

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2011 — 2798

[C — 2011/14241]

13 OCTOBRE 2011. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 1^{er} juillet 2011 portant adoption d'un cahier des charges de l'infrastructure ferroviaire

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, l'article 6, § 2, alinéa 3, remplacé par la loi du 26 janvier 2010;

Vu l'arrêté royal du 1^{er} juillet 2011 portant adoption d'un cahier des charges de l'infrastructure ferroviaire;

Vu l'association des gouvernements de région;

Vu l'avis n° 50.221/4 du Conseil d'Etat, donné le 21 septembre 2011, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Sur la proposition du Premier Ministre et du Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. L'intitulé de l'arrêté royal du 1^{er} juillet 2011 portant adoption d'un cahier des charges de l'infrastructure ferroviaire est remplacé par ce qui suit : « Arrêté royal déterminant les exigences applicables à l'infrastructure ferroviaire ».

Art. 2. A l'annexe du même arrêté royal, les modifications suivantes sont apportées :

1° L'intitulé de l'annexe est remplacé par ce qui suit : « Exigences applicables à l'infrastructure ferroviaire »;

2° La première phrase de l'annexe est remplacée par ce qui suit :

« Les exigences applicables à l'infrastructure ferroviaire sont constituées de 3 parties :

Partie A. : Exigences applicables au sous-système Infrastructure

Partie B. : Exigences applicables au sous-système Energie

Partie C. : Exigences applicables au sous-système Contrôle-Commande et Signalisation »;

3° Au point 3.1.2., partie A, les mots « 22,5 T/essieu » sont remplacés par les mots « 22,5 tonne/essieu »;

4° Au point 3.1.4., partie B, dans le texte néerlandais, les mots « naar het elektriciteitsleverancier » sont remplacés par les mots « naar de elektriciteitsleverancier »;

5° L'annexe est complétée par une partie C rédigée comme suit :

« Partie C. : Exigences applicables au sous-système Contrôle-Commande et Signalisation

1. Abréviations utilisées

Abréviation	Signification	Afkorting	Betekenis
CCS	Contrôle-commande et signalisation	CCS	Besturing en seingeving
STI	Spécification technique d'Interopérabilité	TSI	Technische Specificatie inzake Interoperabiliteit
STI HS	STI High Speed (relative au système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse)	TSI HS	TSI High Speed (met betrekking tot het trans-Europese HS-hogesnelheidsnet)
STI CR	STI Conventional Rail (relative au système ferroviaire transeuropéen conventionnel)	TSI CR	TSI Conventional Rail (met betrekking tot het conventionele trans-Europese spoor-net)
Ligne/ infrastructure TEN	Ligne/infrastructure faisant partie du Réseau transeuropéen (Trans European Network)	TEN-lijn/ infrastructure	Lijn/infrastructure die deel uitmaakt van het trans-Europees netwerk (Trans European Network)

2. Documents de référence

2.1. Spécifications techniques d'interopérabilité

- STI CCS HS : spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système "contrôle-commande et signalisation" du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* L245 du 12 septembre 2002 par décision de la Commission du 30 mai 2002 - réf. : 2002/731/CE, ou tout document ultérieur qui la remplace;
- STI CCS CR : spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système "contrôle-commande et signalisation" du système

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2011 — 2798

[C — 2011/14241]

13 OKTOBER 2011. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 juli 2011 tot aanneming van een bestek voor de spoorweginfrastructuur

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatievrijheid van de spoorwegen, artikel 6, § 2, derde lid, vervangen door de wet van 26 januari 2010;

Gelet op het koninklijk besluit van 1 juli 2011 tot aanneming van een bestek voor de spoorweginfrastructuur;

Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen;

Gelet op advies nr. 50.221/4 van de Raad van State, gegeven op 21 september 2011, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op de voordracht van de Eerste Minister en de Staatssecretaris voor Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Het opschrift van het koninklijk besluit van 1 juli 2011 tot aanneming van een bestek voor de spoorweginfrastructuur wordt vervangen als volgt : « Koninklijk besluit tot bepaling van de vereisten van toepassing op de spoorweginfrastructuur ».

Art. 2. In de bijlage van hetzelfde koninklijk besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° Het opschrift van de bijlage wordt vervangen als volgt : « Vereisten van toepassing op de spoorweginfrastructuur »;

2° De eerste zin van de bijlage wordt vervangen als volgt :

« De vereisten van toepassing op de spoorweginfrastructuur bestaan uit 3 delen :

Deel A. : Van toepassing zijnde vereisten op het subsysteem Infrastructuur

Deel B. : Van toepassing zijnde vereisten op het subsysteem Energie

Deel C. : Van toepassing zijnde vereisten op het subsysteem Besturing en Seingeving »;

3° In punt 3.1.2., deel A, worden de woorden « 22,5 T/as » vervangen door de woorden « 22,5 ton/as »;

4° In punt 3.1.4., deel B, in de Nederlandse tekst, worden de woorden « naar het elektriciteitsleverancier » vervangen door de woorden « naar de elektriciteitsleverancier »;

5° De bijlage wordt aangevuld met een deel C, luidende :

« Deel C. : Van toepassing zijnde vereisten op het subsysteem Besturing en Seingeving

1. Gebruikte afkortingen

2. Referentiedocumenten

2.1. Technische specificaties inzake interoperabiliteit

- TSI CCS HS : technische specificatie inzake interoperabiliteit betreffende het subsysteem « besturing en seingeving » van het trans-Europese hogesnelheidsnet gepubliceerd in het *Europees publicatieblad* L245 van 12 september 2002 door beschikking van de Commissie van 30 mei 2002 - ref. : 2002/731/EG, of ieder volgend document dat die vervangt;
- TSI CCS CR : technische specificatie inzake interoperabiliteit betreffende het subsysteem « besturing en seingeving » van het

ferroviaire transeuropéen conventionnel publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* L284 du 16 octobre 2006 par décision de la Commission du 28 mars 2006 - réf.: 2006/679/CE, ou tout document ultérieur qui la remplace.

2.2. Normes européennes (EN)

Les normes référencées dans les STI citées ci-avant, ainsi que :

- EN 50121 : Applications ferroviaires — Compatibilité électromagnétique (parties 1, 2, 3, 4 et 5)
- EN 50238 : Applications ferroviaires — Compatibilité entre matériel roulant et systèmes de détection de train
- EN 50125-3 : Applications ferroviaires — Conditions d'environnement pour le matériel (partie 3 : équipement pour la signalisation et les télécommunications)
- EN 50159-1 : Applications ferroviaires — Systèmes de signalisation, de télécommunication et de traitement

Remarque : sauf mention contraire, c'est toujours la version la plus récente des normes qui est d'application.

3. Domaine d'application

Les dispositions décrites dans cette annexe sont d'application sur les lignes ferroviaires reprises dans le document de référence du réseau, visé à l'article 21 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, et ses annexes.

4. Exigences essentielles

Les installations du sous-système CCS répondent aux exigences essentielles (sécurité, fiabilité et disponibilité, santé, protection de l'environnement, compatibilité technique) telles que décrites dans les STI CCS.

Elles doivent en outre être conformes aux dispositions reprises dans l'agrément de sécurité délivré par l'autorité nationale de sécurité.

5. Exigences climatiques

Les exigences climatiques d'application sont exposées dans la norme EN 50125-3 (partie 3).

6. Exigences en matière de compatibilité électromagnétique

Outre les dispositions générales de compatibilité électromagnétique décrites dans les STI, les installations du sous-système CCS doivent répondre aux exigences spécifiques déterminées par le gestionnaire de l'infrastructure et prennent en compte les spécificités du réseau et du matériel roulant qui y circule.

7. Composantes du sous-système contrôle-commande et signalisation

Le sous-système contrôle-commande et signalisation comporte :

- Les équipements de commande et de gestion des circulations
- Les équipements de production des autorisations de mouvement
- Les équipements communiquant les autorisations de mouvement
- Les équipements de télécommunications

7.1. Les équipements de commande et de gestion des circulations

Les équipements CCS de commande et de gestion des circulations se trouvent dans des postes de signalisation. Ces équipements centralisent les données relatives à la circulation des trains dans leur zone d'action et mettent à la disposition des utilisateurs de l'infrastructure les informations dont ils ont besoin aux fins de la gestion et de la régulation des circulations.

Ces équipements sont en relation avec les organes du gestionnaire de l'infrastructure qui contrôlent le trafic et ceux qui gèrent l'énergie électrique de traction, ainsi qu'avec les utilisateurs de l'infrastructure.

7.2. Les équipements de production des autorisations de mouvement

Les autorisations de mouvement permettent sous réserve d'obéissance totale de la part des utilisateurs de l'infrastructure, de régler la vitesse des convois, de tenir compte des points dangereux et d'utiliser de manière adéquate leurs équipements techniques (traction, télécommunications, freinage,...).

La production des autorisations de mouvement met en œuvre des moyens matérialisés disposant d'interfaces vers les installations de gestion des circulations et vers la signalisation latérale et les systèmes de classe A et B, suivant les STI, mis en œuvre selon les dispositions décrites ci-après.

Ces équipements comportent généralement une partie centrale et une partie locale installée le long des voies.

Sans pour autant que cette énumération soit exhaustive, les autorisations de mouvement prennent en compte les exigences propres aux différentes composantes de l'infrastructure en présence, particulièrement :

- Les éléments en rapport avec l'état libre de la voie

L'infrastructure est équipée de systèmes matérialisés de détection de voie libre. Les technologies et leur mise en œuvre sont déterminées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en tenant compte des caractéristiques du matériel roulant et des autres sous-systèmes en présence.

conventionnelle trans-Européenne spoorwegwet, gepubliceerd in het *Europees publicatieblad* L284 van 16 oktober 2006 door beschikking van de Commissie van 28 maart 2006 - ref.: 2006/679/EG, of ieder volgend document dat die vervangt;

2.2. Europese normen (EN)

De normen waarnaar verwezen wordt in de hierboven vermelde TSI's, en ook :

- EN 50121 : Spoorwegtoepassingen — Elektromagnetische compatibiliteit (delen 1, 2, 3, 4 en 5)
- EN 50238 : Railtoepassingen — Compatibiliteit tussen rollend materieel en treindetectiesystemen
- EN 50125-3 : Railtoepassingen — Omgevingsomstandigheden voor uitrusting (deel 3 : Uitrusting voor signalering en telecommunicatie)
- EN 50159-1 : Spoorwegtoepassingen — Communicatie-, signalerings- en afhandelingsystemen

Opmerking : behoudens andersluidende bepaling is steeds de meeste recente versie van de normen van toepassing.

3. Toepassingsgebied

De bepalingen die in deze bijlage worden beschreven, zijn van toepassing op de spoorlijnen die vermeld worden in de netverklaring, bedoeld in artikel 21 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur, en haar bijlagen.

4. Essentiële eisen

De installaties van het subsysteem CCS moeten voldoen aan de essentiële eisen (veiligheid, betrouwbaarheid, beschikbaarheid, gezondheid, milieubescherming, technische compatibiliteit) die beschreven worden in de TSI's CCS.

Bovendien moeten ze ook conform zijn aan de bepalingen die vermeld worden in de veiligheidsvergunning die door de nationale veiligheidsinstantie wordt afgeleverd.

5. Vereisten met betrekking tot de weersomstandigheden

De toepasselijke vereisten met betrekking tot de weersomstandigheden worden beschreven in de norm EN 50125-3 (deel 3).

6. Vereisten inzake elektromagnetische compatibiliteit

De installaties van het subsysteem CCS moeten niet enkel beantwoorden aan de algemene bepalingen inzake elektromagnetische compatibiliteit die beschreven worden in de TSI's, maar ook aan de specifieke vereisten die worden bepaald door de Infrastructuurbeheerder en ze houden rekening met de specifieke kenmerken van het net en het rollend materieel dat op het net rijdt.

7. Onderdelen van het subsysteem besturing en seingeving

Het subsysteem besturing en seingeving bestaat uit :

- De uitrusting voor de sturing en het beheer van het verkeer
- De uitrusting die de bewegingstoelatingen genereert
- De uitrusting die de bewegingstoelatingen doorgeeft
- De telecommunicatie-uitrusting

7.1. De uitrusting voor de sturing en het beheer van het verkeer

De uitrusting CCS voor de sturing en het beheer van het verkeer bevindt zich in de seinposten. Deze uitrusting centraliseert de gegevens over het treinverkeer voor haar actiezone en stelt aan de infrastructuurgebruikers de gegevens ter beschikking die ze nodig hebben om het verkeer te beheren en te regelen.

Deze uitrusting staat in verbinding met de verkeersleiding en de beheerder elektrische tractie energie van de infrastructuurbeheerder en ook met de infrastructuurgebruikers.

7.2. De uitrusting die de bewegingstoelatingen genereert

Op voorwaarde dat de infrastructuurgebruikers ze strikt naleven, stellen de bewegingstoelatingen de treinen in staat om hun snelheid te regelen, rekening te houden met de gevaarlijke punten en de technische uitrusting op de gepaste manier te gebruiken (tractie, telecommunicatie, remuitrusting,...).

De productie van bewegingstoelatingen vraagt de inzet van gematerialiseerde middelen met interfaces naar de installaties voor het beheer van het verkeer, naar de laterale seininrichting en naar de systemen van klasse A en B volgens de TSI's die conform de volgende bepalingen worden aangewend.

Deze uitrusting bestaat meestal uit een centraal deel en een lokaal deel langs de sporen.

De bewegingstoelatingen steunen zich op vereisten eigen aan de verschillende aanwezige infrastructuurcomponenten. De onderstaande lijst is geen volledige opsomming, maar het gaat in het bijzonder om :

- De spoorvrijmeldingstoestellen

De infrastructuur is uitgerust met gematerialiseerde detectiesystemen « vrij spoor ». De spoorweginfrastructuurbeheerder bepaalt de technologie en haar aanwending, rekening houdend met de kenmerken van het rollend materieel en de andere aanwezige subsystemen.

- Les éléments en rapport avec le gabarit des obstacles;
- Les éléments mobiles dans la voie : appareils de voie, ponts mobiles, taquets d'arrêt,...;
- Les éléments de la traction électrique et en rapport avec la caténaire et son alimentation;
- Les éléments caractéristiques du matériel roulant et de sa conduite;

- Le sens de circulation des convois;
- Des conditions spécifiques locales.

7.3. Les équipements communiquant les autorisations de mouvement

Les équipements sol du sous-système CCS communiquent aux conducteurs les autorisations de mouvement ainsi que leurs différents composants. A cet effet, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire utilise une signalisation latérale, une signalisation de cabine ou une combinaison des deux.

- Signalisation latérale

La signalisation latérale comporte les signaux fixes et mobiles implantés dans la voie ou son voisinage. Elle est appuyée par des équipements des classes A et B selon les dispositions des STI CCS et les dispositions spécifiques fixées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire relativement à leur mise en œuvre sur le réseau.

Les éléments de la signalisation latérale sont complétés et appuyés par le système national d'aide à la conduite TBL1+ selon les dispositions fixées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

- Signalisation de cabine

La signalisation de cabine est obligatoire sur les infrastructures parcourues à plus de 160 km/h. Elle met en œuvre des équipements de classe A et B selon les dispositions des STI CCS et les dispositions spécifiques déterminées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

- Combinaison de signalisation latérale et de signalisation de cabine

Le gestionnaire de l'infrastructure peut mettre en œuvre une combinaison de signalisation latérale et de signalisation de cabine.

7.4. Les équipements de télécommunications

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire équipe le réseau d'un système de télécommunications mobile du type GSM-R conforme aux STI et aux dispositions réglementaires et normatives en vigueur. Le système est complété par des équipements de télécommunications conventionnels. L'ensemble permet :

- le fonctionnement de tous les sous-systèmes de l'infrastructure;
- l'établissement des communications verbales et les transmissions de données (requis dans le cadre de l'utilisation de l'infrastructure par les entreprises ferroviaires).

7.5. Autres éléments de l'infrastructure CCS

- Systèmes de détection des boîtes d'essieux chaudes

Nonobstant les prescriptions des STI, les infrastructures sont équipées de détecteurs de boîtes d'essieux chaudes. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire précise le niveau d'équipement nécessaire et les exigences des produits et systèmes mis en œuvre.

- Passages à niveau et assimilés

Ces installations permettent en sécurité la traversée à niveau des voies par les usagers de la route. Les dispositions générales et locales relatives aux passages à niveau sont reprises dans la législation correspondante.

- En fonction des besoins identifiés par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, le sous-système CCS pourra être en outre doté d'autres équipements tels que des dispositifs de protection du personnel travaillant en voie ou aux abords, des équipements de diagnose, etc.

8. Prescriptions d'exploitation

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire produit et gère la documentation requise pour la desserte des installations de CCS.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire précise les dispositions à prendre dans les installations de CCS en cas de travaux, situations dégradées, etc. Par « travaux », on entend des interventions planifiées ou non à l'infrastructure, quel que soit le sous-système concerné, pouvant avoir un impact sur le niveau de performance ou le plan de transport.

9. Gestion des installations

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire gère les installations du sous-système CCS sur tout leur cycle de vie. A cet effet, il établit un plan de maintenance précisant les dispositions requises pour assurer le respect des exigences essentielles durant toute la vie de ces installations.

Il produit et gère la réglementation interne en rapport avec les différentes activités touchant au sous-système CCS et la coordination avec les autres sous-systèmes.

10. Interface avec les utilisateurs de l'infrastructure ferroviaire

- De elementen die verband houden met het vrijruimteprofiel;
- De beweegbare elementen in het spoor : spoortoestellen, beweegbare bruggen, ontspoortoestellen,...;
- De elementen van de elektrische tractie, de bovenleiding en de voeding ervan;
- De kenmerken van het rollend materieel en voor het besturen ervan;
- De rijzin van de treinen;
- Specifieke lokale voorwaarden.

7.3 De uitrusting die de bewegingstoelatingen doorgeeft

De baanuitrusting van het subsysteem CCS geeft de bewegingstoelatingen en hun verschillende componenten ervan door aan de bestuurders. De spoorweginfrastructuurbeheerder gebruikt hiervoor een laterale seininrichting, stuurpostsignalisatie of een combinatie van beide.

- Laterale seininrichting

De laterale seininrichting bestaat uit vaste seinen en mobiele seinen die in het spoor of in de buurt ervan zijn ingeplant. Deze seininrichting wordt ondersteund door uitrusting van de klasse A en B conform de bepalingen van de TSI's CCS en de specifieke bepalingen die de spoorweginfrastructuurbeheerder vastlegt voor hun gebruik op het net.

De laterale seininrichting wordt aangevuld en ondersteund met het nationale besturingshulpsysteem TBL1+ dat voldoet aan de door de spoorweginfrastructuurbeheerder vastgelegde bepalingen.

- Stuurpostsignalisatie

De stuurpostsignalisatie is verplicht voor de infrastructuur waarop aan meer dan 160 km/u. gereden wordt. De inrichting bestaat uit uitrusting van klasse A en B die voldoet aan de bepalingen van de TSI's CCS en de specifieke bepalingen die door de spoorweginfrastructuurbeheerder werden vastgelegd.

- Combinatie van laterale seininrichting en stuurpostsignalisatie

De spoorweginfrastructuurbeheerder mag de laterale seininrichting en de stuurpostsignalisatie combineren.

7.4 De telecommunicatie-uitrusting

De spoorweginfrastructuurbeheerder rust het net uit met een mobiel telecommunicatiesysteem van het type GSM-R, conform de geldende TSI's, reglementering en normen. Het systeem wordt aangevuld met conventionele telecommunicatie-uitrusting. Het geheel :

- maakt de werking van alle subsystemen van de infrastructuur mogelijk;
- maakt mondelinge communicatie en gegevensoverdracht mogelijk (vereist in het kader van het gebruik van de infrastructuur door de spoorwegondernemingen).

7.5 Andere elementen van de infrastructuur CCS

- Systemen voor het detecteren van warme asbussen

Niettegenstaande de voorschriften van de TSI's is de infrastructuur uitgerust met een systeem voor het detecteren van warme asbussen. De spoorweginfrastructuurbeheerder bepaalt welke uitrusting nodig is evenals de vereisten waaraan de gebruikte producten en systemen moeten voldoen.

- Overwegen en soortgelijke inrichtingen

Deze installaties zorgen ervoor dat de weggebruikers de sporen op een veilige manier kunnen oversteken. De algemene en lokale bepalingen met betrekking tot de overwegen worden vermeld in de overeenkomstige wetgeving.

- Afhankelijk van de behoeften die de spoorweginfrastructuurbeheerder identificeert, kan het subsysteem voor CCS ook andere uitrustingen omvatten, zoals installaties om het personeel te beveiligen dat aan of in de buurt van de sporen werkt, diagnose-uitrusting, enz.

8. Exploitatievoorschriften

De spoorweginfrastructuurbeheerder stelt de documentatie op die vereist is voor de bediening van de installaties voor CCS en beheert die.

De spoorweginfrastructuurbeheerder verduidelijkt welke maatregelen er genomen moeten worden in geval van werken, storingen, enz. aan de installaties voor CCS. Als « werken » worden alle, al dan niet geplande, interventies beschouwd met betrekking tot de infrastructuur, ongeacht het betrokken subsysteem, die een impact kunnen hebben op het prestatieniveau of het transportplan.

9. Beheer van de installaties

De spoorweginfrastructuurbeheerder beheert de installaties van het subsysteem voor CCS over de volledige levenscyclus. Daarom stelt hij een onderhoudsplan op met daarin de voorwaarden om aan de essentiële eisen te voldoen gedurende hun volledige levensduur.

Daarnaast stelt hij ook de interne reglementering op over de verschillende activiteiten voor het subsysteem CCS en de coördinatie met de andere subsystemen en beheert hij die.

10. Interface met de gebruikers van de spoorweginfrastructuur

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire produit et gère la réglementation informant les utilisateurs de l'infrastructure sur les différents éléments du sous-système CCS nécessaires à la circulation des convois. ».

Art. 3. Le Ministre qui a le Transport ferroviaire dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 13 octobre 2011.

ALBERT

Par le Roi :

Le Premier Ministre,
Y. LETERME

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,
E. SCHOUPPE

De spoorweginfrastructuurbeheerder stelt de reglementering op ten behoeve van de infrastructuurgebruikers over de verschillende elementen van het subsysteem CCS die voor het rijden van treinen nodig is, en beheert die. ».

Art. 3. De Minister bevoegd voor het Spoorvervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 13 oktober 2011.

ALBERT

Van Koningswege :

De Eerste Minister,
Y. LETERME

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,
E. SCHOUPPE

GOUVERNEMENTS DE COMMUNAUTE ET DE REGION GEMEENSCHAPS- EN GEWESTREGERINGEN GEMEINSCHAFTS- UND REGIONALREGIERUNGEN

VLAAMSE GEMEENSCHAP — COMMUNAUTE FLAMANDE

VLAAMSE OVERHEID

N. 2011 — 2799

[2011/205458]

23 SEPTEMBER 2011. — **Besluit van de Vlaamse Regering houdende de wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne, inzake damptherugwinning in benzinetankstations**

De Vlaamse Regering,

Gelet op de wet van 28 december 1964 betreffende de bestrijding van de luchtverontreiniging, artikel 1;

Gelet op het decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning, artikel 20, vervangen bij het decreet van 22 december 1993 en gewijzigd bij de decreten van 11 mei 1999, 12 december 2008 en 23 december 2010;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne;

Gelet op het gunstig advies van de Inspectie van Financiën, gegeven op 28 juni 2011;

Gelet op het advies van de Raad van State, gegeven op 26 juli 2011 (49.990/1/V), met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Overwegende het besluit van de Vlaamse Regering van 6 februari 1991 houdende vaststelling van het Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning;

Op voorstel van de Vlaamse minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur;

Na beraadslaging,

Besluit :

Artikel 1. In artikel 1.1.2 van het besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne, het laatst gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 14 januari 2011, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in "Definities gevaarlijke producten (productie en opslag) (Hoofdstukken 4.1, 5.17 en 6.5)", "Beheersing van de uitstoot van vluchtige organische stoffen (VOS) (afdeling 5.17.4)" wordt de definitie "damp" vervangen door de volgende definitie :

"-damp, benzinedamp" : een gasvormige, uit benzine vervluchtigende verbinding;";

2° in "Definities gevaarlijke producten (productie en opslag) (Hoofdstukken 4.1, 5.17 en 6.5)", "Beheersing van de uitstoot van vluchtige organische stoffen (VOS) (afdeling 5.17.4)" wordt de definitie "Fase 2 damprecuperatiesysteem" vervangen door de volgende definitie :

"-fase II-benzinedamptherugwinningssysteem" : apparatuur die bestemd is om benzinedamp die uit de brandstoftank van een motorvoertuig ontsnapt tijdens het tanken in een benzinstation, terug te winnen, en waarmee die benzinedamp naar een opslagtank bij het benzinstation wordt gevoerd of weer naar de benzinepomp om te worden verkocht;";

3° aan "Definities gevaarlijke producten (productie en opslag) (Hoofdstukken 4.1, 5.17 en 6.5)", "Beheersing van de uitstoot van vluchtige organische stoffen (VOS) (afdeling 5.17.4)" worden de volgende definities toegevoegd :

"- benzinstation" : een installatie waar brandstoftanks van motorvoertuigen met benzine uit vaste opslagtanks worden gevuld;

— "bestaand benzinstation" : een benzinstation waarvoor de eerste milieuvergunning is verleend vóór 1 januari 2012;

— "nieuw benzinstation" : een benzinstation waarvoor de eerste milieuvergunning is verleend op of na 1 januari 2012;