

Wenn die betreffende Person gemäß Absatz 2 nicht als Vereinsarbeiter angesehen werden kann, werden der Vertrag in Sachen Vereinsarbeit und alle weiteren Verträge in Sachen Vereinsarbeit desselben Kalenderjahres in Arbeitsverträge umgewandelt. Diese Umwandlung hat rückwirkend die uneingeschränkte Anwendung des Arbeitsrechts und des Sozialsicherheitsrechts zur Folge, wobei die Bestimmung des vorherigen Absatzes berücksichtigt werden muss.

§ 2 - Eine Leistung kann nicht als gelegentliche Dienstleistung im Sinne von Kapitel 2 gelten, wenn die in Artikel 24 §§ 1 und 2 des vorliegenden Gesetzes erwähnten Beträge überschritten werden oder die Bedingung von Artikel 26 Nr. 2 nicht erfüllt ist.

In diesem Fall kann die betreffende Person für das gesamte Kalenderjahr und das darauffolgende Kalenderjahr nicht als Erbringer gelegentlicher Dienstleistungen angesehen werden und es wird davon ausgegangen, dass die Leistungen von Rechts wegen unter dem Sozialstatut der Selbständigen erbracht worden sind, so wie im Königlichen Erlass Nr. 38 vom 27. Juli 1967 zur Einführung des Sozialstatuts der Selbständigen festgelegt.

§ 3 - Bei Überschreitung der in Artikel 12 § 3 und Artikel 24 § 3 festgelegten Höchstbeträge gelten die gesamten Einkünfte dieses Kalendermonats als Berufseinkünfte. Diese Einkünfte werden angerechnet, um zu prüfen, ob der in Artikel 12 §§ 1 und 2 und Artikel 24 §§ 1 und 2 erwähnte Höchstbetrag überschritten wird oder nicht.

Abschnitt 3 - Schlussbestimmungen

Art. 42 - § 1 - Der König kann Organisationen, die sowohl Vereinsarbeiter als auch normale Arbeitnehmer beschäftigen, durch einen im Ministerrat beratenen Erlass zusätzliche Bedingungen für die Nutzung von Vereinsarbeit auferlegen.

§ 2 - Der König bestimmt durch einen im Ministerrat beratenen Erlass, wie überprüft wird, ob die von Vereinsarbeitern oder Erbringern gelegentlicher Dienstleistungen ausgeübten Tätigkeiten den Bestimmungen des vorliegenden Gesetzes und seiner Ausführungserlasse entsprechen.

§ 3 - Der König bestimmt die mit der Einhaltung der Bestimmungen des vorliegenden Gesetzes und seiner Ausführungserlasse beauftragen Beamten.

§ 4 - Die Regierung bewertet die in vorliegendem Titel vorgesehenen Regelungen ein Jahr nach ihrem Inkrafttreten. Diese Bewertung wird der Abgeordnetenversammlung zur Kenntnis gebracht.

Art. 43 - Der König kann die durch Artikel 16 abgeänderte Bestimmung aufheben, abändern, ergänzen oder ersetzen.

Art. 44 - Vorliegender Titel tritt am 20. Februar 2018 in Kraft.

TITEL 3 — [Deutsche Übersetzung veröffentlicht im Belgischen Staatsblatt vom 6. März 2020, S. 13708]

Wir fertigen das vorliegende Gesetz aus und ordnen an, dass es mit dem Staatssiegel versehen und durch das *Belgische Staatsblatt* veröffentlicht wird.

Gegeben zu Brüssel, den 18. Juli 2018

PHILIPPE

Von Königs wegen:

Der Premierminister
Ch. MICHEL

Die Ministerin der Sozialen Angelegenheiten
M. DE BLOCK

Der Minister der Finanzen
J. VAN OVERTVELDT

Mit dem Staatssiegel versehen:

Der Minister der Justiz
K. GEENS

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C - 2020/41892]

23 JUNI 2020. — Wet tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex (1)

FILIP, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

De Kamer van volksvertegenwoordigers heeft aangenomen en Wij bekrachtigen hetgeen volgt:

HOOFDSTUK 1. — *Algemene bepalingen*

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

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

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C - 2020/41892]

23 JUIN 2020. — Loi modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire (1)

PHILIPPE, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

La Chambre des représentants a adopté et Nous sanctionnons ce qui suit:

CHAPITRE 1^{er}. — *Dispositions générales*

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

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

HOOFDSTUK 2. — *Wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex*

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

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

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

84° “Infrastructuurgebruiker (“IG”):

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4° de regels betreffende onderzoeken naar ongevallen en incidenten;

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

6° de interne veiligheidsvoorschriften;

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

§ 2. De Koning bepaalt:

1° de volgende nationale veiligheidsvoorschriften:

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

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

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

CHAPITRE 2. — *Modification de la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6° les règles internes de sécurité;

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

§ 2. Le Roi détermine:

1° les règles nationales de sécurité suivantes:

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

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

c) les exigences applicables au matériel roulant;

d) de vereisten die van toepassing zijn op de spoorweginfrastructuur;
 2° de regels betreffende onderzoeken naar ongevallen en incidenten;
 3° de vereisten voor het verkeer van voertuigen met een patrimoniaal karakter op het netwerk.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dit verzoek bevat ten minste:

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

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

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

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

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

d) les exigences applicables à l'infrastructure ferroviaire;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Cette demande contient au minimum:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

“Art. 69. § 1. Na de vaststelling van de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen kan de Koning, overeenkomstig artikel 68, § 2, 1°, een nieuw nationaal veiligheidsvoorschrift aannemen dat gebaseerd is op een hoger veiligheidsniveau dan dat van de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen of dat een weerslag zou kunnen hebben op de activiteiten van spoorwegondernemingen op het Belgische net, met naleving van de voorwaarden die beschreven worden in de volgende paragrafen.

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

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

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

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

§ 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°, vastgestelde of gewijzigde nationale veiligheidsvoorschriften mee, tenzij de voorschriften uitsluitend verband houden met de uitvoering van TSI's. Deze kennisgeving omvat informatie betreffende de hoofdinhoud van de voorschriften met verwijzing naar de wetteksten, de vorm van de voorschriften en de instantie die ze heeft bekendgemaakt.

Art. 6. In artikel 70, paragraaf 3 van dezelfde Codex, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden “de preventieve schorsing van de veiligheidsfuncties” vervangen door de woorden “de preventieve onderbreking van de veiligheidskritieke taken”;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

“Art. 69. § 1^{er}. Après l'adoption des objectifs de sécurité communs, le Roi peut adopter, conformément à l'article 68, § 2, 1°, une nouvelle règle nationale de sécurité basée sur un niveau de sécurité plus élevé que celui des objectifs de sécurité communs ou qui est susceptible d'affecter les activités d'entreprises ferroviaires sur le réseau belge, dans le respect des conditions prévues aux paragraphes suivants.

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

§ 2. L'entité désignée par le Roi consulte, avec l'appui technique de l'Autorité de sécurité, les entreprises ferroviaires et/ou les détenteurs et/ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et/ou les fabricants, selon le contenu des règles nationales de sécurité visées au paragraphe 1^{er}.

§ 3. L'entité désignée par le Roi soumet, avec l'appui technique de l'Autorité de sécurité, le projet de règle nationale de sécurité à l'examen de la Commission européenne, en exposant les raisons pour lesquelles elle entend l'introduire.

Si la Commission européenne fait savoir qu'elle a de réels doutes quant à la compatibilité du projet de règle nationale de sécurité avec les méthodes de sécurité communes ou avec la possibilité d'atteindre au moins les objectifs de sécurité communs, ou qu'elle estime qu'il établit une discrimination arbitraire entre les États membres ou constitue une restriction déguisée des opérations de transport ferroviaire entre ceux-ci, l'adoption, l'entrée en vigueur ou l'application de la règle est suspendue jusqu'au moment où la Commission européenne adopte une décision ou jusqu'à l'expiration d'un délai de six mois à partir de la notification.

§ 4. L'entité désignée par le Roi notifie, avec l'appui technique de l'Autorité de sécurité, à la Commission européenne les règles nationales de sécurité adoptées ou modifiées en vertu de l'article 68, § 2, 1°, sauf si lesdites règles concernent exclusivement la mise en œuvre d'une STI. Cette notification comprend des informations sur le contenu principal des règles avec les références aux textes législatifs, la forme des règles, et sur l'instance qui a procédé à leur publication.

Art. 6. Dans l'article 70, paragraphe 3 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

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

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

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

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

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

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

2° le 9° et le 11° sont abrogés;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2° het tweede lid wordt vervangen als volgt:

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

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

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

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

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

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

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

Zij nemen deze processen op in hun veiligheidsbeheersysteem.

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

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

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

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

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

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

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

3° le 14° est remplacé comme suit:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De infrastructuurgebruikers, de infrastructuurbeheerder, de aangevoerde 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.”

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 aangevoerde instanties, de Veiligheidsinstantie en het Bestuur tot en met de datum voorafgaand aan de datum vastgesteld overeenkomstig het eerste lid.”

HOOFDSTUK 3. — Inwerkingtreding

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

Kondigen deze wet af, bevelen dat zij met 's Lands zegel zal worden bekleed en door het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Gegeven te Brussel, 23 juni 2020.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
Fr. BELLOT

De Minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw, en
Maatschappelijke Integratie, belast met Grote Steden,
D. DUCARME

Met 's Lands zegel gezegeld :

De Minister van Justitie,

K. GEENS

Nota

(1) *Zitting 2019-2020*

Kamer van volksvertegenwoordigers.

Stukken. — Wetsontwerp, 55-1258, Nr. 1. — Verslag, 55-2158, Nr. 2. — Tekst aangenomen door de Commissie, 55-2158 Nr. 3 — Tekst aangenomen in plenaire vergadering, 55-2158 Nr. 4

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

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

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

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

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

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

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

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

Les utilisateurs de l'infrastructure, le gestionnaire de l'infrastructure, les organismes désignés, l'Autorité de sécurité et l'Administration se mettent en conformité avec les articles 68, 69, 70, § 3, 74, § 1^{er}, 5°, 94/1, § 2, alinéa 3, 2° et 216/3, § 1^{er}, 1° et 2° tels que modifiés par la loi du 23 juin 2020 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire, à la date fixée conformément à l'alinéa 1^{er}.

En vue de l'application de l'alinéa 2, les articles 68, 69, 70, § 3, 74, § 1^{er}, 5°, 94/1, § 2, alinéa 3, 2° et 216/3, § 1^{er}, 1° et 2° tels qu'ils étaient en vigueur avant l'entrée en vigueur de la loi du 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}.”

CHAPITRE 3. — Entrée en vigueur

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

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'État et publiée par le *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 23 juin 2020.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
Fr. BELLOT

Le Ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de
l'Agriculture et de l'Intégration sociale, chargé des Grandes villes,
D. DUCARME

Scellé du sceau de l'Etat :

Le Ministre de la Justice,

K. GEENS

Note

(1) *Session 2019-2020*

Chambre des représentants.

Documents. — Projet de loi, 55-1258, N° 1 — Rapport, 55-1258, N° 2 — Texte adopté par la Commission, 55-1258, N° 3 — Texte adopté en séance plénière, 55-1258, N° 4.