk op de hoogte. De Europese Commissie neemt dan contact op met de betrokken partijen en verzoekt de betrokken lidstaat eventueel om zijn beslissing tot afwijking te herroepen.</i>
Hoofdstuk 6. – Onderzoeken naar spoorwegongevallen en -incidenten	Hoofdstuk 6. – Onderzoeken naar spoorwegongevallen en -incidenten
Afdeling 1. – Aanwijzing van een onderzoeksorgaan	Afdeling 1. – Aanwijzing van een onderzoeksorgaan
<i>Art. 110. De Koning wijst, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, het onderzoeksorgaan aan.</i>	<i>Art. 110. § 1. De Koning wijst, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, het onderzoeksorgaan aan.</i>
<i>Het onderzoeksorgaan bestaat uit ten minste één onderzoeker die bekwaam is om de functie van hoofdonderzoeker te vervullen bij een ongeval, een ernstig ongeval of een incident.</i>	<i>Het onderzoeksorgaan bestaat uit ten minste één onderzoeker die bekwaam is om de functie van hoofdonderzoek te vervullen bij een ongeval, een ernstig ongeval of een incident.</i>
	<i>Dit orgaan is, wat betreft zijn organisatie, juridische structuur en besluitvorming onafhankelijk van infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen, heffingsinstanties, toewijzende instanties en conformiteitsbeoordelingsinstanties, en van elke andere partij waarvan de belangen in strijd kunnen zijn met de taken die aan het onderzoeksorgaan zijn toevertrouwd.</i>
<i>Voorts is het functioneel onafhankelijk van de veiligheidsinstantie, van elk orgaan voor spoorwegregulering of elke andere instantie waarvan de belangen in strijd zouden kunnen zijn met de onderzoeksopdracht.</i>	<i>Voorts is het functioneel onafhankelijk van de veiligheidsinstantie, van elk orgaan bevoegd voor de regulering van het spoorwegvervoer, van het Bureau of van elke andere instantie waarvan de belangen in strijd zouden kunnen zijn met de onderzoeksopdracht.</i>

	<i>§ 2. Het onderzoeksorgaan verricht zijn taken onafhankelijk van de entiteiten bedoeld in paragraaf 1. De onderzoekers wordt een status toegekend die hun onafhankelijkheid voldoende waarborgt.</i>
<i>De leden van het onderzoeksorgaan zijn onderworpen aan het beroepsgeheim wat betreft de verkregen informatie bij de uitoefening van hun opdrachten bedoeld in afdeling 2; elke schending van het beroepsgeheim wordt bestraft met de straffen bepaald in artikel 458 van het Strafwetboek.</i>	<i>De leden van het onderzoeksorgaan zijn onderworpen aan het beroepsgeheim wat betreft de verkregen informatie bij de uitoefening van hun opdrachten bedoeld in afdeling 2; elke schending van het beroepsgeheim wordt bestraft met de straffen bepaald in artikel 458 van het Strafwetboek.</i>
<i>De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de samenstelling van het onderzoeksorgaan en de uitvoeringsregels van de aan het onderzoeksorgaan toevertrouwde opdrachten.</i>	<i>De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de samenstelling van het onderzoeksorgaan en de uitvoeringsregels van de aan het onderzoeksorgaan toevertrouwde opdrachten.</i>
Afdeling 2. – Taken	Afdeling 2. – Taken
Art. 111. § 1. Het onderzoeksorgaan :	Art. 111. § 1. Het onderzoeksorgaan :
1° stelt een onderzoek in na elk ernstig ongeval dat zich op het spoorwegsysteem heeft voorgedaan;	1° stelt een onderzoek in na elk ernstig ongeval dat zich op het spoorwegsysteem heeft voorgedaan. <i>Dit onderzoek beoogt de veiligheid op het spoor, zo mogelijk, te verbeteren en ongevallen te voorkomen;</i>
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 <i>het hogesnelheids- of conventionele spoorwegsysteem</i> . In voorkomend geval houdt zij rekening met de criteria bepaald door de Koning;	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 <i>het spoorwegsysteem van de Unie</i> . 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;	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;	4° richt een gegevensbank op met betrekking tot alle exploitatieongevallen en -incidenten, waartoe de veiligheidsinstantie toegang heeft, en werkt deze bij. <i>Deze gegevensbank bevat het geheel van elementen voorzien door de Koning overeenkomstig artikel 68, § 2, 2°;</i>
5° legt bestuurlijke boetes op.	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.	§ 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.	Art. 112. § 1. Het onderzoeksorgaan kan een bestuurlijke boete opleggen aan een spoorwegonderneming en aan de infrastructuurbeheerder in geval van een inbreuk als bedoeld <i>in artikel 216/3, paragraaf 1, 14° en in artikel 216/4.</i>
§ 2. Indien het onderzoeksorgaan gebruik wil maken van de in § 1 bedoelde bevoegdheid, stelt de hoofdonderzoeker een rapport op.	§ 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 :	Het rapport is gedagtekend en vermeldt minstens :
1° de naam van de vermoedelijke overtreder;	1° de naam van de vermoedelijke overtreder;
2° de inbreuk.	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.	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.	§ 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 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.	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.	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.	§ 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 :	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;	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.	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.	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.	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.	§ 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.	§ 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.	Wanneer op het ogenblik van de beslissing waarbij een bestuurlijke boete wordt opgelegd, de feiten geen inbreuk meer zijn volgens <i>de artikelen 216/3 en 216/4</i> , 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.	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.	§ 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 :	§ 8. Er kan geen bestuurlijke boete worden opgelegd indien :
1° door de strafrechter voor dezelfde feiten al eerder een straf werd opgelegd;	1° door de strafrechter voor dezelfde feiten al eerder een straf werd opgelegd;
2° de feiten hebben eerder al geleid 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.	2° de feiten eerder al hebben geleid 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	§ 9. Indien de overtreder strafrechtelijk vervolgd wordt voor feiten die onlosmakelijk samenhangen met het feit waarvoor het onderzoeksorgaan een bestuurlijke boete wil opleggen, worden de in dit

artikel vermelde termijnen geschorst tot de strafrechter uitspraak heeft gedaan.	artikel vermelde termijnen opgeschort tot de strafrechter uitspraak heeft gedaan.
Afdeling 2/1. – Vergoeding voor prestaties	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.	<i>Art. 112/1. § 1. De houder van een veiligheidsvergunning en de houders van een uniek veiligheidscertificaat 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.</i>
§ 2. De Koning bepaalt het bedrag bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad.	<i>§ 2. De Koning bepaalt het bedrag bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad.</i>
Per kwartaal is één vierde van het jaarbedrag verschuldigd.	<i>Per kwartaal is één vierde van het jaarbedrag verschuldigd.</i>
§ 3. De retributie wordt omgeslagen over de houder van een veiligheidsvergunning en de houders van een veiligheidscertificaat deel B.	<i>§ 3. De retributie wordt omgeslagen over de houder van een veiligheidsvergunning en de houders van een uniek veiligheidscertificaat.</i>
Het aandeel van de houder van een veiligheidsvergunning is dertig procent van het totale bedrag.	<i>Het aandeel van de houder van een veiligheidsvergunning is dertig procent van het totale bedrag.</i>
Het aandeel van de houders van een veiligheidscertificaat deel B is zeventig procent van het totale bedrag.	<i>Het aandeel van de houders van een uniek veiligheidscertificaat is zeventig procent van het totale bedrag.</i>
Het aandeel van de houders van een veiligheidscertificaat deel B wordt verdeeld over de houders in verhouding tot het aantal trein-kilometers dat zij gepestreerd 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, gepestreerd 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 .	<i>Het aandeel van de houders van een uniek veiligheidscertificaat bedoeld in paragraaf 1 wordt verdeeld over de houders in verhouding tot het aantal trein-kilometers dat zij gepestreerd 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, gepestreerd door elke houder van een uniek veiligheidscertificaat bedoeld in paragraaf 1, door de houder van de veiligheidsvergunning aan het onderzoeksorgaan meegedeeld dat deze informatie daarna doorstuurt naar de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer .</i>
§ 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.	<i>§ 4. De houder van de veiligheidsvergunning en de houders van een uniek veiligheidscertificaat afgegeven overeenkomstig paragraaf 1 betalen de 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.</i>

§ 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.	§ 5. In geval van niet-betaling geeft het onderzoeksorgaan hiervan kennis aan de veiligheidsinstantie, die de geldigheid van de veiligheidsvergunning of het uniek veiligheidscertificaat kan opschorten.
Afdeling 3. – Bevoegdheden	Afdeling 3. – Bevoegdheden
Art. 113. Zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheden van de politiediensten en de gerechtelijke overheden en, in voorkomend geval, in samenwerking met de gerechtelijke instanties, krijgt het onderzoeksorgaan zo snel mogelijk :	Art. 113. § 1. Zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheden van de politiediensten en de gerechtelijke overheden en, in voorkomend geval, in samenwerking met de gerechtelijke instanties, krijgt het onderzoeksorgaan zo snel mogelijk toegang tot informatie en bewijsmateriaal dat relevant is voor het onderzoek, meer in het bijzonder krijgt zij:
a) toegang tot de locatie waar het ongeval of incident heeft plaatsgevonden, tot het betrokken rollend materieel, tot de betreffende infrastructuur en verkeersregelings- en seingevinginstallaties;	1° rechtstreekse toegang tot de locatie waar het ongeval of incident heeft plaatsgevonden, tot het betrokken rollend materieel, tot de betreffende infrastructuur en verkeersregelings- en seingevinginstallaties;
b) het recht om onmiddellijk bewijsmateriaal te laten inventariseren en wrakstukken, infrastructuurinstallaties of -onderdelen onder toezicht te laten verwijderen, met het oog op onderzoek of analyse;	2° het recht om onmiddellijk bewijsmateriaal te laten inventariseren en wrakstukken, infrastructuurinstallaties of -onderdelen onder toezicht te laten verwijderen, met het oog op onderzoek of analyse;
c) toegang tot recorders van verbale boodschappen, de geregistreerde gegevens van de boordapparatuur en de registratie van de werking van het seingeving- en verkeersregelingssysteem waarvan zij de inhoud mogen gebruiken;	3° onbeperkte toegang tot boordrecorders en apparatuur voor het opnemen van verbale boodschappen, en tot de registratie van de werking van het seingeving- en verkeersregelingssysteem waarvan zij de inhoud mogen gebruiken;
d) toegang tot de resultaten van het onderzoek van de lichamen van de slachtoffers;	4° toegang tot de resultaten van het onderzoek van de lichamen van de slachtoffers;
e) toegang tot de resultaten van de onderzoeken onder het treinpersoneel en ander spoorwegpersoneel dat bij het ongeval of incident betrokken is;	5° toegang tot de resultaten van de onderzoeken onder het treinpersoneel en ander spoorwegpersoneel dat bij het ongeval of incident betrokken is;
f) de mogelijkheid het betrokken spoorwegpersoneel en andere getuigen te ondervragen en het recht om kopieën te verkrijgen van de verklaringen die deze personen bij andere instanties hebben afgelegd;	6° de mogelijkheid het spoorwegpersoneel dat bij het ongeval of incident betrokken is en andere getuigen te ondervragen en het recht om een kopie te verkrijgen van de verklaringen die deze personen bij andere instanties hebben afgelegd;
g) toegang tot alle terzake dienende informatie of gegevens die in het bezit zijn van de NMBS-Holding, de spoorweginfrastructuurbeheerder, de betrokken spoorwegondernemingen en de veiligheidsinstantie.	7° toegang tot alle terzake dienende informatie of documenten die in het bezit zijn van de infrastructuurbeheerder, de betrokken spoorwegondernemingen, de met het onderhoud belaste entiteiten en de veiligheidsinstantie.
	Het Bureau werkt met het onderzoeksorgaan samen wanneer het onderzoek voertuigen betreft die van het Bureau een vergunning hebben gekregen of spoorwegondernemingen die door het Bureau zijn gecertificeerd. Het verstrekt zo snel mogelijk alle

	<i>gevraagde informatie of gegevens aan het onderzoeksorgaan en geeft op verzoek toelichting.</i>
	<i>§ 2. Het onderzoeksorgaan, als verantwoordelijke voor de verwerking van persoonsgegevens waar zij toegang tot overeenkomstig paragraaf 1, waakt erover de gegevens die zij verwerkt in het kader van de uitvoering van haar taken bedoeld in de artikelen 111 en 112, te bewaren in een speciaal en beveiligd bestand.</i>
	<i>De hoofdonderzoeker, de adjunct-onderzoeker, de onderzoekers alsook hun eventueel afhankelijk administratief personeel zijn gemachtigd om toegang te hebben tot het bestand bedoeld in het eerste lid.</i>
	<i>Het onderzoeksorgaan hanteert een strikt gebruiks- en toegangsbeleid en neemt technische en organisatorische maatregelen voor de bescherming van de persoonsgegevens.</i>
	<i>De verwerking van persoonsgegevens in het kader van de uitvoering van de taken bedoeld in de artikelen 111 en 112 beoogt de goede uitvoering te verzekeren van de gezegde taken.</i>
	<i>Personen wier persoonsgegevens opgenomen zijn in het bestand, bedoeld in het eerste lid, hebben recht op toegang tot en rectificatie van de gegevens die op hen betrekking hebben.</i>
	<i>In geval van een verzoek om rectificatie stelt het onderzoeksorgaan elke bestemming aan wie de persoonsgegevens zijn meegedeeld, in kennis van elke uitgevoerde rectificatie van persoonsgegevens, tenzij een dergelijke kennisgeving onmogelijk is of onevenredige inspanningen vereist. Het onderzoeksorgaan verstrekt de betrokken persoon informatie over deze bestemmingen als deze hierom verzoekt.</i>
	<i>§ 3. De persoonsgegevens verwerkt in het kader van de uitvoering van de taken bedoeld in de artikelen 111 en 112, worden gedurende vijftig jaar bewaard te rekenen vanaf de dag waarop het onderzoeksorgaan toegang heeft gehad tot deze gegevens en ze heeft opgenomen in het bestand bedoeld in paragraaf 2, eerste lid. Na die termijn worden ze vernietigd of anoniem gemaakt.</i>
	<i>§ 4. In het kader van de huidige verwerking van persoonsgegevens hebben personen niet het recht om gegevens te wissen, het recht op beperking van de verwerking, het recht op overdraagbaarheid van gegevens, het recht om bezwaar te maken en het recht op geautomatiseerde individuele</i>

	<i>besluitvorming. Deze rechten zijn inderdaad onverenigbaar met de doeleinden die met de huidige verwerking van persoonsgegevens worden nagestreefd, namelijk de opslag en analyse van gegevens met betrekking tot de veiligheid op het spoor en de manier waarop de betrokken actoren de verplichtingen van het wettelijk kader inzake veiligheid toepassen. Deze doelstellingen hebben inderdaad betrekking op een belangrijke toezichthoudende taak die erop gericht is een belangrijke doelstelling van algemeen openbaar belang te waarborgen, namelijk de veiligheid op het Belgische spoorwagennet.</i>
Art. 114. Het onderzoeksorgaan wisselt meningen en ervaringen uit met onderzoeksorganen van de andere lidstaten van de Europese Unie met het oog op de ontwikkeling van gemeenschappelijke onderzoeksmethoden en beginselen voor de opvolging van de veiligheidsaanbevelingen en de aanpassing aan de vooruitgang op technisch en wetenschappelijk gebied.	Art. 114. § 1. Het onderzoeksorgaan wisselt meningen en ervaringen uit met onderzoeksorganen van de andere lidstaten van de Europese Unie met het oog op de ontwikkeling van gemeenschappelijke onderzoeksmethoden en beginselen voor de opvolging van de veiligheidsaanbevelingen en de aanpassing aan de vooruitgang op technisch en wetenschappelijk gebied.
	<i>§ 2. Het onderzoeksorgaan neemt deel aan het programma voor collegiale toetsing, opgesteld overeenkomstig artikel 22, paragraaf 7, derde lid van de richtlijn (EU) 2016/798.</i>
	<i>Het onderzoeksorgaan werkt mee aan de bekendmaking van:</i>
	<i>1° het gemeenschappelijk programma voor collegiale toetsing en de evaluatiecriteria; en</i>
	<i>2° een jaarverslag over het programma, waarin geconstateerde sterke punten en suggesties voor verbetering duidelijk worden aangegeven. De verslagen van de collegiale toetsing worden aan alle onderzoeksorganen en aan het Bureau bezorgd. Deze verslagen worden op vrijwillige basis gepubliceerd.</i>
Art. 115. Wanneer een ongeval of een incident vlakbij een grensinstallatie van België heeft plaatsgevonden of als niet kan worden vastgesteld in welke lidstaat van de Europese Unie het ongeval of incident heeft plaatsgevonden en dat dit in België zou kunnen zijn, overlegt het onderzoeksorgaan samen met zijn tegenhangers om het orgaan te bepalen dat het onderzoek gaat verrichten of nemen zij gezamenlijk deze taak op zich. Als het Belgische onderzoeksorgaan aangeduid wordt, laat het de andere betrokken organen aan het onderzoek deelnemen en geeft het hen toegang tot alle resultaten van dit onderzoek.	Art. 115. <i>Een ongeval of incident als bedoeld in artikel 111 wordt onderzocht door het onderzoeksorgaan wanneer het heeft plaatsgevonden op Belgisch grondgebied.</i> Wanneer een ongeval of een incident vlakbij een grensinstallatie van België heeft plaatsgevonden of als niet kan worden vastgesteld in welke lidstaat van de Europese Unie het ongeval of incident heeft plaatsgevonden en dat dit in België zou kunnen zijn, overlegt het onderzoeksorgaan samen met zijn tegenhangers om het orgaan te bepalen dat het onderzoek gaat verrichten of nemen zij gezamenlijk deze taak op zich. Als het Belgische

	onderzoeksorgaan aangeduid wordt, laat het de andere betrokken organen aan het onderzoek deelnemen en geeft het hen toegang tot alle resultaten van dit onderzoek.
Onderzoeksorganen van een andere lidstaat van de Europese Unie worden uitgenodigd om deel te nemen aan een onderzoek telkens wanneer een in deze lidstaat gevestigde spoorwegonderneming met een vergunning van deze lidstaat bij het ongeval of incident betrokken is.	
Art. 116. Het onderzoek wordt op een dusdanige wijze gevoerd dat alle partijen kunnen worden gehoord. In voorkomend geval worden de resultaten samengelegd met de andere onderzoeksorganen. De spoorweginfrastructuurbeheerder, de betrokken spoorwegondernemingen, de veiligheidsinstantie, de slachtoffers en hun naaste familie, de eigenaars van beschadigde goederen, de fabrikanten, de hulpdiensten en de vertegenwoordigers van het personeel betrokken bij het ernstig ongeval, ongeval of incident, en de gebruikers worden geregeld op de hoogte gebracht van de voortgang van het onderzoek en, in de mate van het mogelijke, krijgen ze de kans om hun mening te geven in het kader van het onderzoek en de gegevens uit de ontwerpverslagen te becommentariëren. Er mogen evenwel geen elementen van het eventuele lopende opsporings- en gerechtelijk onderzoek worden vrijgegeven zonder toestemming van de gerechtelijke overheden.	Art. 116. Het onderzoek wordt op een dusdanige wijze gevoerd dat alle partijen kunnen worden gehoord en, in voorkomend geval, door de resultaten samen te leggen met de andere onderzoeksorganen. De infrastructuurbeheerder, de betrokken spoorwegondernemingen, de veiligheidsinstantie, het Bureau, de slachtoffers en hun naaste familie, de eigenaars van beschadigde goederen, de fabrikanten, de hulpdiensten en de vertegenwoordigers van het personeel betrokken bij het ernstig ongeval, ongeval of incident, en de gebruikers worden geregeld op de hoogte gebracht van het onderzoek en de voortgang ervan, en krijgen de mogelijkheid om relevante technische informatie te leveren om de kwaliteit van het onderzoeksrapport te verbeteren. Het onderzoeksorgaan neemt tevens de redelijke behoeften van de slachtoffers en hun familieleden in aanmerking en houdt hen op de hoogte van de voortgang van het onderzoek. Er mogen evenwel geen elementen van het eventuele lopende opsporings- en/of gerechtelijk onderzoek worden vrijgegeven zonder toestemming van de gerechtelijke overheden.
Wanneer uit de door het onderzoeksorgaan verzamelde aanwijzingen blijkt dat de oorzaak van het ongeval of van het incident zoals bedoeld in artikel 111, een inbreuk is, waarschuwt het onderzoeksorgaan onmiddellijk de politiediensten en gerechtelijke overheden.	Wanneer uit de door het onderzoeksorgaan verzamelde aanwijzingen blijkt dat de oorzaak van het ongeval of van het incident zoals bedoeld in artikel 111, een misdrijf is, waarschuwt het onderzoeksorgaan onmiddellijk de politiediensten en gerechtelijke overheden.
	Art. 116/1. § 1. In het kader, enerzijds, van het delen van resultaten met andere onderzoeksorganen en, anderzijds, het meedelen van informatie aan belanghebbende partijen overeenkomstig artikel 116, zorgt het onderzoeksorgaan ervoor dat de persoonsgegevens waartoe zij overeenkomstig artikel 113 toegang heeft gehad, anoniem worden gemaakt.

	<i>§ 2. In het kader van de samenwerking met andere onderzoeksorganen overeenkomstig artikel 115, ziet het onderzoeksorgaan erop toe dat de bepalingen van die verordening worden nageleefd indien deze betrekking hebben op de verwerking van persoonsgegevens in de zin van Verordening (EU) nr. 2016/679.</i>
	<i>Daartoe zorgt het onderzoeksorgaan, als verantwoordelijke voor de verwerking van de persoonsgegevens waarover zij beschikt in het kader van de uitoefening van haar taken bedoeld in de artikelen 111 en 112 er overeenkomstig artikel 113, paragraaf 2, voor dat zij in het kader van de samenwerking bedoeld in het eerste lid aan de andere onderzoeksorganen enkel de persoonsgegevens meedeelt die noodzakelijk zijn voor het onderzoek.</i>
	<i>De persoonsgegevens die het onderzoeksorgaan overeenkomstig het tweede lid meedeelt zijn toereikend, ter zake dienend en niet overmatig in verhouding tot de doeleinden waarvoor zij meegedeeld zijn aan de andere onderzoeksorganen.</i>
	<i>Het onderzoeksorgaan neemt deze gegevens op in een speciaal en beveiligd bestand waartoe alleen de hoofdonderzoeker, de adjunct-onderzoeker, de onderzoekers, hun eventueel afhankelijk administratief personeel en het personeel van de andere onderzoeksorganen waarmee zij samenwerkt, toegang mogen hebben.</i>
	<i>Het onderzoeksorgaan hanteert een strikt gebruiks- en toegangsbeleid en neemt technische en organisatorische maatregelen voor de bescherming van de persoonsgegevens.</i>
	<i>Personen wier persoonsgegevens opgenomen zijn in het bestand, bedoeld in het derde lid, hebben recht op toegang tot en rectificatie van de gegevens die op hen betrekking hebben.</i>
	<i>In geval van een verzoek om rectificatie stelt het onderzoeksorgaan elke bestemming aan wie de persoonsgegevens zijn meegedeeld, in kennis van elke uitgevoerde rectificatie van persoonsgegevens, tenzij een dergelijke kennisgeving onmogelijk is of onevenredige inspanningen vereist. Het onderzoeksorgaan verstrekt de betrokken persoon informatie over deze bestemmingen als deze hierom verzoekt.</i>
	<i>De persoonsgegevens meegedeeld aan andere onderzoekorganen overeenkomstig het tweede lid en opgenomen in een speciaal en beveiligd bestand overeenkomstig het vierde lid, zijn slechts toegankelijk voor de andere onderzoeksorganen voor de duur die noodzakelijk is voor het onderzoek</i>

	<i>en tot uiterlijk vijf jaar nadat het ongeval of incident zich heeft voorgedaan . Na die termijn worden ze vernietigd of anoniem gemaakt.</i>
	<i>In het kader van de huidige verwerking van persoonsgegevens hebben personen niet het recht om gegevens te wissen, het recht op beperking van de verwerking, het recht op overdraagbaarheid van gegevens, het recht om bezwaar te maken en het recht op geautomatiseerde individuele besluitvorming. Deze rechten zijn inderdaad onverenigbaar met de doeleinden die met de huidige verwerking van persoonsgegevens worden nagestreefd, namelijk de opslag en analyse van gegevens met betrekking tot de veiligheid op het spoor en de manier waarop de betrokken actoren de verplichtingen van het wettelijk kader inzake veiligheid toepassen. Deze doelstellingen hebben inderdaad betrekking op een belangrijke toezichthoudende taak die erop gericht is een belangrijke doelstelling van algemeen openbaar belang te waarborgen, namelijk de veiligheid op het Belgische spoorwegnet.</i>
Art. 120. Van elk onderzoek van een ongeval of incident bedoeld in artikel 111 wordt een verslag opgesteld dat naar zijn vorm is afgestemd op het type en de ernst van het ongeval of incident en het belang van de onderzoeksbevindingen; zijn inhoud is in bijlage 6 vastgesteld. Dit verslag beschrijft duidelijk het onderzoeksdoel en bevat, waar nodig, veiligheidsaanbevelingen.	Art. 120. Van elk onderzoek van een ongeval of incident bedoeld in artikel 111 wordt een verslag opgesteld dat naar zijn vorm is afgestemd op het type en de ernst van het ongeval of incident en het belang van de onderzoeksbevindingen; zijn inhoud is in bijlage 6 vastgesteld. Dit verslag beschrijft duidelijk het onderzoeksdoel en bevat, waar nodig, veiligheidsaanbevelingen.
Het onderzoeksorgaan maakt het eindverslag zo spoedig mogelijk openbaar, doch gewoonlijk niet later dan twaalf maanden na de datum waarop het voorval heeft plaatsgevonden. In het verslag wordt de in bijlage 6 beschreven verslagleggingsstructuur zo nauwgezet mogelijk gevolgd. Het verslag, met inbegrip van de veiligheidsaanbevelingen, wordt aan de in artikel 116 bedoelde partijen verzonden alsmede aan de betrokken instanties en partijen in de andere lidstaten van de Europese Unie.	Het onderzoeksorgaan maakt het eindverslag zo spoedig mogelijk openbaar, doch gewoonlijk niet later dan twaalf maanden na de datum waarop het voorval heeft plaatsgevonden. <i>Als het eindverslag niet binnen twaalf maanden openbaar wordt gemaakt, publiceert het onderzoeksorgaan minstens één keer per jaar, op de verjaardag van het ongeval, een tussentijdse verklaring waarin nader wordt ingegaan op de voortgang van het onderzoek en alle veiligheidskwesties die aan het licht zijn gekomen.</i> In het verslag wordt de in bijlage 6 beschreven verslagleggingsstructuur zo nauwgezet mogelijk gevolgd. Het verslag, met inbegrip van de veiligheidsaanbevelingen, wordt aan de in artikel 116 bedoelde partijen verzonden alsmede aan de betrokken instanties en partijen in de andere lidstaten van de Europese Unie.
Art. 121. Uiterlijk op 30 september van elk jaar maakt het onderzoeksorgaan een jaarverslag op waarin verantwoording wordt afgelegd over de	Art. 121. Uiterlijk op 30 september van elk jaar <i>maakt het onderzoeksorgaan een jaarverslag bekend</i> waarin verantwoording wordt afgelegd over

onderzoeken die het voorafgaande jaar zijn verricht, de veiligheidsaanbevelingen die zijn gedaan en de maatregelen die zijn genomen naar aanleiding van eerdere aanbevelingen.	de onderzoeken die het voorafgaande jaar zijn verricht, de veiligheidsaanbevelingen die zijn gedaan en de maatregelen die zijn genomen naar aanleiding van eerdere aanbevelingen.
Art. 122. § 1. <i>De door het onderzoeksorgaan opgestelde aanbevelingen worden gericht aan de veiligheidsinstantie en, indien de aard van de aanbeveling dit noodzaakt, aan andere Belgische overheidsinstanties of aan andere lidstaten. De aanbevelingen houden in geen geval een vermoeden van fout of aansprakelijkheid in.</i>	Art. 122. § 1. <i>De door het onderzoeksorgaan opgestelde veiligheidsaanbevelingen worden gericht aan de veiligheidsinstantie en, indien de aard van de aanbeveling dit noodzaakt, aan het Bureau, aan andere organen of Belgische instanties of aan andere lidstaten. De aanbevelingen houden in geen geval een vermoeden van fout of aansprakelijkheid in.</i>
§ 2. De veiligheidsinstantie en de andere instanties of organen tot welke aanbevelingen zijn gericht, laten het onderzoeksorgaan ten minste eenmaal per jaar en uiterlijk tegen 30 juni weten welke maatregelen zij naar aanleiding van de aanbevelingen hebben genomen of gepland.	<i>§ 2. De veiligheidsinstantie en de andere instanties of organen nemen binnen de grenzen van hun bevoegdheden, de noodzakelijke maatregelen om ervoor te zorgen dat de door het onderzoeksorgaan opgestelde veiligheidsaanbevelingen in aanmerking worden genomen en, in voorkomend geval, door acties worden gevolgd.</i>
	<i>§ 3. De veiligheidsinstantie, de andere instanties of organen tot welke aanbevelingen zijn gericht, laten het onderzoeksorgaan periodiek en ten minste eenmaal per jaar, tegen uiterlijk 30 juni weten welke maatregelen zij naar aanleiding van de aanbevelingen hebben genomen of gepland.</i>
Titel 5. – Certificering van treinbestuurders en ander personeel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht	Titel 5. – Vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel
	<i>Hoofdstuk 0. Toegang tot opleidingsdiensten</i>
	<i>Art. 124/1. § 1. Bij de aanwerving van veiligheidspersoneel, kunnen de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder rekening houden met eventueel eerdere bij andere spoorwegondernemingen of bij een andere infrastructuurbeheerder gevolgde opleidingen, verworven kwalificaties en ervaring.</i>
	<i>Daartoe hebben deze personeelsleden recht op toegang tot, het verkrijgen van kopieën van, en het doorgeven van alle bewijsstukken met betrekking tot hun opleiding, kwalificaties en ervaring.</i>
	<i>§ 2. De spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder zijn verantwoordelijk voor het opleidings- en kwalificatieniveau van hun personeel dat veiligheidskritieke taken verricht.</i>

	<i>Art. 124/2. § 1. De spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerder verlenen aan hun veiligheidspersoneel een eerlijke en niet-discriminerende toegang tot opleidingsdiensten wanneer dergelijke opleidingen nodig zijn voor de exploitatie van diensten op het netwerk.</i>
	<i>Als opleidingsdiensten slechts aangeboden worden door één spoorwegonderneming of door de infrastructuurbeheerder dan waakt deze erover dat deze diensten ter beschikking worden gesteld van andere spoorwegondernemingen of van de infrastructuurbeheerder tegen een redelijke, niet-discriminerende prijs, die kostengerelateerd is en een winstmarge kan hebben.</i>
	<i>§ 2. Onder voorbehoud van artikel 144, eerste lid, omvatten de opleidingsdiensten opleiding betreffende de nodige trajectkennis, de exploitatievoorschriften en -procedures, het seingeings- en besturingssysteem, alsmede de noodprocedures die voor de geëxploiteerde trajecten gelden.</i>
	<i>§ 3. De instellingen belast met het verstrekken van opleidingen verlenen aan het personeel van spoorwegondernemingen en van de infrastructuurbeheerder, op diens verzoek, een certificaat dat de deelname aan een opleiding attesteert.</i>
Hoofdstuk 1. – Certificering van treinbestuurders	Hoofdstuk 1. –Treinbestuurders
Afdeling 2. - Vergunning van treinbestuurder	Afdeling 2. - Vergunning van treinbestuurder
Art. 132. § 1. De veiligheidsinstantie :	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 het nationaal nummer dat aan elke bestuurder is toegewezen. Dit register wordt regelmatig bijgewerkt;	1° houdt een register bij van alle afgegeven, bijgewerkte, vernieuwde, gewijzigde, vervallen, geschorste, ingetrokken of als verloren, gestolen of vernietigd opgegeven vergunningen van treinbestuurder. Dit register bevat voor iedere vergunning de in bijlage 7/1 voorgeschreven gegevens. Deze gegevens zijn beschikbaar door middel van het nationaal nummer dat aan elke bestuurder is toegewezen. Dit register wordt regelmatig bijgewerkt;
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	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

toepassing van artikel 147, de vorige werkgever van de treinbestuurder.	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.	§ 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.	§ 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 :	§ 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;	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.	2° het bijhouden van de door de Koning bepaalde persoonsgegevens die noodzakelijk zijn om te voldoen aan de onder 1° vermelde doelstelling.
<i>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.</i>	<i>Wanneer de veiligheidsinstantie optreedt overeenkomstig de bepalingen van dit artikel, leeft zij alle bepalingen van de Verordening (EU) 2016/679 en van de wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens na, behalve indien deze Spoorcodex hiervan afwijkt.</i>
§ 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.	§ 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	Afdeling 3. - Bevoegdheidsbewijs
Art. 133. Iedere spoorwegonderneming en de spoorweginfrastructuurbeheerder staan altijd in voor het opleidings- en kwaliteitsniveau van hun personeel dat met de veiligheid verband houdende taken verricht, zoals bedoeld in artikel 90 en bijlage 5.	Art. 133. (...)
Art. 140. § 1. Elke spoorwegonderneming en de spoorweginfrastructuurbeheerder :	Art. 140. § 1. Elke spoorwegonderneming en de infrastructuurbeheerder :
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	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

voorgeschreven gegevens, alsook de gegevens betreffende de periodieke controles vermeld in artikel 137. Dit register wordt regelmatig bijgewerkt;	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;	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.	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 <i>spoorweginfrastructuurbeheerder</i> zijn opgeslagen en op verzoek wordt hem een afschrift van die gegevens verstrekt.	§ 2. Elke treinbestuurder heeft toegang tot zijn gegevens die in het register van de spoorwegondernemingen of van de <i>infrastructuurbeheerder</i> 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.	§ 3. De veiligheidsinstantie werkt samen met het Bureau om de interoperabiliteit van het in § 1 bedoelde register te verzekeren.
§ 4. De <i>spoorweginfrastructuurbeheerder</i> en de spoorwegondernemingen zorgen ervoor dat het door hen krachtens § 1 aangelegde register enkel gebruikt wordt voor de volgende doelstellingen :	§ 4. De <i>infrastructuurbeheerder</i> 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;	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.	2° het bijhouden van de door de Koning bepaalde persoonsgegevens die noodzakelijk zijn om te voldoen aan de onder 1° vermelde doelstelling.
<i>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.</i>	<i>Wanneer de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen optreden overeenkomstig de bepalingen van dit artikel, leven zij alle bepalingen van de Verordening (EU) 2016/679 en van de wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens na, behalve indien deze Spoorcodex hiervan afwijkt.</i>
§ 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.	§ 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	Afdeling 5. – Taken en beslissingen van de veiligheidsinstantie
Art. 142. § 1. Onverminderd <i>artikel 74</i> , 9°, vervult de veiligheidsinstantie de volgende taken op een transparante en niet-discriminerende wijze :	Art. 142. § 1. Onverminderd <i>artikel 74</i> , 10° en 11° 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;	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;	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;	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;	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;	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° ;	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;	7° toezien op het in artikel 219 bedoelde certificeringsproces voor treinbestuurders;
8° uitvoeren van inspecties als bedoeld in artikel 221;	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.	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.	§ 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. In geval van meningsverschil aangaande een beslissing van de veiligheidsinstantie betreffende een aanvraag in <i>titel 5</i> kan de treinbestuurder of zijn werkgever een herziening van de beslissing vragen.	§ 3. In geval van meningsverschil aangaande een beslissing van de veiligheidsinstantie betreffende een aanvraag in <i>titel 5, hoofdstuk 1</i> , kan de treinbestuurder of zijn werkgever een herziening van de beslissing vragen.
Op straffe van onontvankelijkheid dient hij de aanvraag tot herziening, naar behoren gemotiveerd, in bij de veiligheidsinstantie per aangetekende zending binnen een termijn van een maand volgend op de kennisgeving van de beslissing.	Op straffe van onontvankelijkheid dient hij de aanvraag tot herziening, naar behoren gemotiveerd, in bij de veiligheidsinstantie per aangetekende zending binnen een termijn van een maand volgend op de kennisgeving van de beslissing.
Na deze termijn is de beslissing definitief.	Na deze termijn is de beslissing definitief.

De veiligheidsinstantie neemt een beslissing binnen twee maanden na ontvangst van de aanvraag tot herziening.	De veiligheidsinstantie neemt een beslissing binnen twee maanden na ontvangst van de aanvraag tot herziening.
Afdeling 6. – Opleiding en examinering van de treinbestuurders	Afdeling 6. – Opleiding en examinering van de treinbestuurders
Art. 143. De opleiders of opleidingscentra worden erkend door de veiligheidsinstantie voor de taken vermeld in de artikelen 145, eerste lid, en 145, eerste en tweede lid.	Art. 143. De opleiders of opleidingscentra worden erkend door de veiligheidsinstantie voor de taken vermeld in de artikelen 145, eerste lid, en 145, eerste en tweede lid.
<i>De erkenning verplicht de opleiders of opleidingscentra ertoe op billijke en niet-discriminerende wijze toegang te verlenen tot de opleidingen telkens deze opleidingen noodzakelijk zijn om te voldoen aan de verkrijgingsvoorwaarden van het veiligheidscertificaat of, desgevallend, van de veiligheidsvergunning.</i>	<i>Onverminderd artikel 124/2, paragraaf 1, tweede lid, verplicht de erkenning de opleiders of opleidingscentra ertoe op billijke en niet-discriminerende wijze toegang te verlenen tot de opleidingsdiensten telkens deze opleiding noodzakelijk is om te voldoen aan de verkrijgingsvoorwaarden van het uniek veiligheidscertificaat of, desgevallend, van de veiligheidsvergunning.</i>
<i>De erkenning verplicht de opleiders of opleidingscentra ertoe kwalitatieve opleidingsdiensten ter beschikking te stellen van de spoorwegondernemingen en van de spoorweginfrastructuurbeheerder met dien verstande dat een redelijke en niet-discriminerende prijs wordt toegepast. De prijs dient in verhouding te staan tot de kosten van de dienstverlening en mag een winstmarge bevatten.</i>	<i>Onverminderd artikel 124/2, paragraaf 1, tweede lid, verplicht de erkenning de opleiders of opleidingscentra ertoe kwalitatieve opleidingsdiensten ter beschikking te stellen van de spoorwegondernemingen en van de infrastructuurbeheerder tegen een redelijke, niet-discriminerende prijs, die kostengerelateerd is en een winstmarge kan hebben.</i>
De erkenning geschiedt op basis van de beoordeling van het dossier en berust op criteria van onafhankelijkheid, bekwaamheid en onpartijdigheid. In gevallen waarin de gezochte specifieke bekwaamheid uiterst zeldzaam is, is echter een uitzondering op deze regel toegestaan nadat de Europese Commissie een positief advies heeft verleend.	De erkenning geschiedt op basis van de beoordeling van het dossier en berust op criteria van onafhankelijkheid, bekwaamheid en onpartijdigheid. In gevallen waarin de gezochte specifieke bekwaamheid uiterst zeldzaam is, is echter een uitzondering op deze regel toegestaan nadat de Europese Commissie een positief advies heeft verleend.
Het criterium van onafhankelijkheid is niet van toepassing op opleidingstaken met betrekking tot :	Het criterium van onafhankelijkheid is niet van toepassing op opleidingstaken met betrekking tot :
1° algemene vakkennis, bedoeld in bijlage 10;	1° algemene vakkennis, bedoeld in bijlage 10;
2° taalkennis, bedoeld in bijlage 12, 8;	2° taalkennis, bedoeld in bijlage 12, 8;
3° vakkennis met betrekking tot het rollend materieel, bedoeld in bijlage 11;	3° vakkennis met betrekking tot het rollend materieel, bedoeld in bijlage 11;
4° vakkennis betreffende de infrastructuur, bedoeld in bijlage 12, 1 tot 7.	4° vakkennis betreffende de infrastructuur, bedoeld in bijlage 12, 1 tot 7.
De veiligheidsinstantie zorgt ervoor dat het register van personen of instellingen die op grond van dit artikel werden erkend, wordt gepubliceerd en bijgewerkt.	De veiligheidsinstantie zorgt ervoor dat het register van personen of instellingen die op grond van dit artikel werden erkend, wordt gepubliceerd en bijgewerkt.

De Koning bepaalt de nadere regels van bekendmaking en bijwerking van dit register.	De Koning bepaalt de nadere regels van bekendmaking en bijwerking van dit register.
De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de nadere regels voor de organisatie en de minimuminhoud van de opleiding bedoeld in dit artikel, alsook de nadere regels voor de afgifte van de documenten die bewijskracht hebben met betrekking tot de opleiding die werd gevolgd door de treinbestuurders en kandidaat-treinbestuurders.	De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de nadere regels voor de organisatie en de minimuminhoud van de opleiding bedoeld in dit artikel, alsook de nadere regels voor de afgifte van de documenten die bewijskracht hebben met betrekking tot de opleiding die werd gevolgd door de treinbestuurders en kandidaat-treinbestuurders.
De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de voorwaarden waaraan de opleiders en opleidingscentra moeten voldoen om te worden erkend, alsmede de erkenningsprocedure en de procedure voor aanpassing, vernieuwing, schorsing en intrekking van de erkenning.	De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de voorwaarden waaraan de opleiders en opleidingscentra moeten voldoen om te worden erkend, alsmede de erkenningsprocedure en de procedure voor aanpassing, vernieuwing, schorsing en intrekking van de erkenning.
Art. 144. De opleiding van treinbestuurders omvat een deel dat betrekking heeft op de vergunning van treinbestuurder, dat handelt over de algemene vakkennis, en een deel dat betrekking heeft op het bevoegdheidsbewijs, dat handelt over de specifieke vakkennis.	Art. 144. De opleiding van treinbestuurders omvat een deel dat betrekking heeft op de vergunning van treinbestuurder, dat handelt over de algemene vakkennis, en een deel dat betrekking heeft op het bevoegdheidsbewijs, dat handelt over de specifieke vakkennis.
De kandidaat-treinbestuurders hebben op billijke en niet-discriminerende wijze toegang tot de opleiding die nodig is om te voldoen aan de verwervingsvoorwaarden van de vergunning en het bevoegdheidsbewijs.	<i>Overeenkomstig artikel 124/2, paragraaf 1, hebben de kandidaat-treinbestuurders op billijke en niet-discriminerende wijze toegang tot de opleiding die nodig is om te voldoen aan de verwervingsvoorwaarden van de vergunning en het bevoegdheidsbewijs.</i>
Hoofdstuk 3. – Bescherming van de persoonlijke levensfeer	Hoofdstuk 3. – Bescherming van de persoonlijke levensfeer
Art. 152. Alvorens gebruik te maken van één of meerdere van de machtigingen waarin deze titel voorziet, vraagt de Koning het advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.	Art. 152. Alvorens gebruik te maken van één of meerdere van de machtigingen waarin deze titel voorziet, vraagt de Koning het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit.
<i>In afwijking van artikel 29, § 2, van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens, brengt de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer haar advies uit binnen dertig dagen nadat alle daartoe noodzakelijke gegevens aan de Commissie zijn meegedeeld.</i>	<i>In afwijking van artikel 26, paragraaf 1, tweede lid van de wet van 3 december 2017 tot oprichting van de Gegevensbeschermingsautoriteit, brengt de Gegevensbeschermingsautoriteit haar advies uit binnen dertig dagen nadat alle daartoe noodzakelijke gegevens aan haar zijn meegedeeld.</i>
Titel 6. – Interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese unie	Titel 6. – Interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese unie

Hoofdstuk 2. – Technische specificaties inzake interoperabiliteit	Hoofdstuk 2. – Technische specificaties inzake interoperabiliteit
Afdeling 1. – Inhoud	Afdeling 1. – Inhoud
Art. 154. Elk subsysteem maakt het voorwerp uit van één of, indien nodig, meerdere TSI's.	Art. 154. Elk subsysteem <i>beschreven in de bijlage 15</i> maakt het voorwerp uit van één of, indien nodig, meerdere TSI's.
Eén TSI kan meerdere subsystemen bestrijken.	Eén TSI kan meerdere subsystemen bestrijken.
Art. 155. <i>De subsystemen zijn conform de TSI's die van toepassing zijn op het moment van hun indienststelling, verbetering of vernieuwing.</i>	Art. 155. <i>Vaste subsystemen voldoen aan de op het moment van de aanvraag voor een vergunning tot indienststelling geldende TSI's en nationale voorschriften.</i>
<i>Deze conformiteit blijft tijdens het gebruik van elk subsysteem ononderbroken gehandhaafd.</i>	<i>Voertuigen voldoen aan de TSI's en nationale voorschriften die gelden op het moment van de aanvraag voor een vergunning voor het in de handel brengen.</i>
	<i>De gebruikers van vaste subsystemen en voertuigen handhaven voortdurend hun conformiteit, bedoeld in het eerste en tweede lid, tijdens het gebruik.</i>
	<i>Elke TSI duidt de bepalingen aan die van toepassing zijn op bestaande subsystemen en voertuigen, met name bij het verbeteren en vernieuwen ervan en in zulke gevallen op de aanpassingswerken ervan waarvoor een aanvraag voor een nieuwe vergunning nodig is.</i>
Art. 156. Voor zover technisch verwezenlijkbaar en onverminderd de naleving van de veiligheidsvoorschriften, wordt het gebruik van de infrastructuur voor het verkeer van niet door de TSI's bestreken voertuigen niet verhinderd.	Art. 156. (...)
Afdeling 2. - Uitbreiding van het toepassingsgebied van de TSI's	Afdeling 2. - Uitbreiding van het toepassingsgebied van de TSI's
Art. 157. Zolang het toepassingsgebied van de TSI's niet is uitgebreid tot het gehele spoorwegnet, wordt de toelating tot indienststelling van subsystemen op het gedeelte van het net dat nog niet onder het toepassingsgebied van de TSI's valt, verleend conform de veiligheidsvoorschriften of, desgevallend, conform artikel 171.	Art. 157. (...)
De toelating tot indienststelling van voertuigen die bestemd zijn om slechts occasioneel gebruikt te worden op het gedeelte van het net dat nog niet onder het toepassingsgebied van de TSI's valt, wordt verleend voor dit deel van het net, conform de	

veiligheidsvoorschriften of desgevallend conform artikel 171 en hoofdstuk 5	
<i>Art. 158. De veiligheidsinstantie kan, op verzoek van een aanbestedende dienst of een constructeur, op het ogenblik van de publicatie van nieuwe of herziene TSI's, beslissen dat die TSI's niet moeten worden toegepast op projecten die zich in een vergevorderd stadium van ontwikkeling bevinden of waarvoor op dat moment een contract in uitvoering is.</i>	Art. 158. (...)
Afdeling 3. – Afwijkingen	Afdeling 3. – Niet-toepassing van een TSI
<i>Art. 159. § 1. Bij gebrek aan relevante specifieke gevallen en op verzoek van een aanbestedende dienst, een constructeur of hun lasthebber in de Europese Unie, kan de veiligheidsinstantie in de volgende gevallen beslissen om één of meer TSI's niet toe te passen :</i>	<i>Art. 159. § 1. De veiligheidsinstantie kan in de volgende gevallen de aanvrager toestaan om één of meer TSI's niet toe te passen :</i>
1° voor een project voor een nieuw subsysteem, de vernieuwing of de verbetering van een bestaand subsysteem, of elk element van het spoorwegsysteem, dat zich op het moment van de publicatie van de betrokken TSI's in een vergevorderd stadium van ontwikkeling bevindt of waarvoor op dat moment een contract in uitvoering is;	1° voor een project voor een nieuw subsysteem of een deel ervan , de vernieuwing of de verbetering van een bestaand subsysteem of een deel ervan , of elk element van het spoorwegsysteem, dat zich op de datum waarop de betrokken TSI's van toepassing worden , in een vergevorderde ontwikkelingsfase bevindt of waarvoor op dat moment een uitvoeringsovereenkomst loopt ;
2° voor een project voor de vernieuwing of de verbetering van een bestaand subsysteem, wanneer het profiel, de breedte of tussenafstand van het spoor, of de elektrische spanning die in deze TSI's zijn bepaald, niet verenigbaar zijn met die van het bestaande subsysteem;	(...)
3° voor een project betreffende de vernieuwing, de uitbreiding of de verbetering van een bestaand subsysteem, wanneer de toepassing van deze TSI's de economische levensvatbaarheid van het project en/of de samenhang van het Belgische spoorwegsysteem in gevaar brengt;	2° voor elk project tot vernieuwing, uitbreiding of verbetering van een bestaand subsysteem of een deel ervan, wanneer de toepassing van de betrokken TSI's de economische levensvatbaarheid van het project en/of de verenigbaarheid van het spoorwegsysteem van de betrokken lidstaat in gevaar brengt, bijvoorbeeld wat betreft het profiel, de spoorwijdte, de spoorafstand, of de elektrische spanning;
4° wanneer het, na een ongeval of een natuurramp, omwille van de noodzakelijke snelle herstelling van het net economisch of technisch niet mogelijk is de overeenkomstige TSI's geheel of gedeeltelijk toe te passen;	3° wanneer het bij een snelle herstelling van het netwerk na een ongeluk of een natuurramp economisch of technisch niet mogelijk is de overeenkomstige TSI's geheel of gedeeltelijk toe te passen; en dit enkel totdat het netwerk hersteld is;
5° voor voertuigen met een plaats van herkomst of bestemming in een derde land met een andere spoorbreedte dan die van het hoofdspoorwegnet binnen de Europese Unie.	4° voor voertuigen met een plaats van vertrek of bestemming in een derde land met een andere spoorwijdte dan die van het hoofdspoorwegnetwerk binnen de Unie;

§ 2. De aanbestedende dienst, de constructeur of hun lasthebber in de Europese Unie dient de aanvraag tot afwijking in bij de veiligheidsinstantie, vergezeld van een dossier dat de in punt b) van bijlage 22 bedoelde elementen bevat en dat de aanvraag tot afwijking rechtvaardigt.	<i>§ 2. Onverminderd artikel 225/4, paragraaf 1, tweede lid, dient de aanvrager bij de veiligheidsinstantie een verzoek tot afwijking in overeenkomstig de uitvoeringshandeling bedoeld in artikel 7, paragraaf 5 van de richtlijn 2016/797/EU en met opgave van de redenen voor het verzoek tot afwijking.</i>
§ 3. In het in § 1, 1° bedoelde geval stelt de veiligheidsinstantie de Europese Commissie binnen het jaar na de inwerkingtreding van elke TSI in kennis van een lijst van projecten die op Belgisch grondgebied worden uitgevoerd en die zich in een vergevorderd stadium van ontwikkeling bevinden.	<i>§ 3. In het in paragraaf 1, 1°, bedoelde geval stelt de veiligheidsinstantie de Europese Commissie binnen één jaar na de inwerkingtreding van elke TSI in kennis van een lijst van projecten die volgens haar in een vergevorderd stadium zijn.</i>
§ 4. In alle in § 1 bedoelde gevallen, stelt de veiligheidsinstantie de Europese Commissie vooraf in kennis van haar voornemen af te wijken en maakt zij haar een dossier over met de aanvraag tot afwijking en de in bijlage 22 bedoelde documenten.	<i>§ 4. In de gevallen bedoeld in paragraaf 1, onder de punten 1° en 3° stelt de veiligheidsinstantie de Europese Commissie in kennis van haar beslissing om één of meer TSI's of delen ervan niet toe te passen.</i>
§ 5. In de gevallen bedoeld in § 1, 1° en 4° mag de veiligheidsinstantie, in afwachting dat de Europese Commissie haar kennis geeft van de resultaten van haar analyse van de conformiteit van het dossier met de aanvraag tot afwijking, de in dat dossier vermelde alternatieve bepalingen toepassen.	<i>§ 5. In de in paragraaf 1, 1°, 2° en 4° bedoelde gevallen dient de veiligheidsinstantie bij de Europese Commissie een verzoek in om de TSI of delen ervan niet toe te passen, vergezeld van een dossier waarin het verzoek wordt onderbouwd, met vermelding van de alternatieve regelingen die zij in plaats van de TSI's van plan is toe te passen.</i>
§ 6. Indien binnen de door de Richtlijn 2008/57/EG voorgeschreven termijnen door de Europese Commissie geen beslissing wordt genomen over de aanvaarding van de aanvraag tot afwijking in de gevallen bedoeld in het eerste lid, 1°, 2°, 3° en 5°, wordt de aanvraag geacht te zijn aanvaard.	<i>§ 6. In afwachting van de beslissing van de Europese Commissie, genomen overeenkomstig artikel 7, paragraaf 4 van de richtlijn 2016/797/EU, mag de veiligheidsinstantie de alternatieve regelingen, bedoeld in paragraaf 5 meteen toepassen.</i>
In afwachting van de beslissing van de Europese Commissie in de gevallen bedoeld in § 1, 5°, kunnen de in het dossier met de aanvraag tot afwijking vermelde alternatieve bepalingen worden toegepast.	<i>Als de Europese Commissie binnen een termijn van vier maanden vanaf de indiening van het verzoek met het volledige dossier als bijlage, geen beslissing neemt, dan beschouwt de veiligheidsinstantie het verzoek als zijnde aanvaard.</i>
Hoofdstuk 3. – Interoperabiliteitsonderdelen	Hoofdstuk 3. - Interoperabiliteitsonderdelen
Afdeling 1. – Het op de markt brengen	Afdeling 1. – Het in de handel brengen
Art. 160. De interoperabiliteitsonderdelen mogen enkel op de markt worden gebracht indien zij :	Art. 160. De interoperabiliteitsonderdelen mogen enkel in de handel worden gebracht indien zij:
1° de spoorweginteroperabiliteit mogelijk maken door te voldoen aan de essentiële eisen;	<i>1° de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem van de Unie mogelijk maken door te voldoen aan de essentiële eisen;</i>

<i>2° binnen hun toepassingsgebied en overeenkomstig hun bestemming gebruikt worden en naar behoren geïnstalleerd en onderhouden worden.</i>	<i>2° binnen hun gebruiksgebied en overeenkomstig hun bestemming worden gebruikt en naar behoren geïnstalleerd en onderhouden worden.</i>
Het eerste lid vormt geen belemmering om deze onderdelen voor andere toepassingen op de markt te brengen.	Het eerste lid vormt geen belemmering om deze onderdelen voor andere toepassingen in de handel te brengen.
Art. 161. Het is de veiligheidsinstantie niet toegestaan om het op de markt brengen van interoperabiliteitsonderdelen met het oog op het gebruik daarvan in het spoorwegsysteem, te verbieden, te beperken of te belemmeren op grond van de wet wanneer deze onderdelen aan de bepalingen van deze spoorcodex voldoen.	Art. 161. Het is de veiligheidsinstantie niet toegestaan om het in de handel brengen van interoperabiliteitsonderdelen met het oog op het gebruik daarvan in het spoorwegsysteem van de Unie, te verbieden, te beperken of te belemmeren op grond van de wet wanneer deze onderdelen aan de bepalingen van deze Spoorcodex voldoen.
	<i>In het bijzonder verlangt de veiligheidsinstantie geen verificaties die al zijn verricht in het kader van de procedure voor de “EG”-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik, bepaald in de artikelen 163 en 164.</i>
Afdeling 2. – Conformiteit of geschiktheid voor gebruik	Afdeling 2. – Conformiteit of geschiktheid voor gebruik
Art. 162. De interoperabiliteitsonderdelen worden beschouwd als conform de essentiële eisen wanneer zij voorzien zijn van de “EG”-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik.	Art. 162. § 1. Een interoperabiliteitsonderdeel voldoet aan de essentiële eisen indien het voldoet aan de voorwaarden die zijn vastgesteld in de desbetreffende TSI of aan de Europese specificaties die zijn ontwikkeld om aan die voorwaarden te voldoen.
	<i>De “EG”-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik vermeldt dat de interoperabiliteitsonderdelen werden onderworpen aan de procedures van de desbetreffende TSI voor het beoordelen van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik.</i>
<i>Voor elk interoperabiliteitsonderdeel dient de procedure te worden gevolgd voor de beoordeling van de conformiteit en de geschiktheid voor gebruik zoals vastgesteld in de betrokken TSI, en dient het desbetreffende certificaat te zijn afgegeven.</i>	§ 2. Indien de TSI dat vereist, gaat de “EG”-verklaring vergezeld van:
	<i>1° een door (een) aangemelde instantie(s) afgegeven certificaat van de intrinsieke conformiteit van een op zichzelf beschouwd interoperabiliteitsonderdeel aan de hand van de technische specificaties waaraan het moet voldoen;</i>
	<i>2° een door (een) aangemelde instantie(s) afgegeven certificaat van de geschiktheid voor gebruik van een binnen zijn spoorwgomgeving beschouwd interoperabiliteitsonderdeel, met name wanneer het gaat over functionele vereisten.</i>

De “EG”-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik van de interoperabiliteitsonderdelen voldoet aan de in bijlage 17 bedoelde criteria.	§ 3. De “EG”-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik wordt gedateerd en ondertekend door de fabrikant of diens gemachtigde.
	De “EG”-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik van een interoperabiliteitsonderdeel is conform aan de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/250 van de Commissie van 12 februari 2019 inzake de modellen voor “EG”-verklaringen en certificaten voor interoperabiliteitsonderdelen en -subsystemen, het model voor de verklaring van conformiteit met een vergund voertuigtype en de “EG”-keuringsprocedures voor subsystemen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 201/2011 van de Commissie.
Een interoperabiliteitsonderdeel voldoet aan de essentiële eisen indien het voldoet aan de voorwaarden die zijn vastgesteld in de corresponderende TSI's of aan de Europese specificaties die zijn ontwikkeld om aan die voorwaarden te voldoen.	(...)
In afwijking van het tweede lid mogen reserveonderdelen voor subsystemen die al in dienst zijn gesteld op het moment van de inwerkingtreding van de TSI in deze subsystemen worden aangebracht, zonder dat zij aan de procedure voor de beoordeling van de conformiteit en de geschiktheid voor gebruik worden onderworpen.	§ 4. In afwijking van de paragrafen 1 en 2 mogen reserveonderdelen voor subsystemen die al in dienst zijn gesteld op het moment van de inwerkingtreding van de TSI in deze subsystemen worden aangebracht, zonder dat zij aan de procedure voor de beoordeling van de conformiteit en de geschiktheid voor gebruik worden onderworpen.
Afdeling 3. – Procedure voor de “EG”-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik	Afdeling 3. – Procedure voor de “EG”-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik
Art. 163. Voor het opstellen van de “EG”-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik van een interoperabiliteitsonderdeel, past een fabrikant of diens <i>in de Europese Unie gevestigde</i> gemachtigde de desbetreffende TSI's toe.	Art. 163. Voor het opstellen van de “EG”-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik van een interoperabiliteitsonderdeel, past een fabrikant of diens gemachtigde de desbetreffende TSI's toe.
Telkens de corresponderende TSI het voorschrijft, wordt de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van een interoperabiliteitsonderdeel uitgevoerd door de aangemelde instantie waarbij de fabrikant of diens <i>in de Europese Unie gevestigde</i> gemachtigde daartoe een aanvraag heeft ingediend.	Telkens de corresponderende TSI het voorschrijft, wordt de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van een interoperabiliteitsonderdeel uitgevoerd door de aangemelde instantie waarbij de fabrikant of diens gemachtigde daartoe een aanvraag heeft ingediend.
Wanneer op interoperabiliteitsonderdelen regelgevingen van toepassing zijn die andere Europese Richtlijnen betreffende andere aspecten omzetten, geeft de “EG”-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik aan dat de betrokken	Wanneer op interoperabiliteitsonderdelen <i>andere rechtshandelingen van de Unie betreffende andere aspecten van toepassing zijn</i> , geeft de “EG”-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik aan dat de betrokken

interoperabiliteitsonderdelen eveneens aan de eisen van die <i>andere regelgevingen</i> voldoen.	interoperabiliteitsonderdelen eveneens aan de eisen van die <i>andere rechtshandelingen</i> voldoen.
Art. 164. Wanneer noch de fabrikant, noch diens gemachtigde de in artikel 163, eerste en derde lid genoemde verplichtingen heeft vervuld, gaan deze verplichtingen over op eenieder die het interoperabiliteitsonderdeel <i>op de markt brengt</i> .	Art. 164. Wanneer noch de fabrikant, noch diens gemachtigde de in artikel 163, eerste en derde lid genoemde verplichtingen heeft vervuld, gaan deze verplichtingen over op eenieder die het interoperabiliteitsonderdeel <i>in de handel brengt</i> .
Wat deze Spoorcodex betreft, gelden dezelfde verplichtingen, voor degene die interoperabiliteitsonderdelen van diverse herkomst of delen daarvan assembleert dan wel voor eigen gebruik vervaardigt.	Wat deze Spoorcodex betreft, gelden dezelfde verplichtingen, voor degene die interoperabiliteitsonderdelen van diverse herkomst of delen daarvan assembleert dan wel voor eigen gebruik vervaardigt.
Afdeling 4. – Beperkingen of verbod op het gebruik van interoperabiliteitsonderdelen	Afdeling 4. – Beperkingen of verbod op het gebruik van interoperabiliteitsonderdelen
Onderafdeling 1. – Niet-naleving van de procedure voor de “EG”-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik	Onderafdeling 1. – Niet-naleving van de procedure voor de “EG”-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik
Art. 165. Wanneer de veiligheidsinstantie vaststelt dat de “EG”-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik ten onrechte is opgesteld, stelt zij de fabrikant of diens <i>in de Europese Unie gevestigde</i> gemachtigde, voor zover nodig, in gebreke om het interoperabiliteitsonderdeel in overeenstemming te brengen en een einde te stellen aan de inbreuk overeenkomstig de door de Koning vast te stellen nadere regels.	Art. 165. Wanneer de veiligheidsinstantie vaststelt dat de “EG”-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik ten onrechte is opgesteld, stelt zij de fabrikant of diens gemachtigde, voor zover nodig, in gebreke om het interoperabiliteitsonderdeel in overeenstemming te brengen en een einde te stellen aan de inbreuk overeenkomstig de door de Koning vast te stellen nadere regels.
Indien de niet-naleving blijft voortduren, neemt de veiligheidsinstantie alle gepaste maatregelen om het <i>op de markt brengen</i> van het betrokken interoperabiliteitsonderdeel te beperken of te verbieden of het uit de handel te laten nemen volgens de in artikel 166 bedoelde procedure.	Indien de niet-naleving blijft voortduren, neemt de veiligheidsinstantie alle gepaste maatregelen om het <i>in de handel brengen</i> van het betrokken interoperabiliteitsonderdeel te beperken of te verbieden of het uit de handel te laten nemen volgens de in artikel 166 bedoelde procedure.
Het eerste en tweede lid zijn van toepassing onder voorbehoud van de bepalingen van artikel 166.	Het eerste en tweede lid zijn van toepassing onder voorbehoud van de bepalingen van artikel 166.
Onderafdeling 2. – Het niet voldoen van interoperabiliteitsonderdelen aan de essentiële eisen	Onderafdeling 2. – Het niet voldoen van interoperabiliteitsonderdelen aan de essentiële eisen
Art. 166. Wanneer de veiligheidsinstantie vaststelt dat een interoperabiliteitsonderdeel dat voorzien is van de “EG”-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik en <i>op de markt werd gebracht</i> , de naleving van de essentiële eisen in gevaar dreigt te brengen indien het conform zijn bestemming wordt gebruikt, neemt zij alle gepaste maatregelen om het toepassingsgebied van dat onderdeel te beperken, het gebruik ervan te verbieden of het uit de handel te nemen	Art. 166. Wanneer de veiligheidsinstantie vaststelt dat een interoperabiliteitsonderdeel dat voorzien is van de “EG”-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik en <i>in de handel is gebracht</i> , de naleving van de essentiële eisen in gevaar dreigt te brengen indien het conform zijn bestemming wordt gebruikt, neemt zij alle gepaste maatregelen om het toepassingsgebied van dat onderdeel te beperken, het gebruik ervan te verbieden, <i>het terug te roepen</i> of het uit de handel te

overeenkomstig de door de Koning vast te stellen nadere regels.	nemen overeenkomstig de door de Koning vast te stellen nadere regels.
De veiligheidsinstantie stelt de Europese Commissie onmiddellijk in kennis van de genomen maatregelen en geeft de redenen van haar beslissing aan, met name of het gebrek aan conformiteit het gevolg is van ofwel het niet voldoen aan de essentiële eisen, ofwel van een gebrekkige toepassing van de Europese specificaties voor zover de toepassing van deze specificaties wordt aangehaald, ofwel van de ontoereikendheid van de Europese specificaties.	De veiligheidsinstantie stelt de Europese Commissie, <i>het Bureau en de andere lidstaten</i> onmiddellijk in kennis van de genomen maatregelen en geeft de redenen van haar beslissing aan, met name of het gebrek aan conformiteit het gevolg is van ofwel het niet voldoen aan de essentiële eisen, ofwel van een gebrekkige toepassing van de Europese specificaties voor zover de toepassing van deze specificaties wordt aangehaald, ofwel van de ontoereikendheid van de Europese specificaties.
	<i>Art. 166/1. Wanneer de beslissing bedoeld in artikel 166 er is gekomen omdat er een lacune is in de Europese specificaties, stelt de veiligheidsinstantie aan het Bureau of de Europese Commissie één of meer van onderstaande maatregelen voor:</i>
	<i>1° gehele of gedeeltelijke verwijdering van deze specificaties uit de publicaties waarin zij zijn opgenomen;</i>
	<i>2° als de specificatie in kwestie een geharmoniseerde norm is, beperking of intrekking van deze norm overeenkomstig artikel 11 van Verordening (EU) nr. 1025/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 25 oktober 2012 betreffende Europese normalisatie, tot wijziging van de Richtlijnen 89/686/EEG en 93/15/EEG van de Raad alsmede de Richtlijnen 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG en 2009/105/EG van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Beschikking 87/95/EEG van de Raad en Besluit nr. 1673/2006/EG van het Europees Parlement en de Raad;</i>
	<i>3° herziening van de TSI door de Europese Commissie indien blijkt dat deze tekortkomingen vertoont.</i>
Art. 167. Wanneer de veiligheidsinstantie vaststelt dat een interoperabiliteitsonderdeel dat voorzien is van de “EG”-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik niet conform blijkt te zijn, <i>beperkt zij het toepassingsgebied van dat onderdeel, neemt het uit de handel en verbiedt het gebruik ervan, of neemt gepaste maatregelen</i> ten aanzien van degene die de verklaring heeft opgesteld, overeenkomstig de door de Koning vast te stellen nadere regels.	Art. 167. Wanneer de veiligheidsinstantie vaststelt dat een interoperabiliteitsonderdeel dat voorzien is van de “EG”-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik niet conform <i>aan de essentiële eisen stelt zij de aanmeldende instantie in kennis die de gepaste maatregelen neemt</i> ten aanzien van <i>de entiteit</i> die de verklaring heeft opgesteld, overeenkomstig de door de Koning vast te stellen nadere regels.

Zij stelt de Europese Commissie en de veiligheidsinstanties van de andere lidstaten van de Europese Unie daarvan in kennis.	Zij stelt de Europese Commissie en de veiligheidsinstanties van de andere lidstaten van de Europese Unie daarvan in kennis.
Hoofdstuk 4. – Subsystemen	Hoofdstuk 4. – Subsystemen
Afdeling 1. – Procedure voor indienstelling	Afdeling 1. – Procedure voor indienstelling
<i>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 uitgbate subsystemen van structurele aard die deel uitmaken van het spoorwegsysteem.</i>	<i>Art. 168. (...)</i>
<i>§ 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.</i>	
<i>§ 3. De veiligheidsinstantie gaat in het bijzonder na :</i>	
<i>1° de technische compatibiliteit van deze subsystemen met het systeem waarin ze worden opgenomen;</i>	
<i>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.</i>	
<i>§ 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.</i>	
<i>§ 5. De subsystemen van structurele aard zijn onderworpen :</i>	
<i>1° aan de "EG"-keuringsprocedure, aan de hand van de van toepassing zijnde TSI's;</i>	
<i>2° alsook aan de keuringsprocedure van de veiligheidsvoorschriften, aan de hand van deze veiligheidsvoorschriften.</i>	
<i>§ 6. Na de indienstelling van deze subsystemen verloopt de controle :</i>	

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 nadere regels van indiening van de aanvraag, de procedure en de voorwaarden voor het verkrijgen van de toelating tot indienststelling van de subsystemen.	
Art. 169. Onder voorbehoud van de bepalingen van artikel 168, kan de veiligheidsinstantie, op grond van deze Spoorcodex, de constructie, indienststelling en exploitatie van subsystemen van structurele aard die deel uitmaken van het <i>spoorwegsysteem</i> en die aan de essentiële eisen voldoen, niet verbieden, beperken of belemmeren.	Art. 169. Onder voorbehoud van de bepalingen van <i>hoofdstuk 4/1 van titel 6</i> , kan de veiligheidsinstantie, op grond van deze Spoorcodex, de constructie, indienststelling en exploitatie van subsystemen van structurele aard die deel uitmaken van het <i>spoorwegsysteem van de Unie</i> en die aan de essentiële eisen voldoen, niet verbieden, beperken of belemmeren.
De veiligheidsinstantie mag geen controles eisen die reeds zijn uitgevoerd :	De veiligheidsinstantie mag geen controles eisen die reeds zijn uitgevoerd :
1° in het kader van de procedure die tot de " EG "-keuringsverklaring heeft geleid <i>en waarvan de bestanddelen in bijlage 18 worden vermeld</i> ;	1° in het kader van de procedure die tot de " EG "-keuringsverklaring heeft geleid;
2° in andere lidstaten van de Europese Unie, voor of na 19 juli 2008, en die er toe strekken na te gaan of voldaan wordt aan gelijke eisen onder gelijke exploitatievoorwaarden.	2° in andere lidstaten van de Europese Unie, voor of na 16 juni 2016, en die er toe strekken na te gaan of voldaan wordt aan gelijke eisen onder gelijke exploitatievoorwaarden.
Adeling 2. – Conformiteit met de TSI's en de nationale voorschriften	Afdeling 2. – Conformiteit met de TSI's en de nationale voorschriften
Art. 170. De subsystemen van structurele aard die deel uitmaken van het spoorwegsysteem en voorzien zijn van de " EG "-keuringsverklaring worden als interoperabel en conform de essentiële eisen beschouwd.	Art. 170. De veiligheidsinstantie beschouwt als conform met de essentiële eisen de van het spoorwegsysteem van de Unie deel uitmakende subsystemen van structurele aard waarvoor, naargelang van het geval, geldt dat de "EG"-keuringsverklaring is opgesteld op basis van de TSI's overeenkomstig artikel 172, paragraaf 1 of dat de "EG"-keuringsverklaring is opgesteld overeenkomstig artikel 172, paragraaf 8, op basis van nationale voorschriften of beide.
De verificatie van de interoperabiliteit, met inachtneming van de essentiële eisen, van een subsysteem van structurele aard dat deel uitmaakt van het spoorwegsysteem, geschiedt aan de hand van de TSI's, indien deze bestaan.	

<i>De "EG"-keuringsverklaring van de subsystemen voldoet aan de in bijlage 18 vermelde criteria.</i>	
Art. 171. § 1. <i>De veiligheidsinstantie stelt voor elk subsysteem een lijst van veiligheidsvoorschriften op die gebruikt wordt voor de naleving van de essentiële eisen, wanneer er geen relevante TSI's bestaan, of er op grond van artikel 159 kennis is gegeven van een afwijking, of het in specifieke gevallen nodig is veiligheidsvoorschriften na te leven die nog niet in de desbetreffende TSI's zijn opgenomen.</i>	Art. 171. (...)
<i>In deze gevallen wordt elk subsysteem van structurele aard onderworpen aan de keuringsprocedure zoals bedoeld in bijlage 19, punt 3.</i>	
§ 2. <i>De veiligheidsinstantie brengt de lijst met de veiligheidsvoorschriften voor elk subsysteem alsmede de aangewezen instanties die belast zijn met de keuringsprocedure van deze veiligheidsvoorschriften met toepassing van artikel 174, ter kennis aan de Europese Commissie.</i>	
<i>Deze lijst wordt ter kennis gebracht :</i>	
<i>1° hetzij telkens wanneer een wijziging wordt aangebracht aan de lijst van technische regels die bij toepassing van artikel 17, § 3, van Richtlijn 2008/57/EG ter kennis werd gebracht;</i>	
<i>2° hetzij na de aanmelding van de afwijking;</i>	
<i>3° hetzij na de publicatie van de betrokken TSI.</i>	
§ 3. <i>De veiligheidsinstantie brengt de voorschriften en beperkingen die van strikt plaatselijke aard zijn, niet ter kennis van de Europese Commissie maar vermeldt deze in het in artikel 211 bedoelde infrastructuurregister.</i>	
§ 4. <i>De veiligheidsinstantie ziet erop toe dat bindende veiligheidsvoorschriften worden gepubliceerd en worden meegedeeld aan de infrastructuurbeheerder, aan alle spoorwegondernemingen en aan alle aanvragers van toelatingen tot indienststelling, en dit in een heldere en voor alle betrokkenen begrijpbare taal.</i>	
Afdeling 3. – Procedure voor de opstelling van de “EG”-keuringsverklaring	Afdeling 3. – Procedure voor de opstelling van de “EG”-keuringsverklaring
Onderafdeling 1. – “EG”-keuringsverklaring	Onderafdeling 1. – “EG”-keuringsverklaring
Art. 172. § 1. <i>Voor de opstelling van de «EG»-keuringsverklaring doet de aanbestedende dienst, de constructeur of hun in de Europese Unie gevestigde</i>	Art. 172. § 1. <i>Voor de opstelling van de “EG”-keuringsverklaring die nodig is voor het in de handel brengen en het in dienst stellen als bedoeld</i>

gemachtigde, een beroep op een aangemelde instantie en laat haar de in bijlage 19 bedoelde “EG”-keuringsprocedure inleiden.	in hoofdstuk 4/1, verzoekt de aanvrager de daartoe door hem gekozen conformiteitsbeoordelingsinstantie(s) om de in de bijlage 19 beschreven “EG”-keuringsprocedure toe te passen.
	§ 2. De aanvrager stelt de “EG”-keuringsverklaring voor een subsysteem op overeenkomstig de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/250 van de Commissie van 12 februari 2019 inzake de modellen voor “EG”-verklaringen en certificaten voor interoperabiliteitsonderdelen en -subsystemen, het model voor de verklaring van conformiteit met een vergund voertuigtype en de “EG”-keuringsprocedures voor subsystemen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 201/2011 van de Commissie.
	Hij verklaart op eigen verantwoordelijkheid dat het betrokken subsysteem aan de toepasselijke keuringsprocedures is onderworpen en voldoet aan de eisen van de toepasselijke Uniewetgeving en aan de eventueel relevante nationale voorschriften.
	De aanvrager dateert en ondertekent de “EG”-keuringsverklaring en de begeleidende documenten.
§ 2. De taak van de met de “EG”-keuring van een subsysteem belaste aangemelde instantie begint in het ontwerpstadium en bestrijkt de gehele bouwperiode tot het stadium van de oplevering vóór de indienststelling van het subsysteem.	§ 3. De taak van de met de “EG”-keuring van een subsysteem belaste aangemelde instantie begint in het ontwerpstadium en bestrijkt de gehele constructieperiode tot het stadium van de goedkeuring voordat het subsysteem in de handel wordt gebracht of in dienst wordt gesteld.
Tot die taak behoort ook de keuring van de interfaces van het betrokken subsysteem met het systeem waarvan het deel uitmaakt, op grond van de informatie in de desbetreffende TSI en in de registers bedoeld in de artikelen 210, § 4, 3°, en 211.	Tot die taak behoort ook de keuring van de interfaces van het betrokken subsysteem met het systeem waarvan het deel uitmaakt door zich te baseren op de informatie die beschikbaar is in de desbetreffende TSI en in de registers voorzien in de artikelen 210, paragraaf 4, 2°, en 211.
§ 3. De aangemelde instantie is verantwoordelijk voor de samenstelling van het technisch dossier en voor het opstellen van het “EG”-keuringscertificaat dat de “EG”-keuringsverklaring, opgemaakt door de aanvrager, moet vergezellen.	§ 4. De aanvrager is verantwoordelijk voor de samenstelling van het technische dossier waarvan de “EG”-keuringsverklaring vergezeld moet gaan.
Dit technisch dossier moet alle nodige documenten betreffende de kenmerken van het subsysteem bevatten, alsmede in voorkomend geval alle stukken waaruit de conformiteit van de interoperabiliteitsonderdelen blijkt.	Dat technisch dossier moet alle noodzakelijke documenten betreffende de eigenschappen van het subsysteem bevatten, alsmede in voorkomend geval alle stukken waaruit de conformiteit van de interoperabiliteitsonderdelen blijkt.
Ook moet het alle gegevens inzake de gebruiksvoorwaarden en -beperkingen, alsmede inzake de voorschriften voor instandhouding,	Ook moet het alle gegevens inzake de gebruiksvoorwaarden en -beperkingen, alsmede

<i>permanent of periodiek toezicht, afregeling en onderhoud bevatten.</i>	<i>inzake de voorschriften voor onderhoud, permanent of periodiek toezicht en afstelling bevatten.</i>
	<i>§ 5. In geval van een vernieuwing of verbetering van een subsysteem die leidt tot een wijziging van het technisch dossier en die van invloed is op de geldigheid van de reeds uitgevoerde keuringsprocedures, beoordeelt de aanvrager of er een nieuwe "EG"-keuringsverklaring nodig is.</i>
<i>§ 4. Voor zover toegestaan door de desbetreffende TSI, kan de aangemelde instantie verklaringen van conformiteit afgeven die betrekking hebben op bepaalde onderdelen van de subsystemen of op een serie van subsystemen.</i>	<i>§ 6. De aangemelde instantie kan tussentijdse keuringsverklaringen afgeven voor bepaalde stadia van de keuringsprocedure of bepaalde delen van het subsysteem.</i>
	<i>§ 7. Als het volgens de betrokken TSI's toegestaan is, mag de aangemelde instantie keuringscertificaten afgeven die betrekking hebben op een of meer subsystemen of bepaalde onderdelen van die subsystemen.</i>
	<i>§ 8. De aangewezen instanties, verantwoordelijk voor de keuringsprocedure met betrekking tot nationale voorschriften, zijn verantwoordelijk voor de betrokken taken.</i>
	<i>Onverminderd artikel 202 mag een aangemelde instantie aangeduid worden als aangewezen instantie, in welk geval het gehele proces kan worden uitgevoerd door één enkele conformiteitsbeoordelingsinstantie.</i>
<i>Onderafdeling 2. – Tussentijdse "EG"-keuringsverklaring</i>	<i>(...)</i>
<i>Art. 173. Op grond van de door de aangemelde instantie afgegeven bevestigingen van tussentijdse controle kunnen de aanbestedende dienst, de constructeur of hun lasthebber in de Europese Unie, tussentijdse "EG"-keuringsverklaringen opstellen over bepaalde stadia van de keuringsprocedure of bepaalde delen van het subsysteem in overeenstemming met de in bijlage 19 bedoelde procedure.</i>	<i>Art. 173. (...)</i>
<i>Onderafdeling 3. – Keuringsverklaring voor de veiligheidsvoorschriften</i>	<i>(...)</i>
<i>Art. 174. § 1. Bij toepassing van artikel 157 en artikel 171 kiest de aanbestedende dienst, de</i>	<i>Art. 174. (...)</i>

<i>constructeur of hun in de Europese Unie gevestigde gemachtigde, voor het opstellen van een keuringsverklaring voor de veiligheidsvoorschriften, een aangewezen instantie uit en laat haar de keuringsprocedure voor de veiligheidsvoorschriften uitvoeren.</i>	
<i>De keuringsverklaring stemt overeen met de in bijlage 18, punt 2, vermelde criteria.</i>	
<i>§ 2. De taak van de aangewezen instantie belast met de keuring van een subsysteem aan de hand van de veiligheidsvoorschriften begint in het ontwerpstadium en bestrijkt de gehele bouwperiode tot het stadium van de oplevering vóór de indienststelling van het subsysteem.</i>	
<i>Tot die taak behoort ook de keuring van de interfaces van het betrokken subsysteem ten opzichte van het systeem waarvan het deel uitmaakt.</i>	
<i>§ 3. De aangewezen instantie is verantwoordelijk voor de samenstelling van het technisch dossier dat de keuringsverklaring voor de veiligheidsvoorschriften moet vergezellen.</i>	
<i>Dit technisch dossier bevat alle nodige elementen inzake de gebruiksvoorwaarden en -beperkingen, de voorschriften voor de instandhouding, permanent of periodiek toezicht, afregeling en onderhoud.</i>	
<i>Onderafdeling 4. – Tussentijdse keuringsverklaring voor de veiligheidsvoorschriften</i>	(...)
Art. 175. <i>Tussentijdse keuringsverklaringen voor de veiligheidsvoorschriften kunnen door de aanbestedende dienst, de constructeur of hun lasthebber in de Europese Unie op grond van de door de aangewezen instantie afgegeven tussentijdse keuringsverklaringen, voor bepaalde stadia van de keuringsprocedure voor de veiligheidsvoorschriften worden opgesteld.</i>	Art. 175. (...)
Afdeling 4. – Beperking van de indienststelling van een subsysteem van structurele aard	Afdeling 4. – Beperking van de indienststelling van een subsysteem van structurele aard
Art. 176. <i>Indien de veiligheidsinstantie constateert dat een subsysteem van structurele aard dat voorzien is van de " EG "-keuringsverklaring, vergezeld van het technisch dossier, niet geheel aan de bepalingen van deze Spoorcodex en meer bepaald aan de essentiële eisen voldoet, kan zij verzoeken dat aanvullende keuringen worden verricht.</i>	Art. 176. <i>Indien de veiligheidsinstantie constateert dat een subsysteem van structurele aard dat voorzien is van de " EG "-keuringsverklaring, vergezeld van het technisch dossier, niet geheel aan de bepalingen van deze Spoorcodex en meer bepaald aan de essentiële eisen voldoet, kan zij verzoeken dat aanvullende keuringen worden verricht.</i>

De veiligheidsinstantie stelt de Europese Commissie onmiddellijk op de hoogte van de gevraagde aanvullende keuringen, die ze motiveert, en verduidelijkt of de aanvullende keuring haar grondslag vindt, ofwel in het niet voldoen aan de essentiële eisen of aan een TSI, ofwel in een gebrekkige toepassing van een TSI, ofwel in de ontoereikendheid van een TSI.	De veiligheidsinstantie stelt de Europese Commissie onmiddellijk op de hoogte van de gevraagde aanvullende keuringen, met opgave van de redenen, en preciseert of het niet volledig naleven van de bepalingen van deze Codex voortvloeit uit:
	1° de niet-naleving van de essentiële eisen of van een TSI, of de onjuiste toepassing van een TSI;
	2° de ontoereikendheid van een TSI.
	Art. 176/1. Interoperabiliteitsonderdelen en subsystemen die conform zijn met geharmoniseerde normen of delen daarvan waarvan de referenties in het Publicatieblad van de Europese Unie zijn bekendgemaakt, worden geacht conform te zijn met de essentiële eisen die door die normen of delen daarvan worden bestreken.
Afdeling 5. – Indienststelling van bestaande subsystemen na een vernieuwing of een verbetering	(...)
Art. 178. § 1. In geval van vernieuwing of verbetering dient de aanbestedende dienst, de constructeur of hun lasthebber in de Europese Unie een conceptdossier in bij de veiligheidsinstantie waarin het project beschreven wordt.	Art. 178. (...)
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.	

<i>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.</i>	
<i>§ 4. Wanneer de TSI niet volledig wordt toegepast, stelt de veiligheidsinstantie de Europese Commissie in kennis van de redenen, de technische kenmerken die van toepassing zijn in plaats van de TSI, en de instanties die, wat voormelde kenmerken betreft, belast zijn met de keuringsprocedure bedoeld in artikel 174.</i>	
	<i>Hoofdstuk 4/1. – In de handel brengen en in dienst stellen</i>
	<i>Afdeling 1. – Vergunningen tot indienststelling van vaste installaties</i>
	<i>Art. 179/1. § 1. De nieuwe subsystemen “baanuitrusting voor besturing en seingeving”, “energie” en “infrastructuur” mogen slechts in dienst worden gesteld indien zij overeenkomstig de essentiële eisen zijn ontworpen, geconstrueerd en geïnstalleerd en als overeenkomstig de paragrafen 3 en 5 de betreffende vergunning is afgegeven.</i>
	<i>§ 2. De veiligheidsinstantie verleent een vergunning voor indienststelling van de subsystemen “energie”, “infrastructuur” en “baanuitrusting voor besturing en seingeving” die op het Belgisch grondgebied aanwezig zijn of worden geëxploiteerd.</i>
	<i>§ 3. De veiligheidsinstantie verstrekt gedetailleerde informatie over de manier waarop de vergunningen worden verkregen en werkt samen met het Bureau voor het verspreiden van deze informatie.</i>
	<i>Zij stelt op haar internetsite kosteloos een handleiding ter beschikking van de aanvragers met een beschrijving en toelichting van de voorwaarden om een vergunning te krijgen en een opsomming van de vereiste documenten.</i>
	<i>§ 4. Vóór de uitvoeringsfase van het ontwerp en de aanvraag voor een vergunning voor het in dienst stellen bedoeld in paragraaf 5, dient de aanvrager een voorafgaand dossier in bij de veiligheidsinstantie.</i>
	<i>De inhoud van dit dossier is vastgelegd in bijlage 30.</i>

	<i>De veiligheidsinstantie brengt advies uit over het technisch ontwerp en het toepasselijke referentiekader binnen de vier maanden na de indiening van het voorafgaand dossier.</i>
	<i>Bij het uitblijven van een advies binnen de voorgeschreven termijn, mag de aanvrager zijn ontwerp voortzetten.</i>
	<i>Het uitblijven van een advies houdt geen enkel vermoeden van gunstig advies in.</i>
	<i>In geval van een negatief advies past de aanvrager zijn ontwerp aan en dient hij een nieuw voorafgaand dossier in overeenkomstig het eerste lid.</i>
	<i>§ 5. Na het verkrijgen van een gunstig advies of in geval van het uitblijven van een advies van de veiligheidsinstantie overeenkomstig paragraaf 4, dient de aanvrager bij de veiligheidsinstantie een aanvraag in voor een vergunning voor het in dienst stellen van vaste installaties, vergezeld van een dossier met documenten die het volgende staven:</i>
	<i>1° de keuringsverklaringen, bedoeld in artikel 172;</i>
	<i>2° de technische compatibiliteit van deze subsystemen met het systeem waarin ze worden geïntegreerd, aangetoond op basis van de toepasselijke TSI's, nationale voorschriften en registers;</i>
	<i>3° de veilige integratie van deze subsystemen, vastgesteld op basis van de toepasselijke TSI's, nationale voorschriften, en de GVM's;</i>
	<i>4° in het geval van subsystemen "baanuitrusting voor besturing en seingeving" waarbij uitrusting voor European Train Control System (ETCS) en/of Global System for Mobile Communications Railway (GSM-R) zijn/is betrokken, de positieve beslissing van het Bureau overeenkomstig artikel 19 van de richtlijn 2016/797/EU, en in geval van een wijziging in het ontwerpbestek of in de beschrijving van de beoogde technische oplossingen die na de positieve beslissing zijn aangevoerd, de naleving van het resultaat van de in artikel 30, paragraaf 2, van de verordening 2016/796/EU.</i>
	<i>De aanvrager verzendt de volledige aanvraag per aangetekende zending met ontvangstbewijs of overhandigt het tegen ontvangstbewijs, en verzendt het in elektronische versie.</i>
	<i>Indien de elektronische versie niet compatibel is met het leessysteem van de veiligheidsinstantie, dan informeert deze laatste de aanvrager, die vervolgens gratis de software ter beschikking stelt.</i>
	<i>§ 6. Binnen een maand na ontvangst van de aanvraag deelt de veiligheidsinstantie de aanvrager</i>

	<i>mee dat het dossier compleet is of dat er aanvullende informatie nodig is, in welk geval het daarvoor een redelijke termijn bepaalt.</i>
	<i>De veiligheidsinstantie controleert of het dossier compleet, ter zake doend en samenhangend is, en, in het geval van ERTMS-baanuitrusting, of het strookt met de positieve beslissing van het Bureau overeenkomstig artikel 19 van de richtlijn 2016/797/EU en, in voorkomend geval, met de resultaten van de in artikel 30, paragraaf 2, van de verordening 2016/796/EU bedoelde procedure.</i>
	<i>Na deze controle geeft de veiligheidsinstantie binnen de termijn bedoeld in artikel 77, vierde lid, de vergunning voor de indienstelling van vaste installaties af, of deelt zij de aanvrager mee dat zij een afwijzende beslissing heeft genomen.</i>
	<i>§ 7. De aanvrager bewaart een exemplaar van het volledige dossier van de aanvraag tot indienstelling evenals van de afgegeven vergunning tijdens de gehele levensduur van het subsysteem.</i>
	<i>§ 8. In geval van vernieuwing of verbetering van bestaande subsystemen, in voorkomend geval voorafgaandelijk aan een voorafgaand dossier bedoeld in paragraaf 4, dient de aanvrager bij de veiligheidsinstantie een conceptdossier in waarin het project beschreven wordt.</i>
	<i>De inhoud van dit dossier is vastgelegd in bijlage 31.</i>
	<i>Binnen een maand na ontvangst van het dossier deelt de veiligheidsinstantie de aanvrager mee dat het dossier compleet is of dat er aanvullende informatie nodig is, in welk geval zij daarvoor een redelijke termijn bepaalt.</i>
	<i>De veiligheidsinstantie onderzoekt het dossier, in nauwe samenwerking met het Bureau in het geval van projecten in verband met ERTMS-baanuitrusting, en beslist op basis van onderstaande criteria of er een nieuwe vergunning voor indienstelling vereist is:</i>
	<i>1° Kan het algehele veiligheidsniveau van de betrokken subsystemen door de geplande werkzaamheden ongunstig worden beïnvloed?</i>
	<i>2° Is een dergelijke vergunning vereist in de desbetreffende TSI's?</i>
	<i>3° Is een dergelijke vergunning vereist op grond van het opgestelde nationale implementatieplan?</i>
	<i>4° Zijn er wijzigingen aangebracht in de waarden van de parameters op basis waarvan de vergunning reeds is afgegeven?</i>

	<i>In het kader van projecten in verband met ERTMS-baanuitrusting passen de veiligheidsinstantie en de aanvrager bijlage 29 toe.</i>
	<i>§ 9. Indien de veiligheidsinstantie in een fase van de procedure meent dat voor de procedure aanvullende informatie of documenten nodig zijn, brengt zij de aanvrager daarvan op de hoogte, die deze stukken overmaakt.</i>
	<i>De termijn bedoeld in artikel 77, vierde lid, wordt opgeschort vanaf de datum van de kennisgeving tot aan de datum van ontvangst van de gevraagde stukken.</i>
	<i>§ 10. De aanvrager kan binnen een maand na ontvangst van de afwijzende beslissing aan de veiligheidsinstantie vragen om haar beslissing te herzien.</i>
	<i>Dat verzoek wordt gemotiveerd. De veiligheidsinstantie heeft vanaf de ontvangst van het verzoek om herziening twee maanden de tijd om haar beslissing te bevestigen of te herroepen.</i>
	<i>§ 11. Onverminderd de voorgaande paragrafen, kan de Koning de procedure voor de indienstelling van vaste installaties “besturing en seingeving” bepalen.</i>
	<i>Art. 179/2. Overeenkomstig bijlage 29 kan de veiligheidsinstantie een advies over het verzoek om goedkeuring bedoeld in artikel 19, paragraaf 3 van de richtlijn 2016/797/EU afleveren via het éénloketsysteem bedoeld in artikel 12 van de verordening 2016/796/EU in elke fase van de procedure, met inbegrip van de fase van het oorspronkelijk engagement betreffende de technische aspecten en de planning.</i>
	<i>Afdeling 2. – In de handel brengen van mobiele subsystemen</i>
	<i>Art. 179/3. § 1. De aanvrager brengt een mobiel subsysteem in de handel op voorwaarde dat het zodanig ontworpen, geconstrueerd en geïnstalleerd is dat het beantwoordt aan de essentiële eisen.</i>
	<i>§ 2. De aanvrager dient er in het bijzonder voor te zorgen dat de “EG”-keuringsverklaring zoals bedoeld in artikel 172 afgeleverd is.</i>
	<i>Afdeling 3. – Voertuigen</i>

	<i>Art. 179/4. De aanvrager brengt een voertuig pas in de handel nadat het Bureau overeenkomstig artikel 21, paragrafen 5, 6 en 7 van de richtlijn 2016/797/EU, of de veiligheidsinstantie overeenkomstig artikel 179/9, een vergunning heeft afgegeven om dat voertuig in de handel te brengen.</i>
	<i>Art. 179/5. Teneinde een vergunning om een voertuig in de handel te brengen of een voertuigtypegoedkeuring te bekomen, houdt de aanvrager zich aan de procedure en modaliteiten die zijn aangenomen in de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/545 van de Commissie van 4 april 2018 tot vaststelling van de praktische regelingen voor het proces voor de afgifte van typegoedkeuringen en vergunningen voor spoorvoertuigen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad.</i>
	<i>Onverminderd voormelde verordening omvat het dossier dat de aanvraag voor een vergunning om een voertuig of een typevoertuig in de handel te brengen vergezelt, ook de bewijsstukken van het in de handel brengen van mobiele subsystemen waaruit het voertuig overeenkomstig artikel 179/3 is samengesteld op grond van de “EG”-keuringsverklaring.</i>
	<i>Art. 179/6. Wanneer er tests nodig zijn om materiaal te verkrijgen ter staving van de technische compatibiliteit bedoeld in artikel 21, paragraaf 3, b) en d) van de richtlijn 2016/797/EU, doet de infrastructuurbeheerder, in overleg met de aanvrager, al het mogelijke om eventuele tests binnen een termijn van drie maanden na ontvangst van de volledige aanvraag van de aanvrager te laten plaatsvinden, onverminderd artikel 8.</i>
	<i>Indien nodig treft de veiligheidsinstantie maatregelen om te waarborgen dat de tests plaatsvinden.</i>
	<i>Art. 179/7. Het Bureau of de veiligheidsinstantie mogen, als onderdeel van de beoordelingen op grond van artikel 21, paragraaf 5, eerste lid van de richtlijn 2016/797/EU en in geval van gerede twijfel, vragen om tests op het netwerk.</i>
	<i>Art. 179/8. § 1. Wanneer het Bureau het niet eens is met een negatieve beoordeling door de veiligheidsinstantie naar aanleiding van een onderzoek uitgevoerd overeenkomstig artikel 21, paragraaf 5, b) van de richtlijn 2016/797/EU, werkt de veiligheidsinstantie samen met het Bureau om te</i>

	<i>komen tot een wederzijds aanvaardbare beoordeling.</i>
	<i>Indien het Bureau en de veiligheidsinstantie het in onderling overleg nodig achten, wordt de aanvrager bij dit proces betrokken.</i>
	<i>§ 2. Wanneer binnen één maand vanaf het ogenblik waarop het Bureau de veiligheidsinstantie op de hoogte heeft gebracht dat het niet akkoord is met de afwijzende beslissing, geen wederzijds aanvaardbare beoordeling wordt gevonden, kan de veiligheidsinstantie de vraag voorleggen aan de kamer van beroep opgericht op grond van artikel 55 van de verordening 2016/796/EU.</i>
	<i>Art. 179/9. § 1. Wanneer het gebruiksgebied is beperkt tot een of meer netwerken op Belgisch grondgebied, kan de veiligheidsinstantie op verzoek van de aanvrager de vergunning om een voertuig in de handel te brengen, afgeven.</i>
	<i>Voor de afgifte van dergelijke vergunningen beoordeelt de veiligheidsinstantie de aanvraag overeenkomstig de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/545 van de Commissie van 4 april 2018 tot vaststelling van de praktische regelingen voor het proces voor de afgifte van typegoedkeuringen en vergunningen voor spoorvoertuigen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad.</i>
	<i>De vergunning geldt ook zonder uitbreiding van het gebruiksgebied voor voertuigen die reizen naar stations in aangrenzende lidstaten met soortgelijke netwerkenmerken, wanneer deze stations dicht bij de grens liggen en na raadpleging van de bevoegde veiligheidsinstanties overeenkomstig de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/545 van de Commissie van 4 april 2018 tot vaststelling van de praktische regelingen voor het proces voor de afgifte van typegoedkeuringen en vergunningen voor spoorvoertuigen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/797/EU van het Europees Parlement en de Raad.</i>
	<i>Deze raadpleging kan per geval geschieden of worden vastgesteld in een grensoverschrijdend akkoord tussen de veiligheidsinstanties.</i>
	<i>De Koning kan nadere uitvoeringsregels vaststellen die betrekking hebben op aanvragen voor het in de handel brengen van een voertuig als bedoeld in het derde lid.</i>
	<i>§ 2. Overeenkomstig de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/545 van de Commissie van 4 april 2018</i>

	<i>tot vaststelling van de praktische regelingen voor het proces voor de afgifte van typegoedkeuringen en vergunningen voor spoorvoertuigen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad, geldt de vergunning afgeleverd door een veiligheidsinstantie van een aangrenzende lidstaat ook zonder uitbreiding van het gebruiksgebied voor voertuigen die reizen naar stations gelegen op het Belgisch grondgebied met soortgelijke netwerkenmerken en exploitatievoorschriften, wanneer deze stations dicht bij de grens liggen en na raadpleging van de veiligheidsinstantie.</i>
	<i>Deze raadpleging kan per geval geschieden of worden vastgelegd in een grensoverschrijdende overeenkomst tussen de veiligheidsinstanties.</i>
	<i>§ 3. Wanneer het gebruiksgebied beperkt is tot het Belgisch grondgebied en in geval van niet-toepassing van een TSI of meerdere TSI's of delen ervan, bedoeld in artikel 159, geeft de veiligheidsinstantie de vergunning voor het voertuig pas af nadat de in dat artikel bepaalde procedure is toegepast.</i>
	<i>§ 4. De veiligheidsinstantie is verantwoordelijk voor de vergunningen die zij afgeeft.</i>
	<i>Art. 179/10. Voor het vernieuwen of verbeteren van bestaande voertuigen waarvoor reeds een vergunning voor het in de handel brengen is afgegeven, is een nieuwe vergunning het in de handel brengen ervan vereist als:</i>
	<i>1° er wijzigingen worden aangebracht in de waarden van de parameters, bedoeld in artikel 21, paragraaf 10, b), van de richtlijn 2016/797/EU waardoor deze waarden zich niet langer binnen de grenzen van in de TSI's bepaalde aanvaardbare parameters bevinden;</i>
	<i>2° het algemene veiligheidsniveau van het betrokken voertuig door de geplande werkzaamheden kan worden aangetast; of</i>
	<i>3° dat door de desbetreffende TSI's wordt vereist.</i>
	<i>Art. 179/11. Als de aanvrager een vergunning heeft ontvangen overeenkomstig artikel 179/9 en het gebruiksgebied op Belgisch grondgebied wenst uit te breiden, vult hij het dossier aan met de bijkomende pertinente documenten bedoeld in artikel 21, paragraaf 3 van de richtlijn 2016/797/EU betreffende het bijkomende gebruiksgebied.</i>

	<i>Hij dient het dossier in bij de veiligheidsinstantie, die na het volgen van de procedure in artikel 179/9 een geactualiseerde vergunning voor het uitgebreide gebruiksgebied afgeeft.</i>
	<i>Art. 179/12. § 1. Voordat een infrastructuurgebruiker een voertuig gebruikt in het gebruiksgebied dat in de vergunning voor het in de handel brengen is vermeld, controleert hij of:</i>
	<i>1° voor het voertuig een vergunning voor het in de handel brengen, is afgegeven overeenkomstig de artikelen 179/4 tot 179/11 en of het voorwerp uitmaakt van een geldige registratie;</i>
	<i>2° het voertuig compatibel is met het traject op basis van het infrastructuurregister, de desbetreffende TSI's of iedere andere relevante informatie die de infrastructuurbeheerder gratis en binnen een redelijke termijn moet verstrekken als een dergelijk register niet bestaat of niet volledig is; en</i>
	<i>3° het voertuig correct is geïntegreerd in de samenstelling van de trein waarin het bedoeld is te functioneren, rekening houdend met het veiligheidsbeheersysteem bedoeld in de artikelen 89, 90, 91 en 92 en de TSI inzake exploitatie en verkeersleiding.</i>
	<i>§ 2. Voor de toepassing van paragraaf 1 mag de spoorwegonderneming tests uitvoeren in samenwerking met de infrastructuurbeheerder, onverminderd artikel 8.</i>
	<i>De infrastructuurbeheerder doet, in overleg met de betrokken spoorwegonderneming, al het mogelijke om eventuele tests binnen drie maanden na ontvangst van het verzoek van de aanvrager te laten plaatsvinden.</i>
	<i>Art. 179/13. § 1. Wanneer een infrastructuurgebruiker bij de exploitatie vaststelt dat een voertuig dat hij gebruikt niet aan een van de geldende essentiële eisen voldoet, neemt hij de noodzakelijke corrigerende maatregelen om het voertuig met de eisen in overeenstemming te brengen.</i>
	<i>Voorts stelt hij het Bureau en de betrokken veiligheidsinstanties in kennis van de genomen maatregelen.</i>
	<i>§ 2. Indien de infrastructuurgebruiker over aanwijzingen beschikt waaruit blijkt niet aan de eisen werd voldaan op het moment waarop:</i>
	<i>1° de toelating voor het in dienst stellen is afgegeven overeenkomstig hoofdstuk 5, van titel 6, zoals dat in</i>

	<i>werking was voor de inwerkingtreding van de wet van XXX tot wijziging van de Spoorcodex; of</i>
	<i>2° de vergunning voor het in de handel brengen is afgegeven,</i>
	<i>stelt hij het Bureau en alle andere betrokken veiligheidsinstanties daarvan in kennis.</i>
	<i>Art. 179/14. Wanneer de veiligheidsinstantie verneemt dat een voertuig of voertuigtype waarvoor:</i>
	<i>1° een toelating voor het in dienst stellen is afgegeven overeenkomstig hoofdstuk 5, van titel 6, zoals dat in werking was voor de inwerkingtreding van de wet van XXX tot wijziging van de Spoorcodex; of</i>
	<i>2° een vergunning voor het in de handel brengen is verleend, zij het door het Bureau, zij het door haar zelf, overeenkomstig de artikelen 179/4 tot 179/11 of 179/20,</i>
	<i>wanneer het gebruikt wordt op de bedoelde wijze, niet voldoet aan één van de geldende essentiële eisen, stelt zij de infrastructuurgebruiker die het voertuig of het voertuigtype gebruikt daarvan in kennis en verzoekt hem de noodzakelijke corrigerende maatregelen te nemen om het voertuig of de voertuigen met de eisen in overeenstemming te brengen binnen een door haar bepaalde termijn.</i>
	<i>De veiligheidsinstantie stelt het Bureau en de andere betrokken veiligheidsinstanties in kennis wanneer zij over informatie beschikt waaruit blijkt dat deze laatsten betrokken zijn, met name omdat zij een verzoek behandelen voor het in de handel brengen van eenzelfde voertuigtype.</i>
	<i>Art. 179/15. § 1. Wanneer in de gevallen bedoeld in de artikelen 179/13 en 179/14, de infrastructuurgebruiker er zich binnen de gegeven termijn niet van verzekert dat de genomen corrigerende maatregelen conform zijn met de geldende essentiële eisen leidt en de non-conformiteit een ernstig veiligheidsrisico vormt, kan de veiligheidsinstantie tijdelijke veiligheidsmaatregelen toepassen in het kader van haar toezichttaken overeenkomstig artikel 74/1, paragraaf 7.</i>
	<i>Er kunnen tijdelijke veiligheidsmaatregelen in de vorm van schorsing van de voertuigtypegoedkeuring worden toegepast door de veiligheidsinstantie of het Bureau tegelijkertijd.</i>

	§ 2. In de gevallen bedoeld in paragraaf 1 en onverminderd artikel 26, paragraaf 4 van de richtlijn 2016/797/EU, kan de veiligheidsinstantie die de vergunning heeft afgegeven, na toetsing van de effectiviteit van de maatregelen die zijn genomen om het ernstige veiligheidsrisico weg te nemen, beslissen de vergunning of de typegoedkeuring in te trekken of aan te passen indien er bewijs wordt geleverd dat ten tijde van de afgifte van de vergunning niet was voldaan aan een essentiële eis.
	Zij brengt haar beslissing ter kennis van de houder van:
	1° de toelating voor het in dienst stellen die is afgegeven overeenkomstig hoofdstuk 5, van titel 6, zoals dat in werking was voor de inwerkingtreding van de wet van XXX tot wijziging van de Spoorcodex; of
	2° de vergunning voor het in de handel brengen of de voertuigtypegoedkeuring.
	De houder kan binnen een maand na ontvangst van de beslissing van de veiligheidsinstantie deze instanties verzoeken de beslissing te herzien.
	In dat geval wordt de beslissing tot intrekking opgeschort.
	De veiligheidsinstantie heeft vanaf de datum van ontvangst van het verzoek om herziening een maand de tijd om haar beslissing te bevestigen of te herroepen.
	§ 3. In voorkomend geval, wanneer het Bureau en de veiligheidsinstantie het met elkaar oneens zijn over de noodzaak de vergunning te beperken of in te trekken, wordt de arbitrageprocedure bedoeld in artikel 179/8, paragraaf 2 gevolgd.
	Indien het resultaat van die procedure is dat de voertuigvergunning niet wordt beperkt of ingetrokken, worden de in paragraaf 1 van dit artikel bedoelde tijdelijke veiligheidsmaatregelen opgeschort.
	Art. 179/16. Wanneer de veiligheidsinstantie beslist tot intrekking van:
	1° een toelating voor het in dienst stellen die is afgegeven overeenkomstig hoofdstuk 5, van titel 6, zoals dat in werking was voor de inwerkingtreding van de wet van XXX tot wijziging van de Spoorcodex; of
	2° een vergunning voor het in de handel brengen die zij heeft verleend,
	brengt zij het Bureau daarvan onmiddellijk op de hoogte met opgave van de redenen voor haar beslissing.

	<i>Art. 179/17. § 1. De beslissing van de veiligheidsinstantie om de vergunning in te trekken, wordt verwerkt in het voertuigregister, overeenkomstig artikel 210, of in het geval van een voertuigtypegoedkeuring, in het Europees register van goedgekeurde typen voertuigen, overeenkomstig artikel 179/20, paragraaf 6.</i>
	<i>§ 2. De veiligheidsinstantie licht de infrastructuurgebruikers die voertuigen gebruiken van hetzelfde type als het voertuig of voertuigtype die ingetrokken is, in.</i>
	<i>Deze infrastructuurgebruikers controleren eerst of het probleem van niet voldoen aan de eisen zich ook bij hen voordoet. In voorkomend geval is de procedure van de artikelen 179/14 en volgende van toepassing.</i>
	<i>Art. 179/18. § 1. Wanneer een toelating voor het in dienst stellen die is afgegeven overeenkomstig hoofdstuk 5, van titel 6, zoals dat in werking was voor de inwerkingtreding van de wet van XXX tot wijziging van de Spoorcodex, wordt ingetrokken, wordt het voertuig in kwestie niet langer gebruikt.</i>
	<i>§ 2. Wanneer een vergunning voor het in de handel brengen wordt ingetrokken, wordt het voertuig in kwestie niet langer gebruikt en wordt het gebruiksgebied ervan niet uitgebreid.</i>
	<i>§ 3. Wanneer een voertuigtypegoedkeuring wordt ingetrokken, worden de op basis van die typegoedkeuring gebouwde voertuigen niet meer in de handel gebracht of worden zij, indien ze reeds in de handel waren gebracht, uit de handel genomen.</i>
	<i>§ 4. Er kan om een nieuwe vergunning worden verzocht volgens de procedure voorzien in : 1° de artikelen 179/4 tot 179/11 voor afzonderlijke voertuigen; of 2° artikel 179/20, paragrafen 1, 2, 4, eerste en tweede lid, en paragrafen 5 en 6 voor een voertuigtype.”.</i>
	<i>Art. 179/19. Indien in de gevallen bedoeld in de artikelen 179/13 en 179/14 het niet voldoen aan de essentiële eisen beperkt blijft tot een deel van het gebruiksgebied van het betrokken voertuig en die situatie reeds bestond ten tijde van de afgifte van de vergunning of de typegoedkeuring voor het in de handel brengen, wordt die vergunning of</i>

	<i>typegoedkeuring gewijzigd ten einde de betrokken delen van het gebruiksgebied uit te sluiten.</i>
	<i>Afdeling 4. – Voertuigtypegoedkeuringen</i>
	<i>Art. 179/20. § 1. De veiligheidsinstantie kan overeenkomstig de procedure van de artikelen 179/4 tot 179/20 voertuigtypegoedkeuringen verlenen.</i>
	<i>De aanvraag voor een voertuigtypegoedkeuring en de informatie over alle aanvragen, de fasen van de relevante procedures en de uitkomst ervan, en, in voorkomend geval, de verzoeken en beslissingen van de kamer van beroep worden ingediend via het in artikel 12 van de verordening 2016/796/EU bedoelde éénloketsysteem.</i>
	<i>§ 2. Als de veiligheidsinstantie een vergunning om een voertuig in de handel te brengen afgeeft, geeft zij tegelijkertijd op verzoek van de aanvrager de typegoedkeuring van het voertuig af, die betrekking heeft op hetzelfde gebruiksgebied van het voertuig.</i>
	<i>§ 3. Een voertuig dat of een reeks voertuigen die in overeenstemming is/zijn met een goedgekeurd voertuigtype, krijgt/ krijgen zonder verdere controles een voertuigvergunning overeenkomstig de artikelen 179/4 tot 179/20 op basis van een door de aanvrager overgelegde verklaring van conformiteit met dit voertuigtype.</i>
	<i>§ 4. Indien de typegoedkeuring moet worden hernieuwd, beperkt de veiligheidsinstantie haar controles tot de gewijzigde voorschriften.</i>
	<i>De hernieuwing van de typegoedkeuring van een voertuig doet geen afbreuk aan vergunningen om voertuigen in de handel te brengen die reeds zijn verleend op basis van de eerdere vergunning voor het in de handel brengen van dat voertuigtype.</i>
	<i>§ 5. De verklaring van conformiteit met het type wordt opgesteld volgens:</i>
	<i>1° de keuringsprocedures van de desbetreffende TSI's, of</i>
	<i>2° indien er geen TSI's van toepassing zijn, de conformiteitsbeoordelingsprocedures als omschreven in de modules B + D, B + F en H1 van Besluit nr. 768/2008/EG van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 betreffende een gemeenschappelijk kader voor het verhandelen van producten en tot intrekking van Besluit 93/465/EEG.</i>

	<i>§ 6. De veiligheidsinstantie registreert de typegoedkeuring van voertuigen in het Europees register van goedgekeurde voertuigtypen als bedoeld in artikel 48 van de richtlijn 2016/797/EU.</i>
Hoofdstuk 5. – Voertuigen	
<i>Afdeling 1. -Toelating tot indienststelling</i>	<i>(...)</i>
<i>Art. 180. Behoudens andersluidende bepalingen in onderhavig hoofdstuk, wordt de indienststelling van een voertuig toegestaan door de veiligheidsinstantie alvorens dat voertuig op het net mag worden gebruikt.</i>	<i>Art. 180. (...)</i>
<i>Elke door een lidstaat verleende toelating tot indienststelling is in België geldig, onverminderd het bepaalde in de artikelen 193 en 197.</i>	
<i>De toelatingen tot indienststelling die overeenkomstig de bepalingen van deze afdeling worden verleend, doen geen afbreuk aan andere voorwaarden die krachtens titel 4 moeten worden nageleefd door de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder wat de exploitatie van dergelijke voertuigen op het net betreft.</i>	
<i>De Koning bepaalt de nadere regels voor het indienen van de aanvraag, de procedure en de verwervingsvoorwaarden voor de indienststelling van de voertuigen.</i>	
<i>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.</i>	<i>Art. 180/1. (...)</i>
<i>De Koning bepaalt de procedure en de nadere regels van indiening van het conceptdossier bedoeld in het eerste lid.</i>	
<i>§ 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.</i>	
<i>Een nieuwe toelating tot indienststelling is steeds vereist wanneer de voorgenomen werkzaamheden negatieve gevolgen kunnen hebben voor het algemeen veiligheidsniveau van het betrokken voertuig.</i>	

§ 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. 181. Een TSI-conform voertuig wordt toegelaten overeenkomstig de artikelen 189 tot 194.	Art. 181. (...)
Een niet-TSI-conform voertuig wordt toegelaten overeenkomstig de artikelen 195 tot 198.	
Een voertuig dat conform is met een toegelaten type wordt toegelaten overeenkomstig artikel 199.	
Art. 182. De veiligheidsinstantie neemt een beslissing over alle aanvragen om een toelating tot indienststelling van een voertuig, overeenkomstig de artikelen 190, 193, 196 en 197.	Art. 182. (...)
Art. 183. De beslissing om de indienststelling van een voertuig toe te laten mag gebruiksvoorwaarden en andere beperkingen bevatten.	Art. 183. (...)
Art. 184. De aanvrager kan binnen een termijn van één maand na ontvangst van de beslissing tot weigering van de indienststelling van een voertuig, wegens behoorlijk gerechtvaardigde redenen, de veiligheidsinstantie verzoeken om haar beslissing tot weigering van de indienststelling van een voertuig te herzien.	Art. 184. (...)
De veiligheidsinstantie beschikt over een termijn van twee maanden vanaf de ontvangst van het verzoek tot herziening om haar beslissing te bevestigen of ongedaan te maken.	
	(...)
Art. 185. Indien binnen de door de artikelen 194 en 198 voorgeschreven termijn geen beslissing werd genomen door de veiligheidsinstantie, wordt de indienststelling van het voertuig beschouwd als toegelaten na een periode van drie maanden na afloop van deze termijnen.	Art. 185. (...)
In dat geval geldt de toelating tot indienststelling van het voertuig alleen voor het Belgische net.	

<i>In het geval dat een voertuig stilzwijgend zou zijn toegelaten in een andere lidstaat van de Europese Unie, als gevolg van de toepassing van een bepaling soortgelijk aan de in het eerste lid vervatte bepaling, is dergelijke toelating tot indienststelling niet geldig in België.</i>	
Art. 186. De intrekking door de veiligheidsinstantie van de toelating tot indienststelling die zij zelf heeft verleend of van een toelating die de aanvrager werd verleend op grond van artikel 185, geschiedt door middel van de procedure tot herziening van de veiligheidslicenties en de veiligheidsvergunningen overeenkomstig hoofdstuk 4 van titel 4.	Art. 186. (...)
Art. 187. De veiligheidsinstantie mag toelatingen voor de indienststelling voor een serie voertuigen verlenen.	Art. 187. (...)
<i>De veiligheidsinstantie brengt de aanvragers, door middel van een publicatie op haar website, op de hoogte van de te volgen praktische regels.</i>	
Art. 188. In afwijking van de artikelen 189 tot 198, blijven de toelatingen tot indienststelling die zijn afgegeven vóór 19 juli 2008, met inbegrip van de toelatingen die in het kader van de internationale overeenkomsten, in het bijzonder de RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) en de RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), zijn verleend, geldig overeenkomstig de voorwaarden waaronder ze zijn verleend.	Art. 188. (...)
Afdeling 2. – Indienststelling van voertuigen conform de TSI's	(...)
Onderafdeling 1. – Eerste toelating tot indienststelling	(...)
Art. 189. Deze onderafdeling is van toepassing op voertuigen die voldoen aan alle relevante TSI's die op het ogenblik van indienststelling van kracht zijn, op voorwaarde dat een aanzienlijk aantal van de essentiële eisen voor een groot deel in deze TSI's zijn opgenomen en dat de relevante TSI inzake rollend materieel in werking is getreden en van toepassing is.	Art. 189. (...)
Art. 190. Wanneer voor alle subsystemen van structurele aard betreffende het betrokken voertuig een toelating is afgegeven overeenkomstig de	Art. 190. (...).

bepalingen van hoofdstuk 4, wordt de eerste toelating tot indienststelling door de veiligheidsinstantie afgegeven zonder verdere controles.	
Art. 191. Wanneer het betrokken voertuig is voorzien van alle " EG "-keuringsverklaringen overeenkomstig artikel 172, beperkt de controle van de veiligheidsinstantie wat de toelating tot indienststelling van het voertuig betreft, zich tot wat volgt :	Art. 191. (...)
1° de technische verenigbaarheid tussen de betrokken subsystemen van het voertuig en de veilige integratie ervan overeenkomstig de procedure bedoeld in de betrokken structurele en functionele TSI's;	
2° de technische verenigbaarheid tussen het voertuig en het betrokken net;	
3° de veiligheidsvoorschriften die van toepassing zijn op de openstaande punten;	
4° de veiligheidsvoorschriften die van toepassing zijn op de specifieke gevallen die in de relevante TSI's naar behoren zijn omschreven.	
Onderafdeling 2. – Aanvullende toelating voor de indienststelling	(...)
Art. 192. Voertuigen die volledig in overeenstemming zijn met TSI's die alle aspecten van de relevante subsystemen zonder specifieke gevallen en openstaande punten die strikt verband houden met de technische verenigbaarheid tussen voertuig en net bestrijken, behoeven geen aanvullende toelating voor indienststelling zolang zij rijden op TSI-conforme netten of onder de in de bijbehorende TSI gespecificeerde voorwaarden.	Art. 192. (...)
Art. 193. § 1. De veiligheidsinstantie beslist of aanvullende toelatingen tot indienststelling vereist zijn voor een voertuig dat is voorzien van een eerste toelating tot indienststelling, in toepassing van artikel 190 of overeenkomstig de principes vervat in artikel 22 van de Richtlijn 2008/57/EG, voor zover het geen voertuig betreft zoals bedoeld in artikel 192.	Art. 193. (...)
§ 2. Om te voldoen aan de aanvraag voor aanvullende toelatingen, legt de aanvrager de veiligheidsinstantie een dossier voor betreffende het voertuig of het voertuigtype en het beoogde gebruik ervan op het net.	(...)
§ 3. Het dossier bevat de volgende gegevens :	(...)

1° de stukken die bewijzen dat in een andere lidstaat van de Unie een toelating tot indienststelling van het voertuig is afgegeven overeenkomstig artikel 22 van de Richtlijn 2008/57/EG;	
2° een exemplaar van het technisch dossier bedoeld in bijlage 19 met inbegrip, wat betreft de voertuigen die zijn uitgerust met gegevensrecorders, van de gegevens betreffende de procedure voor het verzamelen van gegevens opdat deze gegevens zouden kunnen worden gelezen en geëvalueerd, voor zover deze gegevens niet zijn geharmoniseerd door de corresponderende TSI's;	
3° de registers betreffende de voorgeschiedenis van de staat van dienst van het voertuig, van zijn onderhoud, en, desgevallend, de na de afgifte van de toelating aangebrachte technische aanpassingen;	
4° de technische en operationele kenmerken waaruit blijkt dat het voertuig verenigbaar is met de infrastructuur en de vaste installaties en met de andere netwerkvereisten.	
§ 4. De controle die de veiligheidsinstantie in het kader van de aanvraag voor een aanvullende toelating verricht, is beperkt tot de volgende criteria:	(...)
1° de technische verenigbaarheid tussen het voertuig en het net, met inbegrip van de veiligheidsvoorschriften die van toepassing zijn op openstaande punten en die nodig zijn om deze verenigbaarheid te waarborgen;	
2° de veiligheidsvoorschriften die van toepassing zijn op de specifieke gevallen die in de betrokken TSI's zijn omschreven.	
§ 5. Teneinde de in § 4 bedoelde criteria na te gaan, kan de veiligheidsinstantie verzoeken dat aanvullende informatie wordt verstrekt, dat risicoanalyses worden uitgevoerd overeenkomstig artikelen 89 en 90 van hoofdstuk 3 van titel 4 of dat testen op het net worden verricht.	(...)
In afwijking van het eerste lid en na goedkeuring van het in artikel 200 bedoelde referentiedocument, kan deze controle alleen worden verricht op basis van de in categorieën B of C van dit document opgenomen nationale voorschriften.	
§ 6. De veiligheidsinstantie bepaalt, na raadpleging van de aanvrager, de draagwijdte en de inhoud van de gevraagde aanvullende informatie, risicoanalyses en testen.	(...)
Teneinde de gevraagde aanvullende testen te laten plaatsvinden, zoals bedoeld in het eerste lid, doet de spoorweginfrastructuurbeheerder, in overleg met de	

<i>aanvrager, al het mogelijke om ervoor te zorgen dat deze testen plaatsvinden binnen de drie maanden na zijn verzoek.</i>	
<i>Desgevallend treft de veiligheidsinstantie maatregelen om te waarborgen dat de testen plaatsvinden.</i>	
<i>Art. 194. De veiligheidsinstantie neemt de beslissing betreffende de aanvullende toelating tot indienststelling ten laatste :</i>	<i>Art. 194. (...)</i>
<i>1° twee maanden na de indiening van het in artikel 193, §§ 2 en 3, bedoelde dossier;</i>	
<i>2° desgevallend, één maand na het verstrekken van aanvullende informatie zoals bedoeld in artikel 193, § 5;</i>	
<i>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.</i>	
<i>Afdeling 3. – Indienststelling van niet-TSI-conforme voertuigen</i>	<i>(...)</i>
<i>Onderafdeling 1. – Eerste toelating tot indienststelling</i>	<i>(...)</i>
<i>Art. 195. Deze onderafdeling is van toepassing op voertuigen die niet voldoen aan alle relevante TSI's die op het ogenblik van hun indienststelling van kracht zijn, met inbegrip van voertuigen waarvoor afwijkingen gelden, of wanneer een belangrijk gedeelte van de essentiële eisen niet is opgenomen in één of meer TSI's.</i>	<i>Art. 195. (...)</i>
<i>Art. 196. De veiligheidsinstantie verleent de eerste toelating tot indienststelling als volgt :</i>	<i>Art. 196. (...)</i>
<i>1° desgevallend na het vervullen van de " EG "-keuringsprocedure wat de technische aspecten die onder de TSI vallen, betreft;</i>	
<i>2° na het vervullen van de keuringsprocedure voor de veiligheidsvoorschriften wat de andere technische aspecten betreft.</i>	
<i>De eerste toelating tot indienststelling is alleen geldig op het Belgische spoorwegnet.</i>	
<i>Onderafdeling 2. – Aanvullende toelatingen tot indienststelling</i>	<i>(...)</i>
<i>Art. 197. § 1. De veiligheidsinstantie beslist of aanvullende toelatingen tot indienststelling zijn vereist voor een voertuig waarvoor in een andere</i>	<i>Art. 197. (...)</i>

lidstaat van de Unie overeenkomstig artikel 21, § 12 van de Richtlijn 2008/57/EG of overeenkomstig artikel 24 van de Richtlijn 2008/57/EG, een toelating tot indienststelling werd verleend.	
§ 2. Teneinde te voldoen aan de in dit artikel bedoelde aanvraag voor aanvullende toelatingen, legt de aanvrager de veiligheidsinstantie een technisch dossier voor betreffende het voertuig of het voertuigtype met vermelding van het beoogde gebruik ervan op het net.	(...)
§ 3. Het dossier bevat de volgende gegevens :	(...)
1° de bewijsstukken dat in een andere lidstaat een toelating tot indienststelling is afgegeven en documenten betreffende de gevolgde procedure om aan te tonen dat het voertuig voldoet aan de geldende veiligheidseisen, met inbegrip van, desgevallend, informatie over de afwijkingen waarvan het heeft genoten of die conform artikel 159 werden verleend, of overeenkomstig de principes vervat in artikel 9 van de Richtlijn 2008/57/EG;	
2° de technische gegevens, het onderhoudsprogramma en de operationele kenmerken, met inbegrip van, wat de voertuigen die zijn uitgerust met gegevensrecorders betreft, informatie over de procedure voor het verzamelen van gegevens opdat deze gegevens zouden kunnen worden gelezen en geëvalueerd zoals bedoeld in artikel 113, punt c.	
3° de registers betreffende de voorgeschiedenis van de dienst van het voertuig, van zijn onderhoud en, desgevallend, de na de afgifte van de toelating aangebrachte technische aanpassingen;	
4° de technische en operationele kenmerken waaruit blijkt dat het voertuig verenigbaar is met de infrastructuur, de vaste installaties en de andere netvereisten.	
§ 4. De veiligheidsinstantie mag de in § 3, 1° en 2° bedoelde gegevens niet in twijfel trekken, behalve wanneer zij het bestaan van een belangrijk veiligheidsrisico kan aantonen, onverminderd artikel 169.	(...)
Met name kan de veiligheidsinstantie zich na de goedkeuring van het in artikel 200 bedoelde referentiedocument niet meer beroepen op een in dat document opgenomen nationaal voorschrift van categorie A.	
§ 5. Teneinde de conformiteit van de in § 3, 3° en 4°, bedoelde elementen te controleren aan de hand	(...)

van de veiligheidsvoorschriften, kan de veiligheidsinstantie verzoeken dat aanvullende informatie wordt verstrekt, risicoanalyses worden verricht en testen op het net worden uitgevoerd.	
In afwijking van het bepaalde in het eerste lid kan deze controle alleen worden verricht op basis van de in de categorieën B of C van dit document opgenomen nationale voorschriften, en dit na goedkeuring van het in artikel 200 bedoelde referentiedocument.	
§ 6. De veiligheidsinstantie legt, in overleg met de aanvrager, de reikwijdte en de inhoud van de gevraagde aanvullende informatie, risicoanalyses en testen vast.	(...)
Op verzoek van de veiligheidsinstantie en teneinde de gevraagde aanvullende testen te laten plaatsvinden, doet de infrastructuurbeheerder, in overeenstemming met de aanvrager, al het mogelijke om ervoor te zorgen dat deze testen plaatsvinden binnen de drie maanden na het verzoek van laatstgenoemde.	
Indien nodig treft de veiligheidsinstantie maatregelen om te waarborgen dat de tests plaatsvinden.	
Art 198. De veiligheidsinstantie neemt de beslissing betreffende de aanvullende toelating tot indienststelling ten laatste :	Art. 198. (...)
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.	
Afdeling 4. – Toelatingen per voertuigtype	(...)
Art. 199. § 1. De veiligheidsinstantie kan toelatingen per voertuigtype verlenen.	Art. 199. (...)
§ 2. Een toelating voor een voertuig heeft ook betrekking op het corresponderende voertuigtype.	(...)
§ 3. Het voertuig dat overeenstemt met een voertuigtype waarvoor reeds een toelating voor het Belgische net werd afgegeven, wordt op dat	(...)

net toegelaten op basis van een door de aanvrager voorgelegde verklaring van conformiteit met dit voertuigtype, zonder verdere controles.	
§ 4. In afwijking van § 3, beslist de veiligheidsinstantie of de afgegeven toelatingen per voertuigtype geldig blijven of moeten worden vernieuwd, indien de relevante bepalingen van de TSI's en nationale voorschriften op grond waarvan voor een voertuigtype een toelating is afgegeven, zijn gewijzigd.	
In geval van vernieuwing van een toelating per voertuigtype, beperkt de controle door de veiligheidsinstantie zich tot de gewijzigde regels.	(...)
De vernieuwing van een toelating per voertuigtype heeft geen invloed op de toelatingen van voertuigen die op grond van een eerder toegelaten type werden afgegeven.	
§ 5. De verklaring van conformiteit met het type wordt opgesteld in overeenstemming met :	(...)
1° voor TSI-conforme voertuigen, de keuringsprocedures van de relevante TSI's;	
2° voor niet TSI-conforme voertuigen, de keuringsprocedures zoals omschreven in module D of in module E van het besluit nr. 768/2008/EG van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 betreffende een gemeenschappelijk kader voor het verhandelen van producten en tot intrekking van besluit 93/465/EEG van de Raad.	
§ 6. De aanvrager kan tegelijkertijd een typetoelating in andere lidstaten van de Europese Unie aanvragen.	(...)
In voorkomend geval, kan de veiligheidsinstantie samenwerken met de veiligheidsinstanties van de andere lidstaten van de Europese Unie teneinde de procedure te vereenvoudigen en de administratieve inspanningen tot een minimum te beperken.	
§ 7. Overeenkomstig artikel 26, § 7 van de Richtlijn 2008/57/EG, worden toelatingen per type geregistreerd in het in artikel 34 van de Richtlijn 2008/57/EG bedoelde Europese register van toegelaten voertuigtypes.	
In dit register worden de lidstaten van de Europese Unie vermeld waar een voertuigtype is toegelaten.	
Afdeling 5. – Classificatie van de nationale voorschriften	(...)

<i>Art. 200. Met het oog op een vlotter verloop van de toelatingsprocedure voor de indienststelling van voertuigen zoals bedoeld in de artikelen 193 en 197, classificeert de veiligheidsinstantie de nationale voorschriften betreffende de in bijlage 20, punt 1 bedoelde parameters, overeenkomstig bijlage 20, punt 2.</i>	Art. 200. (...)
<i>Het referentiedocument bedoeld in artikel 27 van de Richtlijn 2008/57/EG, bevat alle door de lidstaten toegepaste nationale voorschriften voor de indienststelling van voertuigen.</i>	
<i>De veiligheidsinstantie draagt bij tot het opstellen van het referentiedocument waarvan sprake in het tweede lid van dit artikel.</i>	
Hoofdstuk 6. – Aangemelde en aangewezen instanties	Hoofdstuk 6. – Conformiteitsbeoordelingsinstanties
	<i>Afdeling 0. – Aanmeldende instantie</i>
	<i>Art. 200/1. § 1. De Koning wijst de aanmeldende instantie aan die verantwoordelijk is voor het instellen en uitvoeren van de nodige procedures voor de beoordeling, de aanmelding en de aanwijzing van en het toezicht op conformiteitsbeoordelingsinstanties, met inbegrip van de naleving van artikel 204/1.</i>
	<i>§ 2. De aanmeldende instantie:</i>
	<i>1° zorgt voor de notificatie aan de Europese Commissie en andere lidstaten van instanties die bevoegd zijn om conformiteitsbeoordelingstaken van derden uit hoofde van artikel 163, tweede lid, en artikel 172, paragraaf 1, te verrichten;</i>
	<i>2° stelt de Europese Commissie en de andere lidstaten in kennis van de aangewezen instanties bedoeld in artikel 172, paragraaf 8.</i>
	<i>§ 3. De Koning kan beslissen dat de beoordeling en het toezicht als bedoeld in paragraaf 1 worden uitgevoerd door een nationale accreditatie-instantie in de zin van en overeenkomstig de Verordening (EG) nr. 765/2008.</i>
	<i>§ 4. De aanmeldende instantie neemt de verantwoordelijkheid op zich voor de taken die deze instantie verricht.</i>
	<i>§ 5. De aanmeldende instantie stelt de Europese Commissie in kennis van hun procedures voor de beoordeling en aanmelding van en het toezicht op</i>

	<i>conformiteitsbeoordelingsinstanties, en van alle wijzigingen daarvan.</i>
	<i>Art. 200/2. De aanmeldende instantie:</i>
	<i>1° is zodanig opgericht dat zich geen belangenconflicten met conformiteitsbeoordelingsinstanties voordoen;</i>
	<i>2° is zodanig georganiseerd en functioneert zodanig dat de objectiviteit en onpartijdigheid van haar activiteiten gewaarborgd zijn;</i>
	<i>3° is zodanig georganiseerd dat elke beslissing in verband met de aanmelding van een conformiteitsbeoordelingsinstantie wordt genomen door bekwame personen die de beoordeling niet zelf hebben verricht;</i>
	<i>4° verricht geen activiteiten die worden uitgevoerd door conformiteitsbeoordelingsinstanties en verleent geen adviesdiensten op commerciële basis of in concurrentie en biedt evenmin aan dergelijke activiteiten te verrichten of dergelijke adviezen te verlenen;</i>
	<i>5° waarborgt dat de verkregen informatie vertrouwelijk wordt behandeld;</i>
	<i>6° beschikt over een voldoende aantal bekwame personeelsleden om haar taken naar behoren uit te voeren.</i>
	<i>Art. 200/3. § 1. Wanneer de aanmelding wordt beperkt, geschorst of ingetrokken of wanneer de aangemelde instantie haar activiteiten heeft gestaakt, stelt de aangemelde instantie zijn dossier ter beschikking van de aanmeldende instantie en van de bevoegde markttoezichtsautoriteiten wanneer zij hierom verzoeken.</i>
	<i>§ 2. De aanmeldende instantie verstrekt de Europese Commissie op verzoek alle informatie over de grondslag van de aanmelding of het op peil houden van de bekwaamheid van de betrokken instantie.</i>
	<i>Art. 200/4. De aanmeldende instantie verzekert de aanmelding van conformiteitsbeoordelingsinstanties die voldoen aan de eisen van de artikelen 202, 203 en de bijlage 21 bij de Europese Commissie en de andere lidstaten door middel van het door de Europese Commissie ontwikkelde en beheerde elektronische aanmeldingssysteem.</i>
	<i>De aanmelding omvat de volledige informatie over de conformiteitsbeoordelingsactiviteiten, de</i>

	<i>conformiteitsbeoordelingsmodule(s), het product of de producten en het accreditatiecertificaat.</i>
	<i>De aanmeldende instantie stelt de Europese Commissie en de andere lidstaten in kennis van alle relevante latere wijzigingen die van belang zijn voor de aanmelding.</i>
	<i>Afdeling I. Aangemelde instanties</i>
<i>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.</i>	<i>Art. 201. § 1. De instantie die aangemeld wordt, mag de activiteiten van een aangemelde instantie alleen verrichten als de Europese Commissie of de andere lidstaten binnen twee weken na haar aanmelding geen bezwaren hebben ingediend.</i>
<i>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 in zake accreditatie en markttoezicht betreffende het verhandelen van producten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 339/93.</i>	<i>Art. 202. § 1. Om erkend te worden met het oog op hun aanmelding, dienen conformiteitsbeoordelingsinstanties gevestigd in België een verzoek tot erkenning in bij de aanmeldende instantie.</i>
<i>De erkenning vermeldt hun respectievelijke bevoegdheidsgebieden.</i>	<i>Dit verzoek:</i>
<i>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.</i>	<i>1° wordt vergezeld van:</i>
	<i>a) een beschrijving van de conformiteitsbeoordelingsactiviteiten, de conformiteitsbeoordelingsmodule(s) en het product of de producten waarvoor de instantie verklaart bekwaam te zijn;</i>
	<i>b) een accreditatiecertificaat, geldig op het ogenblik van de indiening van het verzoek en op ieder ogenblik volgend op deze indiening, dat is afgegeven door een nationale accreditatie-instantie, overeenkomstig de bepalingen van de Verordening (EU) nr. 765/2008, dat attesteert dat de conformiteitsbeoordelingsinstantie voldoet aan de geharmoniseerde normen vermeld in artikel 2(10) van voormelde verordening en aan de bijkomende vereisten vermeld in de artikelen 202 tot 204;</i>
	<i>2° attesteert dat zij voldoen aan de vereisten opgenomen in de bijlage 21.</i>

	<i>§ 2. 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.</i>
<i>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.</i>	<i>Art. 203. § 1. Conformiteitsbeoordelingsinstanties nemen deel aan relevante normalisatieactiviteiten en de activiteiten van de coördinatiegroep van aangemelde conformiteitsbeoordelingsinstanties die is opgericht uit hoofde van de desbetreffende wetgeving van de Unie en zorgen ervoor dat hun beoordelingspersoneel op de hoogte is van deze activiteiten en hanteren de door die groep genomen administratieve beslissingen en geproduceerde documenten als algemene richtsnoeren.</i>
<i>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.</i>	
	<i>§ 2. Conformiteitsbeoordelingsinstanties die zijn aangemeld voor de subsystemen “baan- en/of boorduitrusting voor besturing” en “seingeving”, nemen deel aan of zorgen ervoor dat hun beoordelingspersoneel op de hoogte is van de activiteiten van de in artikel 29 van de verordening 2016/796/EU bedoelde ERTMS-groep. Zij volgen de op basis van de werkzaamheden van de groep opgestelde richtsnoeren. Wanneer zij van oordeel zijn dat het niet raadzaam of onmogelijk is om deze richtsnoeren toe te passen, leggen zij hun bevindingen met het oog op de permanente verbetering van die richtsnoeren ter bespreking voor aan de ERTMS-groep.</i>
<i>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.</i>	<i>Art. 204. Wanneer conformiteitsbeoordelingsinstanties aantonen dat zij voldoen aan de criteria van de toepasselijke geharmoniseerde normen of delen ervan waarvan de referentienummers in het Publicatieblad van de Europese Unie zijn bekendgemaakt, worden zij geacht aan de eisen van de artikelen 202, 203 en de bijlage 21 te voldoen, op voorwaarde dat de van toepassing zijnde geharmoniseerde normen deze eisen dekken.</i>

	<i>Art. 204/1. Wanneer de aangemelde instantie specifieke taken in verband met de conformiteitsbeoordeling uitbesteedt of door een dochteronderneming laat uitvoeren, waarborgt zij dat de onderaannemer of dochteronderneming voortdurend aan de eisen van de artikelen 201, paragraaf 1, eerste lid, 202, 203 en de bijlage 21 voldoet.</i>
	<i>De aangemelde instantie brengt de aanmeldende instantie hiervan op de hoogte.</i>
	<i>Aangemelde instanties nemen de volledige verantwoordelijkheid op zich voor de taken die worden verricht door onderaannemers of dochterondernemingen, ongeacht waar deze gevestigd zijn.</i>
	<i>Activiteiten van aangemelde instanties mogen uitsluitend met instemming van de klant worden uitbesteed of door een dochteronderneming worden uitgevoerd.</i>
	<i>Aangemelde instanties houden alle relevante documenten over de beoordeling van de kwalificaties van de onderaannemer of de dochteronderneming en over de door de onderaannemer of dochteronderneming uit hoofde van de betrokken TSI uitgevoerde werkzaamheden ter beschikking van de aanmeldende instantie.</i>
	<i>Art. 204/2. § 1. Aangemelde instanties voeren conformiteitsbeoordelingen uit:</i>
	<i>1° volgens de conformiteitsbeoordelingsprocedures van de betrokken TSI;</i>
	<i>2° op evenredige wijze waarbij voorkomen wordt de marktdeelnemers onnodig te belasten;</i>
	<i>3° waarbij zij rekening houden met de omvang van ondernemingen, de sector waarin zij actief zijn, hun structuur, de mate van complexiteit van de producttechnologie in kwestie en het massa- of seriële karakter van het productieproces;</i>
	<i>4° waarbij zij handelen met het oogmerk te beoordelen of het product in overeenstemming is met de vereisten van de relevante TSI's.</i>
	<i>§ 2. Wanneer een aangemelde instantie vaststelt dat een fabrikant niet heeft voldaan aan de eisen in de betrokken TSI of aan de overeenkomstige geharmoniseerde normen of technische specificaties, verlangt zij van die fabrikant dat hij passende corrigerende maatregelen neemt en verleent zij geen conformiteitscertificaat.</i>

	§ 3. Wanneer een aangemelde instantie bij het toezicht op de conformiteit, na de verlening van een certificaat overeenkomstig het Besluit 2010/713/EU van de Commissie van 9 november 2010 inzake de modules voor de procedure voor de beoordeling van de conformiteit, de geschiktheid voor gebruik en de “EG”-keuring die moeten worden toegepast in het kader van de overeenkomstig Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad vastgestelde technische specificaties inzake interoperabiliteit, vaststelt dat een product niet meer in overeenstemming is met de toepasselijke TSI of de geharmoniseerde normen of technische specificaties, verplicht zij de fabrikant passende corrigerende maatregelen te nemen en gaat zij, indien nodig, over tot schorsing of intrekking van het certificaat.
	§ 4. Wanneer geen corrigerende maatregelen werden genomen of de genomen maatregelen niet het vereiste effect hebben, wordt het certificaat door de aangemelde instantie, naargelang het geval, beperkt, geschorst of ingetrokken.
	Art. 204/3. § 1. Aangemelde instanties brengen de aanmeldende instantie op de hoogte van:
	1° elke weigering, opschorting of intrekking van een certificaat;
	2° alle omstandigheden die van invloed zijn op de werkingssfeer van en de voorwaarden voor hun aanmelding;
	3° alle informatieverzoeken over conformiteitsbeoordelingsactiviteiten die zij van markttoezichtsautoriteiten ontvangen;
	4° op verzoek, de binnen de werkingssfeer van hun aanmelding verrichte conformiteitsbeoordelingsactiviteiten en andere activiteiten, waaronder grensoverschrijdende activiteiten en uitbestede activiteiten.
	De aangemelde instanties brengen ook de bevoegde veiligheidsinstanties op de hoogte gebracht van elke weigering, beperking, schorsing of intrekking van het certificaat bedoeld in 1°.
	§ 2. Aangemelde instanties verstrekken de andere uit hoofde van de richtlijn 2016/797/EU aangemelde instanties die vergelijkbare conformiteitsbeoordelingsactiviteiten voor dezelfde producten verrichten, relevante informatie met betrekking tot vragen over negatieve conformiteitsbeoordelingsresultaten en, op verzoek,

	<i>ook over positieve conformiteitsbeoordelingsresultaten.</i>
	<i>§ 3. Aangemelde instanties verstrekken het Bureau de “EG”-certificaten betreffende de keuring van subsystemen, de conformiteit van interoperabiliteitsonderdelen en de geschiktheid voor gebruik van interoperabiliteitsonderdelen.</i>
	<i>§ 4. De aangemelde instanties nemen rechtstreeks of via aangestelde vertegenwoordigers deel aan de werkzaamheden van de sectorale groep zoals bedoeld in artikel 44 van de richtlijn 2016/797/EU.</i>
<i>Afdeling 2. – Aangewezen instanties</i>	<i>Afdeling 2. – Aangewezen instanties</i>
<i>Art. 205. De instanties die belast zijn met de uitvoering van de keuringsprocedure van conformiteit met de veiligheidsvoorschriften, bij afwezigheid van TSI's, wanneer de TSI's niet op het volledige netwerk van toepassing zijn, wanneer een afwijking werd aangemeld of wanneer in een specifiek geval de toepassing van de nationale voorschriften overeenkomstig artikel 174 noodzakelijk is, worden aangewezen volgens de door criteria bepaald door de Koning.</i>	<i>Art. 205. § 1. Om aangewezen te kunnen worden als instantie die belast is met de uitvoering van de keuringsprocedure van conformiteit met betrekking tot nationale voorschriften, moeten de conformiteitsbeoordelingsinstanties:</i>
<i>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.</i>	<i>1° de verplichtingen bedoeld in de artikelen 203, 204, 204/1 en in bijlage 21 naleven, behalve voor wat betreft documenten die op grond van artikel 204/1, vierde lid, ter beschikking moeten worden gehouden van de aanmeldende instantie, waarin de aangewezen instantie documenten moet toevoegen over het werk dat wordt verricht door dochterondernemingen of onderaannemers overeenkomstig de toepasselijke nationale voorschriften;</i>
<i>De aanwijzing vermeldt hun respectievelijke bevoegdheidsgebieden.]</i>	<i>2° beschikken over een geldig accreditatiecertificaat, zowel op het ogenblik van de indiening van het verzoek als tijdens de duur van hun aanwijzing, afgeleverd door een nationale accreditatie-instantie overeenkomstig de bepalingen van de Verordening (EG) nr. 765/2008, dat attesteert dat de conformiteitsbeoordelingsinstantie voldoet aan de vereisten bedoeld in punt 1°.</i>
	<i>§ 2. De Koning bepaalt de nadere regels voor het indienen van de aanvraag tot aanwijzing, de procedure van de toekenning en de regels inzake controle, schorsing en intrekking van de aanwijzing.</i>

	<i>Art. 205/1. De operationele vereisten voorzien in artikel 204/2 zijn van toepassing op de aangewezen instanties op grond van artikel 172, paragraaf 8, behalve wanneer deze vereisten verwijzen naar nationale voorschriften en niet naar TSI's.</i>
	<i>Art. 205/2. De informatieverplichting voorzien in artikel 204/3, paragraaf 1, is van toepassing op aangewezen instanties, die de aanmeldende instantie in dit verband informeert.</i>
	<i>Afdeling 3. – Geaccrediteerde interne instanties</i>
	<i>Art. 205/3. § 1. De aanvrager mag voor de uitvoering van conformiteitsbeoordelingsactiviteiten met het oog op de toepassing van de in bijlage II bij 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 uiteengezette modules A1, A2, C1 of C2 en de in bijlage I bij Besluit 2010/713/EU van 9 november 2010 inzake de modules voor de procedure voor de beoordeling van de conformiteit, de geschiktheid voor gebruik en de “EG”-keuring die moeten worden toegepast in het kader van de overeenkomstig Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad vastgestelde technische specificaties inzake interoperabiliteit gedefinieerde modules CA1 en CA2 een beroep doen op een geaccrediteerde interne instantie.</i>
	<i>Deze instantie vormt een afzonderlijk en te onderscheiden deel van de aanvrager en is niet betrokken bij het ontwerp, de productie, de levering, de installatie, het gebruik of het onderhoud van de producten die zij moet beoordelen.</i>
	<i>§ 2. Geaccrediteerde interne instanties dienen te voldoen aan de volgende eisen:</i>
	<i>1° zij zijn geaccrediteerd overeenkomstig de Verordening (EG) nr. 765/2008;</i>
	<i>2° samen met hun personeel zijn zij, binnen de onderneming waar zij deel van uitmaken, organisatorisch te onderscheiden en beschikken zij over rapportagemethoden die hun onpartijdigheid waarborgen; zij tonen dit ten overstaan van de bevoegde nationale accreditatie-instantie aan;</i>
	<i>3° de instantie noch haar personeel mag verantwoordelijk zijn voor het ontwerp, de vervaardiging, de levering, de installatie, het gebruik of het onderhoud van de door hen</i>

	<i>beoordeelde producten en zij oefenen geen activiteiten uit die hun onafhankelijke oordeel of hun integriteit met betrekking tot hun beoordelingsactiviteiten in het gedrang kunnen brengen;</i>
	<i>4° de instantie verleent haar diensten uitsluitend aan de onderneming waar zij deel van uitmaakt.</i>
	<i>§ 3. Geaccrediteerde interne instanties worden niet bij de lidstaten of de Commissie aangemeld, maar op verzoek van de aanmeldende instantie wordt door de onderneming waar zij deel van uitmaken of door de nationale accreditatie-instantie informatie over hun accreditatie aan de aanmeldende instantie verstrekt.</i>
<i>Art. 207. Om te kunnen worden aangewezen moeten de betrokken instanties bewijzen dat zij voldoen aan de door de Koning vastgestelde criteria.</i>	<i>Art. 207. (...)</i>
<i>Art. 208. De veiligheidsinstantie maakt een lijst met de aangewezen instanties bekend door middel van een publicatie op haar website.</i>	<i>Art. 208. (...)</i>
Hoofdstuk 7. – Voertuigen- en infrastructuurregister	Hoofdstuk 7. – Voertuigen- en infrastructuurregister
Afdeling 1. – Nummeringssysteem voor voertuigen	Afdeling 1. – Nummeringssysteem voor voertuigen
<i>Art. 209. Een Europees voertuignummer (EVN) wordt toegekend aan elk voertuig dat in het Europees spoorwegsysteem wordt in dienst gesteld, op het ogenblik van de eerste toelating tot indienststelling.</i>	<i>Art. 209. De veiligheidsinstantie kent aan elk voertuig dat overeenkomstig artikel 210, paragraaf 5 wordt geregistreerd een Europees voertuignummer (EVN) toe. Het toegekende EVN wordt op elk voertuig vermeld.</i>
<i>De aanvrager van de eerste toelating tot indienststelling is verantwoordelijk voor het aanbrengen op het voertuig van het door de veiligheidsinstantie daaraan toegekende EVN, overeenkomstig de bepalingen van bijlage P van de TSI betreffende exploitatie en verkeersleiding.</i>	<i>De specificaties van het EVN worden vermeld in de uitvoeringshandelingen aangenomen door de Europese Commissie, overeenkomstig de desbetreffende TSI.</i>
<i>Een voertuig krijgt slechts één EVN toegekend, tenzij de TSI betreffende exploitatie en verkeersleiding een andersluidende bepaling bevat.</i>	<i>Aan elk voertuig wordt slechts eenmaal een EVN toegekend, tenzij anders wordt bepaald in de uitvoeringshandelingen aangenomen door de Europese Commissie, overeenkomstig de desbetreffende TSI.</i>
<i>In afwijking van het eerste lid, is het toegestaan een ander codificatiesysteem te gebruiken voor voertuigen die duidelijk geïdentificeerd zijn, indien deze voertuigen worden geëxploiteerd of bestemd zijn om te worden geëxploiteerd vanuit of naar derde landen waar de spoorbreedte verschilt van die van het hoofdspoorwegnet binnen de Europese Unie.</i>	<i>In afwijking van het eerste lid kunnen voertuigen die worden geëxploiteerd of bestemd zijn om te worden geëxploiteerd vanuit of naar derde landen waarvan de spoorwijdte verschillend is van die van het hoofdspoorwegnetwerk in de Unie, in België aanvaard worden mits die voertuigen duidelijk</i>

	<i>geïdentificeerd zijn aan de hand van een verschillend codesysteem.</i>
Afdeling 2. – Nationaal voertuigenregister	Afdeling 2. – Nationaal voertuigregister
Art. 210. § 1. Er wordt een nationaal voertuigenregister van in België toegelaten voertuigen opgesteld.	Art. 210. § 1. Er wordt een nationaal voertuigregister van in België toegelaten voertuigen opgesteld <i>tot en met 16 juni 2024.</i>
§ 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.	§ 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.	Zolang de nationale voertuigregisters 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. <i>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.</i>	<i>§ 3. Het register is toegankelijk voor de veiligheidsinstanties en de onderzoeksorganen die zijn aangewezen in het kader van de artikelen 16 en 22 van de richtlijn 2016/798/EU.</i>
	<i>De toezichthoudende instanties die zijn aangewezen in het kader van artikel 55 van de richtlijn 2012/34/EU, het Bureau, de spoorwegondernemingen, de infrastructuurbeheerders, alsmede personen of organisaties die voertuigen registreren of in het register zijn opgenomen, die een rechtmatig belang laten gelden hebben eveneens toegang tot het register.</i>
<i>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</i>	

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 :	§ 4. Het register is in overeenstemming met de gemeenschappelijke specificaties vastgesteld in het kader van het Uitvoeringsbesluit (EU) 2018/1614 van de Commissie van 25 oktober 2018 tot vaststelling van specificaties voor de voertuigregisters die zijn vermeld in artikel 47 van Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad en tot wijziging en intrekking van Beschikking 2007/756/EG van de Commissie.
1° het EVN;	Dit register bevat ten minste de volgende elementen:
2° de referenties van de "EG"-keuringsverklaring en van de entiteit die deze verklaring heeft afgegeven;	1° het EVN;
3° de referenties van het Europees register van toegelaten voertuigtypen zoals bedoeld in artikel 34 van de Richtlijn 2008/57/EG;	2° referenties van de "EG"-keuringsverklaring en van de instantie die deze verklaring heeft afgegeven;
4° de gegevens van de eigenaar en de houder van het voertuig;	3° referenties van het Europees register van goedgekeurde voertuigtypen als bedoeld in artikel 179/20, paragraaf 6;
5° de eventuele beperkingen betreffende het gebruik van het voertuig;	4° de gegevens van de eigenaar en de houder van het voertuig;
6° de met het onderhoud belaste entiteit.	5° beperkingen ten aanzien van de exploitatiewijze van het voertuig;
	6° de referenties van de met het onderhoud belaste entiteit.
	De veiligheidsinstantie is verantwoordelijk voor de verwerking van persoonsgegevens in de zin van de Verordening 2016/679, voor de gegevens die zijn opgenomen in het register. Deze gegevens zijn voor de houder, de eigenaar en de met het onderhoud van het voertuig belaste entiteit, de volgende: de naam van de contactpersoon, een bedrijfsadres, een telefoonnummer en een e-mail adres.
	De veiligheidsinstantie waakt erover dat het register beveiligd is voor wat betreft de verwerking van deze gegevens waarbij enkel de leden van de veiligheidsinstantie alsook de entiteiten bedoeld in paragraaf 3 gemachtigd zijn er toegang tot te hebben.
	De veiligheidsinstantie hanteert een strikt gebruiks- en toegangsbeleid en neemt technische en organisatorische maatregelen voor de bescherming van de persoonsgegevens.
	De verwerking van persoonsgegevens in het kader van het register beoogt de goede uitvoering te verzekeren van de opdrachten van de veiligheidsinstanties en van de onderzoeksorganen bedoeld in paragraaf 3, eerste lid, of om het wettelijke doel van de entiteiten bedoeld in

	<i>paragraaf 3, tweede lid, te dienen en dit, met het oog op de traceerbaarheid en veiligheid van voertuigen.</i>
	<i>Personen wier persoonsgegevens opgenomen zijn in het register hebben recht op toegang tot en rectificatie van de gegevens die op hen betrekking hebben.</i>
	<i>In geval van een verzoek om rectificatie stelt de veiligheidsinstantie elke bestemming aan wie de persoonsgegevens zijn meegedeeld, in kennis van elke uitgevoerde rectificatie van persoonsgegevens, tenzij een dergelijke kennisgeving onmogelijk is of onevenredige inspanningen vereist.</i>
	<i>De veiligheidsinstantie verstrekt de betrokken persoon informatie over deze bestemmingen als deze hierom verzoekt.</i>
	<i>De persoonsgegevens verwerkt overeenkomstig deze paragraaf, worden bewaard totdat het voertuig waarvoor de gegevens zijn meegedeeld, wordt vernietigd of de inschrijving ervan definitief wordt opgeheven. Na die termijn worden de persoonsgegevens opgenomen in het register vernietigd of anoniem gemaakt.</i>
	<i>In het kader van de huidige verwerking van persoonsgegevens hebben personen niet het recht om gegevens te wissen, het recht op beperking van de verwerking, het recht op overdraagbaarheid van gegevens, het recht om bezwaar te maken en het recht op geautomatiseerde individuele besluitvorming. Deze rechten zijn inderdaad onverenigbaar met de doeleinden die met de huidige verwerking van persoonsgegevens worden nagestreefd, namelijk de opslag en analyse van gegevens met betrekking tot de veiligheid op het spoor en de manier waarop de betrokken actoren de verplichtingen van het wettelijk kader inzake veiligheid toepassen. Deze doelstellingen hebben inderdaad betrekking op een belangrijke toezichthoudende taak die erop gericht is een belangrijke doelstelling van algemeen openbaar belang te waarborgen, namelijk de veiligheid op het Belgische spoorwegnet.</i>
	<i>§ 5. Voordat een voertuig voor het eerst wordt gebruikt en nadat de vergunning voor het in de handel brengen overeenkomstig artikel 179/4 is verleend, en wanneer het gebruiksgebied beperkt is tot het Belgisch grondgebied, vraagt de houder om het voertuig te registreren in het register bedoeld in paragraaf 1.</i>
	<i>Wanneer het gebruiksgebied het Belgisch grondgebied en het grondgebied van andere</i>

	<i>lidstaten bestrijkt, vraagt de houder om het voertuig te registreren ofwel in het register bedoeld in paragraaf 1 ofwel in het register van één van de andere betrokken lidstaten.</i>
§ 5. De registratiehouder informeert onmiddellijk de veiligheidsinstantie, door middel van de formulieren die ter beschikking gesteld worden op haar internetsite van elke eventuele wijziging met betrekking tot de gegevens die in het nationaal voertuigenregister zijn ingevoerd, de vernietiging van een voertuig of zijn vraag tot definitieve verwijdering van de registratie van een voertuig uit het register.	§ 6. De <i>houder</i> 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 voertuigregister zijn ingevoerd, de vernietiging van een voertuig of zijn vraag tot definitieve verwijdering van de registratie van een voertuig uit het register.
<i>Bij gebrek aan informatie of indien gegevens onvolledig zijn of ontbreken, schorst de veiligheidsinstantie de registratie.</i>	<i>Wanneer de veiligheidsinstantie verneemt of geïnformeerd wordt dat de houder de vereisten bedoeld in het eerste lid niet naleeft, of als zij vaststelt dat een gegeven onvolledig is of ontbreekt, dan schort zij de registratie op.</i>
Zij stelt de registratiehouder hiervan in kennis en nodigt deze uit de situatie te regulariseren.	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.	Bij gebrek aan regularisatie binnen de zes maanden na de datum van kennisgeving schrapd de veiligheidsinstantie de registratie definitief.
Een voertuig waarvan de registratie is geschorst of afgeschaft, mag niet worden ingezet op het spoorwegnet.	Een voertuig waarvan de registratie is opgeschort 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 <i>titel 6 hoofdstuk 5</i> .	Om opnieuw te mogen rijden moet een voertuig, waarvan de registratie geschrapt werd, het onderwerp uitmaken van een nieuwe aanvraag tot vergunning overeenkomstig <i>titel 6 hoofdstuk 4/1</i> .
§ 6. <i>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 de veiligheidsinstantie 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.</i>	§ 7. <i>In het geval van voertuigen waarvoor voor het eerst in een derde land een vergunning is afgegeven en die daarna in een lidstaat zijn gebruikt, zorgt die lidstaat ervoor dat de gegevens van het voertuig, waaronder in ieder geval de gegevens over de houder van het betrokken voertuig, de met het onderhoud belaste entiteit en de beperkingen voor het gebruik van het voertuig via een voertuigregister kunnen worden opgevraagd of anderszins onverwijld ter beschikking worden gesteld in een gemakkelijk leesbaar formaat, met inachtneming van dezelfde niet-discriminerende beginselen als die welke van toepassing zijn op soortgelijke gegevens uit een voertuigregister.</i>
Afdeling 3. – Infrastructuurregister	Afdeling 3. - Infrastructuurregister
Art. 211. <i>De infrastructuurbeheerder publiceert een infrastructuurregister en houdt dit bij in</i>	Art. 211. <i>De infrastructuurbeheerder publiceert een infrastructuurregister en werkt dit bij in</i>

overeenstemming met de gemeenschappelijke bepalingen bedoeld in artikel 212.	overeenstemming met de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/777 van de Commissie van 16 mei 2019 inzake de gemeenschappelijke specificaties voor het register van de spoorweginfrastructuur en tot intrekking van Uitvoeringsbesluit 2014/880/EU.
De veiligheidsinstantie controleert dat het register gepubliceerd en bijgehouden wordt.	De veiligheidsinstantie controleert dat het register gepubliceerd en bijgehouden wordt.
<i>Art. 212. In dit register worden voor elk betrokken subsysteem of deel daarvan de belangrijkste kenmerken aangegeven, zoals de fundamentele parameters, en in hoeverre deze overeenstemmen met de kenmerken die voorgeschreven zijn in de desbetreffende TSI's. Te dien einde schikt de spoorweginfrastructuurbeheerder zich naar elke TSI die nauwkeurig vermeldt welke informatie het infrastructuurregister moet bevatten.</i>	<i>Art. 212. Het infrastructuurregister vermeldt voor elk betrokken subsysteem of deel daarvan, zoals beschreven in de desbetreffende TSI, de waarden van de netwerkparameters die, in combinatie met de waarden van de parameters opgenomen in de voertuigvergunning voor het in de handel brengen, gebruikt worden voor de controle van de technische compatibiliteit tussen het voertuig en het netwerk.</i>
<i>Hij leeft de door het Bureau opgestelde gemeenschappelijke specificaties na, wat de presentatie, het formaat, de bijwerkingscyclus en de gebruikswijze van het register betreft, waarbij rekening wordt gehouden met een passende overgangperiode voor de infrastructuur die vóór 19 juli 2008 in dienst werd gesteld.</i>	<i>Het infrastructuurregister kan voorwaarden voor het gebruik van vaste installaties en andere beperkingen bevatten.</i>
Titel 7. – Controle en inspectie van de spoorwegen	Titel 7. – Controle en inspectie van de spoorwegen
Hoofdstuk 2. – Bestuurlijke boetes	Hoofdstuk 2. – Bestuurlijke boetes
Afdeling 2. – Inbreuken	Afdeling 2. – Inbreuken
Art. 216/2. § 1. Inbreuken van de tweede graad zijn :	Art. 216/2. § 1. Inbreuken van de tweede graad zijn :
1° het niet meedelen door de spoorweginfrastructuurbeheerder aan de veiligheidsinstantie dat hij urgentiemaatregelen neemt die kunnen afwijken van de veiligheidsvoorschriften, overeenkomstig artikel 70, § 1;	1° het niet meedelen door de infrastructuurbeheerder aan de veiligheidsinstantie dat hij urgentiemaatregelen neemt die kunnen afwijken van de nationale voorschriften, 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;	2° het niet meedelen door de infrastructuurbeheerder 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;	3° het niet bieden van de in artikel 77, zesde lid, bedoelde technische bijstand;
4° het niet nakomen van de in artikel 93 vermelde verplichtingen;	4° het niet nakomen van de in artikel 93 vermelde verplichtingen;

5° het niet nakomen van de in artikel 94/1 vermelde verplichtingen;	5° het niet nakomen van de in artikel 94/1 vermelde verplichtingen;
6° het niet of niet tijdig in kennis stellen door de spoorweginfrastructuurbeheerder van substantiële wijzigingen bedoeld in artikel 96, eerste lid;	6° het niet of niet tijdig in kennis stellen door de infrastructuurbeheerder van substantiële wijzigingen bedoeld in artikel 96;
7° het niet of niet tijdig in kennis stellen door de houder van een veiligheidscertificaat van de informatie bedoeld in artikel 102, tweede lid;	7° het niet of niet tijdig in kennis stellen door de houder van een veiligheidscertificaat van de informatie bedoeld in artikel 104/2, paragraaf 2;
8° het niet bijhouden door de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder van een register van de bevoegdheidsbewijzen, overeenkomstig artikel 140, § 1, 1° ;	8° het niet bijhouden door de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder 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° ;	9° het niet samenwerken van de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder 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;	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.	11° het niet of niet tijdig meedelen door de registratiehouder aan de veiligheidsinstantie van de informatie bedoeld in artikel 210, paragraaf 6;
	12° het niet naleven van de verplichtingen bedoeld in artikel 94/2.
§ 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. 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 :	Art. 216/3. § 1. Inbreuken van de derde graad zijn :
1° het niet vaststellen door de infrastructuurbeheerder van de technische specificaties voor gebruik van het netwerk, de operationele procedures en de organisatorische bepalingen betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur overeenkomstig artikel 68, §§ 3 tot 5;	1° het niet vaststellen door de infrastructuurbeheerder van de technische specificaties voor gebruik van het netwerk, de operationele procedures en de organisatorische bepalingen betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur overeenkomstig artikel 68, §§ 3 tot 5;
2° het niet vaststellen door de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen, elk wat hen betreft, van hun interne veiligheidsvoorschriften in het kader van hun veiligheidsbeheersysteem overeenkomstig artikel 68, § 7;	2° het niet vaststellen door de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen, elk wat hen betreft, van hun interne veiligheidsvoorschriften in het kader van hun veiligheidsbeheersysteem overeenkomstig artikel 68, § 7;
3° het niet vaststellen en het niet bijhouden door de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen van hun veiligheidsbeheersysteem met naleving van de relevante bepalingen van het regelgevend kader	3° het niet vaststellen en het niet bijhouden door de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen van hun veiligheidsbeheersysteem met naleving van de relevante bepalingen van het regelgevend kader

inzake veiligheid en onder andere de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen, de in de TSI vastgelegde veiligheidseisen en de relevante elementen van de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden overeenkomstig artikel 89;	inzake veiligheid en onder andere de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen, de in de TSI vastgelegde veiligheidseisen en de relevante elementen van de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden overeenkomstig artikel 89;
4° het niet indienen van het verslag bedoeld in artikel 92 of het onvolledig indienen van dit verslag;	4° het niet indienen van het verslag bedoeld in artikel 92 of het onvolledig indienen van dit verslag;
5° het niet nakomen van de verplichtingen aangaande de geldigheid van de vergunning van de treinbestuurder en van de bevoegdheidsbewijzen van de treinbestuurders bedoeld in artikel 141, § 1;	5° het niet nakomen van de verplichtingen aangaande de geldigheid van de vergunning van de treinbestuurder en van de bevoegdheidsbewijzen van de treinbestuurders bedoeld in artikel 141, § 1;
6° het niet intrekken of schorsen van de vergunning van treinbestuurder door de spoorweginfrastructuurbeheerder of door de spoorwegonderneming in de gevallen bedoeld in artikel 139;	6° het niet intrekken of schorsen van de vergunning van treinbestuurder door de infrastructuurbeheerder of door de spoorwegonderneming in de gevallen bedoeld in artikel 139;
7° het niet verifiëren dat de begeleider over een in artikel 150, § 1, eerste lid, bedoeld attest beschikt alvorens hem toe te staan om de in hetzelfde artikel bedoelde cruciale taken te verrichten;	7° (...);
8° het niet binnen de toegestane tijd invoeren van maatregelen tot verbetering, naar aanleiding van een auditrapport, een inspectieverslag of een toezichtverslag met betrekking tot de naleving van de relevante bepalingen van het regelgevend kader inzake veiligheid of met betrekking tot een veiligheidsvergunning of een veiligheidscertificaat;	8° het niet binnen de toegestane tijd invoeren van maatregelen tot verbetering, naar aanleiding van een auditrapport, een inspectieverslag of een toezichtverslag met betrekking tot de naleving van de relevante bepalingen van het regelgevend kader inzake veiligheid of met betrekking tot een veiligheidsvergunning of een veiligheidscertificaat;
9° het meer dan twee keer per jaar overschrijden van ofwel de waarden "onmiddellijke tussenkomst" van de veiligheidstoleranties van het spoor, overeenkomstig de basisparameters veiligheid in de TSI Infrastructuur, ofwel de veiligheidsprocedures omschreven in de TSI Besturing en Seingeving niet eerbiedigen;	9° het meer dan twee keer per jaar overschrijden van ofwel de waarden "onmiddellijke tussenkomst" van de veiligheidstoleranties van het spoor, overeenkomstig de basisparameters veiligheid in de TSI Infrastructuur, ofwel de veiligheidsprocedures omschreven in de TSI Besturing en Seingeving niet eerbiedigen;
10° het door een spoorweginfrastructuurgebruiker stellen of niet stellen van een handeling, die een situatie doet ontstaan die van die aard is dat het een ongeval kan veroorzaken;	10° het door een spoorweginfrastructuurgebruiker stellen of niet stellen van een handeling, die een situatie doet ontstaan die van die aard is dat het een ongeval kan veroorzaken;
11° het niet nakomen door de spoorwegonderneming of de <i>spoorweginfrastructuurbeheerder</i> van de maatregelen bedoeld in artikel 75;	11° het niet nakomen door de spoorwegonderneming of de <i>infrastructuurbeheerder</i> van de maatregelen bedoeld in artikel 75;
12° het niet opstellen en het niet bijhouden van een veiligheidsbeheersysteem door de <i>spoorweginfrastructuurbeheerder</i> en de spoorwegondernemingen overeenkomstig artikelen 89 tot 91;	12° het niet opstellen en het niet bijhouden van een veiligheidsbeheersysteem door de <i>infrastructuurbeheerder</i> en de spoorwegondernemingen overeenkomstig artikelen 89 tot 91;
13° het niet respecteren door de met het onderhoud belaste entiteit van de in de artikelen 106 tot 109 voorgeschreven regels betreffende de certificering;	13° het niet respecteren door de met het onderhoud belaste entiteit van de in de artikelen 106 tot 109 voorgeschreven regels betreffende de certificering;

14° alle belemmeringen bij de uitoefening van de in artikel 113 vermelde bevoegdheden van het onderzoeksorgaan;	14° alle belemmeringen bij de uitoefening van de in artikel 113 vermelde bevoegdheden van het onderzoeksorgaan;
15° het niet invoeren van een permanent opleidingssysteem door de <i>spoorweginfrastructuurbeheerder</i> en de spoorwegondernemingen overeenkomstig artikel 146, derde lid;	15° het niet invoeren van een permanent opleidingssysteem door de <i>infrastructuurbeheerder</i> en de spoorwegondernemingen overeenkomstig artikel 146, derde lid;
16° de indienststelling van een voertuig voordat het overeenkomstig artikel 180 is toegestaan;	16° de indienststelling van een voertuig voordat het overeenkomstig artikel 179/4 is toegestaan;
17° het door een spoorweginfrastructuurgebruiker stellen of niet stellen van een handeling, die een situatie doet ontstaan die van die aard is dat een ernstig ongeval veroorzaakt kan worden.	17° het door een spoorweginfrastructuurgebruiker stellen of niet stellen van een handeling, die een situatie doet ontstaan die van die aard is dat een ernstig ongeval veroorzaakt kan worden.
§ 2. Onverminderd artikel 214, § 2, vierde lid, worden :	§ 2. Onverminderd artikel 214, § 2, vierde lid, worden :
1° de inbreuken bedoeld in paragraaf 1, 1° tot 10°, bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;	1° de inbreuken bedoeld in paragraaf 1, 1° tot 10°, bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;
2° de inbreuken bedoeld in paragraaf 1, 11° tot 17°, bestraft met een bestuurlijke boete van 4.000 tot 8.000 euro.	2° de inbreuken bedoeld in paragraaf 1, 11° tot 17°, bestraft met een bestuurlijke boete van 4.000 tot 8.000 euro.
Hoofdstuk 4. - Controle door de veiligheidsinstantie betreffende de certificering bedoeld in titel 5	Hoofdstuk 4. - Controle door de veiligheidsinstantie betreffende de certificering bedoeld in titel 5, hoofdstuk 1
Titel 7/1. Rechterlijke toetsing	Titel 7/1. – Rechterlijke toetsing
Art. 221/3. Tegen de beslissingen van de veiligheidsinstantie die werden genomen in toepassing van de artikelen 74, 75, 77 en 142, kan een beroep worden ingediend bij het Marktenhof zetelend zoals in kort geding, door elke persoon die een belang aantoonst.	Art. 221/3. Tegen de beslissingen van de veiligheidsinstantie die werden genomen in toepassing van deze Spoorcodex, kan een beroep worden ingediend bij het Marktenhof zetelend zoals in kort geding, door elke persoon die een belang aantoonst.
Tegen de beslissingen van het onderzoeksorgaan die werden genomen in toepassing van artikel 112, kan een beroep worden ingediend bij het Marktenhof zetelend zoals in kort geding, door elke persoon die een belang aantoonst.	Tegen de beslissingen van het onderzoeksorgaan die werden genomen in toepassing van artikel 112, kan een beroep worden ingediend bij het Marktenhof zetelend zoals in kort geding, door elke persoon die een belang aantoonst.
De grond van de zaak wordt voorgelegd aan het Marktenhof, dat uitspraak doet met volle rechtsmacht.	De grond van de zaak wordt voorgelegd aan het Marktenhof, dat uitspraak doet met volle rechtsmacht.
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	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

diende te worden betekend, binnen een termijn van een maand vanaf het zich voordoen van het feit dat hun belang om tussen te komen aantoonst.	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 aantoonst.
	<i>In afwijking van het eerste lid, wordt het beroep tegen de beslissing tot intrekking bedoeld in artikel 179/15, paragraaf 2, ingesteld binnen een termijn van twee maanden.</i>
Het Gerechtelijk Wetboek is van toepassing wat de procedure betreft, behalve indien de bepalingen van deze Spoorcodex ervan afwijken.	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 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.	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 bij het neerleggen van zijn eerste conclusies, deelt de veiligheidsinstantie aan de eisers en aan het hof een kopie mee van het administratief dossier.	Uiterlijk op de dag van het neerleggen van haar eerste conclusies, deelt de veiligheidsinstantie aan de eisers en aan het Hof een kopie mee van het administratief dossier.
In afwijking van het <i>derde</i> lid, heeft het beroep tegen een beslissing bedoeld in artikel 74, § 1, 13°, en in artikel 111, § 1, 5°, een schorsende werking.	In afwijking van het <i>vierde</i> lid, heeft het beroep tegen een beslissing bedoeld in artikel 74, paragraaf 1, 13°, en in artikel 111, paragraaf 1, 5°, een schorsende werking.
Art. 221/5. Wanneer met toepassing van artikel 221/3 bij het Marktenhof een beroep werd aanhangig gemaakt tot herziening van een beslissing van de veiligheidsinstantie waarbij deze haar weigering bevestigt om de <i>indienststelling</i> van een voertuig toe te laten, dan beslist dat hof, ambtshalve of op vraag van de partijen, binnen de tien dagen die volgen op de indiening van de zaak, of het al dan niet een advies aan het Bureau vraagt.	Art. 221/5. Wanneer met toepassing van artikel 221/3 bij het Marktenhof een beroep werd aanhangig gemaakt tot herziening van een beslissing van de veiligheidsinstantie waarbij deze haar weigering bevestigt om <i>het in de handel brengen</i> van een voertuig toe te laten, dan beslist dat hof, ambtshalve of op vraag van de partijen, binnen de tien dagen die volgen op de indiening van de zaak, of het al dan niet een advies aan het Bureau vraagt.
Titel 8. – Opheffings-, overgangs- en slotbepalingen	Titel 8. – Opheffings-, overgangs- en slotbepalingen
Hoofdstuk 2. – Overgangsbepalingen	Hoofdstuk 2. - Overgangsbepalingen
Art. 224. De bepalingen van titel II, hoofdstuk V, van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, hoofdstuk voorafgaand aan titel II, hoofdstuk V, van dezelfde wet, ingevoerd bij de wet van 26 januari 2010 tot	Art. 224. (...)

wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft, blijven van toepassing tot het in fazen van toepassing worden van de bepalingen van titel 5 van deze Spoorcodex. Deze bepalingen zullen van toepassing worden als volgt :	
1° De vergunningen en bevoegdheidsbewijzen overeenkomstig de bepalingen van titel 5 van deze Spoorcodex, worden afgegeven aan de treinbestuurders die grensoverschrijdende diensten, cabotagediensten of goederendiensten in een andere lidstaat verrichten, of die in ten minste twee lidstaten van de Europese Unie werkzaam zijn, onder voorbehoud van de bepalingen van artikel 225, eerste en tweede lid.	
Alle treinbestuurders die de bovengenoemde diensten verrichten, met inbegrip van diegenen die nog geen vergunning of bevoegdheidsbewijs overeenkomstig titel 5 van deze Spoorcodex hebben gekregen, worden onderworpen aan de periodieke controles bedoeld in de artikelen 129 en 137;	
2° ten laatste twee jaar na het aanleggen van de registers bedoeld in de artikelen 132 en 140, worden alle nieuwe bevoegdheidsbewijzen en vergunningen afgeleverd overeenkomstig titel 5 onder voorbehoud van artikel 225, eerste en tweede lid;	
3° ten laatste zeven jaar na het aanleggen van de registers bedoeld in de artikelen 132 en 140, zijn alle treinbestuurders in het bezit van vergunningen en bevoegdheidsbewijzen in overeenstemming met deze Spoorcodex. De instanties belast met de aflevering nemen alle vakbekwaamheden die door elke treinbestuurder al waren verworven, in aanmerking, zodanig dat dit vereiste geen enkele onnodige administratieve of financiële last met zich brengt.	
De eerder verleende vergunningen van treinbestuurder worden zoveel mogelijk gewaarborgd. De instanties belast met de aflevering kunnen niettemin beslissen dat voor een treinbestuurder of voor een groep treinbestuurders, volgens het geval, examens en/of een bijkomende opleiding nodig zijn voor het afleveren van vergunningen en/of bevoegdheidsbewijzen op grond van deze Spoorcodex.	
Art. 225. Treinbestuurders die overeenkomstig de bepalingen die van toepassing waren vóór het van	Art. 225. § 1. De veiligheidscertificaten die zijn afgeleverd overeenkomstig de Spoorcodex vóór de

toepassing worden van artikel 224, 1° of 2° vergund waren om treinen te besturen, mogen op grond van hun rechten hun beroepsbezigheden verderzetten voor een duur van ten hoogste zeven jaar na het aanleggen van de registers bedoeld in de artikelen 132 en 140.	<i>inwerkingtreding van de wet van XXX tot wijziging van de Spoorcodex zijn geldig tot aan hun vervaldatum.</i>
	<i>De bepalingen van titel 3, hoofdstuk 6, afdeling 4, van titel 4, hoofdstuk 2, afdeling 4, hoofdstuk 3 en hoofdstuk 4, afdeling 2, hoofdstuk 6, afdeling 2/1, van titel 7, hoofdstukken 2 en 3, en de bijlage 5 van deze Codex, zoals deze van kracht waren vóór de inwerkingtreding van de wet van XXX tot wijziging van de Spoorcodex, blijven van toepassing op veiligheidscertificaten als bedoeld in het eerste lid, en dit, tot aan hun vervaldatum.</i>
De certificering van leerlingen-treinbestuurders die vóór het van toepassing worden van artikel 224, 1° of 2°, gestart zijn met een toegelaten onderwijs- en opleidingsprogramma of met een toegelaten opleiding, wordt verricht overeenkomstig de bepalingen die bestonden vóór het in werking treden van de wet van 26 januari 2010 tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft.	<i>§ 2. De veiligheidsvergunningen die zijn afgeleverd overeenkomstig de Spoorcodex vóór de inwerkingtreding van de wet van XXX tot wijziging van de Spoorcodex zijn geldig tot aan hun vervaldatum.</i>
De veiligheidsinstantie, de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder zorgen ervoor dat de periodieke controles die beantwoorden aan die bedoeld in de artikelen 129 en 137 geleidelijk aan toegepast worden op treinbestuurders die nog geen overeenkomstig de Richtlijn 2007/59/EG afgeleverde vergunningen en bevoegdheidsbewijzen bezitten.	<i>De bepalingen van titel 3, hoofdstuk 6, afdeling 4, van titel 4, hoofdstuk 2, afdeling 4, hoofdstuk 3 en hoofdstuk 4, afdeling 1, hoofdstuk 6, afdeling 2/1, van titel 7, hoofdstukken 2 en 3, en de bijlage 5 van deze Codex, zoals deze van kracht waren vóór de inwerkingtreding van de wet van XXX tot wijziging van de Spoorcodex, blijven van toepassing op veiligheidsvergunningen als bedoeld in het eerste lid, en dit, tot aan hun vervaldatum.</i>
Art. 225/2. De Koning stelt, bij besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de toepassingsdatum vast van de artikelen 68, 69, 70, § 3, 74, § 1, punt 5°, 94/1, § 2, derde lid, 2° en 216/3, § 1, 1° en 2°.	Art. 225/2. De Koning bepaalt, bij besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de toepassingsdatum:
	1° van de artikelen 68 en 70, § 3 zoals gewijzigd bij de wet van 23 juni 2020 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex en de wet van XXX tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex;
	2° van de artikelen 69, 74, § 1, 8°, 94/1 en 94/2 zoals gewijzigd bij de wet van XXX tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex;

	3° van artikel 216/3, § 1, 1° en 2° zoals gewijzigd bij de wet XXX tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex.
De infrastructuurgebruikers, de infrastructuurbeheerder, de aangewezen instanties, de Veiligheidsinstantie, en het Bestuur voldoen aan de artikelen 68, 69, 70, § 3, 74, § 1, punt 5°, 94/1, § 2, derde lid, 2° en 216/3, § 1, 1° en 2°, zoals gewijzigd bij de wet van 23 juni 2020 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex, op de datum vastgesteld overeenkomstig het eerste lid.	De infrastructuurgebruikers, de infrastructuurbeheerder, de aangewezen instanties, de Veiligheidsinstantie, en de entiteit door de Koning aangewezen overeenkomstig artikel 69, § 1, derde lid, voldoen aan de bepalingen bedoeld in het eerste lid op de datum vastgesteld door de Koning overeenkomstig het eerste lid.
Met het oog op de toepassing van het tweede lid, blijven de artikelen 68, 69, 70, § 3, 74, § 1, punt 5°, 94/1, § 2, derde lid, 2° en 216/3, § 1, 1° en 2°, zoals zij van kracht waren vóór de inwerkingtreding van de wet van 23 juni 2020 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex, van toepassing op infrastructuurgebruikers, de infrastructuurbeheerder, de aangewezen instanties, de Veiligheidsinstantie en het Bestuur tot en met de datum voorafgaand aan de datum vastgesteld overeenkomstig het eerste lid.	Met het oog op de toepassing van het tweede lid, blijven de artikelen 68, 69, 70, § 3, 74, § 1, punt 5°, 94/1 en 216/3, § 1, 1° en 2°, zoals zij van kracht waren vóór de inwerkingtreding van de wet van 23 juni 2020 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex, van toepassing tot en met de dag voorafgaand aan de datum vastgesteld overeenkomstig het eerste lid.
	<i>Art. 225/3. § 1. Toelatingen voor de indienststelling van voertuigen die zijn afgegeven op grond van de Spoorcodex voor de inwerkingtreding van de wet van ... tot wijziging van de Spoorcodex, met inbegrip van toelatingen die in het kader van internationale overeenkomsten, met name het RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) en het RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), zijn verleend, blijven geldig overeenkomstig de voorwaarden waaronder de toelatingen zijn verleend.</i>
	<i>§ 2. Voertuigen waarvoor een toelating voor indienststelling werd verleend overeenkomstig paragraaf 1 krijgen een nieuwe voertuigvergunning voor het in de handel brengen met het oog op de exploitatie op een of meer netwerken waarvoor hun toelating nog niet geldt.</i>
	<i>Op het in de handel brengen op deze bijkomende netwerken zijn de artikelen 179/4 tot 179/11 van toepassing.</i>
	<i>Art. 225/4. § 1. Bijlage 6 is van toepassing tot en met de datum waarop de in artikel 24, lid 2, van de richtlijn 2016/798/EU bedoelde uitvoeringshandelingen in werking treden.</i>
	<i>Bijlage 22 is van toepassing tot en met de datum waarop de in artikel 7, paragraaf 5 van de richtlijn</i>

	<i>2016/797/EU bedoelde uitvoeringshandeling in werking treedt.</i>
	<i>Art. 225/5. § 1. De mogelijkheden voorzien in de contracten die ondertekend zijn vóór 15 juni 2016, betreffende ERTMS-baanuitrusting zijn tot en met 16 juni 2031 niet onderworpen aan de voorafgaande vergunning van het Bureau als bedoeld in artikel 19 van de richtlijn 2016/797/EU, zelfs als zij worden uitgevoerd na 15 juni 2016.</i>
	<i>§ 2. Vooraleer de indienststelling van ERTMS-baanuitrusting toe te laten die niet onderworpen werd aan de voorafgaande vergunning van het Bureau als bedoeld in artikel 19 van de richtlijn 2016/797/EU, werkt de veiligheidsinstantie samen met het Bureau om te verzekeren dat de technische oplossingen volledig interoperabel zijn, overeenkomstig artikel 30, paragraaf 3 en artikel 31, paragraaf 2, van de verordening 2016/796/EU.</i>
Bijlagen	Bijlagen



Autorité de protection des données
Gegevensbeschermingsautoriteit

Avis n° 87/2020 du 11 septembre 2020

Objet: Avis concernant un avant-projet de loi modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire (CO-A-2020-078)

L'Autorité de protection des données (ci-après « l'Autorité »);

Vu la loi du 3 décembre 2017 *portant création de l'Autorité de protection des données*, en particulier les articles 23 et 26 (ci-après « LCA »);

Vu le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 *relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE* (ci-après « RGPD »);

Vu la loi du 30 juillet 2018 *relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel* (ci-après « LTD »);

Vu la demande d'avis de Monsieur François Bellot, Ministre de la Mobilité, chargé de Skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer belges, reçue le 16 juillet 2020 ;

Vu le rapport de Madame Alexandra Jaspar, Directrice du Centre de Connaissances de l'Autorité de protection des données ;

Émet, le 11 septembre 2020, l'avis suivant :

I. OBJET ET CONTEXTE DE LA DEMANDE

1. Le 16 juillet 2020, Monsieur François Bellot, le Ministre de la Mobilité, chargé de Skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer belges (ci-après, « le demandeur ») a demandé à l'Autorité de protection des données (ci-après, « l'Autorité ») d'émettre un avis sur les articles 19, 66, 70 et 159 de l'avant-projet de loi modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire (ci-après, « l'avant-projet »).
2. L'avant-projet vise à transposer la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à **l'interopérabilité du système ferroviaire** au sein de l'Union européenne (refonte) (ci-après, « la directive (UE) 2016/797 ») et la directive 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la **sécurité ferroviaire** (refonte) (ci-après, la « directive (UE) 2016/798 »)¹. Selon l'exposé des motifs, ces deux directives visent à refondre respectivement les directives 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 et 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et ce, d'une part, dans un souci de clarté, en raison des multiples modifications dont elles ont fait l'objet et d'autre part, en vue de tendre à l'établissement d'un espace ferroviaire unique européen. Ces deux directives font partie du « quatrième paquet ferroviaire européen » composé de deux règlements et quatre directives.
3. L'Autorité a déjà rendu divers avis² sur des arrêtés d'exécution de la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire (ci-après, « le Code ferroviaire »).
4. La demande d'avis porte spécifiquement sur les articles suivants de l'avant-projet:
 - **L'article 19 de l'avant-projet** : cet article insère un nouvel article 74/2 dans le Code ferroviaire. Cette nouvelle disposition encadre le traitement des données à caractère personnel

¹ La loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire transpose en outre les directives suivantes : 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, telle que modifiée par la directive 2016/882 de la Commission du 1er juin 2016 modifiant la Directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil concernant les exigences linguistiques ; la directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.

² Notamment sur le projet d'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 22 juin 2011 relatif à la licence des conducteurs et aux registres des licences et des attestations (avis n° 59/2016 du 23 novembre 2016), le projet d'arrêté royal fixant les règles relatives aux examens médicaux et aux examens psychologiques sur le plan professionnel pour les conducteurs de train ainsi que les critères de reconnaissance des personnes et centres responsables de ces examens (avis n° 06/2018 du 17 janvier 2018), le projet d'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 2 novembre 2017 relatif au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer, à l'exception des matières explosibles et radioactives (avis n° 172/2019 du 8 novembre 2019), le projet d'arrêté royal relatif à l'agrément de sécurité, au certificat de sécurité unique et au rapport annuel de sécurité (avis n° 191/2019 du 16 décembre 2019).

effectué par l'autorité de sécurité³ dans le cadre de ses missions de surveillance décrites à l'article 74/1 en projet du Code ferroviaire (qui transpose notamment l'article 17 de la directive (UE) 2016/798) ;

- **L'article 66 de l'avant-projet** : cet article modifie l'article 113 du Code ferroviaire et énumère les informations et les éléments probants pertinents auxquels l'organisme d'enquête⁴ a accès pour mener son enquête en cas d'accident ou d'incident. Cette disposition transpose les articles 20 et suivants de la directive (UE) 2016/798. Sous réserve de quelques adaptations, les éléments auxquels l'organisme d'enquête a accès n'ont pas été modifiés par l'avant-projet. La nouveauté intégrée par cette disposition réside dans le fait que l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer⁵ (ci-après, « l'Agence ») coopère désormais avec l'organisme d'enquête lorsque l'enquête concerne des véhicules pour lesquels l'Agence a délivré une autorisation de mise sur le marché⁶ ou concerne des entreprises ferroviaires pour lesquelles l'Agence a délivré le certificat de sécurité unique⁷. Le paragraphe 2 de l'article 113 en projet encadre les traitements de données à caractère personnel effectués dans le cadre de l'enquête menée par l'organisme d'enquête.
- **L'article 70 de l'avant-projet** : cet article insère un nouvel article 116/1 dans le Code ferroviaire afin d'encadrer les traitements de données à caractère personnel d'une part, que l'organisme d'enquête met en commun avec d'autres organismes d'enquête ou communique aux parties intéressées à l'enquête conformément à l'article 116 en projet du Code ferroviaire et d'autre part, auxquelles il donne accès aux organismes d'enquête d'autres Etats membres dans le cadre de la coopération visée à l'article 115 en projet du Code ferroviaire. Ces dispositions découlent des articles 22 et 23 de la directive (UE) 2016/798.
- **L'article 159 de l'avant-projet** : cet article remplace l'article 210 du Code ferroviaire qui porte sur le registre national des véhicules. Actuellement, le registre est organisé au niveau national et le sera encore jusqu'au 16 juin 2024⁸. Ces obligations découlent de l'article 47 de

³ L'article 3, 9° en projet du Code ferroviaire, définit l'autorité de sécurité comme « l'autorité chargée des tâches relatives à la sécurité et à l'interopérabilité des chemins de fer ou tout organisme chargé de ces tâches par plusieurs Etats membres de manière à assurer un régime unifié en matière de sécurité ». L'autorité de sécurité a été désignée par l'arrêté royal du 22 juin 2011 désignant l'autorité de sécurité ferroviaire. Sur la base de l'article 3 de cet arrêté, le "Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de fer" assume ce rôle.

⁴ L'article 3, 44° en projet du Code ferroviaire définit l'organisme d'enquête comme « l'organe chargé de mener les enquêtes sur les accidents et les incidents ». Cet organe fait l'objet de deux arrêtés royaux : l'arrêté royal du 16 janvier 2007 portant création d'un organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires et déterminant sa composition et l'arrêté royal du 22 juin 2011 désignant l'organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires, crée au sein du SPF Mobilité et Transports.

⁵ Cette agence a été instituée par le règlement (CE) 881/2004 du Parlement européen et du Conseil institue l'Agence ferroviaire européenne et a été abrogé et remplacé par le règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016.

⁶ L'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule peut être délivrée par l'Agence ou par l'autorité de sécurité, selon les articles 179/4 et suivants en projet du Code ferroviaire.

⁷ Le certificat de sécurité unique est défini à l'article 3, 16° du Code ferroviaire (tel que modifié par l'avant-projet) comme « le document qui a pour objet de démontrer que l'entreprise ferroviaire concernée a mis en place son système de gestion de la sécurité et qu'elle est en mesure d'opérer en toute sécurité dans le domaine d'exploitation envisagé ». Ce certificat est délivré soit par l'Agence, soit par l'autorité de sécurité, selon la procédure prévue aux articles 99 à 104/2 en projet du Code ferroviaire.

⁸ Selon l'exposé des motifs, suite à l'adoption de la Décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission du 25 octobre 2018 établissant les spécifications relatives aux registres des véhicules visés à l'article 47 de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil et modifiant et abrogeant la décision 2007/756/CE de la Commission, les véhicules devraient être

la directive 2016/797. Cet article est également complété par une disposition relative au traitement éventuel de données à caractère personnel dans le cadre des tâches de l'autorité de sécurité relatives à la tenue du registre national des véhicules autorisés en Belgique.

II. EXAMEN DE LA DEMANDE

a. Base juridique

5. Tout traitement de données à caractère personnel doit reposer sur un fondement juridique au sens de l'article 6 du RGPD. En outre, le traitement de catégories particulières de données à caractère personnel est en principe interdit en vertu de l'article 9.1 du RGPD, sauf si ce traitement peut reposer sur un des motifs de légitimation de l'article 9.2 du RGPD.
6. Selon que le responsable du traitement sera ou non une autorité publique, les traitements de données à caractère personnel reposeront soit sur l'article 6.1.c) du RGPD (obligation légale), soit sur l'article 6.1.e) du RGPD (mission relevant de l'exercice de l'autorité publique dont est investi le responsable du traitement). En effet, les données à caractère personnel seront traitées par l'autorité de sécurité et l'organisme d'enquête, mais également par les entreprises ferroviaires ou le gestionnaire de l'infrastructure. L'autorité de sécurité et l'organisme d'enquête devront également coopérer avec le SPF Emploi, Travail et Concertation sociale, les autorités de sécurité et les organismes d'enquête d'autres Etats membres, l'Agence, et le cas échéant collaborer avec les autorités judiciaires.
7. L'Autorité constate en outre que des données relatives à la santé seront éventuellement traitées par l'organisme d'enquête dans le cadre de ses compétences d'enquête (voir l'article 113, §1^{er} en projet du Code ferroviaire ou l'article 66 de l'avant-projet). Le traitement semble pouvoir se baser sur l'article 9.2.g) du RGPD (le traitement est nécessaire pour des motifs d'intérêt public important).
8. L'Autorité rappelle toutefois que cette même disposition exige aussi du droit national concerné qu'il prévoie "des mesures appropriées et spécifiques pour la sauvegarde des droits fondamentaux et des intérêts de la personne concernée". A ce titre, l'Autorité constate que de telles mesures sont bien prévues dans l'avant-projet. En effet, l'article 110, §2, alinéa 2 en projet du Code ferroviaire prévoit que les membres de l'organisme d'enquête sont soumis au secret professionnel quant aux informations obtenues dans l'exercice de leurs missions, l'article 113, §2, alinéa 2 en projet du Code ferroviaire désigne les catégories de personnes ayant accès aux données à caractère personnel (soit l'enquêteur principal, l'enquêteur adjoint, les enquêteurs, ainsi que leur éventuel personnel administratif) et l'article 113, §2, alinéa 3 en projet du Code ferroviaire stipule que l'organisme d'enquête applique une

enregistrés au sein du registre européen des véhicules (REV) instauré mais l'article 7.3 de cette décision permet aux Etats membres de ne pas basculer dans le système centralisé du REV avant le 16 juin 2024, position qui a été adoptée par la Belgique et notifiée à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer selon l'exposé des motifs.

stricte gestion des utilisations et des accès et prend des mesures techniques et organisationnelles pour la protection des données à caractère personnel.

9. L'article 9 du RGPD doit en outre être lu conjointement avec les articles 6 du RGPD, 22 de la Constitution et 8 de la CEDH, ce qui implique que – même si le traitement de ce type de données a lieu sous le contrôle d'une autorité publique – les éléments essentiels du traitement de ce type de données doivent aussi être établis dans la réglementation. Le respect de cette obligation est analysé dans les points qui suivent.

b. Finalités

10. Conformément à l'article 5.1.b) du RGPD, un traitement de données à caractère personnel ne peut être effectué que pour des finalités déterminées, explicites et légitimes.

Mission de surveillance de l'autorité de sécurité

11. L'article 74, 16° en projet du Code ferroviaire confie une tâche de surveillance des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure à l'autorité de sécurité. Cette mission de surveillance est décrite à l'article 74/1 en projet du Code ferroviaire.
12. Dans ce cadre, l'autorité de sécurité doit contrôler le respect constant de l'obligation légale qu'ont les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure d'utiliser un système de gestion de la sécurité tel qu'il est décrit aux articles 89 à 92 du Code ferroviaire. Si l'autorité de sécurité constate que le titulaire d'un certificat de sécurité unique ne satisfait plus aux conditions de la certification, elle peut le retirer ou le restreindre, ou demander à l'Agence de le faire si elle a délivré le certificat. L'autorité peut également appliquer des mesures de sécurité temporaires (notamment la restriction ou la suspension immédiate des opérations en cause) si elle détecte un risque grave pour la sécurité. Si l'autorité de sécurité constate qu'un gestionnaire de l'infrastructure ne remplit plus les conditions d'obtention de son agrément de sécurité, elle peut restreindre ou retirer ce dernier.
13. L'autorité de sécurité coopère avec les autorités de sécurité d'autres Etats membres pour coordonner les activités de surveillance et assurer le partage de toute information essentielle lorsqu'une entreprise ferroviaire active en Belgique exerce des activités dans un autre Etat membre. L'article 74/1, §9, alinéa 3 stipule que cette coopération a pour but d'assurer une couverture suffisante de la surveillance et d'éviter la répétition des inspections et des audits. L'autorité de sécurité utilise les informations recueillies au cours des activités de surveillance aux fins du renouvellement des certificats de sécurité uniques et aux fins du renouvellement des agréments de sécurité.

14. La finalité poursuivie par le traitement de données prévu dans le cadre de la mission de surveillance de l'autorité de sécurité est de veiller à ce que les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure respectent de manière continue et permanente, les obligations légales en matière de sécurité et ce, au moyen de contrôles a posteriori et d'assurer une coopération avec les autres autorités nationales de sécurité. Ces finalités sont déterminées, explicites et légitimes.

Missions d'enquête de l'organisme d'enquête et coopération avec les autres organismes

15. L'article 111 en projet du Code ferroviaire prévoit que l'enquête menée par l'organisme d'enquête suite à un accident ou incident vise à améliorer, dans la mesure du possible, la sécurité ferroviaire et la prévention des accidents.
16. L'article 120 en projet du Code ferroviaire prévoit que chaque enquête sur un accident ou un incident fait l'objet d'un rapport qui indique l'objectif de l'enquête et contient, si nécessaire, des recommandations en matière de sécurité.
17. La finalité poursuivie par le traitement de données dans le cadre de l'enquête est déterminée, explicite et légitime.
18. L'article 115 en projet du Code ferroviaire organise la coopération avec les autres organismes d'enquête lorsqu'un accident ou un incident s'est produit à proximité d'une installation frontalière de la Belgique ou lorsqu'il n'est pas possible de déterminer dans quel Etat membre de l'Union européenne l'accident ou incident s'est produit. Il prévoit également que les autres organismes d'enquête puissent avoir accès aux résultats de l'enquête.
19. L'article 116 en projet du Code ferroviaire prévoit que l'enquête est menée de manière à permettre à toutes les parties d'être entendues et, le cas échéant, en mettant les résultats en commun avec les autres organismes d'enquête. Le gestionnaire de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires concernées, l'autorité de sécurité, l'Agence, les victimes et leurs proches, les propriétaires de biens endommagés, les fabricants, les services d'urgence et les représentants du personnel concernés par l'accident grave, l'accident ou l'incident, et les usagers sont informés à intervalles réguliers de l'enquête et de ses progrès. L'organisme d'enquête tient compte des besoins raisonnables des victimes et de leurs proches et les tient au courant des progrès de l'enquête. Les éléments de l'éventuelle information et/ou instruction judiciaire en cours ne peuvent cependant être communiqués sans l'autorisation des autorités judiciaires. Lorsqu'il appert des indices rassemblés par l'organisme d'enquête que la cause

Avis 87/2020 - 7/19

de l'accident ou de l'incident visé à l'article 111 est une infraction, l'organisme d'enquête en avertit immédiatement les services de police et les autorités judiciaires.

20. Ces dispositions encadrent la collaboration avec les autres organismes d'enquête et la communication entre l'organisme d'enquête et les personnes ou entités concernées par l'enquête. Ces finalités sont déterminées, explicites et légitimes.

Tenue du registre national des véhicules

21. L'article 210 en projet du Code ferroviaire (modifié par l'article 159 de l'avant-projet) concerne le registre national des véhicules autorisés à circuler sur le réseau ferroviaire en Belgique. Ce registre est tenu à jour par l'autorité de sécurité. Le considérant 56 de la directive (UE) 2016/797 stipule que pour des raisons de traçabilité et de sécurité, les autorités compétentes des États membres devraient attribuer au véhicule un numéro européen de véhicule (le numéro d'immatriculation européen de véhicule, ou « NEV ») lorsque le détenteur du véhicule en fait la demande. Les informations relatives au véhicule devraient être ensuite enregistrées dans un registre des véhicules.
22. Cette finalité est légitime mais mériterait d'être explicitée dans l'avant-projet.

c. Minimisation des données

Mission de surveillance de l'autorité de sécurité

23. L'article 74/2, §1^{er}, alinéa 6 en projet du Code ferroviaire prévoit que « les données à caractère personnel que l'autorité de sécurité traite au sens du présent article sont adéquates, pertinentes et non excessives au regard des finalités pour lesquelles elles peuvent être traitées ». En répétant simplement le principe de la minimisation des données personnelles, cette disposition n'offre aucune valeur juridique ajoutée par rapport au RGPD et viole, en outre, l'interdiction de retranscription du RGPD⁹. Elle doit dès lors être supprimée.

⁹ Pour rappel, et comme la Cour de justice de l'Union européenne l'a établi dans une jurisprudence constante, l'applicabilité directe des règlements européens emporte l'interdiction de leur retranscription dans le droit interne parce qu'un tel procédé peut "(créer) une équivoque en ce qui concerne tant la nature juridique des dispositions applicables que le moment de leur entrée en vigueur" (CJUE, 7 février 1973, Commission c. Italie (C-39/72), Recueil de jurisprudence, 1973, p. 101, § 17). Voyez, également et notamment, CJUE, 10 octobre 1973, Fratelli Variola S.p.A. c. Administration des finances italienne (C-34/73), Recueil de jurisprudence, 1973, p. 981, § 11 ; CJUE, 31 janvier 1978, Ratelli Zerbone Snc c. Amministrazione delle finanze dello Stato, Recueil de jurisprudence (C-94/77), 1978, p. 99, §§ 24-26.

24. Dans le formulaire de demande d'avis, le demandeur indique quant aux catégories de données à caractère personnel traitées en exécution de l'article 74/2 en projet du Code ferroviaire qu'il est impossible de prévoir les données personnelles auxquelles l'autorité de sécurité a accès dans sa mission de surveillance. L'absence de mention des types ou catégories de données à caractère personnel qui feront l'objet du traitement ne permet pas à l'Autorité de réaliser une analyse du respect du principe de minimisation des données, tel que prescrit par l'article 5.1.c) du RGPD. Il s'agit d'une garantie essentielle pour la préservation des droits et libertés des personnes concernées. L'Autorité rappelle qu'il convient de préciser dans l'avant-projet les catégories de données à caractère personnel qui seront traitées dans le cadre de la mission de surveillance de l'autorité de sécurité.

Missions d'enquête de l'organisme d'enquête et coopération avec les autres organismes

25. En ce qui concerne les (catégories de) données traitées dans le cadre de ses missions d'enquête, l'article 113, §1^{er} en projet du Code ferroviaire prévoit que ledit organisme « *a dès que possible accès aux informations et aux éléments probants pertinents pour l'enquête, et en particulier:*

1° l'accès immédiat au site de l'accident ou de l'incident ainsi qu'au matériel roulant impliqué, à l'infrastructure concernée et aux installations de signalisation et de contrôle du trafic;

2° le droit d'obtenir immédiatement une liste des preuves et d'assurer l'enlèvement sous contrôle du matériel accidenté, d'installations ou d'éléments de l'infrastructure aux fins d'examen ou d'analyse;

3° l'accès illimité au contenu des enregistreurs et équipements de bord destinés à l'enregistrement et à l'enregistrement de l'activité du système de signalisation et de contrôle du trafic, ainsi que la possibilité de l'utiliser;

4° l'accès aux résultats de l'examen du corps des victimes;

5° l'accès aux résultats de l'examen du personnel de bord et d'autres membres du personnel ferroviaire impliqués dans l'accident ou l'incident;

6° la possibilité d'interroger le personnel ferroviaire impliqué dans l'accident ou l'incident et d'autres témoins et le droit d'obtenir copie des déclarations de ces personnes faites à d'autres instances;

7° l'accès à toute information ou document pertinent détenu par le gestionnaire de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires impliquées, les entités chargées de l'entretien et l'autorité de sécurité ».

Sous réserve de quelques adaptations, les éléments auxquels l'organisme d'enquête a accès, sont restés les mêmes que dans l'ancien article 113 du Code (qui transposait l'article 20 de la directive 2004/49/CE susmentionnée). A ce sujet, l'Autorité relève que l'organisme d'enquête dispose par nature d'un pouvoir d'appréciation *in concreto* du caractère opportun et nécessaire de collecter des

données pertinentes pour ses enquêtes au regard des éléments de fait à sa disposition. Ce faisant, les traitements de données qu'il réalise dans ce cadre doivent respecter le principe de proportionnalité (de sorte qu'il est tenu de ne traiter que les données strictement nécessaires à ses enquêtes).

26. L'article 113, §2, alinéa 5 prévoit que « *les données à caractère personnel auxquelles l'organisme d'enquête a accès conformément au paragraphe 1^{er} sont adéquates, pertinentes et non excessives au regard des finalités pour lesquelles un accès lui est octroyé* ». Comme mentionné ci-dessus, en répétant simplement le principe de la minimisation des données personnelles, cette disposition n'offre aucune valeur juridique ajoutée par rapport au RGPD et viole, en outre, l'interdiction de retranscription du RGPD. Elle doit dès lors être supprimée.
27. Il ressort de cet article que des données concernant la santé pourraient être traitées dans le cadre de la mission d'enquête de l'organisme d'enquête (« *5° l'accès au résultat de l'examen du personnel de bord et d'autres membres du personnel* »). Dans la mesure où les membres de l'organisme d'enquête sont chargés d'enquêter sur des accidents et incidents ferroviaires (dont la cause peut dans certains cas être d'origine humaine et parfois liée à l'état de santé du conducteur) et émettre des recommandations pour améliorer la sécurité, le traitement de ce type de données semble nécessaire et proportionné à l'objectif.
28. L'Autorité prend note que l'article 110, §2 en projet prévoit que les membres de l'organisme d'enquête sont soumis au secret professionnel quant aux informations obtenues dans l'exercice de leurs missions au titre de garantie appropriée pour les droits fondamentaux et intérêt des personnes concernées. En outre, l'article 113, §2, alinéa 3 prévoit que « *l'organisme d'enquête applique une stricte gestion des utilisations et des accès et prend des mesures techniques et organisationnelles pour la protection des données à caractère personnel* ».
29. En ce qui concerne les résultats de l'examen du corps de victimes, dans la mesure où ces personnes sont décédées, l'Autorité rappelle que les règles du RGPD ne sont pas applicables aux données personnelles après le décès de la personne concernée¹⁰.
30. En outre, l'article 111, §1^{er}, 4° en projet du Code ferroviaire prévoit que l'organisme d'enquête 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. Il n'est pas précisé quelles données doivent figurer dans ladite base de données. Il conviendrait de préciser ces éléments dans l'avant-projet.

¹⁰ Voir le considérant 27 du RGPD. Il convient toutefois de rappeler que les données d'une personne décédée peuvent également contenir des informations relatives à d'autres personnes (toujours vivantes). Dans ce cas, le RGPD continuera de s'appliquer à ces données personnelles.

31. L'article 116/1 prévoit que « *dans le cadre, d'une part, de la mise en commun des résultats avec d'autres organismes d'enquête et, d'autre part, de la communication d'information aux parties concernées, conformément à l'article 116, l'organisme d'enquête veille à anonymiser les données à caractère personnel auxquelles il a eu accès conformément à l'article 113 en projet* ». L'Autorité attire l'attention sur le fait que la notion de « *données anonymes* » comprend des informations qui ne peuvent pas être associées à une personne physique identifiée ou identifiable¹¹. L'Autorité souligne que l'identification d'une personne ne vise pas uniquement la possibilité de retrouver son nom et/ou son adresse mais également la possibilité de l'identifier par un processus d'individualisation, de corrélation ou d'inférence. L'organisme d'enquête devra donc analyser et couvrir les risques en matière de réidentification¹², avant de procéder à la communication des données aux autres organismes d'enquête et aux personnes concernées, ainsi que lors de la publication de son rapport d'enquête (article 120 du Code ferroviaire).

Tenue du registre national des véhicules

32. L'article 210, §4, alinéa 1er prévoit que le registre doit respecter les spécifications communes fixées dans le cadre de la Décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission du 26 octobre 2018 établissant les spécifications relatives aux registres des véhicules visés à l'article 47 de la Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil et modifiant et abrogeant la Décision 2007/756/CE de la Commission. L'article 210, §4, alinéa 2 prévoit que « *ce registre 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 179/20, paragraphe 6 ;

4° l'identification du propriétaire du véhicule et de son détenteur ;

5° les restrictions concernant la manière dont le véhicule peut être utilisé ;

6° les références de l'entité chargée de l'entretien ».

33. Suite à une demande d'informations complémentaires concernant les données à caractère personnel qui sont contenues dans le registre national des véhicules, le demandeur a précisé que « *ledit registre reprend à tout le moins les informations listées à l'article 210, paragraphe 4, alinéa 2 du Code*

¹¹ Article 4.1) du RGPD, *a contrario*

¹² Pour de plus amples informations à cet égard, l'Autorité renvoie à l'avis 05/2014 du Groupe de travail "Article 29" sur la protection des données, prédécesseur du Comité européen de la Protection des données, sur les techniques d'anonymisation. Cet avis est disponible via le lien suivant : https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2014/wp216_fr.pdf.

ferroviaire dont notamment « 4° l'identification du propriétaire du véhicule et de son détenteur ; ». Dans ce cadre, il est possible qu'une personne physique en tant que point de contact soit mentionnée bien que le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule soit une personne morale. De surcroît, le registre national des véhicules comprend au minimum les informations comprises à l'alinéa 2, du paragraphe 4 de l'article 210 du Code ferroviaire, de telle sorte qu'il se pourrait que d'autres informations dont des données à caractère personnel soient intégrées dans ledit registre ».

34. Etant donné qu'il ne ressort pas clairement de l'avant-projet quelles données seront traitées dans le cadre de la tenue du registre des véhicules, il n'est pas possible pour l'Autorité de réaliser complètement l'examen de proportionnalité conformément à l'article 5.1.c) et 6.1, e) du RGPD. Elle invite donc le demandeur à énumérer clairement dans l'avant-projet les données à caractère personnel qui seront traitées dans le cadre de la tenue du registre des véhicules afin que toute personne physique concernée puisse entrevoir quelles données la concernant sont collectées dans ce registre ou à tout le moins préciser les catégories de données à caractère personnel qui seront traitées dans ce contexte et prévoir une délégation au Roi en ce qui concerne les données exactes qui seront traitées (vu que le traitement ne constitue pas, *a priori*, une ingérence importante dans les droits et libertés des personnes concernées), sans que cette habilitation puisse donner au Gouvernement le pouvoir de compléter ou d'élargir les catégories de données définies par le législateur. Il convient dès lors de modifier ces dispositions.
35. L'article 210, §4, alinéa 7 en projet du Code ferroviaire prévoit que les données à caractère personnel que l'autorité de sécurité traite au sens du présent paragraphe sont « *adéquates, pertinentes et non excessives au regard des finalités pour lesquelles elles lui sont communiquées* ». Comme mentionné ci-dessus, en répétant simplement le principe de la minimisation des données personnelles, cette disposition n'offre aucune valeur juridique ajoutée par rapport au RGPD et viole, en outre, l'interdiction de retranscription du RGPD. Elle doit dès lors être supprimée.

d. Délai de conservation

Mission de surveillance de l'autorité de sécurité

36. L'article 74/2, §2, alinéa 4 prévoit que « *les données à caractère personnel traitées conformément au §1^{er} peuvent être conservées pendant dix ans à compter du jour où l'autorité de sécurité a eu accès à ces données et les a intégrées dans le fichier visé à l'alinéa 1^{er}. Passé ce délai, les données sont détruites ou anonymisées* ».

37. Suite à une demande d'informations complémentaires, le demandeur a précisé le motif de cette durée de conservation :

« L'article 74/2, paragraphe 2, alinéa 4 du Code ferroviaire prévoit une durée de conservation de 10 ans des données à caractère personnel dont l'Autorité de sécurité aurait connaissance dans le cadre de sa mission de surveillance. L'objectif de cette mission de surveillance est de veiller à ce que les entreprises ferroviaires, le gestionnaire de l'infrastructure,... respectent de manière continue et permanente, les obligations légales en matière de sécurité (par exemple le maintien d'un système de gestion de la sécurité conformément au prescrit du Code ferroviaire) et ce, au moyen de contrôles a posteriori.

Dans le cadre de cette mission, il se peut que l'Autorité de sécurité estime nécessaire de conserver des données à caractère personnel afin d'assurer notamment un suivi dans le cadre de ses missions de surveillance (vérifier si les personnes impliquées dans un contrôle, ne l'ont pas déjà été dans le cadre d'un contrôle précédent, personnes de contact,...). Dans cette optique, il convient de préciser que dans la disposition en question, la conservation des données à caractère personnel n'est pas automatique mais qu'elle est possible au regard des besoins de l'Autorité de sécurité dans le cadre de sa mission de surveillance.

Un délai de conservation de dix ans a été fixé afin que cette traçabilité puisse être assurée pendant un laps de temps jugé suffisant pour que l'Autorité de sécurité puisse mener à bien sa mission de surveillance.

Il est néanmoins envisageable si l'Autorité de protection des données l'estimait nécessaire, de réduire le délai de conservation à cinq ans, délai qui correspond à la durée de validité des certificats de sécurité uniques délivrés aux entreprises ferroviaires et de l'agrément de sécurité délivré au gestionnaire de l'infrastructure. Comme les missions de surveillance de l'Autorité de sécurité sont liées au fait que les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure doivent disposer des certificats et agrément en question, il serait envisageable de calquer la durée de conservation des données à caractère personnel traitées par l'Autorité de sécurité dans le cadre de sa mission de surveillance, sur la durée de validité des certificats de sécurité unique et de l'agrément de sécurité, à savoir cinq ans. Il n'est toutefois pas possible de prévoir un délai plus restreint au risque de vider de son utilité, la mission de surveillance assurée par l'Autorité de sécurité ».

38. L'article 5,1, e du RGPD exige que les données à caractère personnel soient conservées sous une forme permettant l'identification des personnes concernées pendant une durée n'excédant pas celle nécessaire au regard des finalités pour lesquelles elles sont traitées.
39. Dans la mesure où le « suivi » et la « traçabilité » auxquels le demandeur fait référence ne semblent pas faire partie de la mission de surveillance de l'autorité de sécurité, l'Autorité considère que le délai de conservation prévu dans l'avant-projet doit dès lors être réduit à la durée de conservation

strictement nécessaire au regard de la finalité poursuivie, soit cinq ans selon le demandeur sauf prolongation du certificat de sécurité unique ou de l'agrément de sécurité ; de manière à éviter de devoir dans ces cas-là collecter à nouveau des données juste après leur suppression quelques mois auparavant.

Missions d'enquête de l'organisme d'enquête et coopération avec les autres organismes

40. L'article 113, §3 en projet du Code ferroviaire « *Les données à caractère personnel traitées dans le cadre de l'exercice des tâches visées aux articles 111 et 112 sont conservées pendant cinquante ans à compter du jour où l'organisme d'enquête a eu accès à ces données et les a intégrées dans le fichier visé au paragraphe 2, alinéa 1er. Passé ce délai, elles sont détruites ou anonymisées* ».

41. Suite à une demande d'informations complémentaires, le demandeur a communiqué les précisions suivantes quant à ce délai de conservation :

« L'article 113, paragraphe 3 du Code ferroviaire prévoit en effet une durée de conservation de 50 ans. L'Organisme d'enquête a pour mission de veiller à la sécurité ferroviaire en menant des enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires, en consignait dans une base de données les informations relatives aux accidents et incidents ferroviaires qui lui sont communiquées,...

Dans le cadre de ses missions, l'Organisme d'enquête assure également une traçabilité des personnes impliquées dans les divers incidents et accidents ferroviaires qu'il est amené à analyser afin de pouvoir réaliser un suivi et vérifier que ces personnes ne sont pas impliquées de manière répétitive dans le cadre d'accidents ou d'incidents ferroviaires.

Pour ce faire, il est par conséquent nécessaire que l'Organisme d'enquête conserve les données à caractère personnel dont elle a eu connaissance dans le cadre d'une enquête pendant une période équivalente à la durée de la carrière de la personne concernée, raison pour laquelle une durée de 50 ans a été prévue. Un mécanisme selon lequel l'Organisme d'enquête conserverait les données à caractère personnel jusqu'au terme réel de la carrière des personnes concernées, n'est pas envisageable en l'espèce puisqu'il n'existe pas à l'heure actuelle, un système de communication de telles informations entre l'Organisme d'enquête et les entreprises qui emploient les personnes impliquées et qu'il n'est matériellement et fonctionnellement pas possible de prévoir un tel système pour le futur au vu des contraintes financières et de gestion que cela impliquerait dans le chef de l'Organisme d'enquête et des entreprises concernées ».

42. Dans la mesure où un système de communication ne peut pas être mis en place et que ce très long délai de conservation est nécessaire, il faudra indiquer très concrètement et clairement, soit dans

l'avant-projet lui-même, soit dans l'exposé des motifs, la raison pour laquelle un tel délai de conservation extrêmement long se justifie.

43. L'article 116/1, §2, alinéa 8 prévoit que « *Les données à caractère personnel communiquées aux autres organismes d'enquête conformément à l'alinéa 2 et intégrées dans le cadre d'un fichier dédié et sécurisé conformément à l'alinéa 4, ne sont accessibles aux autres organismes d'enquête que pour la durée nécessaire à l'enquête. Passé ce délai, elles sont détruites ou anonymisées* ». À la lumière de l'article 6.3 du RGPD, l'Autorité recommande au demandeur de reprendre dans l'avant-projet le délai de conservation maximal (ou au moins les critères permettant de déterminer ce délai) pendant lequel seront conservées les données à caractère personnel collectées.

Tenue du registre national des véhicules

44. En ce qui concerne la durée de conservation des données, l'article 102, §4, alinéa 11 prévoit que « *les données à caractère personnel traitées sont conservées jusqu'au moment où le véhicule à propos duquel elles ont été communiquées est détruit ou voit son immatriculation supprimée définitivement. Passé ces limites, les données à caractère personnel reprises dans le registre sont détruites ou anonymisées* ». À la lumière de l'article 6.3 du RGPD, l'Autorité recommande au demandeur de reprendre dans l'avant-projet un délai de conservation maximal (ou au moins les critères permettant de déterminer ce délai) pendant lequel seront conservées les données à caractère personnel collectées.

e. Responsable du traitement

Mission de surveillance de l'autorité de sécurité

45. L'article 74/2 en projet du Code ferroviaire prévoit que l'autorité de sécurité est responsable du traitement pour les données qu'elle traiterait dans le cadre de ses missions de surveillance conformément à l'article 74/1.
46. L'Autorité en profite pour rappeler que la désignation des responsables du traitement doit être adéquate au regard des circonstances factuelles¹³. Il est nécessaire de vérifier pour chaque traitement

¹³ En effet, tant le Groupe de travail 29 – prédécesseur du Comité européen de la protection des données – que l'Autorité ont insisté sur la nécessité d'approcher le concept de responsable du traitement dans une perspective factuelle. Voir : Groupe de travail 29, Avis 1/2010 sur les notions de "responsable de traitement" et de "sous-traitant", 16 février 2010, p. 9 (https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2010/wp169_en.pdf) et Autorité de protection des données, *Le point sur les notions de responsable de traitement/sous-traitant au regard du Règlement EU 2016/679 sur la protection des données à caractère personnel (RGPD) et quelques applications spécifiques aux*

de données à caractère personnel qui poursuit la finalité pour laquelle elles sont traitées et dispose de la maîtrise des moyens utilisés pour atteindre cette finalité.

47. L'avant-projet fait également mention de traitements dont il n'apparaît pas clairement qui est responsable du traitement, soit responsable conjoint du traitement, soit sous-traitant. Il conviendrait de clarifier cet aspect en vue de l'exercice des droits octroyés par le RGPD (articles 12 à 22 du RGPD) ainsi qu'en vue de l'application éventuelle, selon le cas, de l'article 26 du RGPD ou de l'article 28 du RGPD. L'Autorité vise en particulier :

- l'article 74/1, §4 en projet du Code ferroviaire prévoit que le contrôle du respect des règles relatives aux temps de travail, de conduite et de repos applicables aux conducteurs de train est assuré par le SPF Emploi, Travail et Concertation Sociale (excepté le cas prévu à l'article 74, 15°). Dans le cadre de ces missions, le SPF Emploi, Travail et Concertation Sociale coopère avec l'autorité de sécurité afin que celle-ci puisse remplir son rôle de contrôle de la sécurité ferroviaire.
- L'article 74/1, §9 en projet du Code ferroviaire (tel qu'inséré par l'article 18 de l'avant-projet) prévoit une coopération avec les autorités de sécurité d'autres Etats membres pour coordonner leurs activités de surveillance, de façon à assurer le partage d'information essentielle concernant une entreprise ferroviaire, en particulier en ce qui concerne les risques connus et ses performances en matière de sécurité, ainsi que le partage d'information avec l'Agence.

Missions d'enquête de l'organisme d'enquête et coopération avec les autres organismes

48. L'article 113 du Code ferroviaire (tel que modifié par l'article 66 de l'avant-projet) prévoit que l'organisme d'enquête est responsable du traitement pour les données traitées dans le cadre de l'enquête.

49. L'article 115 en projet du Code ferroviaire prévoit effectivement qu'un accident ou un incident fait l'objet d'une enquête par l'organisme d'enquête lorsque celui-ci se produit sur le territoire belge. Toutefois, lorsqu'un accident ou un incident s'est produit à proximité d'une installation frontalière de la Belgique ou lorsqu'il n'est pas possible de déterminer dans quel Etat membre de l'Union européenne l'accident ou incident s'est produit, et que cela pourrait être en Belgique, l'organisme d'enquête se concerta avec ses homologues afin de déterminer l'organisme qui effectuera l'enquête ou de convenir

professions libérales telles que les avocats,
p.1..(https://www.autoriteprotectiondonnees.be/sites/privacycommission/files/documents/Notions_RT_ST.pdf).

de l'effectuer en coopération. Lorsque l'organisme d'enquête belge est désigné, il laisse les autres organismes concernés participer à l'enquête et avoir accès à tous les résultats de celle-ci.

50. En outre, l'article 113, §1, alinéa 2 en projet du Code ferroviaire prévoit que l'Agence coopère avec l'organisme d'enquête lorsque l'enquête porte sur des véhicules pour lesquels elle a délivré une autorisation ou sur des entreprises ferroviaires auxquelles elle a délivré un certificat. Elle transmet dans les meilleurs délais à l'organisme d'enquête l'ensemble des informations ou dossiers demandés et, sur demande, donne des explications.
51. Il conviendrait de stipuler en quelle qualité interviennent ces autres entités : sont-elles responsables de traitement, responsables conjoints de traitement ou sous-traitants ? Il convient de le préciser dans l'avant-projet afin de faciliter l'exercice des droits de la personne concernée tels que prévus aux articles 12 à 22 du RGPD, comme stipulé ci-dessus.

Tenue du registre national des véhicules

52. L'article 210, §4 en projet du Code ferroviaire prévoit que l'autorité de sécurité est responsable du traitement de données à caractère personnel au sens du Règlement (UE) 2016/679, pour les données qui figurent dans le registre national des véhicules. L'Autorité en prend acte.

f. Limitation des droits des personnes concernées

53. Les articles 74/2, §2, 113, §2, 116/1, §2 et 210, §4 en projet du Code ferroviaire prévoient que les personnes concernées disposent d'un droit d'accès et de rectification des données les concernant et qu'en cas de demande de rectification, le responsable du traitement notifie à chaque destinataire auquel les données à caractère personnel ont été communiquées toute rectification de données à caractère personnel effectuée, à moins qu'une telle communication se révèle impossible ou exige des efforts disproportionnés.
54. Dans le formulaire de demande d'avis, le demandeur indique que ces articles prévoient une limitation des droits de la personne concernée car « *seuls les obligations de transparence et d'information du responsable du traitement, le droit d'accès, de rectification, de notification en cas de rectification des personnes concernées, ont été retenus. Il a été considéré que les autres droits de ces personnes étaient incompatibles avec les buts poursuivis : la conservation et l'analyse des données relatives à la sécurité ferroviaire et à la façon dont les acteurs concernés appliquent les obligations du cadre juridique en matière de sécurité* ».

55. Dans la mesure où le demandeur prévoit d'inclure une limitation des droits des personnes concernées dans l'avant-projet, l'Autorité rappelle que l'article 23 du RGPD autorise les États membres à limiter la portée des droits des personnes concernées, à condition toutefois que cette limitation respecte l'essence des libertés et droits fondamentaux et qu'elle constitue une mesure nécessaire et proportionnée dans une société démocratique pour atteindre un des objectifs légitimes énoncés par l'article 23.1 du RGPD.
56. Toute mesure législative prévoyant des limitations aux droits de la personne concernée doit au moins contenir des dispositions spécifiques relatives aux éléments énumérés à l'article 23.2 du RGPD, à savoir:
- les finalités du traitement ou des catégories de traitement,
 - les catégories de données à caractère personnel,
 - l'étendue des limitations introduites,
 - les garanties destinées à prévenir les abus ou l'accès ou le transfert illicites,
 - la détermination du (des) responsable(s) du traitement (ou des catégories de responsables du traitement),
 - les durées de conservation,
 - les risques pour les droits et libertés des personnes concernées et
 - le droit des personnes concernées d'être informées de la limitation.
57. Tous ces éléments ne sont pas repris dans l'avant-projet de sorte qu'il conviendrait d'apporter des précisions et de reformuler l'avant-projet à cet égard et éventuellement de préciser dans l'avant-projet pour quelles finalités spécifiques cette limitation des droits des personnes concernées est prévue (parmi celles énumérées à l'article 23.1 du RGPD).
58. L'Autorité rappelle que les limitations aux droits des personnes concernées doivent être strictement nécessaires pour atteindre l'objectif poursuivi. La nécessité et la proportionnalité de ces limitations doivent donc être interprétées de manière restrictive¹⁴.

g. Communication à des tiers

59. L'Autorité prend note que l'article 74/1, §4 en projet du Code ferroviaire prévoit une coopération entre l'autorité de sécurité et le SPF Emploi, Travail et Concertation sociale en ce qui concerne le contrôle de la sécurité ferroviaire, spécifiquement en ce qu'il concerne le contrôle du respect des règles relatives aux temps de travail, de conduite et de repos applicables aux conducteurs de train. Il ne ressort pas clairement de l'avant-projet si cette coopération implique un accès aux données à caractère personnel

¹⁴ Avis n° 34/2018 du 11 avril 2018 *concernant un avant-projet de loi instituant le comité de sécurité de l'information et modifiant diverses lois concernant la mise en œuvre du Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE* et plus spécifiquement ses considérants 36 à 38.

par le SPF Emploi, Travail et Concertation sociale. Le cas échéant, il conviendrait de le prévoir de manière plus claire dans l'avant-projet. En outre, il convient de prévoir (dans l'avant-projet ou dans la réglementation sur laquelle le SPF Emploi, Travail et Concertation sociale se fonde pour effectuer le traitement de données en question) tous les éléments essentiels des traitements de données effectués par ce tiers (soit leur finalité, les catégories de données, l'identité du responsable du traitement, les catégories de personnes concernées, la durée maximale de conservation, les éventuels destinataires des données et le cas échéant, les limitations aux droits des personnes) vu que la finalité du traitement est le « contrôle du respect des règles relatives aux temps de travail, de conduite et de repos applicables aux conducteurs de train » ce qui pourrait constituer une ingérence importante dans les droits et libertés des personnes concernées.

60. Par souci d'exhaustivité, l'Autorité attire l'attention sur le fait que pour accéder à des données à caractère personnel provenant d'une autorité publique fédérale, un **protocole d'accord** doit être conclu au préalable, conformément à l'article 20 de la LTD. En cas d'impossibilité pour les responsables du traitement émetteur et destinataire des données de parvenir à un accord, le flux de données doit en principe faire l'objet d'une délibération préalable de la Chambre autorité fédérale du Comité de sécurité de l'information (sauf communication ponctuelle de données ou sauf normes réglementaires précisant les modalités du flux telles que ses finalités, les catégories de données et les destinataires de données)¹⁵.

**PAR CES MOTIFS,
l'Autorité,**

estime que les adaptations suivantes s'imposent :

- Expliciter dans l'avant-projet la finalité poursuivie par la tenue du registre des véhicules ;
- Supprimer l'article 74/2, §1^{er}, alinéa 6 en projet du Code ferroviaire qui retranscrit le principe de minimisation des données ;
- Préciser dans l'avant-projet les catégories de données à caractère personnel qui seront traitées dans le cadre de la mission de surveillance de l'autorité de sécurité ;
- Supprimer l'article 113, §2, alinéa 5 en projet du Code ferroviaire qui retranscrit le principe de minimisation des données ;
- Préciser les catégories de données à caractère personnel qui seront traitées dans le cadre de la mission d'enquête de l'organisme d'enquête ;

¹⁵ Voir l'article 35/1 de la loi du 15 août 2012 relative à la création et à l'organisation d'un intégrateur de services fédéral.

Avis 87/2020 - 19/19

- Préciser les données qui doivent figurer dans la banque de données de tous les accidents et incidents d'exploitation visée par l'article 111, §1^{er}, 4° en projet du Code ferroviaire ;
- Préciser les catégories de données qui devront figurer dans le registre des véhicules ;
- Supprimer l'article 210, §4, alinéa 7 en projet du Code ferroviaire qui retranscrit le principe de minimisation des données ;
- Prévoir une durée de conservation de cinq ans pour les données traitées dans le cadre de la mission de surveillance de l'autorité de sécurité ;
- Indiquer la raison pour laquelle un délai de conservation de cinquante ans se justifie pour les données traitées dans le cadre des missions d'enquête de l'organisme d'enquête ;
- Prévoir un délai de conservation maximal (ou au moins les critères permettant de déterminer ce délai) pendant lequel seront conservées les données collectées dans un fichier mis à disposition des autres organismes d'enquête tel que prévu à l'article 116/1, alinéa 8 en projet du Code ferroviaire ;
- Reprendre dans l'avant-projet un délai de conservation maximal (ou au moins les critères permettant de déterminer ce délai) pendant lequel seront conservées les données à caractère personnel dans le registre des véhicules ;
- Indiquer dans l'avant-projet en quelle qualité interviennent SPF Emploi, Travail et Concertation Sociale et les autorités de sécurité d'autres Etats membres et l'Agence dans le cadre des missions de surveillance de l'autorité de sécurité (responsables du traitement, responsables conjoints du traitement ou sous-traitants) ;
- Indiquer dans l'avant-projet en quelle qualité interviennent les autres organismes d'enquête et l'Agence dans le cadre de la coopération prévue aux articles 113, §1, alinéa 2 et 115 en projet du Code ferroviaire ;
- Prévoir des dispositions spécifiques relatives aux éléments énumérés à l'article 23.2 du RGPD dans l'avant-projet et préciser dans l'avant-projet pour quelles finalités spécifiques la limitation des droits des personnes concernées est prévue (parmi celles énumérées à l'article 23.1 du RGPD).



Alexandra Jaspar
Directrice du Centre de Connaissances





Autorité de protection des données
Gegevensbeschermingsautoriteit

Advies nr. 87/2020 van 11 september 2020

Betreft: advies over een voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex (CO-A-2020-078)

De Gegevensbeschermingsautoriteit (hierna "de Autoriteit");

Gelet op de wet van 3 december 2017 *tot oprichting van de Gegevensbeschermingsautoriteit*, inzonderheid op de artikelen 23 en 26 (hierna "WOG");

Gelet op de Verordening (EU) 2016/679 *van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG* (hierna "AVG");

Gelet op de wet van 30 juli 2018 *betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens* (hierna "WVP");

Gelet op de adviesaanvraag van de heer François Bellot, Minister van Mobiliteit, belast met Skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen, ontvangen op 16 juli 2020;

Gelet op het verslag van Mevrouw Alexandra Jaspar, Directeur van het Kenniscentrum van de Gegevensbeschermingsautoriteit;

Brengt , op 11 september 2020, het volgende advies uit:

I. VOORWERP EN CONTEXT VAN DE ADVIESAANVRAAG

1. Op 16 juli 2020, heeft de heer François Bellot, Minister van Mobiliteit, belast met Skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen (hierna "de verzoeker") gevraagd aan de Gegevensbeschermingsautoriteit (hierna "de Autoriteit") om advies uit te brengen over artikelen 19, 66, 70 en 159 van het voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex (hierna "het voorontwerp").
2. Het voorontwerp beoogt het omzetten van de richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende **de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem** in de Europese Unie (herziening) (hierna "de richtlijn (EU) 2016/797") en van de richtlijn 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake **veiligheid op het spoor** (herziening) (hierna "richtlijn (EU) 2016/798")¹. Volgens de toelichting van de redenen beogen deze twee richtlijnen de herziening van respectievelijk richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap en richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en dit, enerzijds voor de duidelijkheid, vanwege de vele wijzigingen die ze hebben ondergaan en anderzijds met het oog op de instelling van één Europese spoorwegruimte. Deze twee richtlijnen maken deel uit van het "vierde Europese spoorwegpakket" dat bestaat uit twee verordeningen en vier richtlijnen.
3. De Autoriteit heeft al diverse adviezen gegeven² over uitvoeringsbesluiten van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex (hierna "de Spoorcodex").
4. De adviesaanvraag heeft specifiek betrekking op de volgende artikelen van het voorontwerp:
 - **artikel 19 van het voorontwerp**: dit artikel voegt een nieuw artikel 74/2 toe aan de Spoorcodex. Deze nieuwe bepaling regelt de verwerking van persoonsgegevens die wordt

¹ De wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex zet bovendien de volgende richtlijnen om: 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, zoals gewijzigd door 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; richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

² Met name over het ontwerp van het koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 22 juni 2011 betreffende de vergunning voor treinbestuurders en de registers van vergunningen en bevoegdheidsbewijzen (advies nr. 59/2016 van 23 november 2016), het ontwerp van het koninklijk besluit tot bepaling van de regels met betrekking tot medische onderzoeken en bedrijfspsychologische onderzoeken voor treinbestuurders en treinbegeleiders en van de criteria voor erkenning van personen en centra belast met deze onderzoeken (advies nr. 06/2018 van 17 januari 2018), het ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 2 november 2017 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen (advies nr. 172/2019 van 8 november 2019), het ontwerp van het koninklijk besluit betreffende de veiligheidsvergunning, het veiligheidscertificaat en het jaarlijks veiligheidsverslag (advies nr. 191/2019 van 16 december 2019).

uitgevoerd door de veiligheidsautoriteit³ in het kader van haar toezichthoudende taken beschreven in artikel 74/1 in het ontwerp van de Spoorcodex (dat met name artikel 17 van de richtlijn (EU) 2016/798) omzet;

- **artikel 66 van het voorontwerp:** dit artikel wijzigt artikel 113 van de Spoorcodex en vermeldt de relevante informatie en het bewijsmateriaal waarover het onderzoeksorgaan⁴ beschikt met het oog op haar onderzoek in geval van een ongeval of incident. Deze bepaling zet artikelen 20 en volgende van richtlijn (EU) 2016/798 om. Met voorbehoud van enkele aanpassingen zijn de elementen waartoe het onderzoeksorgaan toegang heeft niet gewijzigd door het voorontwerp. De nieuwigheid van deze bepaling is dat het Spoorwegbureau van de Europese Unie⁵ (hierna "het Bureau") voortaan samenwerkt met het onderzoeksorgaan wanneer het onderzoek betrekking heeft op voertuigen waarvoor het Bureau een vergunning voor het op de markt brengen heeft afgegeven⁶ of betrekking heeft op spoorwegondernemingen waarvoor het Bureau het uniek veiligheidscertificaat heeft afgegeven⁷. Paragraaf 2 van artikel 113 in het ontwerp regelt de verwerkingen van persoonsgegevens die worden uitgevoerd in het kader van het onderzoek ingesteld door het onderzoeksorgaan.
- **Artikel 70 van het voorontwerp:** dit artikel voegt een nieuw artikel 116/1 toe aan de Spoorcodex om enerzijds de verwerkingen van persoonsgegevens te regelen, die het onderzoeksorgaan samenvoegt met andere onderzoeksorganen of meedeelt aan de belanghebbenden bij het onderzoek overeenkomstig artikel 116 in het ontwerp van de Spoorcodex en anderzijds, waartoe het toegang geeft aan de onderzoeksorganen van andere lidstaten in het kader van de samenwerking bedoeld onder artikel 115 in het ontwerp van de Spoorcodex. Deze bepalingen vloeien voort uit artikelen 22 en 23 van richtlijn (EU) 2016/798.
- **Artikel 159 van het voorontwerp:** dit artikel vervangt artikel 210 van de Spoorcodex dat betrekking heeft op het Nationaal Voertuigenregister. Momenteel is het register op nationaal

³Artikel 3, 9° in het ontwerp van de Spoorcodex, definieert de veiligheidsautoriteit als "de autoriteit belast met taken betreffende de veiligheid en de interoperabiliteit van de spoorwegen of elke instantie die door verschillende lidstaten met deze taken is belast om een uniforme veiligheidsregeling te waarborgen". De veiligheidsautoriteit werd aangewezen door het koninklijk besluit van 22 juni 2011 tot aanwijzing van de veiligheidsinstantie van de spoorwegen. Op basis van artikel 3 van dit besluit neemt de "Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen" deze rol op zich.

⁴ Artikel 3, 44° in het ontwerp van de Spoorcodex definieert het onderzoeksorgaan als "de instelling belast met het instellen van onderzoeken inzake ongevallen en incidenten". Deze instelling is het voorwerp van twee koninklijke besluiten: het koninklijk besluit van 16 januari 2007 tot oprichting van een onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor en tot vaststelling van zijn samenstelling en het koninklijk besluit van 22 juni 2011 tot aanwijzing van het onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor, opgericht binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer.

⁵ Dit bureau werd ingesteld door de verordening (EG) 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau en werd ingetrokken en vervangen door de verordening (EU) 2016/796 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016.

⁶ De vergunning voor het op de markt brengen van een voertuig kan worden afgegeven door het Bureau of door de veiligheidsautoriteit, volgens artikelen 179/4 en volgende in het ontwerp van de Spoorcodex.

⁷ Het uniek veiligheidscertificaat wordt in artikel 3, 16° van de Spoorcodex (zoals gewijzigd door het voorontwerp) gedefinieerd als "het document met als doel aan te tonen dat de betreffende spoorwegonderneming een veiligheidsbeheersysteem tot stand heeft gebracht en veilig kan werken in het beoogde exploitatiegebied". Dit certificaat wordt afgegeven door ofwel het Bureau, ofwel de veiligheidsautoriteit, volgens de procedure voorzien in artikelen 99 tot 104/2 in het ontwerp van de Spoorcodex.

niveau georganiseerd en dit blijft zo tot 16 juni 2024⁸. Deze verplichtingen vloeien voort uit artikel 47 van richtlijn 2016/797. Dit artikel wordt ook aangevuld door een bepaling betreffende de eventuele verwerking van persoonsgegevens in het kader van taken van de veiligheidsautoriteit met betrekking tot het bijhouden van een nationaal register van geautoriseerde voertuigen in België.

II. ONDERZOEK VAN DE AANVRAAG

a. Rechtsgrond

5. Elke verwerking van persoonsgegevens moet een rechtsgrondslag hebben overeenkomstig artikel 6 van de AVG. Bovendien is de verwerking van specifieke categorieën van persoonsgegevens verboden krachtens artikel 9.1 van de AVG, behalve wanneer een dergelijke verwerking kan worden gebaseerd op een van de gerechtvaardigde redenen van artikel 9.2 van de AVG.
6. Naargelang de verwerkingsverantwoordelijke al dan niet een overheidsinstantie is, berusten de verwerkingen van persoonsgegevens ofwel op artikel 6.1.c) van de AVG (wettelijke verplichting), ofwel op artikel 6.1.e) van de AVG (taak in het kader van de uitoefening van het openbaar gezag dat aan de verwerkingsverantwoordelijke is opgedragen). De persoonsgegevens worden namelijk verwerkt door de veiligheidsautoriteit en door het onderzoeksorgaan, maar ook door de spoorwegondernemingen of de infrastructuurbeheerder. De veiligheidsautoriteit en het onderzoeksorgaan moeten ook samenwerken met de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal overleg, de veiligheidsautoriteiten en de onderzoeksorganen van andere lidstaten, het Bureau en in voorkomend geval, met de gerechtelijke autoriteiten.
7. De Autoriteit stelt bovendien vast dat de gegevens met betrekking tot gezondheid eventueel ook worden verwerkt door het onderzoeksorgaan in het kader van zijn onderzoekscompetenties (zie artikel 113, §1 in het ontwerp van de Spoorcodex of artikel 66 van het voorontwerp). De verwerking lijkt zich te kunnen baseren op artikel 9.2.g) van de AVG (de verwerking is nodig voor gewichtige redenen van algemeen belang).
8. De Autoriteit herinnert er echter aan dat dezelfde bepaling ook vereist dat de betrokken nationale wetgeving voorziet in "passende en specifieke maatregelen ter bescherming van de fundamentele

⁸ Volgens de toelichting van de redenen, naar aanleiding van de goedkeuring van het Uitvoeringsbesluit (EU) 2018/1614 van de Commissie van 25 oktober 2018 tot vaststelling van specificaties voor de voertuigregisters die worden bedoeld onder artikel 47 van richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad en tot wijziging en intrekking van beschikking 2007/756/EG van de Commissie, moeten de voertuigen worden geregistreerd in het ingesteld Europees voertuigregister (EVR), maar artikel 7.3 van dit besluit biedt de lidstaten de mogelijkheid om niet over te stappen op het gecentraliseerde systeem van het EVR vóór 16 juni 2024, standpunt dat door België is ingenomen en overeenkomstig de toelichting van de redenen aan het Spoorwegbureau van de Europese Unie is meegedeeld.

rechten en belangen van de betrokken persoon". In dat opzicht stelt de Autoriteit vast dat dergelijke maatregelen wel zijn voorzien in het voorontwerp. Artikel 110, §2, alinea 2 in het ontwerp van de Spoorcodex bepaalt namelijk dat de leden van het onderzoeksorgaan zijn onderworpen aan het beroepsgeheim met betrekking tot de informatie die zij bij de uitoefening van hun taken hebben verkregen, artikel 113, §2, alinea 2 in het ontwerp van de Spoorcodex wijst de categorieën van personen die toegang hebben tot de persoonsgegevens aan (namelijk de hoofdonderzoeker, de assistent onderzoeker, de onderzoekers, alsook hun eventueel administratief personeel) en artikel 113, §2, alinea 3 in het ontwerp van de Spoorcodex bepaalt dat het onderzoeksorgaan een strikt gebruiks- en toegangsbeheer toepast en technische en organisatorische maatregelen voor de bescherming van persoonsgegevens neemt.

9. Artikel 9 van de AVG moet bovendien worden gelezen in samenhang met artikelen 6 van de AVG, 22 van de Grondwet en 8 van het EHRM, wat betekent dat - zelfs als de verwerking van dit type gegevens plaatsvindt onder de controle van een overheidsinstantie - de essentiële elementen van de verwerking van dit type gegevens ook moeten worden vastgelegd in de regelgeving. De naleving van deze verplichting wordt in de volgende punten geanalyseerd.

b. Doeleinden

10. Overeenkomstig artikel 5.1.b) van de AVG mag een verwerking van persoonsgegevens slechts worden uitgevoerd voor welbepaalde, uitdrukkelijk omschreven en gerechtvaardigde doeleinden.

Toezichthoudende taak van de veiligheidsautoriteit

11. Artikel 74, 16° in het ontwerp van de Spoorcodex vertrouwt een toezichthoudende taak van de spoorwegondernemingen en van de infrastructuurbeheerder toe aan de veiligheidsautoriteit. Deze toezichthoudende taak wordt beschreven in artikel 74/1 in het ontwerp van de Spoorcodex.
12. In dit verband moet de veiligheidsautoriteit de voortdurende naleving controleren van de wettelijke verplichting van spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder bij hun gebruik van een veiligheidsbeheersysteem zoals beschreven in artikelen 89 tot 92 van de Spoorcodex. Als de veiligheidsautoriteit vaststelt dat de houder van een uniek veiligheidscertificaat niet meer voldoet aan de certificeringsvoorwaarden, kan zij dit intrekken of beperken, of aan het Bureau vragen om dit te doen indien het Bureau het certificaat heeft afgegeven. De autoriteit kan ook tijdelijke veiligheidsmaatregelen toepassen (met name de onmiddellijke beperking of opschorting van de betrokken operaties) als zij een ernstig veiligheidsrisico ontdekt. Als de veiligheidsautoriteit vaststelt

Advies 87/2020 - 6/20

dat een infrastructuurbeheerder niet meer voldoet aan de voorwaarden voor het verkrijgen van de veiligheidsvergunning, kan zij deze beperken of intrekken.

13. De veiligheidsautoriteit werkt samen met de veiligheidsautoriteiten van andere lidstaten om de toezichthoudende activiteiten te coördineren en om ervoor te zorgen dat alle essentiële informatie wordt gedeeld wanneer een spoorwegonderneming die in België actief is activiteiten in een andere lidstaat uitoefent. Artikel 74/1, §9, alinea 3 bepaalt dat deze samenwerking als doel heeft te zorgen voor voldoende toezicht en de herhaling van inspecties en audits te voorkomen. De veiligheidsautoriteit gebruikt de informatie die is verzameld tijdens de toezichthoudende activiteiten voor de vernieuwing van unieke veiligheidscertificaten en voor de vernieuwing van veiligheidsvergunningen.
14. Het doel dat wordt nagestreefd door de gegevensverwerking voorzien in het kader van de toezichthoudende taak van de veiligheidsautoriteit is ervoor zorgen dat de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder de wettelijke verplichtingen inzake veiligheid continu en permanent naleven en dit door middel van controles achteraf en te zorgen voor een samenwerking met de andere nationale veiligheidsautoriteiten. Deze doeleinden zijn welbepaald, uitdrukkelijk omschreven en gerechtvaardigd.

Onderzoekstaken van het onderzoeksorgaan en samenwerking met de andere organen

15. Artikel 111 in het ontwerp van de Spoorcodex bepaalt dat het onderzoek ingesteld door het onderzoeksorgaan naar aanleiding van een ongeval of incident, voor zover mogelijk, de veiligheid op het spoor en de preventie van ongevallen beoogt te verbeteren.
16. Artikel 120 in het ontwerp van de Spoorcodex bepaalt dat elk onderzoek naar een ongeval of een incident wordt opgenomen in een verslag dat het doel van het onderzoek aangeeft en, indien nodig, aanbevelingen inzake veiligheid bevat.
17. Het doel dat wordt nagestreefd door de gegevensverwerking in het kader van het onderzoek is welbepaald, uitdrukkelijk omschreven en gerechtvaardigd.
18. Artikel 115 van het ontwerp van de Spoorcodex regelt de samenwerking met de andere onderzoeksorganen wanneer zich een ongeval of incident heeft voorgedaan dicht bij een grensinstallatie van België of wanneer het niet mogelijk is te bepalen in welke lidstaat van de Europese Unie het ongeval of incident zich heeft voorgedaan. Het bepaalt ook dat de andere onderzoeksorganen toegang kunnen krijgen tot de onderzoeksresultaten.

19. Artikel 116 in het ontwerp van de Spoorcodex bepaalt dat het onderzoek zodanig wordt uitgevoerd dat alle partijen kunnen worden gehoord en, in voorkomend geval, door de resultaten samen te voegen met de andere onderzoeksorganen. De infrastructuurbeheerder, de betrokken spoorwegondernemingen, de veiligheidsautoriteit, het Bureau, de slachtoffers en hun naasten, de eigenaars van beschadigde goederen, de fabrikanten, de hulpdiensten en de personeelsvertegenwoordigers die betrokken zijn bij het ernstig ongeval, het ongeval of het incident en de gebruikers worden regelmatig geïnformeerd over het onderzoek en de voortgang ervan. Het onderzoeksorgaan houdt rekening met de redelijke behoeften van de slachtoffers en van hun naasten en houdt hen op de hoogte van de voortgang van het onderzoek. De elementen van de eventuele mededeling en/of van het lopend gerechtelijk onderzoek mogen echter niet worden meegedeeld zonder toestemming van de gerechtelijke autoriteiten. Wanneer uit de door het onderzoeksorgaan verzamelde aanwijzingen blijkt dat de oorzaak van het ongeval of van het incident bedoeld onder artikel 111 een overtreding is, brengt het onderzoeksorgaan onmiddellijk de politiediensten en de gerechtelijke autoriteiten hiervan op de hoogte.
20. Deze bepalingen regelen de samenwerking met de andere onderzoeksorganen en de communicatie tussen het onderzoeksorgaan en de personen of entiteiten die betrokken zijn bij het onderzoek. Deze doeleinden zijn welbepaald, uitdrukkelijk omschreven en gerechtvaardigd.

Bijhouden van het nationaal voertuigregister

21. Artikel 210 in het ontwerp van de Spoorcodex (gewijzigd door artikel 159 van het voorontwerp) betreft het nationaal register van voertuigen die op het spoorweganet in België mogen rijden. Dit register wordt bijgewerkt door de veiligheidsautoriteit. Overweging 56 van richtlijn (EU) 2016/797 bepaalt dat, om redenen van traceerbaarheid en veiligheid, de bevoegde autoriteiten van de lidstaten een Europees voertuignummer aan het voertuig moeten toekennen (het Europees voertuigregistratienummer of "VRN") wanneer de eigenaar van het voertuig hierom verzoekt. De voertuiginformatie moet vervolgens in een voertuigregister worden geregistreerd.
22. Dit doel is gerechtvaardigd, maar dient in het voorontwerp te worden gepreciseerd.

c. Gegevensminimalisatie

Toezichthoudende taak van de veiligheidsautoriteit

23. Artikel 74/2, §1, alinea 6 in het ontwerp van de Spoorcodex bepaalt dat "de persoonsgegevens die de veiligheidsautoriteit verwerkt overeenkomstig dit artikel toereikend zijn, ter zake dienen en zich beperken tot wat noodzakelijk is voor de doeleinden waarvoor ze kunnen worden verwerkt". Door eenvoudigweg het principe van minimalisatie van persoonsgegevens te herhalen, biedt deze bepaling geen enkele toegevoegde juridische waarde ten aanzien van de AVG en schendt het bovendien het verbod op overschrijving van de AVG⁹. Deze bepaling moet dus worden geschrapt.
24. In het formulier van de adviesaanvraag geeft de verzoeker met betrekking tot de categorieën van persoonsgegevens die worden verwerkt in uitvoering van artikel 74/2 in het ontwerp van de Spoorcodex aan dat het onmogelijk is om de persoonsgegevens waartoe de veiligheidsautoriteit toegang heeft in haar toezichthoudende taak te voorzien. Het ontbreken van een vermelding van de types of categorieën van persoonsgegevens die zullen worden verwerkt maakt het voor de Autoriteit onmogelijk om een analyse van de naleving van het principe van gegevensminimalisatie uit te voeren, zoals voorgeschreven door artikel 5.1.c) van de AVG. Het betreft een essentiële garantie voor het behoud van de rechten en vrijheden van de betrokken personen. De Autoriteit herinnert eraan dat de categorieën van persoonsgegevens die zullen worden verwerkt in het kader van de toezichthoudende taak van de veiligheidsautoriteit in het voorontwerp moeten worden gepreciseerd.

Onderzoekstaken van het onderzoeksorgaan en samenwerking met de andere organen

25. Wat de (categorieën) van gegevens die worden verwerkt in het kader van de onderzoekstaken betreft, bepaalt artikel 113, §1 in het ontwerp van de Spoorcodex dat bovengenoemd orgaan "zo snel mogelijk toegang heeft tot de informatie en het bewijsmateriaal dat relevant is voor het onderzoek, en in het bijzonder:
- 1° de onmiddellijke toegang tot de plaats van het ongeval of het incident alsook tot het betreffend rollend materieel, tot de betreffende infrastructuur en tot de signalerings- en verkeersleidingsinstallaties;*

⁹ Ter herinnering, en zoals het Hof van Justitie van de Europese Unie het heeft vastgelegd in een vaste rechtspraak, de rechtstreekse toepasselijkheid van de Europese regelgeving verbiedt de overschrijving ervan in het nationale recht omdat een dergelijke procedure "(tot) onduidelijkheid (kan leiden), zowel wat betreft de juridische aard van de toepasselijke bepalingen als wat betreft het moment van inwerkingtreding" (HvJ-EU, 7 februari 1973, Commission c. Italie (C-39/72), Recueil de jurisprudence, 1973, p. 101, § 17). Zie ook en met name HvJ-EU, 10 oktober 1973, Fratelli Variola S.p.A. c. Administration des finances italienne (C-34/73), Recueil de jurisprudence, 1973, p. 981, § 11; HvJ-EU, 31 januari 1978, Fratelli Zerbone Snc c. Amministrazione delle finanze dello Stato, Recueil de jurisprudence (C-94/77), 1978, p. 99, §§ 24-26.

Advies 87/2020 - 9/20

2° het recht om onmiddellijk een lijst met bewijzen te verkrijgen en om te zorgen voor een gecontroleerde verwijdering van het beschadigde materieel, van de installaties of elementen van de infrastructuur voor onderzoek of analyse;

3° de onbeperkte toegang tot de inhoud van de registratietoestellen en boordapparatuur voor het registreren en vastleggen van de activiteit van het signalerings- en verkeersleidingssysteem, alsook de mogelijkheid om dit te gebruiken;

4° de toegang tot de resultaten van het onderzoek van het lichaam van de slachtoffers;

5° de toegang tot de onderzoeksresultaten van het boordpersoneel en van andere leden van het spoorwegpersoneel die bij het ongeval of incident zijn betrokken;

6° de mogelijkheid om vragen te stellen aan het spoorwegpersoneel dat betrokken is bij het ongeval of incident en andere getuigen en het recht om kopieën van verklaringen van deze personen aan andere instanties te verkrijgen;

7° de toegang tot alle relevante informatie of document dat in het bezit is van de infrastructuurbeheerder, de betreffende spoorwegondernemingen, de entiteiten die belast zijn met het onderhoud en de veiligheidsautoriteit”.

Onder voorbehoud van enkele aanpassingen, zijn de elementen waartoe het onderzoeksorgaan toegang heeft dezelfde gebleven als in het vroegere artikel 113 van de codex (dat artikel 20 van bovengenoemde richtlijn 2004/49/EG omzette). De Autoriteit vestigt de aandacht erop dat het onderzoeksorgaan van nature een concrete bevoegdheid bezit om te bepalen of het passend - en noodzakelijk - is om gegevens te verzamelen die relevant zijn voor haar onderzoeken in het licht van de feitelijke elementen waarover zij beschikt. Daarbij moet de gegevensverwerking die het onderzoeksorgaan in dit verband uitvoert, voldoen aan het proportionaliteitsbeginsel (zodat zij verplicht is alleen de gegevens te verwerken die strikt noodzakelijk zijn voor haar onderzoek).

26. Artikel 113, §2, alinea 5 bepaalt dat *"de persoonsgegevens waartoe het onderzoeksorgaan overeenkomstig paragraaf 1 toegang heeft toereikend zijn, ter zake dienen en zich beperken tot wat noodzakelijk is voor de doeleinden waarvoor toegang aan het onderzoeksorgaan wordt verleend"*. Zoals hierboven vermeld, door eenvoudigweg het principe van minimalisatie van persoonsgegevens te herhalen, biedt deze bepaling geen enkele toegevoegde juridische waarde ten aanzien van de AVG en schendt deze bovendien het verbod op overschrijving van de AVG. Deze bepaling moet dus worden geschrapt.
27. Uit dit artikel blijkt dat gezondheidsgegevens zouden kunnen worden verwerkt in het kader van de onderzoekstaak van het onderzoeksorgaan (*"5° de toegang tot de onderzoeksresultaten van het boordpersoneel en van andere personeelsleden"*). Voor zover de leden van het onderzoeksorgaan belast zijn met het onderzoeken van spoorwegongevallen en -incidenten (waarvan de oorzaak in bepaalde gevallen van menselijke oorsprong kan zijn en soms verband houdt met de

Advies 87/2020 - 10/20

gezondheidstoestand van de treinbestuurder) en het doen van aanbevelingen om de veiligheid te verbeteren, lijkt de verwerking van dit type gegevens noodzakelijk en evenredig met het doel.

28. De Autoriteit neemt er nota van dat artikel 110, §2 in het ontwerp bepaalt dat de leden van het onderzoeksorgaan onderworpen zijn aan het beroepsgeheim met betrekking tot de informatie die zij bij de uitoefening van hun taken hebben verkregen in het kader van een passende garantie voor de fundamentele rechten en belangen van de betrokken personen. Bovendien bepaalt artikel 113, §2, alinea 3 dat *"het onderzoeksorgaan een strikt gebruiks- en toegangsbeheer toepast en technische en organisatorische maatregelen voor de bescherming van persoonsgegevens neemt"*.
29. Wat de resultaten van het onderzoek van het lichaam van de slachtoffers betreft, voor zover deze personen overleden zijn, herinnert de Autoriteit eraan dat de regels van de AVG niet van toepassing zijn op de persoonsgegevens na het overlijden van de betreffende persoon¹⁰.
30. Bovendien bepaalt artikel 111, §1, 4° in het ontwerp van de Spoorcodex dat het onderzoeksorgaan een database van alle exploitatieongevallen en -incidenten, waartoe de veiligheidsautoriteit toegang heeft, maakt en bijwerkt. Er wordt niet gespecificeerd welke gegevens in de bovengenoemde database moeten worden opgenomen. Deze elementen moeten in het voorontwerp worden gepreciseerd.
31. Artikel 116/1 bepaalt dat *"in het kader van enerzijds de samenvoeging van de resultaten met andere onderzoeksorganen en anderzijds de communicatie van informatie aan de betrokken partijen, in overeenstemming met artikel 116, het onderzoeksorgaan ervoor zorgt dat de persoonsgegevens waartoe het in overeenstemming met artikel 113 in het ontwerp toegang heeft gekregen, worden geanonimiseerd"*. De Autoriteit vestigt de aandacht op het feit dat het begrip *"anonieme gegevens"* gegevens omvat die niet kunnen worden gekoppeld aan een geïdentificeerde of identificeerbare natuurlijke persoon¹¹. De Autoriteit benadrukt dat de identificatie van een persoon niet alleen de mogelijkheid om zijn naam en/of adres te vinden beoogt, maar ook de mogelijkheid om hem te identificeren door een proces van individualisering, correlatie of gevolgtrekking. Het onderzoeksorgaan zal dus de risico's op het vlak van heridentificatie moeten analyseren en dekken¹², alvorens over te gaan tot de communicatie van de gegevens aan andere onderzoeksorganen en aan de betrokken personen, alsook bij de publicatie van zijn onderzoeksverslag (artikel 120 van de Spoorcodex).

¹⁰ Zie overweging 27 van de AVG. Er moet echter aan worden herinnerd dat de gegevens van een overleden persoon ook informatie over andere (nog levende) personen kunnen bevatten. In dit geval blijft de AVG van toepassing op deze persoonsgegevens.

¹¹ Artikel 4.1) van de AVG, *a contrario*

¹² Voor meer informatie hierover, verwijst de Autoriteit naar het advies 05/2014 van de "Artikel 29-werkgroep" over de bescherming van gegevens, voorganger van het Europees Comité voor gegevensbescherming, over de anonimiseringstechnieken. Dit advies is beschikbaar via de volgende link: https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2014/wp216_nl.pdf.

Bijhouden van het nationaal voertuigregister

32. Artikel 210, §4, alinea 1 bepaalt dat het register de algemene specificaties moet naleven die zijn bepaald in het kader van het Uitvoeringsbesluit (EU) 2018/1614 van de Commissie van 26 oktober 2018 tot vaststelling van specificaties voor de voertuigregisters die worden bedoeld onder artikel 47 van Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging en intrekking van Beschikking 2007/756/EG van de Commissie. Artikel 210, §4, alinea 2 bepaalt dat *"dit register ten minste de volgende gegevens bevat:*

1° het VRN;

2° de referenties van de EG Verklaring van Overeenstemming en van de entiteit die deze verklaring heeft afgegeven;

3° de referenties van het Europees register van toegestane soorten voertuigen bedoeld onder artikel 179/20, paragraaf 6;

4° de identificatie van de eigenaar van het voertuig en van de houder ervan;

5° de beperkingen voor de manier waarop het voertuig kan worden gebruikt;

6° de referenties van de entiteit die belast is met het onderhoud".

33. Naar aanleiding van een verzoek om aanvullende informatie over de persoonsgegevens die zijn opgenomen in het nationaal voertuigregister, heeft de verzoeker verduidelijkt dat *"bovengenoemd register ten minste de gegevens bevat die worden opgesomd in artikel 210, paragraaf 4, alinea 2 van de Spoorcodex waarvan met name "4° de identificatie van de eigenaar van het voertuig en van de houder ervan;". In dit verband is het mogelijk dat een natuurlijke persoon als contactpunt wordt vermeld, terwijl de eigenaar of houder van een voertuig een rechtspersoon is. Bovendien bevat het nationaal voertuigregister ten minste de gegevens opgenomen in alinea 2, van paragraaf 4 van artikel 210 van de Spoorcodex, zodat het mogelijk is dat andere gegevens waaronder persoonsgegevens in bovengenoemd register worden opgenomen".*

34. Aangezien het in het voorontwerp niet duidelijk is welke gegevens zullen worden verwerkt in het kader van het bijhouden van het voertuigregister, is het voor de Autoriteit niet mogelijk om de proportionaliteitstoets volledig uit te voeren, in overeenstemming met artikel 5.1.c) en 6.1, e) van de AVG. De Autoriteit vraagt de verzoeker om in het voorontwerp duidelijk de persoonsgegevens op te sommen die zullen worden verwerkt in het kader van het bijhouden van het voertuigregister zodat elke betrokken natuurlijke persoon kan zien welke gegevens over hem/haar in dit register worden verzameld of ten minste te verduidelijken welke categorieën van persoonsgegevens in dit verband zullen worden verwerkt en een delegatie aan de Koning te voorzien wat de exacte gegevens die zullen worden verwerkt betreft (gezien de verwerking *a priori* geen aanzienlijke inmenging in de rechten en

vrijheden van de betrokken personen vormt), zonder dat de Regering de bevoegdheid krijgt om de categorieën van gegevens die zijn bepaald door de wetgever aan te vullen of uit te breiden. Deze bepalingen moeten dus worden gewijzigd.

35. Artikel 210, §4, alinea 7 in het ontwerp van de Spoorcodex bepaalt dat de persoonsgegevens die de veiligheidsautoriteit verwerkt overeenkomstig deze paragraaf *"toereikend zijn, ter zake dienen en zich beperken tot wat noodzakelijk is voor de doeleinden waarvoor ze aan haar worden gecommuniceerd"*. Zoals hierboven vermeld, door eenvoudigweg het principe van minimalisatie van persoonsgegevens te herhalen, biedt deze bepaling geen enkele toegevoegde juridische waarde ten aanzien van de AVG en schendt deze bovendien het verbod op overschrijving van de AVG. Deze bepaling moet dus worden geschrapt.

d. Bewaartermijn

Toezichthoudende taak van de veiligheidsautoriteit

36. Artikel 74/2, §2, alinea 4 bepaalt dat *"de persoonsgegevens die overeenkomstig §1 worden verwerkt gedurende 10 jaar kunnen worden bewaard vanaf de dag waarop de veiligheidsautoriteit toegang tot deze gegevens heeft gehad en deze heeft opgenomen in het bestand bedoeld in alinea 1. Na deze termijn worden de gegevens vernietigd of geanonimiseerd"*.

37. Naar aanleiding van een verzoek om aanvullende informatie heeft de verzoeker de reden van deze bewaartermijn verduidelijkt:

"Artikel 74/2, paragraaf 2, alinea 4 van de Spoorcodex bepaalt een bewaartermijn van 10 jaar van de persoonsgegevens waarvan de veiligheidsautoriteit op de hoogte was in het kader van haar toezichthoudende taak. Het doel van deze toezichthoudende taak is ervoor te zorgen dat de spoorwegondernemingen, de infrastructuurbeheerder, ... de wettelijke verplichtingen inzake veiligheid (bijvoorbeeld het behoud van een veiligheidsbeheersysteem zoals bepaald in de Spoorcodex) continu en permanent naleven en dit door middel van controles achteraf.

In het kader van deze taak is het mogelijk dat de veiligheidsautoriteit het nodig acht om persoonsgegevens te bewaren om met name te zorgen voor een opvolging in het kader van haar toezichthoudende taken (controleren of de personen die betrokken zijn bij een controle dit niet eerder waren in het kader van een vorige controle, contactpersonen, ...). In dit verband moet in de bepaling in kwestie worden verduidelijkt dat de bewaring van persoonsgegevens niet automatisch is, maar dat deze mogelijk is ten aanzien van de behoeften van de veiligheidsautoriteit in het kader van haar toezichthoudende taak.

Een bewaartermijn van tien jaar werd vastgesteld zodat deze traceerbaarheid kan worden gewaarborgd voor een periode die voldoende wordt geacht voor de veiligheidsautoriteit om haar toezichthoudende taak tot een goed einde te brengen.

Er kan echter wel worden overwogen om, indien de Gegevensbeschermingsautoriteit het nodig acht, de bewaartermijn te verkorten tot vijf jaar, de termijn die overeenkomt met de geldigheidsduur van de unieke veiligheidscertificaten die zijn afgegeven aan de spoorwegondernemingen en van de veiligheidsvergunning die is afgegeven aan de infrastructuurbeheerder. Aangezien de toezichthoudende taken van de veiligheidsautoriteit verband houden met het feit dat de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder moeten beschikken over de certificaten en vergunning in kwestie, kan worden overwogen om de bewaartermijn van de persoonsgegevens die door de veiligheidsautoriteit worden verwerkt in het kader van haar toezichthoudende activiteit over te nemen van de geldigheidsduur van de unieke veiligheidscertificaten en van de veiligheidsvergunning, namelijk vijf jaar. Het is echter niet mogelijk om een kortere termijn te bepalen met het risico op het nutteloos maken van de toezichthoudende taak van de veiligheidsautoriteit”.

38. Artikel 5.1.e) van de AVG vereist dat persoonsgegevens worden bewaard in een vorm die het mogelijk maakt de betrokkenen te identificeren voor een periode die niet langer is dan noodzakelijk voor de doeleinden waarvoor ze worden verwerkt.

39. Voor zover de “opvolging” en de “traceerbaarheid” waarnaar de verzoeker verwijst geen deel lijken uit te maken van de toezichthoudende taak van de veiligheidsautoriteit, is de Autoriteit van oordeel dat de bewaartermijn die in het voorontwerp is voorzien dus moet worden verkort tot de bewaartermijn die strikt noodzakelijk is voor het nagestreefde doel, ofwel vijf jaar volgens de verzoeker tenzij het uniek veiligheidscertificaat of de veiligheidsvergunning wordt verlengd; om te voorkomen dat in deze gevallen onmiddellijk na de verwijdering enkele maanden van tevoren opnieuw gegevens moeten worden verzameld.

Onderzoekstaken van het onderzoeksorgaan en samenwerking met de andere organen

40. Artikel 113, §3 in het ontwerp van de Spoorcodex *“De persoonsgegevens die worden verwerkt in het kader van de uitoefening van de taken bedoeld onder artikelen 111 en 112 worden gedurende vijftig jaar bewaard vanaf de dag waarop het onderzoeksorgaan toegang heeft gehad tot deze gegevens en deze heeft opgenomen in het bestand bedoeld in paragraaf 2, alinea 1. Na deze termijn worden de gegevens vernietigd of geanonimiseerd”.*
41. Naar aanleiding van een verzoek om aanvullende informatie heeft de verzoeker de volgende verduidelijkingen over de bewaartermijn gecommuniceerd:

Advies 87/2020 - 14/20

"Artikel 113, paragraaf 3 van de Spoorcodex bepaalt namelijk een bewaartermijn van 50 jaar. Het Onderzoeksorgaan heeft als taak te zorgen voor de veiligheid op het spoor door onderzoeken te voeren naar spoorongevallen en -incidenten, door de informatie over de aan hem gemelde spoorongevallen en -incidenten in een database bij te houden.

In het kader van haar taken verzekert het Onderzoeksorgaan ook een traceerbaarheid van de personen die zijn betrokken in de verschillende spoorincidenten en -ongevallen die het orgaan moet analyseren om een opvolging te kunnen uitvoeren en te kunnen controleren of deze personen niet herhaaldelijk betrokken zijn bij spoorongevallen of -incidenten.

Hiervoor is het bijgevolg nodig dat het Onderzoeksorgaan persoonsgegevens waarvan het in het kader van een onderzoek kennis heeft gekregen bewaart gedurende een periode die gelijk is aan de duur van de loopbaan van de betrokken persoon, daarom werd een duur van 50 jaar bepaald. Een werkwijze volgens dewelke het Onderzoeksorgaan persoonsgegevens zou bewaren tot het daadwerkelijke einde van de loopbaan van de betrokken personen kan in dit geval niet worden overwogen omdat er momenteel geen communicatiesysteem van dergelijke gegevens bestaat tussen het Onderzoeksorgaan en de ondernemingen die de betrokken personen tewerkstellen en omdat het materieel en functioneel niet mogelijk is om een dergelijk systeem in de toekomst te voorzien gezien de beperkingen op het vlak van financiën en beheer die dit zouden inhouden aan de kant van het Onderzoeksorgaan en de betreffende ondernemingen".

42. Voor zover een communicatiesysteem niet kan worden opgezet en deze zeer lange bewaartermijn noodzakelijk is, moet er, ofwel in het voorontwerp zelf, ofwel in de toelichting van de redenen, zeer concreet en duidelijk worden aangegeven waarom een dergelijke uitzonderlijk lange bewaartermijn gerechtvaardigd is.
43. Artikel 116/1, §2, alinea 8 bepaalt dat "Persoonsgegevens die overeenkomstig alinea 2 aan andere onderzoeksorganen worden gecommuniceerd en in het kader van een speciaal en beveiligd bestand overeenkomstig alinea 4 worden opgenomen, slechts toegankelijk zijn voor andere onderzoeksorganen gedurende de termijn die nodig is voor het onderzoek. Na deze termijn worden de gegevens vernietigd of geanonimiseerd". In het licht van artikel 6.3 van de AVG beveelt de Autoriteit aan de verzoeker aan om in het voorontwerp de maximale bewaartermijn (of ten minste de criteria voor het bepalen van deze termijn) waarin de persoonsgegevens zullen worden bewaard te vermelden.

Bijhouden van het nationaal voertuigregister

44. Wat de bewaartermijn van gegevens betreft, bepaalt artikel 102, §4, alinea 11 dat *"de verwerkte persoonsgegevens worden bewaard tot het moment waarop het voertuig waarvan de gegevens werden gecommuniceerd vernietigd wordt of het moment waarop de registratie van het voertuig definitief wordt ingetrokken. Na deze grenzen worden de persoonsgegevens die in het register zijn opgenomen vernietigd of geanonimiseerd"*. In het licht van artikel 6.3 van de AVG beveelt de Autoriteit aan de verzoeker aan om in het voorontwerp een maximale bewaartermijn (of ten minste de criteria voor het bepalen van deze termijn) waarin de persoonsgegevens zullen worden bewaard te vermelden.

e. Verwerkingsverantwoordelijke

Toezichthoudende taak van de veiligheidsautoriteit

45. Artikel 74/2 in het ontwerp van de Spoorcodex bepaalt dat de veiligheidsautoriteit de verwerkingsverantwoordelijke is voor de gegevens die ze zal verwerken in het kader van haar toezichthoudende taken in overeenstemming met artikel 74/1.
46. De Autoriteit maakt van de gelegenheid gebruik om eraan te herinneren dat de aanwijzing van de verwerkingsverantwoordelijken passend moet zijn in het licht van de feitelijke omstandigheden¹³. Voor elke verwerking van persoonsgegevens moet worden gecontroleerd of zij het doel waarvoor zij worden verwerkt, nastreeft en of zij controle heeft over de middelen die worden gebruikt om dat doel te bereiken.
47. Het voorontwerp vermeldt ook verwerkingen waarbij het niet duidelijk is wie de verwerkingsverantwoordelijke, gezamenlijke verwerkingsverantwoordelijke of verwerker is. Dit aspect moet worden verduidelijkt met het oog op de uitoefening van de rechten die zijn toegekend door de AVG (artikelen 12 tot 22 van de AVG) alsook met het oog op de eventuele toepassing, naargelang het geval, van artikel 26 van de AVG of van artikel 28 van de AVG. De Autoriteit beoogt in het bijzonder:
- artikel 74/1, §4 in het ontwerp van de Spoorcodex bepaalt dat de controle van de naleving van de regels voor werk-, rij- en rusttijden die van toepassing zijn op de treinbestuurders

¹³ Immers, zowel de Artikel 29-werkgroep - voorganger van het Europees Comité voor gegevensbescherming - als de Autoriteit hebben de noodzaak benadrukt om het concept van verwerkingsverantwoordelijke te benaderen vanuit een feitelijk perspectief. Zie: Artikel 29-werkgroep, Advies 1/2010 over de begrippen "voor de verwerking verantwoordelijke" en "verwerker", 16 februari 2010, p. 9 (https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2010/wp169_nl.pdf) en Gegevensbeschermingsautoriteit, *De stand van zaken van de begrippen van voor de verwerking verantwoordelijke/verwerker ten aanzien van de EU-verordening 2016/679 betreffende de bescherming van persoonsgegevens (AVG) en enkele specifieke toepassingen* voor vrije beroepen zoals advocaten, p.1..(https://www.autoriteprotectiondonnees.be/sites/privacycommission/files/documents/Notions_RT_ST.pdf).

Advies 87/2020 - 16/20

wordt verzekerd door de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal overleg (uitgezonderd het geval bepaald in artikel 74, 15°). In het kader van zijn taken werkt de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal overleg samen met de veiligheidsautoriteit zodat deze haar toezichthoudende functie van de veiligheid op het spoor kan vervullen.

- Artikel 74/1, §9 in het ontwerp van de Spoorcodex (zoals ingevoegd door artikel 18 van het voorontwerp) bepaalt een samenwerking met de veiligheidsautoriteiten van andere lidstaten om hun toezichthoudende activiteiten te coördineren, om de uitwisseling van essentiële informatie over een spoorwegonderneming te verzekeren, in het bijzonder met betrekking tot de bekende risico's en de veiligheidsprestaties ervan, alsook de uitwisseling van informatie met het Bureau.

Onderzoekstaken van het onderzoeksorgaan en samenwerking met de andere organen

48. Artikel 113 van de Spoorcodex (zoals gewijzigd door artikel 66 van het voorontwerp) bepaalt dat het onderzoeksorgaan verwerkingsverantwoordelijke is voor de gegevens die in het kader van het onderzoek worden verwerkt.
49. Artikel 115 in het ontwerp van de Spoorcodex bepaalt daadwerkelijk dat een ongeval of een incident door het onderzoeksorgaan moet worden onderzocht wanneer dit zich op Belgisch grondgebied voordoet. Echter, wanneer zich een ongeval of incident heeft voorgedaan dicht bij een grensinstallatie van België of wanneer het niet mogelijk is om te bepalen in welke lidstaat van de Europese Unie het ongeval of incident zich heeft voorgedaan en dit in België zou kunnen zijn, overlegt het onderzoeksorgaan met zijn collega's om het orgaan te bepalen dat het onderzoek zal uitvoeren of om overeen te komen het onderzoek in samenwerking uit te voeren. Wanneer het Belgische onderzoeksorgaan is aangewezen, laat dit orgaan de andere betrokken organen deelnemen aan het onderzoek en toegang hebben tot alle resultaten ervan.
50. Bovendien bepaalt artikel 113, §1, alinea 2 in het ontwerp van de Spoorcodex dat het Bureau samenwerkt met het onderzoeksorgaan wanneer het onderzoek betrekking heeft op voertuigen waarvoor het Bureau een vergunning heeft afgegeven of op spoorwegondernemingen waaraan het een certificaat heeft afgegeven. Het Bureau bezorgt zo snel mogelijk alle gevraagde informatie of dossiers aan het onderzoeksorgaan en geeft op verzoek uitleg.
51. Er moet worden bepaald in welke hoedanigheid deze andere entiteiten tussenbeide komen: zijn zij verwerkingsverantwoordelijken, gezamenlijke verwerkingsverantwoordelijken of werkers? Dit moet in het voorontwerp worden verduidelijkt om de uitoefening van de rechten van de betrokken personen zoals vermeld in artikelen 12 tot 22 van de AVG te vergemakkelijken, zoals hierboven bepaald.

Bijhouden van het nationaal voertuigregister

52. Artikel 210, §4 in het ontwerp van de Spoorcodex bepaalt dat de veiligheidsautoriteit de verwerkingsverantwoordelijke van de persoonsgegevens is overeenkomstig Verordening (EU) 2016/679, voor de gegevens die zijn opgenomen in het nationaal voertuigregister. De Autoriteit neemt hier akte van.

f. Beperking van de rechten van de betrokken personen

53. Artikelen 74/2, §2, 113, §2, 116/1, §2 en 210, §4 in het ontwerp van de Spoorcodex bepalen dat de betrokken personen beschikken over een recht op toegang en rechtzetting van de gegevens die op hen betrekking hebben en dat in geval van verzoek om rechtzetting de verwerkingsverantwoordelijke elke ontvanger aan wie de persoonsgegevens zijn verstrekt in kennis stelt van elke uitgevoerde rechtzetting van persoonsgegevens, tenzij een dergelijke communicatie onmogelijk blijkt of een onevenredige inspanning vergt.
54. In het formulier van de adviesaanvraag geeft de verzoeker aan dat deze artikelen een beperking van de rechten van de betrokken persoon bepalen, want *"alleen de verplichtingen van transparantie en informatie van de verwerkingsverantwoordelijke, het recht op toegang, op rechtzetting, op kennisgeving in geval van rechtzetting van de betrokken personen, zijn behouden. De overige rechten van deze personen werden onverenigbaar geacht met de nagestreefde doelen: de bewaring en de analyse van de gegevens met betrekking tot de veiligheid op het spoor en tot de manier waarop de betrokken actoren de verplichtingen van het rechtskader inzake veiligheid toepassen"*.
55. Voor zover de verzoeker voorziet om een beperking van de rechten van de betrokken personen in het voorontwerp op te nemen, herinnert de Autoriteit eraan dat artikel 23 van de AVG de lidstaten toestaat de reikwijdte van de rechten van de betrokken personen te beperken, op voorwaarde echter dat deze beperking de essentie van de fundamentele rechten en vrijheden respecteert en dat ze in een democratische samenleving een noodzakelijke en evenredige maatregel vormt om een van de gerechtvaardigde doelen vermeld in artikel 23.1 van de AVG te bereiken.
56. Elke wetgevingsmaatregel die beperkingen van de rechten van de betrokken persoon bepaalt, moet ten minste specifieke bepalingen inzake de in artikel 23.2 van de AVG vermelde elementen bevatten, namelijk:
- de doeleinden van de verwerking of van de categorieën van de verwerking,

Advies 87/2020 - 18/20

- de categorieën van persoonsgegevens,
- de reikwijdte van de ingevoerde beperkingen,
- de garanties die zijn bedoeld om misbruik of onrechtmatige toegang of overdracht te voorkomen,
- de bepaling van de verwerkingsverantwoordelijke(n) (of van de categorieën van verwerkingsverantwoordelijken),
- de bewaartermijnen,
- de risico's voor de rechten en vrijheden van de betrokken personen en
- het recht van de betrokken personen om te worden geïnformeerd over de beperking.

57. Al deze elementen zijn niet opgenomen in het voorontwerp zodanig dat er verduidelijkingen moeten worden aangebracht en het voorontwerp in dit opzicht opnieuw moet worden geformuleerd en in het voorontwerp eventueel moet worden verduidelijkt voor welke specifieke doeleinden deze beperking van de rechten van de betrokken personen is bepaald (van de doeleinden vermeld in artikel 23.1 van de AVG).

58. De Autoriteit herinnert eraan dat de beperkingen van de rechten van de betrokken personen strikt noodzakelijk moeten zijn om het nagestreefte doel te bereiken. De noodzaak en de evenredigheid van deze beperkingen moeten dus op restrictieve wijze worden geïnterpreteerd¹⁴.

g. Communicatie aan derden

59. De Autoriteit neemt er nota van dat artikel 74/1, §4 in het ontwerp van de Spoorcodex een samenwerking tussen de veiligheidsautoriteit en de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal overleg voorziet voor de controle van de veiligheid op het spoor, meer bepaald voor de controle van de naleving van de regels voor werk-, rij- en rusttijden die van toepassing zijn op de treinbestuurders. Het is in het voorontwerp niet duidelijk of deze samenwerking een toegang tot deze persoonsgegevens door de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal overleg inhoudt. In voorkomend geval zou dit duidelijker moeten worden bepaald in het voorontwerp. Bovendien moeten de volgende zaken worden bepaald (in het voorontwerp of in de regelgeving waarop de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal overleg zich baseert voor het verwerken van de gegevens in kwestie): alle essentiële elementen van de verwerkingen van gegevens die door derden worden uitgevoerd (d.w.z. hun doeleinde, de categorieën van gegevens, de identiteit van de verwerkingsverantwoordelijke, de categorieën van betrokken personen, de maximale bewaartermijn, de eventuele ontvangers van de gegevens en in voorkomend geval, de beperkingen van de rechten van de personen) gezien het doeleinde van de verwerking bestaat uit de "controle van de naleving van de regels voor werk-, rij- en rusttijden die

¹⁴ Advies nr. 34/2018 van 11 april 2018 inzake een voorontwerp van wet tot oprichting van het informatieveiligheidscomité en tot wijziging van diverse wetten betreffende de uitvoering van Verordening (EU) 2016/679 van 27 april 2016 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van richtlijn 95/46/EG en meer bepaald overwegingen 36 tot 38 ervan.

van toepassing zijn op de treinbestuurders” wat een aanzienlijke inmenging in de rechten en vrijheden van de betrokken personen zou kunnen vormen.

60. Volledigheidshalve vestigt de Autoriteit de aandacht op het feit dat voor de toegang tot persoonsgegevens afkomstig van een federale overheidsinstantie vooraf een **protocol van akkoord** moet worden gesloten, in overeenstemming met artikel 20 van de WVP. In het geval dat de verwerkingsverantwoordelijken, zender en ontvanger van de gegevens, niet tot een akkoord kunnen komen, moet de gegevensstroom in principe het voorwerp uitmaken van een voorafgaande beraadslaging van de kamer federale overheid van het Informatieveiligheidscomité (uitgezonderd punctuele mededeling van gegevens of uitgezonderd regelgevende normen waarin de voorwaarden van de gegevensstroom worden gespecificeerd, zoals de doeleinden, de categorieën van gegevens en de ontvangers van de gegevens)¹⁵.

**OM DEZE REDENEN,
is de Autoriteit**

van mening dat de volgende aanpassingen noodzakelijk zijn:

- in het voorontwerp het doel dat wordt nagestreefd door het bijhouden van het voertuigregister verduidelijken;
- artikel 74/2, §1, alinea 6 in het ontwerp van de Spoorcodex dat het principe van gegevensminimalisatie overschrijft, verwijderen;
- in het voorontwerp preciseren welke categorieën van persoonsgegevens zullen worden verwerkt in het kader van de toezichthoudende taak van de veiligheidsautoriteit;
- artikel 113, §2, alinea 5 in het ontwerp van de Spoorcodex dat het principe van gegevensminimalisatie overschrijft, verwijderen;
- de categorieën van persoonsgegevens die zullen worden verwerkt in het kader van de toezichthoudende taak van het onderzoeksorgaan preciseren;
- de gegevens die moeten worden opgenomen in de database van alle exploitatieongevallen en - incidenten bedoeld onder artikel 111, §1, 4° in het ontwerp van de Spoorcodex preciseren;
- de categorieën van gegevens die moeten worden opgenomen in het voertuigregister preciseren;
- artikel 210, §4, alinea 7 in het ontwerp van de Spoorcodex dat het principe van gegevensminimalisatie overschrijft, verwijderen;

¹⁵ Zie artikel 35/1 van de wet van 15 augustus 2012 houdende oprichting en organisatie van een federale dienstenintegrator.

Advies 87/2020 - 20/20

- een bewaartermijn van vijf jaar bepalen voor de gegevens die worden verwerkt in het kader van de toezichthoudende taak van de veiligheidsautoriteit;
- de reden aangeven waarom een bewaartermijn van vijftig jaar gerechtvaardigd is voor de gegevens die worden verwerkt in het kader van de onderzoekstaken van het onderzoeksorgaan;
- een maximale bewaartermijn bepalen (of ten minste de criteria voor het bepalen van deze termijn) waarin de verzamelde gegevens worden bewaard in een bestand dat ter beschikking wordt gesteld van de andere onderzoeksorganen zoals bepaald in artikel 116/1, alinea 8 in het ontwerp van de Spoorcodex;
- in het voorontwerp een maximale bewaartermijn opnemen (of ten minste de criteria voor het bepalen van deze termijn) waarin de persoonsgegevens in het voertuigregister worden bewaard;
- in het voorontwerp aangeven in welke hoedanigheid de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal overleg en de veiligheidsautoriteiten van andere lidstaten en het Bureau tussenbeide komen in het kader van de toezichthoudende taken van de veiligheidsautoriteit (verwerkingsverantwoordelijken, gezamenlijke verwerkingsverantwoordelijken of verwerkers);
- in het voorontwerp aangeven in welke hoedanigheid de andere onderzoeksorganen en het Bureau tussenbeide komen in het kader van de samenwerking voorzien in artikelen 113, §1, alinea 2 en 115 in het ontwerp van de Spoorcodex;
- specifieke bepalingen inzake de in artikel 23.2 van de AVG vermelde elementen voorzien in het voorontwerp en in het voorontwerp verduidelijken voor welke specifieke doeleinden de beperking van de rechten van de betrokken personen is voorzien (van de doeleinden vermeld in artikel 23.1 van de AVG).



Alexandra Jaspard
Directeur van het Kenniscentrum

