

WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN

LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2020/43083]

30 SEPTEMBER 2020. — Koninklijk besluit tot vaststelling van de lichtseinen waarover voertuigen aan de kop van een trein moeten beschikken

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

Gelet op de Spoorcodex, artikel 68, § 2, 1^o, c), vervangen bij de wet van 23 juni 2020 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex;

Gelet op de raadpleging van de spoorwegondernemingen, de houders, de infrastructuurbeheerder en de fabrikanten;

Gelet op de voorlegging van dit besluit aan de Europese Commissie voor onderzoek;

Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen;

Gelet op advies nr. 67.874/2/V van de Raad van State, gegeven op 7 september 2020, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2^o, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Overwegende dat 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 in punt 4.2.2.1.2 van haar bijlage voorziet dat de voorzijde van het voertuig aan de kop van een trein moet zijn uitgerust met drie lichten in de vorm van een gelijkbenige driehoek;

Overwegende dat bepaalde voertuigen aan de kop van een trein die in België rijden niet over een derde frontlicht beschikken maar enkel uitgerust zijn met twee frontlichten;

Overwegende dat hoger gemelde uitvoeringsverordening (EU) 2019/773 voorziet in de mogelijkheid om in aanhangsel I, punt 1, af te wijken van de in punt 4.2.2.1.2. vastgestelde regel, namelijk de noodzaak om de voorzijde van het voertuig aan de kop uit te rusten met drie lichten in de vorm van een gelijkbenige driehoek voor alle bestaande niet-TSI conforme voertuigen;

Overwegende dat het bijgevolg nodig is zo'n afwijking aan te nemen om bestaande voertuigen die enkel beschikken over twee frontlichten toe te laten te blijven rijden op het nationale spoorwegin;

Overwegende dat de afwijking aangenomen in dit besluit op grond van hoger gemelde uitvoeringsverordening (EU) 2019/773 moet beschouwd worden als een operationele regel die van toepassing is op infrastructuurgebruikers en niet als een technische eis waaraan het rollend materieel moet voldoen;

Overwegende dat de technische eis volgens dewelke voertuigen aan de kop van een trein moeten uitgerust zijn met drie frontlichten, reeds bestond in de beschikking 2008/232/EC van de Commissie van 21 februari 2008 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem rollend materieel van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en in het besluit 2011/291/EU van de Commissie van 26 april 2011 betreffende een technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem rollend materieel – "Locomotieven en reizigerstreinen" van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem, en, bijgevolg reeds van toepassing was op fabrikanten en constructeurs van rollend materieel, of op hun toegelaten mandatarissen;

Overwegende dat omwille van het bestaan van deze technische eis in het kader van de beschikking 2008/232/EC en van het besluit 2011/291/EU, al het gebouwde rollend materieel in dienst gesteld na de datum van het van toepassing worden van die reglementeringen noodzakelijkerwijze moet zijn uitgerust met drie frontlichten;

Overwegende dat bijgevolg enkel het rollend materieel in dienst gesteld vóór de datum van het van toepassing worden van de beschikking 2008/232/EC en van het besluit 2011/291/EU nog mag uitgerust zijn met twee frontlichten;

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2020/43083]

30 SEPTEMBRE 2020. — Arrêté royal déterminant les signaux lumineux dont doivent disposer les véhicules de tête de train

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

Vu le Code ferroviaire, l'article 68, § 2, 1^o, c), remplacé par la loi du 23 juin 2020 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire ;

Vu la consultation des entreprises ferroviaires, des détenteurs, du gestionnaire de l'infrastructure et des fabricants ;

Vu la soumission du présent arrêté à l'examen de la Commission européenne ;

Vu l'association des gouvernements de région ;

Vu l'avis n^o 67.874/2/V du Conseil d'État, donné le 7 septembre 2020, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Considérant que le 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, prévoit au point 4.2.2.1.2. de son annexe que la face avant du véhicule de tête d'un train soit munie de trois feux disposés en forme de triangle isocèle ;

Considérant que certains véhicules de tête de train circulant en Belgique ne disposent pas d'un troisième fanal avant mais sont uniquement munis de deux feux avant ;

Considérant que le règlement d'exécution (UE) 2019/773 susmentionné prévoit la possibilité en son appendice I, point 1, de déroger à la règle fixée au point 4.2.2.1.2., à savoir la nécessité que la face avant du véhicule de tête soit munie de trois feux disposés en forme de triangle isocèle, pour les véhicules existants non conformes aux STI ;

Considérant qu'il est dès lors nécessaire d'adopter une telle dérogation afin de permettre aux véhicules existants mais ne disposant que de deux feux avant de continuer à circuler sur le réseau ferroviaire national ;

Considérant que la dérogation adoptée dans le présent arrêté sur la base du règlement d'exécution (UE) 2019/773 susmentionné, doit être considérée comme une règle opérationnelle applicable aux utilisateurs de l'infrastructure et non comme une exigence technique à laquelle le matériel roulant doit satisfaire ;

Considérant qu'en effet, l'exigence technique selon laquelle les véhicules de tête de train doivent être munis de trois feux avant, était présente dans la décision 2008/232/CE de la Commission du 21 février 2008 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système matériel roulant du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et dans la décision 2011/291/UE de la Commission du 26 avril 2011 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « matériel roulant » – « Locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers » du système ferroviaire transeuropéen conventionnel, et, par conséquent, déjà applicable aux fabricants et constructeurs de matériel roulant, ou à leurs mandataires autorisés ;

Considérant qu'en raison de l'existence de cette exigence technique dans le cadre de la décision 2008/232/CE et de la décision 2011/291/UE, tout le matériel roulant construit et mis en service après la date d'entrée en application de ces réglementations doit nécessairement être munis de trois feux avant ;

Considérant que, par conséquent, seul le matériel roulant mis en service avant la date d'entrée en application de la décision 2008/232/CE et de la décision 2011/291/UE, peut encore être munis actuellement de deux feux avant ;

Overwegende dat bijgevolg voor dit rollend materieel in het bijzonder een afwijkende nationale operationele regel dient te worden aangenomen overeenkomstig voormelde uitvoeringsverordening (EU) 2019/773, dat infrastructuurgebruikers toelaat om met dergelijk rollend materieel te blijven rijden op het spoorwet;

Op de voordracht van de Minister van Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Dit besluit is van toepassing op voertuigen aan de kop van een trein uitgerust met twee frontlichten, in dienst gesteld volgens het voertuigtype vóór:

a) het van toepassing worden van de beschikking 2008/232/EC van de Commissie van 21 februari 2008 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem rollend materieel van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem, hetzij 1 september 2008; of

b) het van toepassing worden van het besluit 2011/291/EU van de Commissie van 26 april 2011 betreffende een technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem rollend materieel – “Locomotieven en reizigerstreinen” van het conventionele trans-Europees spoorwegsysteem, hetzij 1 juni 2011.

Art. 2. De twee witte lichten aan de voorzijde van het voertuig aan de kop van een trein bedoeld in artikel 1, branden bestendig wanneer de trein met die kant naar voren wordt bestuurd.

Art. 3. Dit besluit treedt in werking op de dag waarop artikel 68 van de Spoorcodex zoals vervangen bij de wet van 23 juni 2020 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex van toepassing wordt.

Art. 4. De minister bevoegd voor het spoorwegvervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 30 september 2020.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
Fr. BELLOT

Considérant dès lors que, pour ces matériels roulants en particulier, il convient d'adopter une règle nationale opérationnelle dérogatoire conformément au règlement d'exécution (UE) 2019/773 précité, autorisant les utilisateurs de l'infrastructure, à continuer à faire circuler sur le réseau ferroviaire, de tels matériels roulants ;

Sur la proposition du Ministre de la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Le présent arrêté s'applique aux véhicules de tête de train munis de deux feux avant, mis en service, selon le type de véhicule, avant :

a) l'entrée en application de la décision 2008/232/CE de la Commission du 21 février 2008 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système matériel roulant du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse, soit le 1^{er} septembre 2008 ; ou

b) l'entrée en application de la décision 2011/291/UE de la Commission du 26 avril 2011 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « matériel roulant » – « Locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers » du système ferroviaire transeuropéen conventionnel, soit le 1^{er} juin 2011.

Art. 2. Les deux feux blancs de la face avant d'un véhicule de tête d'un train visé à l'article 1^{er}, sont allumés en permanence lorsque le train est conduit à partir de cette extrémité.

Art. 3. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de l'entrée en application de l'article 68 du Code ferroviaire tel que remplacé par la loi du 23 juin 2020 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire.

Art. 4. Le ministre qui a le transport ferroviaire dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 30 septembre 2020.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
Fr. BELLOT

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2020/43086]

30 SEPTEMBER 2020. — Koninklijk besluit tot bepaling van de principes die van toepassing zijn op de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur

FILIP, Koning der Belgen,

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

Gelet op de Spoorcodex, artikel 68, § 2, 1^o, a), vervangen bij de wet van 23 juni 2020 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex;

Gelet op de raadpleging van de spoorwegondernemingen, de houders, de infrastructuurbeheerder en de fabrikanten;

Gelet op de voorlegging van dit besluit aan de Europese Commissie voor onderzoek;

Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen;

Gelet op het advies nr. 67.875/2/V van de Raad van State, gegeven op 7 september 2020 met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2^o, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Overwegende dat het besluit 2012/757/EU van de Commissie van 14 november 2012 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem “exploitatie en verkeersleiding” van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot wijziging van beschikking 2007/756, vanaf 16 juni 2021 zal opgeheven en vervangen worden door 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;

Overwegende dat die uitvoeringsverordening geen omzetting behoeft via een reglementering in de interne rechtsorde omwille van haar rechtstreeks toepasselijk karakter, maar dat zij overeenkomstig haar artikel 6 pas van toepassing zal zijn vanaf 16 juni 2021;

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2020/43086]

30 SEPTEMBRE 2020. — Arrêté royal déterminant les principes applicables à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire

PHILIPPE, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu le Code ferroviaire, l'article 68, § 2, 1^o, a), remplacé par la loi du 23 juin 2020 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire ;

Vu la consultation des entreprises ferroviaires, des détenteurs, du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des fabricants ;

Vu la soumission du présent arrêté à l'examen de la Commission européenne ;

Vu l'association des gouvernements de région ;

Vu l'avis n^o 67.875/2/V du Conseil d'Etat, donné le 7 septembre 2020, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Considérant que la décision 2012/757/UE de la Commission du 14 novembre 2012 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire de l'Union européenne modifiant la décision 2007/756, sera abrogée et remplacée, à partir du 16 juin 2021, par le 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 ;

Considérant que ce règlement d'exécution ne nécessitera pas de transposition par le biais d'une réglementation dans l'ordre juridique interne en raison de son caractère directement applicable, mais que, conformément à son article 6, il ne sera d'application qu'à partir du 16 juin 2021 ;