

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

Donné à Bruxelles, le 11 février 2021.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Santé publique,
Fr. VANDENBROUCKE

Scellé du sceau de l'Etat :

Le Ministre de la Justice,

V. VAN QUICKENBORNE

—————
Note

(1) Chambre des représentants (www.lachambre.be)

Documents : 55-0390/14

Compte rendu intégral : 04.02.2021

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, 11 februari 2021.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Volksgezondheid,
Fr. VANDENBROUCKE

Met 's Lands zegel gezegeld:

De Minister van Justitie,

V. VAN QUICKENBORNE

—————
Nota

(1) Kamer van volksvertegenwoordigers (www.dekamer.be)

Stukken: 55-0390/14

Integraal Verslag: 04.02.2021

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C - 2021/40475]

20 JANVIER 2021. — 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.

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 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";

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C - 2021/40475]

20 JANUARI 2021. — 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.

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

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 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”;

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”;

2° de la détermination sous 2° est remplacé par ce qui suit:

“2° réseaux qui fonctionnellement sont séparés de la partie 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° in de la détermination sous 4° les mots “et infrastructure” sont remplacés par les mots “ou infrastructure” et les mots “, pour autant que” sont supprimés.

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 stadsmilieue 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° 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° “Interopereerbaarheid”: 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° 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;”;

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^o, 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;”;

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/UE,

— 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

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° 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^o, die vereisen 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° 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

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;”;

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 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;

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° de 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 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, wagon 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° “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 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;

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° “Évaluation 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;

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 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° “Exploitatatiegebied”: 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° “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° “Gemaaktigde”: 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° “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”: le 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 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”.

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.”;

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 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° 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° worden de woorden “gebruiker van de spoorweginfrastructuur” vervangen door het woord “infrastructuurgebruiker”.

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 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° 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'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, 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.

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 lijn 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 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. 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;
- 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 déterminés 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 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".

§ 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° 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. 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 worden de woorden "toelating" en "toelatingsaanvraag" respectievelijk vervangen door de woorden "een vergunning" en "vergunningaanvraag".

Art. 15. L'article 69 du même Code, remplacé par la loi du 23 juin 2020, 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;

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 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.

Art. 15. Artikel 69 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van 23 juni 2020, 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 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 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.

Elle utilise les voies électroniques appropriées conformément à l'article 27 du Règlement 2016/796/UE.

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;

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;

Overeenkomstig artikel 27 van de Verordening 2016/796/EU gebruikt zij de geëigende IT-systemen.

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° 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.

§ 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.

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.

12° de controle van de doeltreffendheid van het remsysteem van rollend spooormaterieel 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 uitvoeren 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. 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 voertuigtijden.

§ 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 uitvoeren.

§ 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/UE.

Wanneer het Bureau en de veiligheidsinstantie het met elkaar oneens zijn, is de in artikel 10, paragraaf 7, van de richtlijn 2016/798/UE, 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.

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.

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.

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.

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.

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.

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 toezichtsplanning 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 veiligheidsvergunningprocedure overeenkomstig de artikelen 95 tot 98/1 is verzameld, om toezicht op de infrastructuurbeheerder uit te oefenen.

§ 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.

Voor het vernieuwen van veiligheidsvergunningen gebruikt de veiligheidsinstantie eveneens de informatie die zij tijdens haar toezichtsactiviteiten heeft verzameld.

§ 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}, 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.

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.

§ 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 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 spoorwegvervoersysteem 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.

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."

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.

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.

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 onderzoeksgaan."

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 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 veiligheids-certificering 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.

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.

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. 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 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 visés au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, et fournit des informations sur la date d'envoi des factures.

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. 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 indienstelling 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 experts 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 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.

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° et 2°, 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° à 6°, 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.

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;

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.

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° en 2°, kan de veiligheidsinstantie de vergunning intrekken na ingebrekestelling.

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."

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. 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° 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 treinkilometers, 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. 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. 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 des 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 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.

§ 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. 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 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. 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 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° 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.

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 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 communie 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. 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.

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, 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."

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.

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 infrastructuurbeheerder niet van haar of zijn aansprakelijkheid en haar of zijn verplichtingen inzake veiligheid en de overdracht van capaciteit, overeenkomstig artikel 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}.

§ 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 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 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."

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. 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 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 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. 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;

— 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.

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}.

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:

— 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.

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. 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:

"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.

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. 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. 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. 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 afgifte datum, 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.

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° 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;

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;

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.

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 meegeedeeld; 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° 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 accreditatieinstantie 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 staft 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 toezichtssysteem 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.

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 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 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.

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 onderhoudsysteem 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° 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 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 on gepaste 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 hoofdonderzoeker 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, 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.

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:

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.

§ 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;

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° 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 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 Mobilité 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. 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 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.

§ 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.

§ 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."

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 seingeving- en verkeersregelingsstelsel 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.

§ 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. 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. 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 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 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.

§ 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.

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 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 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. 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.

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 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.

§ 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."

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 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 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 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 toezichhoudende taak die erop gericht is een belangrijke doelstelling van algemeen openbaar belang te waarborgen, namelijk de veiligheid op het Belgische spoorwegnet."

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. 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 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. De spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder zijn verantwoordelijk voor het opleidings- en kwalificatieniveau van hun personeel dat veiligheidskritieke taken verricht."

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 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.”

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. 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.

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 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-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 seingeving- en besturings-systeem, 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. 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 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. 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.

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. 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 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.

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 "substelsysteem" 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. 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 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 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 hoofdspoorweganetwerk 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/UE 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/UE, mag de veiligheidsinstantie de alternatieve regelingen, bedoeld in paragraaf 5 meteen toepassen.

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";

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 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."

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 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, 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° 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 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 spoorwegaangeving 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. 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. 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 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";

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. 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° in het derde lid worden de woorden "andere regelgevingen" vervangen door de woorden "andere rechtshandelingen".

Art. 96. In artikel 164, eerste lid, 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 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 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 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 anmeldende 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° 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. 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.

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.

§ 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. 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. 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.

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 -bepalingen, 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. 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. 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 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.

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;

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 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.

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° 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 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; 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.”.

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 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 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. 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 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, rédigé 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, rédigé 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.”.

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, paragraphes 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 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.

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 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. 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 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. 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 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 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.

§ 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 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 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. 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.

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 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 20 janvier 2021 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. 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 20 janvier 2021 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."

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 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 dat 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 20 januari 2021 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. 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 20 januari 2021 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. 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.

§ 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 20 janvier 2021 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 20 janvier 2021 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. 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. 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. 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 20 januari 2021 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 20 januari 2021 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. 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. 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 20 janvier 2021 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:

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, 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. 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 20 januari 2021 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° 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 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. Dans le titre 6, chapitre 6, du même Code, une section 0, est insérée, rédigée comme suit:

“Section 0. - Autorité notifiante”.

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 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.

L'autorité notifiante informe la Commission européenne et les autres États membres de toute modification ultérieure pertinente de la notification.”.

Art. 139. In titel 6, hoofdstuk 6, van dezelfde Codex wordt een afdeling 0, ingevoegd, luidende:

“Afdeling 0. - Aanmeldende instantie”.

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 conformiteitsbeoordelingsstaken 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 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.

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. 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.”

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 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.

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. 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 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.”

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 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 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.

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.

§ 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 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."

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 productietechnologie 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 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 anmeldende 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. 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 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:

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.

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 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, 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 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° 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. 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 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.

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.

§ 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 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 hoofdspoorwegennetwerk 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/UE.

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.

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.

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 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.

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 sur le marché 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

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 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 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 onvermijdelijk 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.

§ 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 schrapte de veiligheidsinstantie de registratie definitief.

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

Om opnieuw te mogen rijden moet een voertuig, waarvan de registratie geschrapt werd, het onderwerp uitmaken van een nieuwe aanvraag tot vergunning voor het in de handel brengen 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

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.”.

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. 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.

Le Code judiciaire est d'application en ce qui concerne la procédure, sauf si les dispositions du présent Code ferroviaire y dérogent.

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. 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°, worden de woorden “de spoorweginfrastructuurbeheerder” telkens vervangen door de woorden “de infrastructuurbeheerder”.

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 aantoonst.”.

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 aantoonst.

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.

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^o, et à l'article 111, paragraphe 1^{er}, 5^o, 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 20 janvier 2021 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 20 janvier 2021 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 20 janvier 2021 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 20 janvier 2021 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^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 20 janvier 2021 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire;

2^o des articles 69, 74, § 1^{er}, 8^o, 94/1 et 94/2 tels que modifiés par la loi du 20 janvier 2021 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire;

3^o de l'article 216/3, § 1^{er}, 1^o et 2^o, 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^o, 94/1, 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 jusqu'au jour précédant la date fixée conformément à l'alinéa 1^{er}."

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^o, en in artikel 111, paragraaf 1, 5^o, 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 indienstelling" vervangen door de woorden "het in de handel brengen".

Art. 168. Artikel 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 20 januari 2021 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 20 januari 2021 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 20 januari 2021 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 20 januari 2021 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^o 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 20 januari 2021 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex;

2^o van de artikelen 69, 74, § 1, 8^o, 94/1 en 94/2 zoals gewijzigd bij de wet van 20 januari 2021 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex;

3^o van artikel 216/3, § 1, 1^o en 2^o zoals gewijzigd bij de wet van 23 juni 2020 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^o, 94/1 en 216/3, § 1, 1^o en 2^o, 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 20 janvier 2021 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 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, modifiée par la loi du 23 novembre 2017, est remplacée par l’annexe 1^{re} 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.

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. 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 20 januari 2021 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 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° 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. 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. 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. 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.

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

Donné à Bruxelles, le 20 janvier 2021.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
G. GILKINET

La Ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques,
des Télécommunications et de la Poste,
P. DE SUTTER

Scellé du sceau de l'Etat :

Le Ministre de la Justice,

V. VAN QUICKENBORNE

—
Note

(1) *Session 2020-2021*

Chambre des représentants

Documents. – Projet de loi, 55-1642, N°1 – Rapport, 55-1642, N° 2 - Articles adoptés par la Commission en première lecture, 55-1642, N° 3 – Rapport, 55-1642, N° 4 – Texte adopté par la Commission en deuxième lecture, 55-1642, N° 5 – Texte adopté en séance plénière, 55-1642, N° 6.

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. 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.

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, 20 januari 2021.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
G. GILKINET

De Minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven,
Telecommunicatie en Post,
P. DE SUTTER

Met 's Lands zegel gezegeld:

De Minister van Justitie,

V. VAN QUICKENBORNE

—
Nota

(1) *Zitting 2020-2021*

Kamer van volksvertegenwoordigers.

Stukken. - Wetsontwerp, 55-1642, Nr. 1 - Verslag, 55-1642, Nr. 2 - Artikelen aangenomen door de Commissie in eerste lezing, 55-1642, Nr. 3 - Verslag, 55-1642, Nr. 4 - Tekst aangenomen door de Commissie in tweede lezing, 55-1642, Nr. 5 - Tekst aangenomen in plenaire vergadering, 55-1642, Nr. 6.

Annexe 1^{re} à la loi du 20 janvier 2021 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

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 œuvre

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 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 /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 irrémédiablement 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

$$CMP = K1 * (VTP/60) * [(voyageur-km)/(train-km)]$$

Nombre moyen de voyageurs par train par an = (voyageur-km)/(train-km)

Train de marchandises

$$CMF = K2 * (VTF/60)$$

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 œuvre

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 20 janvier 2021 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,

G. GILKINET

La Ministre qui exerce l'autorité sur le Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer et qui exerce l'autorité sur l'enquêteur principal et l'enquêteur principal-adjoint de l'Organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires,

P. DE SUTTER

Annexe 2 à la loi du 20 janvier 2021 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

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 20 janvier 2021 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
G. GILKINET

La Ministre qui exerce l'autorité sur le Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer et qui exerce l'autorité sur l'enquêteur principal et l'enquêteur principal-adjoint de l'Organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires,

P. DE SUTTER

Annexe 3 à la loi du 20 janvier 2021 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

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 20 janvier 2021 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire.

PHILIPPE

Par le Roi :
Le Ministre de la Mobilité,

G. GILKINET

La Ministre qui exerce l'autorité sur le Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer et qui exerce l'autorité sur l'enquêteur principal et l'enquêteur principal-adjoint de l'Organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires,

P. DE SUTTER

Annexe 4 à la loi du 20 janvier 2021 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

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 20 janvier 2021 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,

G. GILKINET

La Ministre qui exerce l'autorité sur le Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer et qui exerce l'autorité sur l'enquêteur principal et l'enquêteur principal-adjoint de l'Organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires,

P. DE SUTTER

Annexe 5 à la loi du 20 janvier 2021 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

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 20 janvier 2021 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
G. GILKINET

La Ministre qui exerce l'autorité sur le Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer
et qui exerce l'autorité sur l'enquêteur principal et l'enquêteur principal-adjoint de l'Organisme d'enquête
sur les accidents et les incidents ferroviaires,
P. DE SUTTER

Annexe 6 à la loi du 20 janvier 2021 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

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 20 janvier 2021 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,

G. GILKINET

La Ministre qui exerce l'autorité sur le Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer et qui exerce l'autorité sur l'enquêteur principal et l'enquêteur principal-adjoint de l'Organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires,

P. DE SUTTER

Annexe 7 à la loi du 20 janvier 2021 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

Annexe 21 à la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

ANNEXE 21 – EXIGENCES APPLICABLES AUX ORGANISMES D'ÉVALUATION DE LA CONFORMITÉ

1. Les organismes d'évaluation de la conformité sont constitués en vertu du droit national d'un État 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 20 janvier 2021 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
G. GILKINET

La Ministre qui exerce l'autorité sur le Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer
et qui exerce l'autorité sur l'enquêteur principal et l'enquêteur principal-adjoint de l'Organisme d'enquête
sur les accidents et les incidents ferroviaires,

P. DE SUTTER

Annexe 8 à la loi du 20 janvier modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

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 20 janvier 2021 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,

G. GILKINET

La Ministre qui exerce l'autorité sur le Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer et qui exerce l'autorité sur l'enquêteur principal et l'enquêteur principal-adjoint de l'Organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires,

P. DE SUTTER

Annexe 9 à la loi du 20 janvier 2021 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

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 l'article 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 20 janvier 2021 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
G. GILKINET

La Ministre qui exerce l'autorité sur le Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer et qui exerce l'autorité sur l'enquêteur principal et l'enquêteur principal-adjoint de l'Organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires,

P. DE SUTTER

Annexe 10 à la loi du 20 janvier 2021 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

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 20 janvier 2021 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
G. GILKINET

La Ministre qui exerce l'autorité sur le Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer et qui exerce l'autorité sur l'enquêteur principal et l'enquêteur principal-adjoint de l'Organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires,

P. DE SUTTER

Annexe 11 à la loi du 20 janvier 2021 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

Annexe 31 à la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

ANNEXE 31 – CONTENU DU DOSSIER DE CONCEPTION EN CAS DE RENOUELEMENT 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 20 janvier 2021 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
G. GILKINET

La Ministre qui exerce l'autorité sur le Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer et qui exerce l'autorité sur l'enquêteur principal et l'enquêteur principal-adjoint de l'Organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires,

P. DE SUTTER

Bijlage 1 bij de wet van 20 januari 2021 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

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 treinbeveiligingssysteem (*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 / 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 spoorwongeval.

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)

$$VTF = [VT \text{ van goederentreinen}] * [(\text{ton-km})/(\text{trein-km})]$$

VTF wordt gemeten in EUR per ton goederen per uur.

Gemiddeld aantal tonnen goederen die in één jaar per trein worden vervoerd = $(\text{ton-km})/(\text{trein-km})$

CM = kosten van 1 minuut vertraging van een trein

Reizigerstrein

$$CMP = K1 * (VTP/60) * [(\text{reizigers-km})/(\text{trein-km})]$$

Gemiddeld aantal reizigers dat in één jaar per trein wordt vervoerd = $(\text{reizigers-km})/(\text{trein-km})$

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 spoorwongevallen, 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 beschermings-systeem 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 meersporeige 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 meersporeige spoorlijn wordt geteld.

Gezien om gevoegd te worden bij de wet van 20 januari 2021 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
G. GILKINET

De Minister die het gezag uitoefent over de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen
en die het gezag uitoefent over de hoofdonderzoeker en de adjunct-onderzoeker
van het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor,
P. DE SUTTER

Bijlage 2 bij de wet van 20 januari 2021 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

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 20 januari 2021 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,

G. GILKINET

De Minister die het gezag uitoefent over de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen en die het gezag uitoefent over de hoofdonderzoeker en de adjunct-onderzoeker van het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor,

P. DE SUTTER

Bijlage 3 bij de wet van 20 januari 2021 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

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 verbindingen tussen hogesnelheids- en conventionele netwerken, de lijnen door stations, verbindingen 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) verbindingen 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) goederenwagens, 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 20 januari 2021 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,

G. GILKINET

De Minister die het gezag uitoefent over de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen en die het gezag uitoefent over de hoofdonderzoeker en de adjunct-onderzoeker van het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor,

P. DE SUTTER

Bijlage 4 bij de wet van 20 januari 2021 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

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 (waar- onder ingangen, perrons, toegangszones, diensten, toiletten en informatiesystemen, alsmede de toegankelijkheid daarvan voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit), veiligheids- en beschermingsinstal- laties.

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 (bestuur- der, 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 spoorweg- systeem van de Unie en de vereiste prestaties te garanderen.

Gezien om gevoegd te worden bij de wet van 20 januari 2021 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,

G. GILKINET

De Minister die het gezag uitoefent over de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen
en die het gezag uitoefent over de hoofdonderzoeker en de adjunct-onderzoeker
van het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor,

P. DE SUTTER

Bijlage 5 bij de wet van 20 januari 2021 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

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 geluidsemisies:

- 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

Infrastructuursystemen 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 20 januari 2021 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
G. GILKINET

De Minister die het gezag uitoefent over de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen
en die het gezag uitoefent over de hoofdonderzoeker en de adjunct-onderzoeker
van het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor,
P. DE SUTTER

Bijlage 6 bij de wet van 20 januari 2021 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

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. Beginselen

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 overgangperiode 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^o, 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 20 januari 2021 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
G. GILKINET

De Minister die het gezag uitoefent over de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen
en die het gezag uitoefent over de hoofdonderzoeker en de adjunct-onderzoeker
van het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor,
P. DE SUTTER

Bijlage 7 bij de wet van 20 januari 2021 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

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 deze 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 anmeldende 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 deze 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 conformiteitsbeoordelingstaken 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 conformiteitsbeoordelingstaken 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 betrouwbaarheid, 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 20 januari 2021 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,

G. GILKINET

De Minister die het gezag uitoefent over de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen
en die het gezag uitoefent over de hoofdonderzoeker en de adjunct-onderzoeker
van het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor,

P. DE SUTTER

Bijlage 8 bij de wet van 20 januari 2021 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

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 uitbestede 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, geïkt, 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 gepasten tijde, 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 gebruiksbepalingen;

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 20 januari 2021 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
G. GILKINET

De Minister die het gezag uitoefent over de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen
en die het gezag uitoefent over de hoofdonderzoeker en de adjunct-onderzoeker
van het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor,

P. DE SUTTER

Bijlage 9 bij de wet van 20 januari 2021 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

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 tijdschema;

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 tijdschema 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 en 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 vóórdat 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 20 januari 2021 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
G. GILKINET

De Minister die het gezag uitoefent over de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen
en die het gezag uitoefent over de hoofdonderzoeker en de adjunct-onderzoeker
van het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor,
P. DE SUTTER

Bijlage 10 bij de wet van 20 januari 2021 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

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 indienststelling.

Gezien om gevoegd te worden bij de wet van 20 januari 2021 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
G. GILKINET

De Minister die het gezag uitoefent over de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen
en die het gezag uitoefent over de hoofdonderzoeker en de adjunct-onderzoeker
van het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor,
P. DE SUTTER

Bijlage 11 bij de wet van 20 januari 2021 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

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 20 januari 2021 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,

G. GILKINET

De Minister die het gezag uitoefent over de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen en die het gezag uitoefent over de hoofdonderzoeker en de adjunct-onderzoeker van het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor,

P. DE SUTTER

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2021/40369]

9 FEVRIER 2021. — Arrêté royal portant désignation de l'entité visée à l'article 67/1, paragraphe 2 du Code ferroviaire

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

Vu le Code ferroviaire, l'article 67/1, § 2, alinéa 1^{er}, inséré par la loi du 20 janvier 2021 ;

Sur la proposition du Ministre de la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. L'entité chargée d'élaborer et de publier un plan de sécurité annuel fixant les mesures envisagées pour réaliser les OSC conformément à l'article 67/1, paragraphe 2, du Code ferroviaire, est le Ministre visé à l'article 3, 38°, du Code ferroviaire.

Pour l'exécution de cette tâche, le Ministre reçoit le soutien de l'administration, de l'autorité de sécurité, du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires, chacun dans les limites de ses compétences.

Art. 2. Le présent arrêté produit ses effets au jour de l'entrée en vigueur de la loi du 20 janvier 2021 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire.

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

Donné à Bruxelles, le 9 février 2021.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
G. GILKINET

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2021/40369]

9 FEBRUARI 2021. — Koninklijk besluit tot aanduiding van de entiteit, bedoeld in artikel 67/1, paragraaf 2 van de Spoorcodex

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

Gelet op de Spoorcodex, artikel 67/1, § 2, eerste lid, ingevoegd bij de wet van 20 januari 2021;

Op de voordracht van de Minister van Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. De entiteit belast met de ontwikkeling en de bekendmaking van een jaarlijks veiligheidsplan met de voorgenomen maatregelen voor het realiseren van de GVD's overeenkomstig artikel 67/1, paragraaf 2 van de Spoorcodex, is de Minister bedoeld in artikel 3, 38°, van de Spoorcodex.

Voor de uitvoering van deze taak krijgt de Minister ondersteuning van het bestuur, de veiligheidsinstantie, de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen, ieder binnen de grenzen van hun bevoegdheden.

Art. 2. Dit besluit heeft uitwerking met ingang van de dag van inwerkingtreding van de wet van 20 januari 2021 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex.

Art. 3. De minister bevoegd voor het spoorwegvervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 9 februari 2021.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
G. GILKINET