

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2010 — 450

[C — 2010/14022]

26 JANUARI 2010. — Wet betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap (1)

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

De Kamers hebben aangenomen en Wij bekrachtigen hetgeen volgt :

HOOFDSTUK 1. — *Algemene bepalingen*

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Deze wet voorziet in de gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap.

Art. 2. Toepassingsgebied

Deze wet is niet van toepassing op :

1° spoorweginfrastructuur in particuliere eigendom en enkel op deze infrastructuur gebruikte voertuigen die uitsluitend door hun eigenaar voor eigen goederenvervoer worden gebruikt;

2° spoorwegnetwerken die functioneel gescheiden zijn van de rest van het spoorwegsysteem en uitsluitend bestemd zijn voor de exploitatie van lokale, stedelijke of voorstedelijke diensten voor reizigers- en goederenvervoer;

3° spoorwegen met een patrimoniale, museum- en toeristisch karakter die over hun eigen spoorwegnetwerken beschikken, of die gebruik maken van buiten dienst gestelde maar niet ontmantelde lijnen van de spoorweginfrastructuur, met inbegrip van de werkplaatsen, de voertuigen en het personeel waarvan de activiteiten beperkt zijn tot deze netwerken en lijnen;

4° voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor patrimoniale, historische en toeristische doeleinden en die gebruik maken van het spoorwegnetwerk, op voorwaarde dat zij de veiligheidsvoorschriften die op hen van toepassing zijn om veilig verkeer te waarborgen, naleven;

5° metro-, tram- en andere systemen voor stads- en regionaal spoorvervoer door middel van light rail en andere spoorgebonden modi, voor zover die systemen geen gebruik maken van het spoorwegnetwerk.

Art. 3. Definities

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :

1° « minister » : de minister die voor de regulering van het spoorvervoer bevoegd is;

2° « Bestuur » : het Directoraat-generaal Vervoer te Land van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;

3° « toezichhoudend orgaan » : de Dienst Regulering van het Spoorvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal;

4° « Bureau » : het Europees Spoorwegbureau, opgericht bij Verordening (EG) nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004;

5° « veiligheidsinstantie » : de veiligheidsinstantie door de Koning aangewezen in toepassing van de wet van 19 december 2006;

6° « onderzoeksorgaan » : het onderzoeksorgaan door de Koning aangewezen in toepassing van de wet van 19 december 2006;

7° « spoorweginfrastructuurbeheerder » : een instantie of onderneming die in het bijzonder voor de totstandbrenging en het onderhoud van de spoorweginfrastructuur verantwoordelijk is. Dit kan tevens het beheer omvatten van de systemen voor controle en veiligheid van de infrastructuur. De functies van de infrastructuurbeheerder van een netwerk of deel van een netwerk kunnen aan verschillende instanties of ondernemingen worden toegewezen;

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2010 — 450

[C — 2010/14022]

26 JANVIER 2010. — Loi relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne (1)

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

Les Chambres ont 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 78 de la Constitution.

La présente loi transpose partiellement la Directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté.

Art. 2. Champ d'application

La présente loi ne s'applique pas :

1° aux infrastructures ferroviaires privées et aux véhicules utilisés sur ces seules infrastructures, destinés à être utilisés exclusivement par leurs propriétaires pour leurs propres opérations de transport de marchandises;

2° aux réseaux ferroviaires qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services locaux urbains ou suburbains de transport de passagers et de marchandises;

3° aux chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux ferroviaires, ou qui font usage de lignes désaffectées, non démantelées et qui font partie de l'infrastructure ferroviaire, y compris les ateliers, véhicules et personnels opérant uniquement sur lesdits réseaux et lignes;

4° aux véhicules réservés à un usage strictement patrimonial, historique ou touristique qui circulent sur le réseau ferroviaire à condition qu'ils respectent les règles de sécurité qui leurs sont applicables afin de garantir une circulation en toute sécurité;

5° aux métros, aux tramways et à d'autres systèmes ferroviaires urbains et régionaux faisant usage de light rail ou de tout autre mode lié au rail, pour autant que ces derniers ne circulent pas sur le réseau ferroviaire.

Art. 3. Définitions

Pour l'application de la présente loi, on entend par :

1° « ministre » : le ministre qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions;

2° « Administration » : la Direction générale Transport terrestre du Service public fédéral Mobilité et Transports;

3° « organisme de contrôle » : le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National;

4° « Agence » : l'Agence ferroviaire européenne, instituée par le Règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004;

5° « autorité de sécurité » : l'autorité de sécurité désignée par le Roi en application de la loi du 19 décembre 2006;

6° « organisme d'enquête » : l'organe d'enquête désigné par le Roi en application de la loi du 19 décembre 2006;

7° « gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire » : tout organisme ou toute entreprise chargés notamment de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire. Ceci peut également inclure la gestion des systèmes de contrôle et de sécurité de l'infrastructure. Les fonctions de gestionnaire de l'infrastructure sur tout ou partie d'un réseau peuvent être attribuées à plusieurs organismes ou entreprises;

8° « spoorwegonderneming » : (i) iedere privaatrechtelijke of publiekrechtelijke onderneming die in overeenstemming met de van kracht zijnde Europese wetgeving een vergunning heeft verkregen, waarvan de hoofdactiviteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of voor reizigers, waarbij door deze onderneming voor de tractie moet worden gezorgd en (ii) elke andere privaatrechtelijke of publiekrechtelijke onderneming waarvan de activiteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of voor reizigers, waarbij door deze onderneming voor de tractie moet worden gezorgd. Hiertoe behoren ook ondernemingen die uitsluitend de tractie leveren;

9° « aanbestedende dienst » : elke openbare of privaatrechtelijke entiteit die opdracht geeft voor het ontwerp en/of de bouw, de vernieuwing of de verbetering van een subsysteem. Deze entiteit kan ofwel een spoorwegonderneming, een infrastructuurbeheerder of een houder zijn, ofwel een concessionaris die belast is met de uitvoering van een project;

10° « trans-Europese spoorwegsysteem » : de in bijlage 1 beschreven trans-Europese conventionele spoorwegsysteem en trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem;

11° « bestaand spoorwegsysteem » : het systeem van spoorweginfrastructuren van het bestaande spoorwegnetwerk, bestaande uit de lijnen en de vaste installaties alsmede uit de voertuigen, ongeacht categorie of herkomst, die op deze infrastructures rijden;

12° « netwerk » : de lijnen, stations, terminals en alle soorten vaste uitrusting die nodig zijn voor een veilige en continue uitbating van het spoorwegsysteem;

13° « interoperabiliteit » : de geschiktheid van een spoorwegsysteem voor een veilig en ononderbroken treinverkeer waarbij de voor de betrokken lijnen vereiste prestaties worden verricht. Deze geschiktheid hangt af van het geheel van wettelijke, technische en operationele voorwaarden die moeten vervuld worden om aan de essentiële eisen te voldoen;

14° « subsysteem » : het resultaat van de onderverdeling van het spoorwegsysteem zoals omschreven in bijlage 2 en waarvoor essentiële eisen moeten worden gedefinieerd. Deze subsystemen zijn van structurele of functionele aard;

15° « essentiële eisen » : het geheel van de in bijlage 3 omschreven voorwaarden waaraan het spoorwegsysteem, de subsystemen en de interoperabiliteitsonderdelen, met inbegrip van de interfaces, moeten voldoen;

16° « Europese specificatie » : een gemeenschappelijke technische specificatie, een Europese technische goedkeuring of een nationale norm waarin een Europese norm is omgezet, zoals gedefinieerd in artikel 67bis van het koninklijk besluit van 10 januari 1996 betreffende de overheidsopdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten in de sectoren van water, energie, vervoer en postdiensten;

17° « geharmoniseerde norm » : elke Europese norm die is opgesteld door één van de Europese normalisatie-instellingen die vermeld worden in bijlage I bij Richtlijn 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij, en die alleen of samen met andere normen een oplossing vormt voor het probleem van de naleving van een wetgevingsbepaling;

18° « technische specificaties inzake interoperabiliteit », hierna genoemd « TSI » : de specificaties die voor elk subsysteem of gedeelte van een subsysteem gelden, ten einde aan de essentiële eisen te voldoen en de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem te verzekeren;

19° « fundamentele parameter » : elke reglementaire, technische of operationele voorwaarde die essentieel is voor de interoperabiliteit en die nader bepaald wordt door de relevante TSI's;

20° « interoperabiliteitsonderdelen » : elke basiscomponent, groep componenten, deel van een samenstel of volledig samenstel van materieel, deel uitmakend of bestemd om deel uit te maken van een subsysteem, en waarvan de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem rechtstreeks of onrechtstreeks afhankelijk is. Het begrip « onderdeel » vervat materiële en ook immateriële zaken, zoals programmatuur;

21° « aangemelde instanties » : de instanties die belast zijn met de beoordeling van de overeenstemming of de geschiktheid voor het gebruik van de interoperabiliteitsonderdelen of met het onderzoek ten behoeve van de « EG »-keuringsprocedure van de subsystemen;

22° « aangewezen instanties » : de instanties die belast zijn met het onderzoek ten behoeve van de keuringsprocedure van de subsystemen aan de hand van de van toepassing zijnde veiligheidsvoorschriften;

23° « van toepassing zijnde veiligheidsvoorschriften » : de veiligheidsvoorschriften bedoeld in artikel 6 van de wet van 19 december 2006;

8° « entreprise ferroviaire » : (i) toute entreprise à statut privé ou public, qui a obtenu une licence conformément à la législation européenne applicable, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise et (ii) toute autre entreprise à statut public ou privé, dont l'activité est la fourniture de services de transport de marchandises et/ou de passagers par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise. Ces termes englobent également les entreprises qui fournissent uniquement la traction;

9° « entité adjudicatrice » : toute entité publique ou privée, qui commande la conception et/ou la construction, le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système. 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;

10° « système ferroviaire transeuropéen » : les systèmes ferroviaires transeuropéens conventionnels et à grande vitesse décrits à l'annexe 1^{re};

11° « système ferroviaire existant » : le système constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes, du réseau ferroviaire existant, et les véhicules de toute catégories et origines qui parcourent ces infrastructures;

12° « réseau » : les lignes, les gares, les terminaux et tout type d'équipement fixe nécessaire pour assurer l'exploitation sûre et continue du système ferroviaire;

13° « interoperabilité » : l'aptitude d'un système ferroviaire à permettre la circulation sûre et sans rupture de trains en accomplissant les performances requises pour ces lignes. Cette aptitude dépend de l'ensemble des conditions réglementaires, techniques et opérationnelles qui doivent être remplies pour satisfaire aux exigences essentielles;

14° « sous-système » : le résultat de la subdivision du système ferroviaire tel qu'indiqué à l'annexe 2 et pour lequel des exigences essentielles doivent être définies. Ces sous-systèmes sont de nature structurelle ou fonctionnelle;

15° « exigences essentielles » : l'ensemble des conditions décrites à l'annexe 3 auxquelles doivent satisfaire le système ferroviaire, les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité y compris les interfaces;

16° « spécification européenne » : une spécification technique commune, un agrément technique européen ou une norme nationale transposant une norme européenne tels que définis à l'article 67bis de l'arrêté royal du 10 janvier 1996 relatif aux marchés publics de travaux, de fournitures et de services dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux;

17° « norme harmonisée » : toute norme européenne adoptée par l'un des organismes de normalisation européens énumérés à l'annexe I^{re} de la Directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information et qui, seule ou conjointement à d'autres normes, constitue une solution pour le respect d'une disposition légale;

18° « spécifications techniques d'interopérabilité », ci-après dénommées « STI » : les spécifications dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et d'assurer l'interopérabilité du système ferroviaire;

19° « paramètre fondamental » : toute condition réglementaire, technique ou opérationnelle qui est essentielle pour l'interopérabilité et qui est spécifiée dans les STI pertinentes;

20° « constituants d'interopérabilité » : tout composant élémentaire, groupe de composants, sous-ensemble ou ensemble complet de matériels incorporés ou destinés à être incorporés dans un sous-système, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du système ferroviaire. La notion de « constituant » recouvre des objets matériels mais aussi immatériels comme les logiciels;

21° « organismes notifiés » : les organismes chargés d'évaluer la conformité ou l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité ou d'instruire la procédure de vérification « CE » des sous-systèmes;

22° « organismes désignés » : les organismes chargés d'instruire la procédure de vérification des sous-systèmes par référence aux règles de sécurité en usage;

23° « règles de sécurité en usage » : les règles de sécurité visées à l'article 6 de la loi du 19 décembre 2006;

24° « specifiek geval » : elk deel van het spoorwegsysteem waarvoor om geografische of topografische redenen of omwille van het stadsmilieue en de samenhang van het bestaande systeem, bijzondere tijdelijke of definitieve bepalingen in de TSI's moeten worden opgenomen. Dergelijke gevallen zijn bijvoorbeeld spoorweglijnen en -netwerken die niet verbonden zijn met het netwerk in de rest van de Europese Gemeenschap, 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;

25° « verbetering » : belangrijke werkzaamheden waarbij een subsysteem of een deel van een subsysteem wordt gewijzigd en die een verbetering van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben;

26° « vernieuwing » : belangrijke vervangingswerkzaamheden waarbij een subsysteem of deel van een subsysteem wordt gewijzigd en die geen wijziging van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben;

27° « vervanging in het kader van een onderhoud » : vervanging van onderdelen door onderdelen met een identieke functie en identieke prestaties in het kader van preventief onderhoud of herstelwerkzaamheden;

28° « indienststelling » : alle handelingen door middel waarvan een subsysteem of een voertuig in zijn nominale werkingstoestand wordt gebracht;

29° « in exploitatieneming » : alle handelingen waardoor het gebruik van een subsysteem of van een verzameling van subsystemen wordt toegelaten op het Belgische spoorwegnetwerk, hieronder inbegrepen de bijgewerkte veiligheidsvergunning en het veiligheidscertificaat;

30° « Nationaal Voertuigregister (NVR) » : het register van voertuigen waarmee het is toegestaan om te rijden op het Belgische spoorwegnetwerk;

31° « met het onderhoud belaste entiteit » : de entiteit verantwoordelijk voor de planning, de organisatie, de nodige aanpassingen, de veiligheid en het toezicht op de effectieve uitvoering van het onderhoud, dat bestaat uit het preventieve onderhoud en de herstellingen, en die als zodanig geregistreerd is in het Nationaal Voertuigenregister;

32° « voertuig » : een spoorvoertuig dat op eigen wielen voortbeweegt op spoorlijnen, met of zonder tractie. Een voertuig bestaat uit één of meer structurele en functionele subsystemen of onderdelen van dergelijke subsystemen;

33° « type » : een voertuigtype dat beantwoordt aan de fundamentele ontwerpkenmerken van het voertuig aangegeven in een enkele verklaring van « EG »-typeonderzoek zoals omschreven in module B van bijlage II van 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;

34° « serie » : een aantal identieke voertuigen van hetzelfde type-ontwerp;

35° « houder » : de persoon of entiteit die eigenaar is van het voertuig of het recht heeft het te gebruiken, die dat voertuig exploiteert als vervoermiddel en die als zodanig is ingeschreven in het Nationaal Voertuigenregister (NVR);

36° « project in vergevorderd stadium van ontwikkeling » : elk project waarvan de planning/aanlegfase zodanig is gevorderd dat een wijziging van de technische specificaties onaanvaardbaar zou zijn voor de betrokken lidstaat. Dit beletsel, dat deugdelijk moet worden gemotiveerd, kan van juridische, contractuele, economische, financiële of sociale aard zijn of verband houden met milieuredenen;

37° « wet van 19 december 2006 » : de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen.

Art. 4. Essentiële eisen

Het spoorwegsysteem, de subsystemen, de interoperabiliteitsonderdelen, inclusief de interfaces, voldoen aan de erop van toepassing zijnde essentiële eisen.

De veiligheidsinstantie mag het in artikel 29 van Richtlijn 2008/57/EG bedoelde comité raadplegen als na goedkeuring van een TSI blijkt dat deze niet voldoet aan de essentiële eisen.

24° « cas spécifique » : toute partie du système ferroviaire qui nécessite des dispositions particulières dans les STI, temporaires ou définitives, en raison de contraintes géographiques, topographiques, d'environnement urbain ou de cohérence par rapport au système existant. Cela peut comprendre notamment les lignes et réseaux ferroviaires isolés du reste de la Communauté européenne, le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies, les véhicules exclusivement destinés à un usage local, régional ou historique et les véhicules en provenance ou à destination de pays tiers;

25° « réaménagement » : les travaux importants de modification d'un sous-système ou d'une partie de sous-système améliorant les performances globales du sous-système;

26° « renouvellement » : les travaux importants de substitution d'un sous-système ou d'une partie de sous-système ne modifiant pas les performances globales du sous-système;

27° « substitution dans le cadre d'un entretien » : le remplacement de composants par des pièces de fonction et performances identiques dans le cadre d'un entretien préventif ou correcteur;

28° « mise en service » : l'ensemble des opérations par lesquelles un sous-système ou un véhicule est mis en état de fonctionnement nominal;

29° « mise en exploitation » : ensemble des opérations en ce compris la mise à jour de l'agrément de sécurité et du certificat de sécurité par lesquelles l'utilisation d'un sous-système ou d'un ensemble de sous-systèmes est autorisé sur le réseau ferroviaire belge;

30° « Registre national des Véhicules (RNV) » : le registre des véhicules autorisés à circuler sur le réseau ferroviaire belge;

31° « entité en charge de la maintenance » : l'entité responsable pour la planification, l'organisation, les adaptations nécessaires, la sécurité et la supervision de l'exécution effective de la maintenance, qui se compose de l'entretien préventif et des réparations, et qui est inscrite en tant que telle dans le Registre national des Véhicules;

32° « véhicule » : un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes;

33° « type » : un type de véhicule définissant les caractéristiques de conception essentielles du véhicule, telles que visées par l'attestation d'examen de type « CE » unique décrite dans le module B de l'annexe II de la décision n° 768/2008/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 relative à un cadre commun pour la commercialisation des produits et abrogeant la décision 93/465/CEE du Conseil;

34° « série » : un nombre de véhicules identiques dont la conception relève du même type;

35° « détenteur » : la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au Registre National des Véhicules (RNV);

36° « projet à un stade avancé de développement » : tout projet dont la phase de planification/construction est à un stade tel qu'une modification des spécifications techniques serait inacceptable pour l'Etat membre concerné. Cet empêchement peut être de nature juridique, contractuelle, économique, financière, sociale ou environnementale et doit être dûment justifié;

37° « loi du 19 décembre 2006 » : la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire.

Art. 4. Exigences essentielles

Le système ferroviaire, les sous-systèmes, les constituants d'interopérabilité y compris les interfaces satisfont aux exigences essentielles les concernant.

L'autorité de sécurité peut consulter le comité visé à l'article 29 de la Directive 2008/57/CE si après l'adoption d'une STI, il apparaît qu'elle ne satisfait pas aux exigences essentielles.

HOOFDSTUK 2. — *De technische specificaties inzake interoperabiliteit**Afdeling 1. — Inhoud*

Art. 5. Elk subsysteem maakt het voorwerp uit van één of, indien nodig, meerdere TSI's.

Eén TSI kan meerdere subsystemen bestrijken.

Art. 6. De subsystemen zijn conform de TSI's die van toepassing zijn op het moment van hun indienststelling, verbetering of vernieuwing.

Deze conformiteit blijft tijdens het gebruik van elk subsysteem ononderbroken gehandhaafd.

Art. 7. Voor zover technisch verwezenlijkbaar en onverminderd de naleving van de van toepassing zijnde veiligheidsvoorschriften, wordt het gebruik van infrastructuur voor het verkeer van niet door de TSI's bestreken voertuigen niet verhinderd.

Afdeling 2. — Uitbreiding van het toepassingsgebied van de TSI's

Art. 8. Zolang het toepassingsgebied van de TSI's niet is uitgebreid tot het gehele spoorwegnetwerk, wordt de toelating tot indienststelling van subsystemen op het gedeelte van het netwerk dat nog niet onder het toepassingsgebied van de TSI's valt, verleend conform de van toepassing zijnde veiligheidsvoorschriften of, desgevallend, conform artikel 22.

De toelating tot indienststelling van voertuigen die bestemd zijn om slechts occasioneel gebruikt te worden op het gedeelte van het netwerk dat nog niet onder het toepassingsgebied van de TSI's valt, wordt verleend, voor dit deel van het netwerk, conform de van toepassing zijnde veiligheidsvoorschriften of, desgevallend, conform artikel 22 en hoofdstuk 5.

Art. 9. De Koning kan projecten die zich op het ogenblik van de publicatie van nieuwe of herziene TSI's in een gevorderd stadium van ontwikkeling bevinden of waarvoor op dat moment een contract in uitvoering is, uitsluiten van de toepassing van die TSI's.

Afdeling 3. — Afwijkingen

Art. 10. § 1. Bij gebreke aan relevante specifieke gevallen en op verzoek van een aanbestedende dienst, een constructeur of hun lasthebber in de Europese Gemeenschap, kan de veiligheidsinstantie in de volgende gevallen beslissen om één of meer TSI's niet toe te passen :

1° voor een project voor een nieuw subsysteem, de vernieuwing of de verbetering van een bestaand subsysteem, of elk element van het spoorwegsysteem, dat zich op het moment van de publicatie van de betrokken TSI's in een gevorderd stadium van ontwikkeling bevindt of waarvoor op dat moment een contract in uitvoering is;

2° voor een project voor de vernieuwing of de verbetering van een bestaand subsysteem, wanneer het profiel, de breedte of tussenafstand van het spoor, of de elektrische spanning die in deze TSI's zijn bepaald, niet verenigbaar zijn met die van het bestaande subsysteem;

3° voor een project betreffende de vernieuwing, de uitbreiding of de verbetering van een bestaand subsysteem, wanneer de toepassing van deze TSI's de economische levensvatbaarheid van het project en/of de samenhang van het Belgische spoorwegsysteem in gevaar brengt;

4° wanneer het, na een ongeval of een natuurramp, omwille van de noodzakelijke snelle herstelling van het netwerk economisch of technisch niet mogelijk is de overeenkomstige TSI's geheel of gedeeltelijk toe te passen;

5° voor voertuigen met een plaats van herkomst of bestemming in een derde land met een andere spoorbreedte dan die van het hoofdspoorwegnetwerk binnen de Europese Gemeenschap.

§ 2. De aanbestedende dienst, de constructeur of hun lasthebber in de Europese Gemeenschap dienen de aanvraag tot afwijking in bij de veiligheidsinstantie, vergezeld van een dossier dat de in punt *b)* van bijlage 9 bedoelde elementen bevat en dat de aanvraag tot afwijking rechtvaardigt.

§ 3. In het in § 1, 1° bedoelde geval stelt de veiligheidsinstantie de Europese Commissie binnen het jaar na de inwerkingtreding van elke TSI in kennis van een lijst van projecten die op Belgisch grondgebied worden uitgevoerd en die zich in een ver gevorderd stadium van ontwikkeling bevinden.

§ 4. In alle in § 1 bedoelde gevallen, stelt de veiligheidsinstantie de Europese Commissie vooraf in kennis van haar voornemen af te wijken en doet zij haar een dossier toekomen met de aanvraag tot afwijking en de in bijlage 9 bedoelde documenten.

CHAPITRE 2. — *Les spécifications techniques d'interopérabilité**Section 1^{re}. — Contenu*

Art. 5. Chaque sous-système fait l'objet d'une STI et, s'il y a lieu, de plusieurs STI.

Une STI peut couvrir plusieurs sous-systèmes.

Art. 6. Les sous-systèmes sont conformes aux STI qui sont d'application au moment de leur mise en service, de leur réaménagement ou de leur renouvellement.

Cette conformité est maintenue en permanence au cours de l'usage de chaque sous-système.

Art. 7. Dans la mesure où cela s'avère techniquement réalisable et sans préjudice du respect des règles de sécurité en usage, les STI ne font pas obstacle à l'utilisation des infrastructures pour la circulation des véhicules non visés par les STI.

Section 2. — Extension du champ d'application des STI

Art. 8. Tant que l'extension du champ d'application des STI à l'ensemble du réseau ferroviaire n'est pas effective, l'autorisation de mise en service de sous-systèmes sur la partie du réseau qui ne relève pas encore des STI, est accordée conformément aux règles de sécurité en usage ou le cas échéant à l'article 22.

L'autorisation de mise en service de véhicules dont l'utilisation est prévue occasionnellement sur la partie du réseau qui ne relève pas encore des STI, pour cette partie du système, est accordée conforme aux règles de sécurité en usage ou le cas échéant à l'article 22 et au chapitre 5.

Art. 9. Le Roi peut exclure de l'application des STI nouvelles ou révisées les projets se trouvant à un stade avancé de développement ou faisant l'objet d'un contrat en cours d'exécution lors de la publication des STI s'y rapportant.

Section 3. — Dérogations

Art. 10. § 1^{er}. En l'absence de cas spécifiques pertinents, l'autorité de sécurité peut, à la demande de l'entité adjudicatrice, ou du constructeur ou de leur mandataire dans la Communauté européenne, décider de ne pas rendre applicables une ou plusieurs STI dans les cas suivants :

1° pour un projet de nouveau sous-système, pour le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système existant ou pour tout élément du système ferroviaire se trouvant à un stade avancé de développement ou faisant l'objet d'un contrat en cours d'exécution lors de la publication de ces STI;

2° pour un projet de renouvellement ou de réaménagement d'un sous-système existant lorsque le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies, ou la tension électrique prévus par ces STI sont incompatibles avec ceux du sous-système existant;

3° pour un projet concernant le renouvellement, l'extension ou le réaménagement d'un sous-système existant, lorsque l'application de ces STI compromet la viabilité économique du projet et/ou la cohérence du système ferroviaire belge;

4° lorsqu'à la suite d'un accident ou d'une catastrophe naturelle, les conditions de rétablissement rapide du réseau ne permettent pas économiquement ou techniquement l'application partielle ou totale des STI correspondantes;

5° pour des véhicules en provenance ou à destination de pays tiers dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferroviaire au sein de la Communauté européenne.

§ 2. L'entité adjudicatrice, le constructeur ou leur mandataire dans la Communauté européenne introduisent auprès de l'autorité de sécurité la demande de dérogation accompagnée d'un dossier contenant les éléments du point *b)* de l'annexe 9 et justifiant la demande de dérogation.

§ 3. Dans le cas visé au § 1^{er}, 1°, l'autorité de sécurité communique à la Commission européenne, dans l'année qui suit l'entrée en vigueur de chaque STI, une liste de projets qui se déroulent sur le territoire belge et sont à un stade avancé de développement.

§ 4. Dans tous les cas visés au § 1^{er}, l'autorité de sécurité notifie préalablement son intention de dérogation à la Commission européenne et lui communique un dossier de demande de dérogation comprenant les documents repris en annexe 9.

§ 5. In de gevallen bedoeld in § 1, 1° en 4° mag de veiligheidsinstantie, in afwachting dat de Europese Commissie haar kennis geeft van de resultaten van haar analyse van de conformiteit van een dossier met aanvraag tot afwijking, de in dat dossier vermelde alternatieve bepalingen toepassen.

§ 6. Indien binnen de door Richtlijn 2008/57/EG voorgeschreven termijnen door de Europese Commissie geen beslissing wordt genomen over de aanvaarding van de aanvraag tot afwijking in de gevallen bedoeld in het eerste lid, 1°, 2°, 3° en 5°, wordt de aanvraag geacht te zijn aanvaard.

In afwachting van de beslissing van de Europese Commissie in de gevallen bedoeld in § 1, 5°, kunnen de in het dossier met de aanvraag tot afwijking vermelde alternatieve bepalingen worden toegepast.

HOOFDSTUK 3. — *Interoperabiliteitsonderdelen*

Afdeling 1. — Het op de markt brengen

Art. 11. De interoperabiliteitsonderdelen mogen enkel op de markt worden gebracht indien zij :

1° de spoorweginteroperabiliteit mogelijk maken door te voldoen aan de essentiële eisen;

2° binnen hun toepassingsgebied en overeenkomstig hun bestemming gebruikt worden en naar behoren geïnstalleerd en onderhouden worden.

Het eerste lid vormt geen belemmering om deze onderdelen voor andere toepassingen op de markt te brengen.

Art. 12. Het is de veiligheidsinstantie niet toegestaan het op de markt brengen van interoperabiliteitsonderdelen met het oog op het gebruik daarvan in het spoorwegsysteem, te verbieden, beperken of belemmeren om redenen die verband houden met de wet wanneer deze onderdelen aan de bepalingen van de wet voldoen.

Afdeling 2. — Conformiteit of geschiktheid voor gebruik

Art. 13. De interoperabiliteitsonderdelen worden beschouwd als conform de essentiële eisen wanneer zij voorzien zijn van de « EG »-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik.

Voor elk interoperabiliteitsonderdeel dient de procedure te worden gevolgd voor de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik zoals vastgesteld in de betrokken TSI en elk interoperabiliteitsonderdeel is voorzien van het corresponderende certificaat.

De « EG »-verklaring van conformiteit en geschiktheid voor gebruik van de interoperabiliteitsonderdelen voldoet aan de in bijlage 4 bedoelde criteria.

Een interoperabiliteitsonderdeel voldoet aan de essentiële eisen indien het voldoet aan de voorwaarden die zijn vastgesteld in de corresponderende TSI's of aan de Europese specificaties die op punt worden gesteld om aan die voorwaarden te voldoen.

In afwijking van het tweede lid mogen reserveonderdelen voor subsystemen die al in dienst zijn gesteld op het moment van de inwerkingtreding van de TSI in deze subsystemen worden aangebracht zonder dat zij aan de procedure voor de beoordeling van de conformiteit en de geschiktheid voor gebruik worden onderworpen.

Afdeling 3. — Procedure voor de « EG »-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik

Art. 14. Voor het opstellen van de « EG »-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik van een interoperabiliteitsonderdeel, past een fabrikant of diens in de Europese Gemeenschap gevestigde gemachtigde de desbetreffende TSI's toe.

Telkens de corresponderende TSI het voorschrijft, wordt de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van een interoperabiliteitsonderdeel uitgevoerd door de aangemelde instantie waarbij de fabrikant of diens in de Europese Gemeenschap gevestigde gemachtigde daartoe een aanvraag heeft ingediend.

Wanneer op interoperabiliteitsonderdelen regelgevingen van toepassing zijn die andere communautaire richtlijnen betreffende andere aspecten omzetten, geeft de « EG »-verklaring van conformiteit of geschiktheid van gebruik aan dat de betrokken interoperabiliteitsonderdelen eveneens aan de eisen van die andere regelgevingen voldoen.

Art. 15. Wanneer noch de fabrikant, noch diens gemachtigde de in artikel 14, eerste en derde lid genoemde verplichtingen heeft vervuld, gaan deze verplichtingen over op eenieder die het interoperabiliteitsonderdeel op de markt brengt.

Wat deze wet betreft, gelden dezelfde verplichtingen, voor degene die interoperabiliteitsonderdelen van diverse herkomst of delen daarvan assembleert dan wel voor eigen gebruik vervaardigt.

§ 5. Dans les cas visés au § 1^{er}, 1° et 4° l'autorité de sécurité peut, en attendant que la Commission européenne lui notifie les résultats de son analyse de la conformité du dossier avec une demande de dérogation, appliquer les dispositions de remplacement visées dans ce dossier.

§ 6. En l'absence d'une décision de la Commission européenne dans le délai imposé par la Directive 2008/57/CE sur l'acceptation de la demande de dérogation dans les cas visés à l'alinéa 1^{er}, 2°, 3° et 5°, la demande est considérée comme acceptée.

Dans l'attente de la décision de la Commission européenne dans les cas visés au § 1^{er}, 5° les dispositions de remplacement visées dans le dossier de demande de dérogation peuvent s'appliquer.

CHAPITRE 3. — *Les constituants d'interopérabilité*

Section 1^{re}. — Mise sur le marché

Art. 11. Les constituants d'interopérabilité ne peuvent être mis sur le marché que s'ils :

1° permettent de réaliser l'interopérabilité ferroviaire en satisfaisant aux exigences essentielles;

2° sont utilisés dans leur domaine d'emploi conformément à leur destination et sont installés et entretenus convenablement.

L'alinéa 1^{er} ne fait pas obstacle à la mise sur le marché de ces constituants pour d'autres applications.

Art. 12. L'autorité de sécurité ne peut, pour des motifs concernant la loi, interdire, restreindre ou entraver la mise sur le marché de constituants d'interopérabilité pour leur utilisation dans le cadre du système ferroviaire lorsqu'ils satisfont aux dispositions de la loi.

Section 2. — Conformité ou aptitude à l'emploi

Art. 13. Les constituants d'interopérabilité qui sont munis de la déclaration « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi sont considérés conformes aux exigences essentielles.

Tout constituant d'interopérabilité est soumis à la procédure d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi indiquée dans la STI concernée et est accompagné du certificat correspondant.

La déclaration « CE » de conformité et d'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité est conforme aux critères visés à l'annexe 4.

Un constituant d'interopérabilité satisfait aux exigences essentielles s'il est conforme aux conditions fixées par les STI correspondantes ou aux spécifications européennes mises au point pour satisfaire à ces conditions.

Par dérogation à l'alinéa 2, les pièces de rechange de sous-systèmes déjà en service lors de l'entrée en vigueur de la STI peuvent être installées dans ce sous-système sans devoir être soumises à la procédure d'évaluation de la conformité et de l'aptitude à l'emploi.

Section 3. — Procédure de déclaration « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi

Art. 14. Pour établir la déclaration « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité, le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté européenne applique les dispositions prévues par les STI le concernant.

Lorsque la STI correspondante l'impose, l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité est effectuée par l'organisme notifié auprès duquel le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté européenne en a fait la demande.

Lorsque des constituants d'interopérabilité font l'objet de réglementations transposant d'autres directives communautaires portant sur d'autres aspects, la déclaration « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi, indique, dans ce cas, que les constituants d'interopérabilité répondent également aux exigences de ces autres réglementations.

Art. 15. Lorsque ni le fabricant, ni son mandataire n'ont satisfait aux obligations visées à l'article 14, alinéas 1^{er} et 3, ces obligations incombent à toute personne qui met le constituant d'interopérabilité sur le marché.

Les mêmes obligations s'appliquent à toute personne qui assemble des constituants d'interopérabilité ou des parties de constituant d'interopérabilité d'origines diverses ou qui fabrique des constituants d'interopérabilité pour son propre usage, aux fins de la présente loi.

Afdeling 4. — Beperkingen of verbod op het gebruik van interoperabiliteitsonderdelen

Onderafdeling 1. — Niet-naleving van de procedure voor de « EG »-verklaring van conformiteit

Art. 16. Wanneer de veiligheidsinstantie vaststelt dat de « EG »-verklaring van conformiteit ten onrechte is opgesteld, stelt zij de fabrikant of diens in de Europese Gemeenschap gevestigde gemachtigde, voor zover nodig, in gebreke het interoperabiliteitsonderdeel in overeenstemming te brengen en een einde te stellen aan de inbreuk overeenkomstig door de Koning vast te stellen nadere regels.

Indien de niet-naleving blijft voortduren, neemt de veiligheidsinstantie alle dienstige maatregelen om het op de markt brengen van het betrokken interoperabiliteitsonderdeel te beperken of te verbieden of het uit de handel te laten nemen volgens de in artikel 17 bedoelde procedures.

Het eerste en het tweede lid zijn van toepassing onder voorbehoud van de bepalingen van artikel 17.

Onderafdeling 2. — Het niet voldoen van interoperabiliteitsonderdelen aan de essentiële eisen

Art. 17. Wanneer de veiligheidsinstantie vaststelt dat een interoperabiliteitsonderdeel dat voorzien is van de « EG »-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik en op de markt werd gebracht, de naleving van de essentiële eisen in gevaar dreigt te brengen indien het conform zijn bestemming wordt gebruikt, neemt zij alle dienstige maatregelen om het toepassingsgebied van dat onderdeel te beperken, het gebruik ervan te verbieden of het uit de handel te nemen overeenkomstig door de Koning vast te stellen nadere regels.

De veiligheidsinstantie stelt de Europese Commissie onmiddellijk in kennis van de genomen maatregelen en geeft de redenen van haar beslissing aan, en met name of het gebrek aan conformiteit het gevolg is van het niet voldoen aan de essentiële eisen, van een gebrekkige toepassing van de Europese specificaties voor zover de toepassing van deze specificaties wordt aangehaald of van de ontoereikendheid van de Europese specificaties.

Art. 18. Wanneer de veiligheidsinstantie vaststelt dat een interoperabiliteitsonderdeel dat voorzien is van de « EG »-verklaring van conformiteit niet conform blijkt te zijn, beperkt zij het toepassingsgebied van dat onderdeel, neemt het uit de handel en verbiedt het gebruik ervan, en neemt dienstige maatregelen ten aanzien van degene die de verklaring heeft opgesteld, overeenkomstig door de Koning vast te stellen nadere regels.

Zij stelt de Europese Commissie en de veiligheidsinstanties van de andere lidstaten van de Europese Gemeenschap daarvan in kennis.

HOOFDSTUK 4. — Subsystemen

Afdeling 1. — Procedure voor de indienststelling

Art. 19. § 1. Met toepassing van artikel 12, 1° van de wet van 19 december 2006 en onverminderd de bepalingen van hoofdstuk 5, geeft de veiligheidsinstantie toestemming voor de indienststelling van de in België ingeplante of uitgebate subsystemen van structurele aard die deel uitmaken van het spoorwegsysteem.

§ 2. De subsystemen van structurele aard mogen enkel in dienst worden gesteld indien zij zodanig zijn ontworpen, geconstrueerd en geïnstalleerd dat zij voldoen aan de erop van toepassing zijnde essentiële eisen, indien zij in het spoorwegsysteem zijn opgenomen.

§ 3. De veiligheidsinstantie gaat in het bijzonder na :

1° de technische compatibiliteit van deze subsystemen met het systeem waarin ze worden opgenomen;

2° de veilige integratie van deze subsystemen in overeenstemming met artikelen 16 en 21 van de wet van 19 december 2006.

§ 4. Alvorens deze subsystemen in dienst worden gesteld, gaat de veiligheidsinstantie na of zij voldoen aan de van toepassing zijnde TSI's inzake uitbating en onderhoud.

§ 5. De subsystemen van structurele aard zijn onderworpen :

— aan de « EG »-keuringsprocedure, aan de hand van de van toepassing zijnde TSI's;

— alsook aan de keuringsprocedure van de van toepassing zijnde veiligheidsvoorschriften, aan de hand van deze voorschriften.

Section 4. — Restrictions ou interdiction à l'emploi des constituants d'interopérabilité

Sous-section 1^{re}. — Non respect de la procédure de déclaration « CE » de conformité

Art. 16. Lorsque l'autorité de sécurité constate que la déclaration « CE » de conformité a été établie indûment, elle met en demeure le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté européenne, si nécessaire, de remettre le constituant d'interopérabilité en conformité et de faire cesser l'infraction selon les modalités fixées par le Roi.

Lorsque la non-conformité persiste, l'autorité de sécurité prend toutes les mesures appropriées pour restreindre, interdire la mise sur le marché du constituant d'interopérabilité concerné ou pour assurer son retrait du marché selon les procédures fixées à l'article 17.

Les alinéas 1^{er} et 2 s'appliquent sous réserve des dispositions de l'article 17.

Sous-section 2. — Non-conformité des constituants d'interopérabilité avec les exigences essentielles

Art. 17. Lorsque l'autorité de sécurité constate qu'un constituant d'interopérabilité muni de la déclaration « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi et mis sur le marché risque, lorsqu'il est utilisé conformément à sa destination, de ne pas satisfaire aux exigences essentielles, elle prend toutes les mesures utiles pour restreindre son domaine d'application, pour en interdire l'emploi ou pour le retirer du marché selon les modalités fixées par le Roi.

L'autorité de sécurité informe immédiatement la Commission européenne des mesures qu'elle a prises et motive sa décision en précisant si la non-conformité résulte soit d'un non-respect des exigences essentielles, soit d'une mauvaise application des spécifications européennes pour autant que l'application de ces spécifications soit invoquée, soit d'une insuffisance des spécifications européennes.

Art. 18. Lorsque l'autorité de sécurité constate qu'un constituant d'interopérabilité muni de la déclaration « CE » de conformité se révèle non-conforme, elle restreint son domaine d'application, le retire du marché, en interdit l'emploi et prend les mesures appropriées à l'encontre de celui qui a établi la déclaration selon les modalités fixées par le Roi.

Elle en informe la Commission européenne et les autorités de sécurité des autres Etats membres de la Communauté européenne.

CHAPITRE 4. — Les sous-systèmes

Section 1^{re}. — Procédure de mise en service

Art. 19. § 1^{er}. En application de l'article 12, 1° de la loi du 19 décembre 2006 et sous réserve des dispositions du chapitre 5, l'autorité de sécurité autorise la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire qui sont implantés ou exploités en Belgique.

§ 2. Les sous-systèmes de nature structurelle ne peuvent être mis en service que s'ils sont conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles les concernant, lorsqu'ils sont intégrés dans le système ferroviaire.

§ 3. L'autorité de sécurité vérifie, en particulier :

1° la compatibilité technique de ces sous-systèmes avec le système dans lequel ils s'intègrent;

2° l'intégration en sécurité de ces sous-systèmes conformément aux articles 16 et 21 de la loi du 19 décembre 2006.

§ 4. L'autorité de sécurité vérifie préalablement à la mise en service de ces sous-systèmes qu'ils sont conformes aux dispositions applicables des STI en matière d'exploitation et d'entretien.

§ 5. Les sous-systèmes de nature structurelle sont soumis :

— à la procédure de vérification « CE » par référence aux STI applicables;

— et à la procédure de vérification aux règles de sécurité en usage, par référence à ces règles de sécurité.

§ 6. Na de indienstelling van deze subsystemen verloopt de controle :

1° voor infrastructuur, in het kader van de toekenning van en het toezicht op de veiligheidsvergunningen overeenkomstig artikel 23 van de wet van 19 december 2006;

2° voor voertuigen, in het kader van de toekenning van en het toezicht op de veiligheidscertificaten overeenkomstig artikel 27 van de wet van 19 december 2006.

§ 7. De beoordelings- en keuringsprocedures zijn deze die zijn omschreven in de desbetreffende structurele en functionele TSI's.

Art. 20. Onder voorbehoud van de bepalingen van artikel 19, kan de veiligheidsinstantie niet uit hoofde van deze wet de constructie, indienstelling en exploitatie van subsystemen van structurele aard die deel uitmaken van het spoorwegsysteem en die aan de essentiële eisen voldoen, verbieden, beperken of belemmeren.

De veiligheidsinstantie mag geen controles eisen die reeds zijn uitgevoerd :

1° in het kader van de procedure die tot de « EG »-keuringsverklaring heeft geleid en waarvan de bestanddelen in bijlage 5 worden vermeld;

2° in andere lidstaten van de Europese Gemeenschap, voor of na 19 juli 2008, en die er toe strekken na te gaan of onder gelijke exploitatievoorwaarden wordt voldaan aan gelijke eisen.

Afdeling 2. — Conformiteit met de TSI's en de nationale voorschriften

Art. 21. De subsystemen van structurele aard die deel uitmaken van het spoorwegsysteem en voorzien zijn van de « EG »-keuringsverklaring worden als interoperabel en conform de essentiële eisen beschouwd.

De interoperabiliteit wordt, met inachtneming van de essentiële eisen, van een subsysteem van structurele aard die deel uitmaakt van het spoorwegsysteem, nagegaan aan de hand van de TSI's, indien deze bestaan.

De « EG »-keuringsverklaring van de subsystemen voldoet aan de in bijlage 5 vermelde criteria.

Art. 22. § 1. Wanneer er geen desbetreffende TSI's bestaan, er op grond van artikel 10 kennis is gegeven van een afwijking of het in specifieke gevallen nodig is van toepassing zijnde veiligheidsvoorschriften na te leven die nog niet in de desbetreffende TSI's zijn opgenomen, stelt de veiligheidsinstantie voor elk subsysteem een lijst op met de voor de naleving van de essentiële eisen van toepassing zijnde veiligheidsvoorschriften.

In elk van deze gevallen wordt elk subsysteem van structurele aard onderworpen aan de keuringsprocedure van de interoperabiliteit met inachtneming van de essentiële eisen aan de hand van de lijst met van toepassing zijnde veiligheidsvoorschriften.

§ 2. De veiligheidsinstantie brengt de lijst met de van toepassing zijnde veiligheidsvoorschriften voor elk subsysteem alsmede de aangewezen instanties die belast zijn met de keuringsprocedure van deze veiligheidsvoorschriften met toepassing van artikel 25, ter kennis van de Europese Commissie.

Deze lijst wordt ter kennis gegeven :

— hetzij telkens wanneer een wijziging wordt aangebracht aan de lijst van technische regels die bij toepassing van artikel 16, § 3 van Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG ter kennis werd gegeven;

— hetzij bij de aanmelding van de afwijking;

— hetzij na de publicatie van de betrokken TSI.

§ 3. De veiligheidsinstantie brengt de voorschriften en beperkingen die van strikt plaatselijke aard zijn niet ter kennis van de Europese Commissie maar vermeldt deze in het in artikel 62 bedoelde infrastructuurregister.

§ 4. De veiligheidsinstantie ziet erop toe dat bindende technische voorschriften worden gepubliceerd en worden meegedeeld aan de infrastructuurbeheerder, aan alle spoorwegondernemingen en aan alle aanvragers van toelatingen tot indienstelling, en dit in een heldere en voor alle betrokkenen begrijpbare taal.

§ 6. Après la mise en service des sous-systèmes, cette vérification a lieu :

1° pour les infrastructures, dans le cadre de l'octroi et du suivi des agréments de sécurité en application de l'article 23 de la loi du 19 décembre 2006;

2° pour les véhicules, dans le cadre de l'octroi et du suivi des certificats de sécurité en application de l'article 27 de la loi du 19 décembre 2006.

§ 7. Les procédures d'évaluation et de vérification sont celles prévues dans les STI structurelles et fonctionnelles concernées.

Art. 20. Sous réserve des dispositions de l'article 19, l'autorité de sécurité ne peut pas, du chef de cette loi, interdire, restreindre ou entraver, la construction, la mise en service et l'exploitation de sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire qui satisfont aux exigences essentielles.

L'autorité de sécurité ne peut exiger des vérifications qui ont déjà été effectuées :

1° dans le cadre de la procédure d'établissement de la déclaration « CE » de vérification dont les éléments sont donnés à l'annexe 5;

2° dans d'autres Etats membres de la Communauté européenne, avant ou après le 19 juillet 2008 en vue de vérifier la conformité avec des exigences identiques dans des conditions d'exploitation identiques.

Section 2. — Conformité avec les STI et les dispositions nationales

Art. 21. Les sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire qui sont munis de la déclaration « CE » de vérification sont considérés comme interoperables et conformes aux exigences essentielles.

La vérification de l'interopérabilité, dans le respect des exigences essentielles, d'un sous-système de nature structurelle constitutif du système ferroviaire est établie par référence aux STI lorsqu'elles existent.

La déclaration « CE » de vérification des sous-systèmes est conforme aux critères visés en annexe 5.

Art. 22. § 1^{er}. Lorsqu'il n'existe pas de STI pertinente, qu'une dérogation a été notifiée en application de l'article 10 ou qu'un cas spécifique nécessite l'application de règles de sécurité en usage non reprises dans la STI concernée, l'autorité de sécurité établit, pour chaque sous-système, une liste de règles de sécurité en usage pour l'application des exigences essentielles.

Dans ces cas, tout sous-système de nature structurelle est soumis à la procédure de vérification de l'interopérabilité dans le respect des exigences essentielles par référence à la liste de règles de sécurité en usage.

§ 2. L'autorité de sécurité notifie à la Commission européenne la liste des règles de sécurité en usage pour chaque sous-système ainsi que les organismes désignés chargés de la procédure de vérification de ces règles de sécurité en application de l'article 25.

Cette liste est notifiée :

— soit chaque fois qu'une modification survient à la liste des règles techniques qui a été notifiée en application de l'article 16, § 3, des Directives 96/48/CE et 2001/16/CE;

— soit après notification de la dérogation;

— soit après publication de la STI concernée.

§ 3. L'autorité de sécurité ne notifie pas à la Commission européenne les règles et restrictions dont le caractère est strictement local mais en fait mention dans le registre de l'infrastructure visé à l'article 62.

§ 4. L'autorité de sécurité veille à ce que les règles techniques contraignantes soient publiées et communiquées au gestionnaire d'infrastructure, à toutes les entreprises ferroviaires et à tous les demandeurs d'autorisations de mise en service, dans des termes clairs et intelligibles pour toutes les parties concernées.

Afdeling 3. — Procedure voor de opstelling van de « EG »-keuringsverklaring

Onderafdeling 1. — De « EG »-keuringsverklaring

Art. 23. § 1. Voor de opstelling van de « EG »-keuringsverklaring doet de aanbestedende dienst, de constructeur of hun in de Europese Gemeenschap gevestigde gemachtigde, een beroep op een aangemelde instantie en laat haar de in bijlage 6 bedoelde « EG »-keuringsprocedure inleiden.

§ 2. De taak van de met de « EG »-keuring van een subsysteem belaste aangemelde instantie begint in het ontwerpstadium en bestrijkt de gehele bouwperiode tot het stadium van de oplevering voor de indienstelling van het subsysteem.

Tot die taak behoort ook de keuring van de interfaces van het betrokken subsysteem met het systeem waarvan het deel uitmaakt, op grond van de informatie in de desbetreffende TSI en in de registers bedoeld in artikel 34 en 35 van Richtlijn 2008/57/EG en in artikel 62.

§ 3. De aangemelde instantie is verantwoordelijk voor de samenstelling van het technisch dossier en voor het opstellen van het « EG »-keuringscertificaat dat de « EG »-keuringsverklaring opgemaakt door de aanvrager, moet vergezellen.

Dit technisch dossier moet alle nodige documenten betreffende de kenmerken van het subsysteem bevatten, alsmede in voorkomend geval alle stukken waaruit de conformiteit van de interoperabiliteitsonderdelen blijkt.

Ook moet het alle gegevens inzake de gebruiksvoorwaarden en -beperkingen, alsmede inzake de voorschriften voor instandhouding, permanent of periodiek toezicht, afregeling en onderhoud bevatten.

§ 4. Voor zover toegestaan door de desbetreffende TSI, kan de aangemelde instantie conformiteitsverklaringen afgeven die betrekking hebben op bepaalde onderdelen van de subsystemen of op een serie van subsystemen.

Onderafdeling 2. — De tussentijdse « EG »-keuringsverklaring

Art. 24. Op grond van de door de aangemelde instantie afgegeven bevestigingen van tussentijdse controle kunnen de aanbestedende dienst, de constructeur of hun lasthebber in de Europese Gemeenschap tussentijdse « EG »-keuringsverklaringen opstellen over bepaalde stadia van de keuringsprocedure of bepaalde delen van het subsysteem in overeenstemming met de in bijlage 6 bedoelde procedure.

Onderafdeling 3. — De keuringsverklaring voor de van toepassing zijnde veiligheidsvoorschriften

Art. 25. § 1. Bij toepassing van artikel 8 en bij toepassing van artikel 22, kiest de aanbestedende dienst, de constructeur of hun in de Europese Gemeenschap gevestigde gemachtigde, voor het opstellen van een keuringsverklaring voor de van toepassing zijnde veiligheidsregels, een aangewezen instantie uit en laat haar de keuringsprocedure voor de van toepassing zijnde veiligheidsvoorschriften uitvoeren.

§ 2. De taak van de aangewezen instantie belast met de keuring van een subsysteem aan de hand van de van toepassing zijnde veiligheidsvoorschriften begint in het ontwerpstadium en bestrijkt de gehele bouwperiode tot het stadium van de oplevering voor de indienstelling van het subsysteem.

Tot die taak behoort ook de keuring van de interfaces van het betrokken subsysteem ten opzichte van het systeem waarvan het deel uitmaakt.

§ 3. De aangewezen instantie is verantwoordelijk voor de samenstelling van het technisch dossier dat de keuringsverklaring voor de van toepassing zijnde veiligheidsvoorschriften moet vergezellen.

Dit technisch dossier bevat alle nodige elementen inzake de gebruiksvoorwaarden en -beperkingen, de voorschriften voor instandhouding, permanent of periodiek toezicht, afregeling en onderhoud.

Onderafdeling 4. — De tussentijdse keuringsverklaring voor de van toepassing zijnde veiligheidsregels

Art. 26. Tussentijdse keuringsverklaringen voor de van toepassing zijnde veiligheidsvoorschriften kunnen door de aanbestedende dienst, de constructeur of hun lasthebber in de Europese Gemeenschap op grond van de door de aangewezen instantie afgegeven tussentijdse keuringsverklaringen, voor bepaalde stadia van de keuringsprocedure voor de van toepassing zijnde veiligheidsvoorschriften worden opgesteld.

Section 3. — Procédure d'établissement de la déclaration « CE » de vérification

Sous-section 1^{re}. — La déclaration « CE » de vérification

Art. 23. § 1^{er}. Pour établir la déclaration « CE » de vérification, l'entité adjudicatrice ou le constructeur ou leur mandataire dans la Communauté européenne choisit un organisme notifié et l'engage à instruire la procédure de vérification « CE » visée à l'annexe 6.

§ 2. La mission de l'organisme notifié, chargé de la vérification « CE » d'un sous-système, commence au stade du projet et couvre toute la période de construction jusqu'au stade de la réception avant la mise en service du sous-système.

Elle 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 34 et 35 de la Directive 2008/57/CE et à l'article 62.

§ 3. L'organisme notifié est responsable de la constitution du dossier technique et de la rédaction du certificat de vérification « CE » devant accompagner la déclaration « CE » de vérification établie par le demandeur.

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.

§ 4. Si la STI correspondante le permet, l'organisme notifié peut délivrer des certificats de conformité portant sur certaines parties des sous-systèmes ou sur une série de sous-systèmes.

Sous-section 2. — La déclaration « CE » de vérification intermédiaire

Art. 24. L'entité adjudicatrice ou le constructeur, ou leur mandataire dans la Communauté européenne peuvent, sur la base des confirmations des attestations de contrôle délivrées par l'organisme notifié, établir des déclarations « CE » de vérification intermédiaire pour couvrir certains stades de la procédure de vérification ou certaines parties du sous-système selon la procédure prévue en annexe 6.

Sous-section 3. — La déclaration de vérification aux règles de sécurité en usage

Art. 25. § 1^{er}. En application de l'article 8 et en application de l'article 22, l'entité adjudicatrice ou le constructeur ou leur mandataire dans la Communauté européenne doit, pour établir la déclaration de vérification aux règles de sécurité en usage, choisir un organisme désigné et l'engager à instruire la procédure de vérification aux règles de sécurité en usage.

§ 2. La mission de l'organisme désigné chargé de la vérification d'un sous-système aux règles de sécurité en usage commence au stade du projet et couvre toute la période de construction jusqu'au stade de la réception avant la mise en service du sous-système.

Elle couvre également la vérification des interfaces du sous-système en question par rapport au système dans lequel il s'intègre.

§ 3. L'organisme désigné est responsable de la constitution du dossier technique devant accompagner la déclaration de vérification aux règles de sécurité en usage.

Ce dossier technique contient tous les éléments relatifs aux conditions et limites d'utilisation, aux consignes de maintenance, de surveillance continue ou périodique, de réglage et d'entretien.

Sous-section 4. — La déclaration de vérification intermédiaire aux règles de sécurité en usage

Art. 26. Des déclarations de vérification intermédiaire aux règles de sécurité en usage pour couvrir certains stades de la procédure de vérification aux règles de sécurité en usage peuvent être établies par l'entité adjudicatrice ou le constructeur ou leur mandataire dans la Communauté européenne sur la base des attestations de vérification intermédiaire délivrées par l'organisme désigné.

Afdeling 4. — Beperking van de indienststelling van een subsysteem van structurele aard

Art. 27. Indien de veiligheidsinstantie constateert dat een subsysteem van structurele aard dat voorzien is van de « EG »-keuringsverklaring, vergezeld van het technisch dossier, niet geheel aan de bepalingen van deze wet en met name aan de essentiële eisen voldoet, kan zij verzoeken dat aanvullende keuringen worden verricht.

De veiligheidsinstantie stelt de Europese Commissie onmiddellijk op de hoogte van en motiveert de gevraagde aanvullende keuringen en verduidelijkt of de aanvullende keuring haar grondslag vindt in het niet voldoen aan de essentiële eisen of aan een TSI, in een gebrekkige toepassing van een TSI of in de ontoereikendheid van een TSI.

Afdeling 5. — Indienststelling van de subsystemen

Onderafdeling 1. — Algemene principes

Art. 28. De Koning bepaalt de procedure en de modaliteiten van indiening van de aanvraag en voor het verkrijgen van de toelating tot indienststelling van de subsystemen, bedoeld in deze afdeling.

Onderafdeling 2. — Indienststelling van de bestaande subsystemen na een vernieuwing of een verbetering

Art. 29. § 1. In geval van vernieuwing of verbetering dient de aanbestedende dienst, de constructeur of hun lasthebber in de Europese Gemeenschap of de constructeur bij de veiligheidsinstantie een dossier in waarin het project beschreven wordt.

§ 2. Na het dossier te hebben bestudeerd beslist de veiligheidsinstantie, mede in het licht van de uitvoeringsstrategie in de van toepassing zijnde TSI, of de omvang van de werkzaamheden het rechtvaardigt dat een nieuwe toelating tot indienststelling in de zin van deze wet wordt vereist.

§ 3. Een nieuwe toelating tot indienststelling is steeds vereist wanneer de voorgenomen werkzaamheden negatieve gevolgen kunnen hebben voor het algemeen veiligheidsniveau van het betrokken subsysteem.

Als een nieuwe toelating nodig is, beslist de veiligheidsinstantie in welke mate de TSI's op het project moeten worden toegepast.

Wanneer de TSI niet volledig wordt toegepast, stelt de veiligheidsinstantie de Europese Commissie in kennis van de redenen, de technische kenmerken die van toepassing zijn in plaats van de TSI, en de organisaties die, wat voormelde kenmerken betreft, belast zijn met de in artikel 25 bedoelde keuringsprocedure.

§ 4. De veiligheidsinstantie neemt een besluit uiterlijk vier maanden na de indiening van het volledige dossier door de aanbestedende dienst, de constructeur of hun lasthebber in de Europese Gemeenschap, in overeenstemming met de overeenkomstig artikel 28 vastgestelde modaliteiten.

Onderafdeling 3. — Tussentijdse indienststelling van subsystemen

Art. 30. De veiligheidsinstantie kan de tussentijdse indienststelling van subsystemen toestaan op grond van tussentijdse keuringsverklaringen die door de aangemelde of aangewezen instantie werden afgegeven, en van tussentijdse overeenstemmingsverklaringen. De veiligheidsinstantie geeft de tussentijdse toelating tot indienststelling af aan de aanbestedende dienst, de constructeur of hun lasthebber binnen de Europese Gemeenschap.

De tussentijdse indienststelling van subsystemen geeft het recht om alle testen te verrichten die noodzakelijk zijn voor de indienststelling van de betrokken subsystemen, in overeenstemming met de in artikel 28 vastgestelde regels.

HOOFDSTUK 5. — De voertuigen

Afdeling 1. — Toelating tot indienststelling

Art. 31. Behoudens andersluidende bepalingen in onderhavig hoofdstuk, wordt de indienststelling van een voertuig toegestaan door de veiligheidsinstantie alvorens dat voertuig op het netwerk mag worden gebruikt.

Elke door een lidstaat verleende toelating tot indienststelling is in België geldig, onverminderd het bepaalde in artikelen 44 en 48.

De toelatingen tot indienststelling die overeenkomstig de bepalingen van deze afdeling worden verleend, doen geen afbreuk aan andere voorwaarden die krachtens de wet van 19 december 2006 moeten worden nageleefd door de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder wat de exploitatie van dergelijke voertuigen op het netwerk betreft.

Section 4. — Restriction à la mise en service d'un sous-système de nature structurelle

Art. 27. Lorsque l'autorité de sécurité constate qu'un sous-système de nature structurelle, muni de la déclaration « CE » de vérification accompagnée du dossier technique, ne satisfait pas entièrement aux dispositions de la présente loi et notamment aux exigences essentielles, elle peut demander que des vérifications complémentaires soient réalisées.

L'autorité de sécurité informe immédiatement la Commission européenne des vérifications complémentaires demandées en les motivant et précise si la vérification complémentaire trouve sa cause soit dans le non-respect des exigences essentielles ou d'une STI soit d'une mauvaise application d'une STI, soit d'une insuffisance d'une STI.

Section 5. — Mise en service des sous-systèmes

Sous-section 1^{er}. — Principes généraux

Art. 28. Le Roi fixe la procédure et les modalités d'introduction de la demande et d'obtention de l'autorisation de mise en service des sous-systèmes visés à cette section.

Sous-section 2. — Mise en service des sous-systèmes existants après un renouvellement ou un réaménagement

Art. 29. § 1^{er}. En cas de renouvellement ou de réaménagement, l'entité adjudicatrice, le constructeur ou leur mandataire dans la Communauté européenne introduisent auprès de l'autorité de sécurité un dossier décrivant le projet.

§ 2. Après examen du dossier, l'autorité de sécurité décide, en tenant compte de la stratégie de mise en œuvre indiquée dans la STI applicable, si l'importance de travaux justifie la nécessité d'une nouvelle autorisation de mise en service au sens de la présente loi.

§ 3. Une nouvelle autorisation de mise en service est nécessaire chaque fois que le niveau global de sécurité du sous-système concerné peut être affecté négativement par les travaux envisagés.

Si une nouvelle autorisation est requise, l'autorité de sécurité décide de la mesure dans laquelle les STI doivent être appliquées au projet.

Si la STI n'est pas pleinement appliquée, l'autorité de sécurité en notifie à la Commission européenne les motifs, les caractéristiques techniques qui s'appliquent au lieu de la STI, et les organismes chargés d'appliquer dans le cas de ces caractéristiques la procédure de vérification visée à l'article 25.

§ 4. L'autorité de sécurité arrête sa décision au plus tard quatre mois après que l'entité adjudicatrice, le constructeur ou leur mandataire dans la Communauté européenne aient introduit un dossier complet suivant les modalités arrêtées conformément à l'article 28.

Sous-section 3. — Mise en service intermédiaire de sous-systèmes

Art. 30. L'autorité de sécurité peut autoriser la mise en service intermédiaire d'un sous-système sur la base des attestations de conformité intermédiaire délivrées par l'organisme notifié ou désigné, et des déclarations de conformité intermédiaires. L'autorité de sécurité délivre l'autorisation de mise en service intermédiaire à l'entité adjudicatrice ou au constructeur, ou à leur mandataire dans la Communauté européenne.

La mise en service intermédiaire des sous-systèmes ouvre le droit à l'accomplissement de tous les essais nécessaires à la mise en service des sous-systèmes concernés selon les modalités arrêtées conformément à l'article 28.

CHAPITRE 5. — Les véhicules

Section 1^{re}. — Autorisation de mise en service

Art. 31. Sauf indication contraire dans le présent chapitre, la mise en service d'un véhicule doit être autorisée par l'autorité de sécurité avant que ce véhicule ne puisse être utilisé sur le réseau.

Toute autorisation de mise en service accordée par un Etat membre est valide en Belgique sous réserve des articles 44 et 48.

Les autorisations de mise en service délivrées conformément aux dispositions de la présente section sont sous réserve des autres conditions imposées par la loi du 19 décembre 2006 aux entreprises ferroviaires et au gestionnaire d'infrastructure pour l'exploitation de tels véhicules sur le réseau.

De Koning bepaalt de nadere regels voor het indienen van de aanvraag, de procedure en de verkrijgingsvoorwaarden voor de indienststelling van de voertuigen.

Art. 32. Een TSI-conform voertuig wordt toegelaten overeenkomstig artikelen 40 tot 45.

Een niet-TSI-conform voertuig wordt toegelaten overeenkomstig artikelen 46 tot 49.

Een voertuig dat conform is met een toegelaten type wordt toegelaten overeenkomstig artikel 50.

Art. 33. De veiligheidsinstantie neemt een beslissing over alle aanvragen om een toelating tot indienststelling van een voertuig, overeenkomstig artikelen 41, 44, 47 en 48.

Art. 34. De beslissing de indienststelling van een voertuig toe te laten mag gebruiksvoorwaarden en andere beperkingen bevatten.

Art. 35. De aanvrager kan binnen een termijn van één maand na ontvangst van de beslissing tot weigering van de indienststelling van een voertuig, wegens behoorlijk gerechtvaardigde redenen, de veiligheidsinstantie verzoeken om haar beslissing tot weigering van de indienststelling van een voertuig te herzien.

De veiligheidsinstantie beschikt over een termijn van twee maanden vanaf de ontvangst van het verzoek tot herziening om haar beslissing te bevestigen of ongedaan te maken.

Art. 36. Indien binnen de door artikelen 45 en 49 voorgeschreven termijn geen beslissing werd genomen door de veiligheidsinstantie, wordt de indienststelling van het voertuig beschouwd als toegelaten na een periode van drie maanden na afloop van deze termijnen.

In dat geval geldt de toelating tot indienststelling van het voertuig alleen voor het Belgisch netwerk.

In het geval dat een voertuig stilzwijgend zou zijn toegelaten in een andere lidstaat van de Europese Gemeenschap als gevolg van de toepassing van een bepaling soortgelijk aan de in het eerste lid vervatte bepaling, is dergelijke toelating tot indienststelling niet geldig in België.

Art. 37. De intrekking door de veiligheidsinstantie van de toelating tot indienststelling die zij zelf heeft verleend of van een toelating die de aanvrager werd verleend op grond van artikel 36, geschiedt door middel van de procedure tot herziening van de veiligheidslicenties en de veiligheidsvergunningen overeenkomstig hoofdstuk IV van titel II van de wet van 19 december 2006.

Art. 38. De veiligheidsinstantie mag toelatingen voor de indienststelling voor een serie voertuigen verlenen.

De veiligheidsinstantie brengt de aanvragers binnen de drie maanden vanaf de inwerkingtreding van de wet, door middel van een publicatie op haar website, op de hoogte van de te volgen praktische regels.

Art. 39. In afwijking van artikelen 40 tot 49, blijven de toelatingen tot indienststelling die zijn afgegeven voor 19 juli 2008, met inbegrip van de toelatingen die in het kader van de internationale overeenkomsten, met name de RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) en de RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), zijn verleend, geldig overeenkomstig de voorwaarden waaronder ze zijn verleend.

Afdeling 2. — Indienststelling van voertuigen conform de TSI's

Onderafdeling 1. — Eerste toelating tot indienststelling

Art. 40. Deze onderafdeling is van toepassing op voertuigen die voldoen aan alle relevante TSI's die op het ogenblik van indienststelling van kracht zijn, op voorwaarde dat een aanzienlijk aantal van de essentiële eisen voor een groot deel in deze TSI's zijn opgenomen en dat de relevante TSI inzake rollend materieel in werking is getreden en van toepassing is.

Art. 41. Wanneer voor alle subsystemen van structurele aard betreffende het betrokken voertuig een toelating is afgegeven overeenkomstig de bepalingen van hoofdstuk 4, wordt de eerste toelating tot indienststelling door de veiligheidsinstantie afgegeven zonder verdere controles.

Art. 42. Wanneer het betrokken voertuig is voorzien van alle « EG »-keuringsverklaringen overeenkomstig artikel 23, beperkt de controle van de veiligheidsinstantie wat de toelating tot indienststelling van het voertuig betreft, zich tot wat volgt :

1° de technische verenigbaarheid tussen de betrokken subsystemen van het voertuig en de veilige integratie ervan overeenkomstig de procedure bedoeld in de betrokken structurele en functionele TSI's;

2° de technische verenigbaarheid tussen het voertuig en het betrokken netwerk;

Le Roi fixe les modalités d'introduction de la demande, la procédure et les conditions d'obtention de la mise en service des véhicules.

Art. 32. Un véhicule conforme aux STI est autorisé conformément aux articles 40 à 45.

Un véhicule non conforme aux STI est autorisé conformément aux articles 46 à 49.

Un véhicule conforme à un type autorisé est autorisé conformément à l'article 50.

Art. 33. Toute demande d'autorisation de mise en service d'un véhicule doit être suivie d'une décision de l'autorité de sécurité conformément aux articles 41, 44, 47 et 48.

Art. 34. La décision d'autoriser la mise en service d'un véhicule peut prévoir des conditions d'utilisation et d'autres restrictions.

Art. 35. Dans le mois de la date de la réception de la décision de refuser la mise en service d'un véhicule, le demandeur peut demander à l'autorité de sécurité, en se basant sur des raisons dûment justifiées, de revoir la décision de refuser la mise en service d'un véhicule.

L'autorité de sécurité dispose de deux mois, à compter de la réception de la demande de révision, pour confirmer ou infirmer sa décision.

Art. 36. En l'absence de décision de l'autorité de sécurité dans les délais prescrits par les articles 45 et 49, la mise en service du véhicule est réputée avoir été autorisée au terme d'une période de trois mois commençant à l'issue de ces délais.

Dans ce cas, l'autorisation de mise en service du véhicule n'est valide que sur le réseau belge.

Dans le cas où un véhicule viendrait à bénéficier d'une autorisation tacite dans un autre Etat membre de la Communauté européenne suite à l'application d'une disposition semblable à l'alinéa 1^{er}, ladite autorisation de mise en service ne sera pas valide en Belgique.

Art. 37. La révocation par l'autorité de sécurité de l'autorisation de mise en service qu'elle a elle-même accordée ou d'une autorisation dont bénéficie le demandeur en vertu de l'article 36 se réalise par le biais de la procédure de révision des certificats de sécurité et des agréments de sécurité conformément au chapitre IV du titre II de la loi du 19 décembre 2006.

Art. 38. L'autorité de sécurité peut délivrer des autorisations de mise en service portant sur une série de véhicules.

L'autorité de sécurité communique aux demandeurs dans les trois mois de l'entrée en vigueur de la loi par voie de publication sur son site web, les modalités pratiques à suivre.

Art. 39. Par dérogation aux articles 40 à 49, les autorisations de mise en service accordées avant le 19 juillet 2008, y compris les autorisations délivrées conformément à des accords internationaux, en particulier le RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) et le RIV (Regolamento Internazionale Veicoli) demeurent valables aux conditions auxquelles elles ont été accordées.

Section 2. — Mise en service des véhicules conformes aux STI

Sous-section 1^{re}. — Première autorisation de mise en service

Art. 40. La présente sous-section s'applique aux véhicules qui sont conformes à toutes les STI pertinentes au moment de leur mise en service pour autant qu'un nombre significatif des exigences essentielles ait été couvert dans les STI considérées et que la STI pertinente sur le matériel roulant soit entrée en vigueur et soit applicable.

Art. 41. Lorsque tous les sous-systèmes de nature structurelle relatifs au véhicule concerné ont été autorisés conformément aux dispositions du chapitre 4, l'autorité de sécurité accorde la première autorisation de mise en service sans autre vérification.

Art. 42. Lorsque le véhicule concerné porte toutes les déclarations « CE » de vérification conformément à l'article 23, le contrôle de l'autorité de sécurité, dans le cadre de l'autorisation de mise en service du véhicule, se limite à :

1° la compatibilité technique entre les sous-systèmes concernés du véhicule et la sécurité de leur intégration selon la procédure prévue dans les STI structurelles et fonctionnelles concernées;

2° la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau concerné;

3° de in gebruik zijnde veiligheidsvoorschriften die van toepassing zijn op de openstaande punten;

4° de in gebruik zijnde veiligheidsvoorschriften die van toepassing zijn op de specifieke gevallen die in de relevante TSI's naar behoren zijn omschreven.

Onderafdeling 2. — Aanvullende toelatingen voor de indienststelling

Art. 43. Er wordt geen aanvullende toelating tot indienststelling vereist voor voertuigen die volledig in overeenstemming zijn met de TSI's die alle aspecten van de betrokken subsystemen, zonder specifieke gevallen en openstaande punten die verband houden met de technische verenigbaarheid tussen voertuig en netwerk, bestrijken, voor zover zij rijden op TSI-conforme netwerkwerken of onder de in de corresponderende TSI's bedoelde voorwaarden.

Art. 44. § 1. De veiligheidsinstantie beslist of aanvullende toelatingen tot indienststelling vereist zijn voor een voertuig dat is voorzien van een eerste toelating tot indienststelling, in toepassing van artikel 41, voor zover het geen in artikel 43 bedoeld voertuig betreft.

§ 2. Om te voldoen aan de aanvraag voor aanvullende toelatingen, legt de aanvrager de veiligheidsinstantie een dossier voor betreffende het voertuig of het voertuigtype en het beoogde gebruik ervan op het netwerk.

§ 3. Het dossier bevat de volgende gegevens :

1° stukken die bewijzen dat in een andere lidstaat van de Gemeenschap een toelating tot indienststelling van het voertuig is afgegeven overeenkomstig artikel 22 van Richtlijn 2008/57/EG;

2° een exemplaar van het technisch dossier bedoeld in bijlage 6 met inbegrip, wat de voertuigen die zijn uitgerust met gegevensrecorders betreft, van de gegevens betreffende de procedure voor het verzamelen van gegevens opdat deze gegevens zouden kunnen worden gelezen en geëvalueerd, voor zover deze gegevens niet zijn geharmoniseerd door de corresponderende TSI's;

3° de registers betreffende het onderhoud in het verleden van het voertuig, en, desgevallend, de na de afgifte van de toelating aangebrachte technische aanpassingen;

4° de technische en operationele kenmerken waaruit blijkt dat het voertuig verenigbaar is met de infrastructuur en de vaste installaties en met de andere netwerkvereisten.

§ 4. De controle die de veiligheidsinstantie in het kader van de aanvraag voor een aanvullende toelating verricht, is beperkt tot de volgende criteria :

1° de technische verenigbaarheid tussen het voertuig en het netwerk, met inbegrip van de in gebruik zijnde veiligheidsvoorschriften die van toepassing zijn op openstaande punten en die nodig zijn om deze verenigbaarheid te waarborgen;

2° de in gebruik zijnde veiligheidsvoorschriften die van toepassing zijn op de specifieke gevallen die in de betrokken TSI's zijn omschreven.

§ 5. Teneinde de in § 4 bedoelde criteria na te gaan, kan de veiligheidsinstantie verzoeken dat aanvullende informatie wordt verstrekt, dat risicoanalyses worden uitgevoerd overeenkomstig artikelen 16 en 17 van de wet van 19 december 2006 of dat testen op het netwerk wordt verricht.

In afwijking van het bepaalde in het eerste lid en na goedkeuring van het in artikel 51 bedoelde referentiedocument kan deze controle alleen worden verricht op basis van de in categorieën B of C van dit document opgenomen nationale voorschriften.

§ 6. De veiligheidsinstantie bepaalt, na raadpleging van de aanvrager, de draagwijdte en de inhoud van de gevraagde aanvullende informatie, risicoanalyses en testen.

Teneinde de in het eerste lid bedoelde gevraagde aanvullende testen te laten plaatsvinden, doet de infrastructuurbeheerder, in overleg met de aanvrager, al het mogelijke om ervoor te zorgen dat deze testen plaatsvinden binnen de drie maanden na het verzoek van de aanvrager.

Desgevallend treft de veiligheidsinstantie maatregelen om te waarborgen dat de testen plaatsvinden.

3° les règles de sécurité en usage applicables aux points ouverts;

4° les règles de sécurité en usage applicables aux cas spécifiques dûment identifiés dans les STI pertinentes.

Sous-section 2. — Autorisations supplémentaires pour la mise en service

Art. 43. Aucune autorisation supplémentaire de mise en service n'est requise pour les véhicules totalement conformes aux STI couvrant tous les aspects des sous-systèmes concernés sans cas spécifiques et points ouverts liés à la compatibilité technique entre véhicule et réseau et pour autant qu'ils circulent sur des réseaux conformes aux STI ou aux conditions précisées dans les STI correspondantes.

Art. 44. § 1^{er}. L'autorité de sécurité décide si des autorisations supplémentaires de mise en service sont nécessaires pour un véhicule muni d'une première autorisation de mise en service, en application de l'article 41, pour autant qu'il ne s'agisse pas d'un véhicule visé à l'article 43.

§ 2. Pour satisfaire à la demande d'autorisations supplémentaires, le demandeur soumet à l'autorité de sécurité un dossier concernant le véhicule ou le type de véhicule et l'usage prévu sur le réseau.

§ 3. Le dossier contient les informations suivantes :

1° les documents justificatifs attestant l'autorisation de mise en service dans un autre Etat membre de la Communauté conformément à l'article 22 de la Directive 2008/57/CE;

2° un exemplaire du dossier technique visé à l'annexe 6 en ce compris pour les véhicules équipés d'enregistreurs de données, les informations relatives à la procédure de collecte de données afin de permettre la lecture et l'évaluation de ces données pour autant que ces informations ne soient pas harmonisées dans les STI correspondantes;

3° les registres faisant apparaître l'historique de la maintenance du véhicule et, le cas échéant, les modifications techniques apportées après l'autorisation;

4° les caractéristiques techniques et opérationnelles prouvant que le véhicule est compatible avec les infrastructures et les installations fixes et les autres contraintes du réseau.

§ 4. La vérification de l'autorité de sécurité, dans le cadre de la demande d'autorisation supplémentaire, se limite aux critères concernant :

1° la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau y compris les règles de sécurité en usage applicables aux points ouverts nécessaires pour assurer cette compatibilité;

2° les règles de sécurité en usage applicables aux cas spécifiques dûment identifiés dans les STI concernées.

§ 5. Pour vérifier les critères visés au § 4, l'autorité de sécurité peut demander des informations complémentaires, des analyses de risque effectuées en application des articles 16 et 17 de la loi du 19 décembre 2006 ou des essais à réaliser sur le réseau.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er} et après l'adoption du document de référence visé à l'article 51, cette vérification ne peut être effectuée que par rapport aux règles nationales appartenant au groupe B ou C figurant dans ce document.

§ 6. L'autorité de sécurité définit, après consultation du demandeur, la portée et le contenu des informations complémentaires, des analyses de risque et des essais demandés.

Afin de réaliser les essais complémentaires demandés visés à l'alinéa 1^{er}, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, en concertation avec le demandeur, met tout en œuvre pour assurer que ces essais puissent avoir lieu dans les trois mois de la demande de celui-ci.

Le cas échéant, l'autorité de sécurité prend des mesures pour que ces essais aient lieu.

Art. 45. De veiligheidsinstantie neemt de beslissing betreffende de aanvullende toelating tot indienststelling ten laatste :

1° twee maanden na de indiening van het in artikel 44, § 2 bedoelde dossier;

2° desgevallend, één maand na het verstrekken van aanvullende informatie zoals bedoeld in artikel 44, § 5;

3° desgevallend, één maand na het verstrekken van de resultaten van de testen die op verzoek van de veiligheidsinstantie werden uitgevoerd overeenkomstig artikel 44, § 6.

Afdeling 3. — Indienststelling van niet-TSI-conforme voertuigen

Onderafdeling 1. — Eerste toelating tot indienststelling

Art. 46. Deze onderafdeling is van toepassing op voertuigen die niet voldoen aan alle relevante TSI's die op het ogenblik van hun indienststelling van kracht zijn, met inbegrip van voertuigen waarvoor afwijkingen gelden, of wanneer een belangrijk gedeelte van de essentiële eisen niet is opgenomen in één of meer TSI's.

Art. 47. De veiligheidsinstantie verleent de eerste toelating tot indienststelling als volgt :

1° desgevallend na het vervullen van de « EG »-keuringsprocedure wat de technische aspecten die onder de TSI vallen, betreft;

2° na het vervullen van de keuringsprocedure voor de van toepassing zijnde veiligheidsvoorschriften wat de andere technische aspecten betreft.

De eerste toelating tot indienststelling is alleen geldig op het Belgische spoorwegennetwerk.

Onderafdeling 2. — Aanvullende toelatingen tot indienststelling

Art. 48. § 1. De veiligheidsinstantie beslist of aanvullende toelatingen tot indienststelling zijn vereist voor een voertuig waarvoor in een andere lidstaat van de Gemeenschap voor 19 juli 2008 en overeenkomstig artikel 21.12 of overeenkomstig artikel 24 van Richtlijn 2008/57/EG, een toelating werd verleend.

§ 2. Teneinde te voldoen aan de in dit artikel bedoelde aanvraag voor aanvullende toelatingen, legt de aanvrager de veiligheidsinstantie een technisch dossier voor betreffende het voertuig of het voertuigtype met vermelding van het beoogde gebruik ervan op het netwerk.

§ 3. Het dossier bevat de volgende gegevens :

1° bewijsstukken dat in een andere lidstaat een toelating tot indienststelling is afgegeven en documenten betreffende de gevolgde procedure om aan te tonen dat het voertuig voldoet aan de geldende veiligheidseisen, met inbegrip van, desgevallend, informatie over de afwijkingen waarvan het heeft genoten of die conform artikel 10 werden verleend;

2° de technische gegevens, het onderhoudsprogramma en de operationele kenmerken, met inbegrip van, wat de voertuigen die zijn uitgerust met gegevensrecorders betreft, informatie over de procedure voor het verzamelen van gegevens opdat deze gegevens zouden kunnen worden gelezen en geëvalueerd zoals bedoeld in artikel 46 punt c van de wet van 19 december 2006;

3° de registers betreffende de staat van dienst van het voertuig en het onderhoud, en, desgevallend, de na de afgifte van de toelating aangebrachte technische aanpassingen;

4° de technische en operationele kenmerken waaruit blijkt dat het voertuig verenigbaar is met de infrastructuur en de vaste installaties en met de andere netwerkvereisten.

§ 4. De veiligheidsinstantie mag de in § 3, 1° en 2° bedoelde gegevens niet in twijfel trekken, behalve wanneer zij het bestaan van een belangrijk veiligheidsrisico kan aantonen, onverminderd artikel 20.

Met name kan de veiligheidsinstantie zich na de goedkeuring van het in artikel 51 bedoelde referentiedocument niet meer beroepen op een in dat document opgenomen nationale regel van categorie A.

§ 5. Ten einde de conformiteit van de in § 3, 3° en 4°, bedoelde elementen te controleren aan de hand van de van toepassing zijnde veiligheidsvoorschriften, kan de veiligheidsinstantie verzoeken dat aanvullende informatie wordt verstrekt, risicoanalyses worden verricht en testen op het netwerk worden uitgevoerd.

In afwijking van het bepaalde in het eerste lid kan deze controle alleen worden verricht op basis van in categorieën B of C van dit document opgenomen nationale voorschriften, en dit na goedkeuring van het in artikel 51 bedoelde referentiedocument.

Art. 45. L'autorité de sécurité rend la décision d'autorisation supplémentaire de mise en service au plus tard :

1° deux mois après l'introduction du dossier visé à l'article 44, § 2;

2° le cas échéant, un mois après la fourniture de toute information complémentaire visée à l'article 44, § 5;

3° le cas échéant, un mois après la fourniture des résultats des essais demandés par l'autorité de sécurité conformément à l'article 44, § 6.

Section 3. — Mise en service de véhicules non conformes aux STI

Sous-section 1^{re}. — Première autorisation de mise en service

Art. 46. La présente sous-section s'applique aux véhicules qui ne sont pas en conformité avec toutes les STI pertinentes en vigueur au moment de sa mise en service, y compris les véhicules bénéficiant de dérogations, ou lorsqu'un nombre significatif d'exigences essentielles n'est pas couvert dans une ou plusieurs STI.

Art. 47. L'autorité de sécurité accorde la première autorisation de mise en service :

1° le cas échéant après accomplissement de la procédure de vérification « CE » pour les aspects techniques couverts par la STI;

2° après accomplissement de la procédure de vérification aux règles de sécurité en usage pour les autres aspects techniques.

La première autorisation de mise en service n'est valable que sur le réseau ferroviaire belge.

Sous-section 2. — Autorisations supplémentaires pour la mise en service

Art. 48. § 1^{er}. L'autorité de sécurité décide si des autorisations supplémentaires de mise en service sont nécessaires pour un véhicule autorisé à la mise en service dans un autre Etat membre de la Communauté avant le 19 juillet 2008 conformément à l'article 21.12 ou à l'article 24 de la Directive 2008/57/CE.

§ 2. Pour satisfaire à la demande d'autorisations supplémentaires visée au présent article, le demandeur soumet à l'autorité de sécurité un dossier technique concernant le véhicule ou le type de véhicule en indiquant les informations relatives à l'utilisation prévue sur le réseau.

§ 3. Le dossier contient les informations suivantes :

1° les documents justificatifs attestant l'autorisation de mise en service dans un autre Etat membre et la documentation relative à la procédure suivie pour démontrer que le véhicule respecte les exigences en vigueur en matière de sécurité, y compris, le cas échéant, des informations sur les dérogations dont il a bénéficiées ou qui ont été accordées conformément à l'article 10;

2° les données techniques, le programme de maintenance et les caractéristiques opérationnelles en ce compris pour les véhicules équipés d'enregistreurs de données, les informations relatives à la procédure de collecte de données afin de permettre la lecture et l'évaluation de ces données tel que prévu à l'article 46 point c de la loi du 19 décembre 2006;

3° les registres faisant apparaître l'historique de l'exploitation du véhicule et, le cas échéant, les modifications techniques apportées après l'autorisation;

4° les caractéristiques techniques et opérationnelles prouvant que le véhicule est compatible avec les infrastructures et les installations fixes et les autres contraintes du réseau.

§ 4. L'autorité de sécurité ne peut remettre en question les données visées au § 3, 1° et 2° sauf à démontrer l'existence d'un risque significatif sur le plan de la sécurité et sous réserve de l'article 20.

En particulier, après l'adoption du document de référence visé à l'article 51, l'autorité de sécurité ne peut pas invoquer une règle nationale appartenant au groupe A figurant dans ce document.

§ 5. Pour vérifier la conformité des éléments visés au § 3, 3° et 4° par rapport aux règles de sécurité en usage, l'autorité de sécurité peut demander des informations complémentaires, des analyses de risque et des essais à réaliser sur le réseau.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, cette vérification ne peut être effectuée que par rapport aux règles nationales appartenant au groupe B ou C figurant dans ce document et cela après l'adoption du document de référence visé à l'article 51.

§ 6. De veiligheidsinstantie legt, in overleg met de aanvrager, de reikwijdte en de inhoud van de gevraagde aanvullende informatie, risicoanalyses en testen vast.

Op verzoek van de veiligheidsinstantie en teneinde de gevraagde aanvullende testen te laten plaatsvinden, doet de infrastructuurbeheerder, in overeenstemming met de aanvrager, al het mogelijke om ervoor te zorgen dat deze testen plaatsvinden binnen de drie maanden na het verzoek van de aanvrager.

Indien nodig treft de veiligheidsinstantie maatregelen om te waarborgen dat de tests plaatsvinden.

Art. 49. De veiligheidsinstantie neemt de beslissing betreffende de aanvullende toelating tot indienststelling ten laatste :

1° vier maanden na de indiening van het in artikel 48, § 2 bedoelde dossier;

2° desgevallend, twee maanden na het verstrekken van aanvullende informatie of de risicoanalyses zoals bedoeld in artikel 48, § 5;

3° desgevallend, twee maanden na het verstrekken van de resultaten van de testen die op verzoek van de veiligheidsinstantie werden uitgevoerd overeenkomstig artikel 48, § 6.

Afdeling 4. — Toelatingen per voertuigtype

Art. 50. § 1. De veiligheidsinstantie kan toelatingen per voertuigtype verlenen.

§ 2. Een toelating voor een voertuig heeft ook betrekking op het corresponderende voertuigtype.

§ 3. Het voertuig dat overeenstemt met een voertuigtype waarvoor reeds een toelating voor het Belgisch netwerk werd afgegeven, wordt op dat netwerk toegelaten op basis van een door de aanvrager voorgelegde verklaring van overeenstemming met dit type, zonder verdere controles.

§ 4. In afwijking van § 3, beslist de veiligheidsinstantie of de afgegeven toelatingen per voertuigtype geldig blijven of moeten worden vernieuwd, indien de relevante bepalingen van de TSI's en nationale voorschriften op grond waarvan voor een voertuigtype een toelating is afgegeven, zijn gewijzigd.

In geval van vernieuwing van een toelating per voertuigtype, beperkt de controle door de veiligheidsinstantie zich tot de gewijzigde regels.

De vernieuwing van een toelating per voertuigtype heeft geen invloed op de toelatingen van voertuigen die op grond van een eerder goedgekeurd type werden afgegeven.

§ 5. De verklaring van overeenstemming met het type wordt opgesteld in overeenstemming met :

1° voor TSI-conforme voertuigen, de keuringsprocedures van de relevante TSI's;

2° voor niet TSI-conforme voertuigen, de keuringsprocedures zoals omschreven in module D of in module E van besluit nr. 768/2008/EG van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 betreffende een gemeenschappelijk kader voor het verhandelen van producten en tot intrekking van Besluit 93/465/EEG van de Raad.

§ 6. De aanvrager kan tegelijkertijd een typetoelating in andere lidstaten van de Europese Gemeenschap aanvragen.

Desgevallend kan de veiligheidsinstantie samenwerken met de veiligheidsinstanties van de andere lidstaten van de Europese Gemeenschap teneinde de procedure te vereenvoudigen en de administratieve inspanningen tot een minimum te beperken.

§ 7. Overeenkomstig artikel 26.7 van Richtlijn 2008/57/EG, worden toelatingen per type geregistreerd in het in artikel 34 van Richtlijn 2008/57/EG bedoelde Europese register van goedgekeurde voertuigtypen.

In dit register worden de lidstaten van de Europese Gemeenschap vermeld waar een voertuigtype is goedgekeurd.

§ 6. L'autorité de sécurité définit, en concertation avec le demandeur, la portée et le contenu des informations complémentaires, des analyses de risque et des essais demandés.

Sur demande de l'autorité de sécurité et afin de réaliser les essais complémentaires demandés, le gestionnaire d'infrastructure, en accord avec le demandeur, met tout en œuvre pour assurer que ces essais puissent avoir lieu dans les trois mois de la demande.

Le cas échéant, l'autorité de sécurité prend des mesures pour que ces essais aient lieu.

Art. 49. L'autorité de sécurité rend sa décision d'autorisation supplémentaire de mise en service au plus tard :

1° quatre mois après l'introduction du dossier visé à l'article 48, § 2;

2° le cas échéant, deux mois après la fourniture des informations complémentaires ou des analyses de risque visées à l'article 48, § 5;

3° le cas échéant, deux mois après la fourniture des résultats des essais demandés par l'autorité de sécurité à l'article 48, § 6.

Section 4. — Autorisation par type de véhicule

Art. 50. § 1^{er}. L'autorité de sécurité peut délivrer des autorisations par type de véhicule.

§ 2. L'autorisation pour un véhicule porte également sur le type de véhicule correspondant.

§ 3. Le véhicule conforme à un type de véhicule qui a déjà été autorisé sur le réseau belge est autorisé sur ce réseau sur la base d'une déclaration de conformité avec le type de véhicule fournie par le demandeur, sans autre vérification.

§ 4. Par dérogation au § 3, en cas de modification des dispositions pertinentes des STI et des règles nationales sur la base desquelles un type de véhicule a été autorisé, l'autorité de sécurité décide si les autorisations par type délivrées restent valables ou si elles doivent être renouvelées.

En cas de renouvellement d'une autorisation par type de véhicule, les critères que vérifie l'autorité de sécurité se limitent aux règles modifiées.

Le renouvellement d'une autorisation par type de véhicule n'affecte pas les autorisations des véhicules délivrées sur la base d'un type autorisé précédemment.

§ 5. La déclaration de conformité avec le type est établie en conformité avec :

1° les procédures de vérification des STI pertinentes pour les véhicules conformes aux STI;

2° pour les véhicules non-conformes aux STI, les procédures de vérification définies au module D ou au module E de la décision N° 768/2008/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 relative à un cadre commun pour la commercialisation des produits et abrogeant la décision 93/465/CEE du Conseil.

§ 6. Le demandeur peut solliciter une autorisation par type en même temps dans d'autres États membres de la Communauté européenne.

Le cas échéant, l'autorité de sécurité coopère avec les autorités de sécurité des autres États membres de la Communauté européenne en vue de simplifier la procédure et de réduire autant que possible les tâches administratives.

§ 7. Conformément à l'article 26.7 de la Directive 2008/57/CE, les autorisations par type sont enregistrées dans le registre européen des véhicules autorisés visé à l'article 34 de la Directive 2008/57/CE.

Le registre précise les États membres de la Communauté européenne dans lesquels un type de véhicule est autorisé.

Afdeling 5. — Classificatie van de nationale regels

Art. 51. Met het oog op een vlotter verloop van de toelatingsprocedure voor de indienstelling van voertuigen als bedoeld in artikelen 44 en 48, classificeert de veiligheidsinstantie de nationale regels betreffende de in bijlage 7, punt 1, bedoelde parameters, overeenkomstig bijlage 7, punt 2.

Het referentiedocument bedoeld in artikel 27 van Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap bevat alle door de lidstaten toegepaste nationale regels voor de indienstelling van voertuigen.

De nationale veiligheidsinstantie draagt bij tot het opstellen van het referentiedocument waarvan sprake in artikel 51, lid 2.

HOOFDSTUK 6. — Aangemelde en aangewezen instanties

Afdeling 1. — Aangemelde instantie

Art. 52. De minister erkent met het oog op hun aanmelding de instanties die voldoen aan de criteria van bijlage 8 en die belast worden met de uitvoering van de procedure voor de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik bedoeld in artikelen 13 tot 16 alsook van de keuringsprocedure bedoeld in artikel 23, onder vermelding van hun respectieve bevoegdheidsgebieden.

Art. 53. Om door de minister te kunnen worden erkend met het oog op hun aanmelding, moeten de betrokken instanties bewijzen dat zij geaccrediteerd zijn overeenkomstig de uitvoeringsbepalingen van de wet van 20 juli 1990 betreffende de accreditatie van instellingen voor de overeenstemmingsbeoordeling.

De minister bepaalt de nadere regels voor het indienen van een erkenningsdossier en de aanmeldingsaanvraag.

Art. 54. De minister stelt de Europese Commissie en de andere lidstaten van de Europese Gemeenschap in kennis van de entiteiten die door hem werden erkend, onder vermelding van hun bevoegdheidsgebieden en hun voorafgaandelijk bij de Commissie bekomen identificatienummer, alsook van de intrekking van de vergunning toegekend aan een entiteit die niet langer voldoet aan de in bijlage 8 bedoelde criteria.

Art. 55. Als blijkt dat een aangemelde instantie die door een andere lidstaat van de Europese Gemeenschap werd aangemeld, niet langer voldoet aan de aanmeldingscriteria, stelt de minister de Europese Commissie daarvan op de hoogte.

Afdeling 2. — Aangewezen instantie

Art. 56. De minister wijst de instanties aan, onder vermelding van hun bevoegdheidsgebieden, die met de uitvoering van de keuringsprocedure van conformiteit met de van toepassing zijnde veiligheidsvoorschriften zijn belast, bij afwezigheid van TSI's, wanneer de TSI's niet op het volledige netwerk van toepassing zijn, wanneer een afwijking werd aangemeld of wanneer in een specifiek geval de toepassing van de nationale regels overeenkomstig artikel 25 noodzakelijk is.

Art. 57. De minister bepaalt de criteria voor de aanwijzing en de nadere regels voor het indienen van de aanwijzingsaanvraag van de in artikel 56 bedoelde instanties.

Art. 58. Om te kunnen worden aangewezen moeten de betrokken instanties bewijzen dat zij voldoen aan de door de minister vastgestelde criteria.

Art. 59. De veiligheidsinstantie maakt een lijst met de aangewezen instanties bekend door middel van een publicatie op haar website.

HOOFDSTUK 7. — Voertuigen- en infrastructuurregister

Afdeling 1. — Nummeringssysteem voor voertuigen

Art. 60. Een Europees voertuignummer (EVN) wordt toegekend aan elk voertuig dat in het spoorwegsysteem van de Gemeenschap wordt in dienst gesteld, op het ogenblik van de eerste toelating tot indienstelling.

De aanvrager van de eerste toelating tot indienstelling is verantwoordelijk voor het aanbrengen op het voertuig van het daaraan toegekende EVN, overeenkomstig de bepalingen van bijlage P van de TSI betreffende exploitatie en verkeersleiding.

Een voertuig krijgt slechts één EVN toegekend, tenzij de TSI betreffende exploitatie en verkeersleiding een andersluidende bepaling bevat.

Section 5. — Classification des règles nationales

Art. 51. Pour faciliter la procédure d'autorisation de mise en service des véhicules visée aux articles 44 et 48, l'autorité de sécurité classe les règles nationales relatives aux paramètres identifiés à l'annexe 7, point 1 conformément à l'annexe 7, point 2.

Le document de référence visé à l'article 27 de la Directive 2008/57/CE du Parlement Européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté reprend l'ensemble des règles nationales appliquées par chaque Etat membre pour la mise en service des véhicules.

L'autorité de sécurité nationale contribue à la rédaction du document de référence qui est mentionné à l'article 51, alinéa 2.

CHAPITRE 6. — Organismes notifiés et désignés

Section 1^{re}. — Organisme notifié

Art. 52. Le ministre agréé, en vue de leur notification, les organismes, répondant aux critères de l'annexe 8, chargés d'effectuer la procédure d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi visée aux articles 13 à 16 et la procédure de vérification visée à l'article 23 en indiquant pour chacun d'eux le domaine de compétence.

Art. 53. Pour pouvoir être agréés en vue de leur notification par le ministre, les organismes intéressés doivent faire la preuve qu'ils sont accrédités conformément aux dispositions d'exécution de la loi du 20 juillet 1990 concernant l'accréditation des organismes d'évaluation de la conformité.

Le ministre fixe les modalités d'introduction du dossier d'agrément et de la demande de notification.

Art. 54. Le ministre notifie à la Commission européenne et aux autres Etats membres de la Communauté européenne les organismes qu'il a agréés en indiquant pour chacun d'eux leur domaine de compétence et leur numéro d'identification obtenu au préalable auprès de la Commission, ainsi que le retrait de l'agrément à un organisme qui ne satisfait plus aux critères de l'annexe 8.

Art. 55. S'il apparaît qu'un organisme notifié par un autre Etat membre de la Communauté européenne ne satisfait pas aux critères de notification, le ministre en informe la Commission européenne.

Section 2. — Organisme désigné

Art. 56. Le ministre désigne, en indiquant leur domaine de compétence, les organismes chargés d'effectuer la procédure de vérification aux règles de sécurité en usage, en l'absence de STI, lorsque l'application des STI à l'ensemble du réseau n'est pas effective, en cas de dérogation notifiée ou lorsqu'un cas spécifique nécessite l'application de règles nationales conformément à l'article 25.

Art. 57. Le ministre fixe les critères de désignation et les modalités d'introduction de la demande de désignation des organismes visés à l'article 56.

Art. 58. Pour pouvoir être désignés, les organismes intéressés doivent faire la preuve qu'ils satisfont aux critères fixés par le ministre.

Art. 59. L'autorité de sécurité communique, par voie de publication sur son site web, la liste des organismes désignés.

CHAPITRE 7. — Registres des véhicules et de l'infrastructure

Section 1^{re}. — Système d'immatriculation des véhicules

Art. 60. Un numéro européen de véhicule (NEV) est attribué à tout véhicule mis en service sur le système ferroviaire communautaire lors de la délivrance de la première autorisation de mise en service.

Le demandeur de la première autorisation de mise en service a la responsabilité d'apposer sur le véhicule le NEV qui lui est attribué par l'autorité de sécurité conformément aux dispositions de l'annexe P de la STI relative à l'exploitation et à la gestion du trafic.

Un NEV unique est attribué à chaque véhicule sauf disposition contraire dans la STI relative à l'exploitation et à la gestion du trafic.

In afwijking van het eerste lid, is het toegestaan een ander codificatiesysteem te gebruiken voor voertuigen die duidelijk geïdentificeerd zijn, indien deze voertuigen worden geëxploiteerd of bestemd zijn om te worden geëxploiteerd vanuit of naar derde landen waar de spoorbreedte verschilt van die van het hoofdspoorwegennetwerk binnen de Europese Gemeenschap.

Afdeling 2. — Het nationaal voertuigenregister

Art. 61. § 1. Er wordt een nationaal voertuigenregister van in België toegelaten voertuigen opgesteld.

§ 2. Het register wordt bijgewerkt door de veiligheidsinstantie. Ze neemt in het register, met betrekking tot de gegevens die het Belgisch netwerk betreffen, de aanpassingen over die door een andere lidstaat van de Europese Gemeenschap werden aangebracht.

Zolang de nationale voertuigenregisters van de lidstaten niet met elkaar zijn verbonden, werkt de veiligheidsinstantie het register bij door met betrekking tot de hem betreffende gegevens de aanpassingen over te nemen die een andere lidstaat in zijn eigen register heeft aangebracht.

§ 3. Het register is toegankelijk voor de veiligheidsinstanties van de andere lidstaten van de Europese Gemeenschap, het onderzoeksorgaan, het toezichthoudend orgaan, het Bureau, de spoorwegondernemingen, de spoorweginfrastructuurbeheerder, alsook voor de personen en entiteiten die belast zijn met het registreren van voertuigen of die in het register zijn opgenomen.

§ 4. Het register is in overeenstemming met de door het Bureau opgestelde gemeenschappelijke specificaties en bevat ten minste de volgende gegevens :

1° het EVN;

2° de referenties van de « EG »-keuringsverklaring en van de entiteit die deze verklaring heeft afgegeven;

3° de referenties van het Europees register van goedgekeurde voertuigtypen zoals bedoeld in artikel 34 van Richtlijn 2008/57/EG;

4° de gegevens van de eigenaar en de houder van het voertuig;

5° de eventuele beperkingen betreffende het gebruik van het voertuig;

6° de met het onderhoud belaste entiteit.

§ 5. De registratiehouder brengt elke eventuele wijziging met betrekking tot de gegevens die in het nationale voertuigenregister zijn ingevoerd, de vernietiging van een voertuig of zijn beslissing een voertuig niet langer te registreren, onmiddellijk ter kennis van de veiligheidsinstantie van de lidstaat waar het voertuig voor het eerst een toelating heeft gekregen.

§ 6. In het geval van voertuigen die voor het eerst in een derde land in dienst zijn gesteld en waarvoor een lidstaat een toelating voor indienststelling op zijn grondgebied heeft afgegeven, zorgt die lidstaat ervoor dat de in § 4, 4° tot 6°, bedoelde gegevens via het nationale voertuigenregister kunnen worden opgevraagd. De in § 4, 6° bedoelde gegevens kunnen worden vervangen door relevante veiligheidsgegevens met betrekking tot het instandhoudingsschema.

Afdeling 3. — Infrastructuurregister

Art. 62. De veiligheidsinstantie ziet erop toe dat de spoorweginfrastructuurbeheerder een infrastructuurregister publiceert en bijwerkt met inachtneming van de in het derde lid bedoelde gemeenschappelijke specificaties.

In dat register worden voor elk betrokken subsysteem of deel daarvan de belangrijkste kenmerken aangegeven, zoals de fundamentele parameters, en in hoeverre deze overeenstemmen met de kenmerken die voorgeschreven zijn in de desbetreffende TSI's. Te dien einde schikt de spoorweginfrastructuurbeheerder zich naar elke TSI die nauwkeurig vermeldt welke informatie het infrastructuurregister moet bevatten.

Hij leeft de door het Bureau opgestelde gemeenschappelijke specificaties na, wat de presentatie, het formaat, de bijwerkingscyclus en de gebruikswijze van het register betreft, waarbij rekening wordt gehouden met een passende overgangperiode voor de infrastructuur die vóór 19 juli 2008 in dienst werd gesteld.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, pour des véhicules clairement identifiés, un système de codification différent est autorisé en cas de véhicules exploités ou destinés à être exploités en provenance ou à destination de pays tiers dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferroviaire de la Communauté européenne.

Section 2. — Registre national des véhicules

Art. 61. § 1^{er}. Un registre national des véhicules autorisés en Belgique est établi.

§ 2. Le registre est tenu à jour par l'autorité de sécurité. Elle intègre dans le registre les modifications apportées par un autre Etat membre de la Communauté européenne pour les données qui concernent le réseau belge.

Tant que les registres nationaux de véhicules des Etats membres ne sont pas reliés, l'autorité de sécurité met à jour le registre en y intégrant les modifications apportées par un autre Etat membre dans son propre registre, pour les données qui le concernent.

§ 3. Le registre est accessible aux autorités de sécurité des autres Etats membres de la Communauté européenne, à l'organisme d'enquête, à l'organisme de contrôle, à l'Agence, aux entreprises ferroviaires, au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ainsi qu'aux personnes ou organismes chargés de l'immatriculation des véhicules ou identifiés dans le registre.

§ 4. Le registre respecte les spécifications communes élaborées par l'Agence et 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 34 de la Directive 2008/57/CE;

4° l'identification du propriétaire du véhicule et de son détenteur;

5° les restrictions éventuelles concernant l'utilisation du véhicule;

6° l'entité en charge de la maintenance.

§ 5. Le titulaire de l'immatriculation notifie immédiatement toute modification éventuelle en rapport avec les données introduites dans le registre national des véhicules, la destruction d'un véhicule ou sa décision de ne plus immatriculer un véhicule à l'autorité de sécurité de l'Etat membre dans lequel le véhicule a été autorisé en premier lieu.

§ 6. En cas de véhicules mis en service pour la première fois dans un pays tiers et dont la mise en service a été autorisée par un Etat membre sur son territoire, cet Etat membre veille à ce que les données visées au § 4, 4° à 6° puissent être retrouvées via le registre national de véhicule. Les données visées au § 4, 6° peuvent être remplacées par les données pertinentes en matière de sécurité applicables au programme de maintenance.

Section 3. — Registre de l'infrastructure

Art. 62. L'autorité de sécurité veille à ce que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire publie un registre de l'infrastructure et le met à jour dans le respect des spécifications communes visées à l'alinéa 3.

Le registre présente pour chaque sous-système ou partie de sous-système concerné les caractéristiques principales telles que les paramètres fondamentaux et leur concordance par rapport aux caractéristiques prescrites en vertu des STI applicables. à cette fin, le gestionnaire d'infrastructure se conforme à chaque STI qui indique avec précision quelles informations doivent figurer au registre de l'infrastructure.

Il respecte les spécifications communes élaborées par l'Agence quant à sa présentation, son format, son cycle de mise à jour et son mode d'utilisation en tenant compte d'une période de transition appropriée pour les infrastructures mises en service avant le 19 juillet 2008.

HOOFDSTUK 8. — *Slotbepaling*

Art. 63. Het koninklijk besluit van 28 december 2006 betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en van het conventionele spoorwegsysteem, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 18 maart 2008, wordt opgeheven.

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, 26 januari 2010.

ALBERT

Van Koningswege :

De Eerste Minister,
Y. LETERME

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,
E. SCHOUPPE

Met 's Lands zegel gezegeld :
De Minister van Justitie,
S. DE CLERCK

Nota

(1) *Zitting 2009-2010.*

Kamer van volksvertegenwoordigers :

Stukken. — Wetsontwerp, 52-2248. — Nr. 1. — Amendementen, 52-2248. — Nr. 2. — Verslag, 52-2248. — Nr. 3. — Tekst aangenomen door de commissie, 52-2248. — Nr. 4. — Tekst aangenomen in plenaire vergadering en overgezonden aan de Senaat, 52-2248. — Nr. 5.

Integraal Verslag. — 7 januari 2010.

Senaat

Stukken. — Ontwerp geëvoceerd door de Senaat, 4-1571. — Nr. 1. — Verslag, 4-1571. — Nr. 2. — Beslissing om niet te amenderen; 4-1571. — Nr. 3.

Handelingen van de Senaat : 14 januari 2010.

Bijlage 1 bij de wet betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap

BIJLAGE 1

TOEPASSINGSGEBIED

1. Het trans-Europese conventionele spoorwegsysteem

1.1. Netwerk

Het netwerk van het trans-Europese conventionele spoorwegsysteem komt overeen met dat van de conventionele lijnen van het trans-Europese vervoersnetwerk die zijn genoemd in beschikking nr. 1692/96/EG.

Voor de toepassing van deze wet wordt dit netwerk onderverdeeld in de volgende categorieën :

- lijnen voor personenvervoer;
- lijnen voor gemengd vervoer (personen, goederen);
- lijnen die speciaal zijn ontworpen of aangelegd voor het goederenvervoer;
- knooppunten voor het personenvervoer;
- knooppunten voor het goederenvervoer, met inbegrip van intermodale terminals;
- de 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.

1.2. Voertuigen

Het trans-Europese conventionele spoorwegsysteem omvat alle voertuigen die geschikt zijn om te rijden op het gehele of op een gedeelte van het trans-Europese conventionele spoorwegnetwerk, met inbegrip van :

- al dan niet elektrische motortreinstellen;
- al dan niet elektrische tractievoertuigen;

CHAPITRE 8. — *Disposition finale*

Art. 63. L'arrêté royal du 28 décembre 2006 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel, modifié par l'arrêté royal du 18 mars 2008 est abrogé.

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

Donné à Bruxelles, le 26 janvier 2010.

ALBERT

Par le Roi :

Le Premier Ministre,
Y. LETERME

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

Scellé du sceau de l'Etat :
Le Ministre de la Justice,
S. DE CLERCK

Notes

(1) *Session 2009-2010.*

Chambre des représentants

Documents. — Projet de loi, 52-2248. — Nr. 1. — Amendements, 52-2248. — N° 2. — Rapport, 52-2248. — N° 3. — Texte adopté par la commission, 52-2248. — N° 4. — Texte adopté en séance plénière et transmis au Sénat, 52-2248. — N° 5.

Compte rendu intégral : 7 janvier 2010.

Sénat

Documents. — Projet évoqué par le Sénat, 4-1571. — N° 1. — Rapport, 4-1571. — N° 2. — Décision de ne pas amender, 4-1571. — N° 3.

Annales du Sénat : 14 janvier 2010.

Annexe 1^{re} à la loi relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne

ANNEXE 1^{re}

CHAMP D'APPLICATION

1. Système ferroviaire transeuropéen conventionnel

1.1. Réseau

Le réseau du système ferroviaire transeuropéen conventionnel sera celui des lignes conventionnelles du réseau transeuropéen de transport identifiées dans la décision no 1692/96/CE.

Aux fins de la présente loi, ce réseau peut être subdivisé selon les catégories suivantes :

- lignes prévues pour le trafic des passagers,
- lignes prévues pour le trafic mixte (passagers et marchandises),
- lignes spécialement conçues ou aménagées pour le trafic des marchandises,
- noeuds « passagers »,
- noeuds « marchandises », y compris les terminaux intermodaux,
- 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 passagers 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.

1.2. Véhicules

Le système ferroviaire transeuropéen conventionnel comprend tous les véhicules aptes à circuler sur tout ou partie du réseau ferroviaire transeuropéen conventionnel, y compris :

- les rames automotrices à moteurs thermiques ou électriques,
- les motrices de traction à moteurs thermiques ou électriques,

- reizigersrijtuigen;
- wagons voor vrachtvervoer, met inbegrip van voertuigen die ontworpen zijn voor het vervoer van vrachtwagens.

Uitrusting voor de bouw en het onderhoud van mobiele spoorweginfrastructuur kan hieronder vallen.

Elk van deze categorieën kan worden onderverdeeld in :

- voertuigen voor internationaal gebruik;
- voertuigen voor nationaal gebruik.

2. Het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem

2.1. Netwerk

Het netwerk van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem valt samen met de hogesnelheidslijnen van het trans-Europese vervoersnetwerk die zijn genoemd in beschikking nr. 1692/96/EG.

Het hogesnelheidsnetwerk omvat :

- de speciaal aangelegde hogesnelheidslijnen, die zijn uitgerust voor snelheden van gewoonlijk ten minste 250 km/uur;

- de lijnen die speciaal zijn aangepast voor hoge snelheden en die zijn uitgerust voor snelheden van ongeveer 200 km/uur;

— de 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 stedelijke bebouwing. Deze categorie omvat ook de verbindingen tussen hogesnelheids- en conventionele netwerken, de doortochten in stations, de toegangen tot terminals en remises, enz., die tegen conventionele snelheid worden gebruikt door « hogesnelheidsmateriaal ».

Dit netwerk omvat verkeersleidings-, plaatsbepalings- en navigatiesystemen, technische installaties voor gegevensverwerking en telecommunicatie ten behoeve van het vervoer op deze lijnen, om een veilige en soepele exploitatie van het net en een efficiënte verkeersleiding te waarborgen.

2.2. Voertuigen

Het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem bestaat uit voertuigen die zijn ontworpen om te rijden :

- op speciaal voor hoge snelheid aangelegde lijnen, met een snelheid van ten minste 250 km/uur, waarbij onder geschikte omstandigheden snelheden van meer dan 300 km/uur kunnen worden bereikt;

- of met een snelheid van ongeveer 200 km/uur op de in punt 2.1 genoemde lijnen, voor zover het prestatieniveau van die lijnen dit mogelijk maakt.

Voorts wordt door voertuigen die zijn ontworpen om te rijden met een maximumsnelheid van minder dan 200 km/uur en die geschikt zijn om te worden ingezet op het gehele of op een gedeelte van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegennetwerk voor zover het prestatieniveau van dit netwerk dat mogelijk maakt, voldoen aan de eisen voor een veilige werking op dit netwerk. Daartoe bevatten de TSI's voor conventionele voertuigen tevens eisen inzake de veilige werking van conventionele voertuigen op hogesnelheidsnetwerken.

3. Compatibiliteit binnen het spoorwegsysteem

Voor een kwalitatief hoogwaardig Europees spoorvervoer is onder andere een uitstekende compatibiliteit tussen de kenmerken van het netwerk (in de ruime betekenis van het woord, dus met inbegrip van de vaste componenten van alle betrokken subsystemen) en de voertuigen (met inbegrip van de in alle subsystemen opgenomen delen) een randvoorwaarde. Deze compatibiliteit is bepalend voor het niveau van de prestaties, de veiligheid, de kwaliteit van de dienstverlening en voor de kosten daarvan.

4. Verruiming van de werkingssfeer

4.1. Subcategorieën van netwerken en voertuigen

De werkingssfeer van de TSI's wordt geleidelijk verruimd tot het gehele spoorwegsysteem bedoeld in artikel 8 van Richtlijn 2008/57/EG. Met het oog op een kosteneffectieve interoperabiliteit worden alle in deze bijlage vermelde categorieën van netwerken en voertuigen indien nodig verder uitgewerkt in subcategorieën. Zo nodig mogen de functionele en technische specificaties als bedoeld in artikel 5, § 3, van Richtlijn 2008/57/EG, verschillen naargelang van de subcategorie.

- les voitures de passagers,

- les wagons de marchandises, y compris les véhicules conçus pour le transport de camions.

Le matériel de construction et d'entretien des infrastructures ferroviaires mobiles peut être inclus.

Chacune des catégories ci-dessus est subdivisée en :

- véhicules à usage international,
- véhicules à usage national.

2. Système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse

2.1. Réseau

Le réseau du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse est celui des lignes à grande vitesse du réseau transeuropéen de transport identifiées dans la décision n° 1692/96/CE.

Les lignes à grande vitesse comprennent :

- les lignes spécialement construites pour la grande vitesse, équipées pour des vitesses généralement égales ou supérieures à 250 km/h,

- les lignes spécialement aménagées pour la grande vitesse, équipées pour des vitesses de l'ordre de 200 km/h,

— les lignes spécialement aménagées pour la grande vitesse à caractère spécifique en raison de contraintes topographiques, de relief ou d'environnement urbain, dont la vitesse doit être adaptée cas par cas. Cette catégorie comporte aussi 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 ».

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 sur ces lignes afin de garantir l'exploitation sûre et harmonieuse du réseau et la gestion efficace du trafic.

2.2. Véhicules

Le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse comprend les véhicules conçus pour circuler :

- soit sur les lignes spécialement construites pour la grande vitesse, à une vitesse d'au moins 250 km/h, tout en permettant, dans des circonstances appropriées, d'atteindre des vitesses dépassant 300 km/h,

- soit sur les lignes mentionnées au point 2.1, lorsque cela est compatible avec les niveaux de performance de ces lignes, à une vitesse de l'ordre de 200 km/h.

En outre, les véhicules conçus pour circuler à une vitesse maximale inférieure à 200 km/h qui sont susceptibles de circuler sur tout ou partie du réseau ferroviaire transeuropéen à grande vitesse, lorsque cela est compatible avec les niveaux de performance de ce réseau, remplissent les conditions qui garantissent une exploitation sûre sur ce réseau. A cette fin, les STI pour les véhicules conventionnels précisent également les exigences nécessaires à une exploitation sûre des véhicules conventionnels sur les réseaux à grande vitesse.

3. Cohérence du système ferroviaire

La qualité du transport ferroviaire européen nécessite entre autres une excellente compatibilité entre les caractéristiques du réseau (au sens large du terme, c'est-à-dire comprenant les parties fixes de tous les sous-systèmes concernés) et celles des véhicules (incluant les parties embarquées de tous les sous-systèmes concernés). De cette compatibilité dépendent les niveaux de performances, de sécurité, de qualité du service et leur coût.

4. Extension du champ d'application

4.1. Sous-catégories du réseau et de véhicules

Le champ d'application des STI est étendu progressivement à tout le système ferroviaire, comme indiqué à l'article 8 de la Directive 2008/57/CE. Afin de garantir l'efficacité de l'interopérabilité au regard des coûts, de nouvelles sous-catégories peuvent, au besoin, être mises au point pour toutes les catégories de réseau et de véhicules visées à la présente annexe. S'il y a lieu, les spécifications fonctionnelles et techniques visées à l'article 5, paragraphe 3 de la Directive 2008/57/CE, peuvent différer selon la sous-catégorie.

4.2. Kostenbeheersingsmaatregelen

Bij het bepalen van de kosten-batenanalyse van de voorgenomen maatregelen, dient onder andere rekening te worden gehouden met de volgende verwachte voordelen :

- kosten van de voorgestelde maatregel,
- voordelen die een verruiming van de werkings sfeer tot bepaalde subcategorieën van netwerken en voertuigen met zich meebrengt voor de interoperabiliteit,
- vermindering van de kapitaalkosten en van de lasten ten gevolge van schaalvoordelen en een beter gebruik van voertuigen,
- daling van de investerings- en de onderhouds-/werkingskosten ten gevolge van toegenomen concurrentie tussen producenten en onderhoudsfirmas,
- milieuvoordelen, ten gevolge van technische verbeteringen van het spoorwegsysteem,
- een verbetering van de bedrijfsveiligheid.

Bovendien worden daarin de verwachte gevolgen voor alle betrokken exploitanten en economische subjecten vermeld.

Gezien om gevoegd te worden bij het wetsontwerp betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap.

Bijlage 2 bij de wet betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap

BIJLAGE 2 SUBSYSTEMEN

1. Lijst van subsystemen

Voor de toepassing van deze wet wordt het systeem dat het spoorwegsysteem vormt, onderverdeeld in subsystemen die overeenkomen met :

a) gebieden van structurele aard :

- infrastructuur,
- energie,
- besturing en seingeving,
- rollend materieel;

b) gebieden van functionele aard :

- exploitatie en verkeersleiding,
- onderhoud,
- telecommunicatietoepassingen voor reizigers en vracht.

2. Beschrijving van de subsystemen

Voor elk subsysteem of elk deel van een subsysteem wordt de lijst van de met de interoperabiliteit verband houdende elementen en aspecten voorgesteld door het Bureau bij de uitwerking van het ontwerp van de corresponderende TSI.

Onder voorbehoud van de vaststelling van deze aspecten of de interoperabiliteitsonderdelen en van de volgorde waarin de subsystemen aan TSI's worden onderworpen, omvatten de subsystemen met name :

2.1. Infrastructuur

Lopend spoor, wissels, kunstwerken (bruggen, tunnels ...), de bij stations behorende infrastructures (perrons, toegang, met oog voor de behoeften van personen met beperkte mobiliteit ...), veiligheids- en beschermingsinstallaties.

2.2. Energie

Elektrificatiesysteem, daaronder begrepen de bovenleiding, en het gedeelte van de apparatuur voor het meten van het stroomverbruik dat zich aan boord bevindt.

2.3. Besturing en seingeving

Alle uitrusting die nodig is voor de veiligheid, de besturing en controle van de bewegingen van de treinen die op het netwerk mogen rijden.

2.4. 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 uitwijkprocedures, onder andere ten aanzien van de treinsamenstelling en -besturing, de planning en de verkeersleiding.

Het geheel van vereiste beroepskwalificaties voor grensoverschrijdende diensten.

4.2. Garanties en matière de coûts

L'analyse coûts/avantages des mesures proposées tiendra notamment compte des éléments ci-après :

- le coût de la mesure proposée,
- les avantages pour l'interopérabilité d'une extension du champ d'application à certaines sous-catégories de réseaux et de véhicules,
- la réduction des coûts du capital grâce aux économies d'échelle et à la meilleure utilisation des véhicules,
- la réduction des dépenses d'investissement et des coûts d'entretien/frais d'exploitation grâce à la concurrence accrue entre les fabricants et les entreprises chargées de l'entretien,
- les effets bénéfiques sur l'environnement, grâce aux améliorations techniques du système ferroviaire,
- l'amélioration de la sécurité d'exploitation.

En outre, cette évaluation indiquera les conséquences probables pour tous les opérateurs et acteurs économiques concernés.

Vu pour être annexé au projet de loi relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne.

Annexe 2 à la loi relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne

ANNEXE 2 SOUS-SYSTEMES

1. Liste des sous-systèmes

Aux fins de la présente loi, le système constituant le système ferroviaire peut être divisé selon les sous-systèmes suivants, correspondant soit :

a) à des domaines de nature structurelle :

- infrastructures,
- énergie,
- contrôle-commande et signalisation,
- matériel roulant, ou

b) à des domaines de nature fonctionnelle :

- exploitation et gestion du trafic,
- entretien,
- applications télématiques au service des passagers et au service du fret.

2. Description des sous-systèmes

Pour chaque sous-système ou partie de sous-système, la liste des constituants et 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 ou des constituants d'interopérabilité, ni de l'ordre dans lequel les sous-systèmes seront soumis à des STI, les sous-systèmes comprennent notamment :

2.1. Infrastructure

La voie courante, les appareils de voies, les ouvrages d'art (ponts, tunnels, etc.), les infrastructures associées dans les gares (quais, zones d'accès, en incluant les besoins des personnes à mobilité réduite, etc.), les équipements de sécurité et de protection.

2.2. Energie

Le système d'électrification, y compris le matériel aérien et les parties embarquées du dispositif de mesure de la consommation électrique.

2.3. Contrôle-commande et signalisation

Tous les équipements nécessaires pour assurer la sécurité, la commande et le contrôle des mouvements des trains autorisés à circuler sur le réseau.

2.4. 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 formation et la conduite des trains, la planification et la gestion du trafic.

Les qualifications professionnelles exigibles pour la réalisation de services transfrontaliers.

2.5. Telematicatoepassingen

Evenals bijlage 1 omvat dit subsysteem twee delen :

a) de toepassingen ten dienste van de passagiers, met inbegrip van de informatiesystemen voor reizigers vóór en tijdens de reis, reserveringssystemen, betalingssystemen, het bagagebeheer, het beheer van aansluitingen tussen treinen en andere vervoertakken;

b) toepassingen voor het vrachtverkeer, met inbegrip van de informatiesystemen (continu volgen van goederen en treinen), rangeer- en samenstellingssystemen, reserverings-, betalings- en factureringssystemen, het beheer van aansluitingen met andere vervoertakken, het opstellen van begeleidende elektronische documenten.

2.6. Rollend materieel

De structuur, het besturingssysteem van de gehele uitrusting van de trein, de stroomafnemers, de tractie-eenheden en transformatoren, het remsysteem, koppeling, loopwerk (draaistellen, assen) en ophanging, deuren, interface mens/machine (treinbestuurder, treinpersoneel, passagiers, met oog voor de behoeften van personen met beperkte mobiliteit), passieve en actieve beveiliging, de nodige voorzieningen voor de gezondheid van passagiers en treinpersoneel.

2.7. Onderhoud

De procedures, de betrokken uitrusting, de logistieke onderhoudsinstallaties, de reserves waarmee de corrigerende en preventieve onderhoudswerkzaamheden dienen te worden uitgevoerd om de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem en de vereiste prestaties te garanderen.

Gezien om gevoegd te worden bij het wetsontwerp betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap.

Bijlage 3 bij de wet betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap

BIJLAGE 3

ESSENTIELE EISEN

1. Algemene eisen

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 bepaald 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 met beperkte werking.

1.1.2. De parameters die van invloed zijn op het contact tussen wiel en rail moeten voldoen aan de criteria inzake rijstabiliteit 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 moeten tijdens hun gebruiksduur bestand zijn tegen de normale of de nader omschreven uitzonderlijke belastingen. De gevolgen van onverwachte storingen voor 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 zoveel 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 de werking daarvan in te voorziene omstandigheden in stand wordt gehouden.

2.5. Applications télématiques

Conformément à l'annexe 1re, ce sous-système comprend deux parties :

a) les applications au service des passagers, y compris les systèmes d'information des passagers avant et pendant le voyage, les systèmes de réservation, les systèmes 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.

2.6. Matériel roulant

La structure, le système de commande et de contrôle de l'ensemble des équipements du train, les dispositifs de captage du courant, les équipements de traction et de transformation de l'énergie, de freinage, d'accouplement, les organes de roulement (bogies, essieux, etc.) et la suspension, les portes, les interfaces homme/machine (conducteur, personnel à bord, passagers, en incluant les besoins des personnes à mobilité réduite), les dispositifs de sécurité passifs ou actifs, les dispositifs nécessaires à la santé des passagers et du personnel à bord.

2.7. 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 et garantir les performances nécessaires.

Vu pour être annexé au projet de loi relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne.

Annexe 3 à la loi relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne

ANNEXE 3

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 manoeuvrés 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. Gezondheid

1.3.1. De materialen die, bij het beoogde gebruik, de gezondheid van de personen die daartoe toegang hebben, in gevaar kunnen brengen, mogen niet gebruikt worden in de treinen en de spoorweginfrastructuren.

1.3.2. Deze materialen moeten zodanig worden gekozen, aangewend en gebruikt dat de emissie van rook of schadelijke en gevaarlijke gassen, met name bij brand, wordt beperkt.

1.4. Bescherming van het milieu

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 Gemeenschapsbepalingen.

1.4.2. De in de treinen en de infrastructures 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 energievoorzieningssysteem moeten zodanig zijn ontworpen en uitgevoerd dat zij uit elektromagnetisch oogpunt compatibel zijn met de installaties, voorzieningen en openbare of particuliere netten waarmee zij kunnen interfereren.

1.4.4. Bij de exploitatie van het spoorwegnetwerk moeten de wettelijke normen inzake geluidshinder in acht worden genomen.

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 infrastructures en de vaste installaties moeten onderling en met die van de treinen die op het spoorwegnet rijden compatibel zijn.

Wanneer het op bepaalde gedeelten van het net 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.

2. Bijzondere eisen voor elk subsysteem

2.1. Infrastructuur

2.1.1. Veiligheid

Er moeten aangepaste 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 in stations waar treinen passeren.

Infrastructures die voor het publiek toegankelijk zijn, moeten zodanig zijn ontworpen en uitgevoerd dat de gevaren voor de veiligheid van personen beperkt zijn (stabiliteit, brand, toegang, ontruiming, perron enz.).

Er moeten dienstige maatregelen worden getroffen om rekening te houden met de bijzondere veiligheidsomstandigheden in tunnels en in viaducten met een aanzienlijke lengte.

2.2. Energie

2.2.1. Veiligheid

De werking van de energievoorzieningsinstallaties mag de veiligheid van treinen of personen (gebruikers, spoorwegpersoneel, aanwonenden en derden) niet in gevaar brengen.

2.2.2. Bescherming van het milieu

De werking 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 energievoorzieningssysteem die worden gebruikt, moeten :

- de treinen in staat stellen de opgegeven prestaties te verrichten;
- 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 net. De besturings- en seingevinginstallaties moeten te allen tijde zo functioneren dat treinen die in welbepaalde moeilijke situaties mogen rijden, volkomen veilig kunnen circuleren.

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 oeuvre 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 conception du système selon les dispositions communautaires en vigueur.

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. L'exploitation du système ferroviaire doit respecter les niveaux réglementaires en matière de nuisances sonores.

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 le milieu traversé proches de l'infrastructure et en état normal d'entretien.

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.

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 oeuvre.

2. Exigences particulières à chaque sous-système

2.1. Infrastructures

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, quai, 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.

2.2. Energie

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 spécifiée.

2.3.2. Technische compatibiliteit

Nieuwe infrastructuur en nieuw rollend materieel die zijn ontwikkeld of gebouwd na de invoering van compatibele besturings- en seinstelsels 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 rytuigen moet zodanig zijn ontworpen dat de ruimten voor de reizigers en de treinbestuurder bij botsing of ontsporing beschermd zijn.

De elektrische uitrusting mag de veilige werking 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 seinstelsels.

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 het mogelijk maken dat de reizigers gevaren melden aan de treinbestuurder en dat het treinpersoneel bij gevaar in contact kan treden met de treinbestuurder.

De toegangsdeuren moeten van een systeem voor het openen en sluiten daarvan zijn voorzien dat de veiligheid van de reizigers waarborgt.

Er moet in nooduitgangen en in de aanduiding daarvan zijn voorzien.

Er moeten passende maatregelen worden getroffen om rekening te houden met de bijzondere veiligheidsomstandigheden in tunnels met een aanzienlijke lengte.

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 kunnen doorgeven aan de passagiers.

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 met beperkte werking de reis voortzet zonder nadelige gevolgen voor de uitrusting die nog functioneert.

2.4.3. Technische compatibiliteit

De elektrische uitrusting moet compatibel zijn met de werking 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.

De eigenschappen van het rollend materieel moeten het rijden op alle lijnen waarop de exploitatie ervan is gepland, mogelijk maken, rekening houdend met relevante klimatologische omstandigheden.

2.4.4. Controle

Treinen moeten worden uitgerust met een registratieapparaat. De met dit apparaat verkregen gegevens en de verwerking ervan moeten worden geharmoniseerd.

2.5. Onderhoud

2.5.1. Gezondheid en veiligheid

De technische installaties en de methoden die in de centra 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. Bescherming van het milieu

De technische installaties en de methoden die in de onderhoudscentra worden toegepast, mogen het toegestane niveau van schadelijke gevolgen voor het omgevingsmilieu niet overschrijden.

2.3.2. 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 passagers 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 passagers d'avertir le conducteur et au personnel d'accompagnement d'entrer en contact avec celui-ci.

Les portes d'accès doivent être dotées d'un système de fermeture et d'ouverture qui garantisse la sécurité des passagers.

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 la transmission de messages aux passagers par le personnel de bord.

2.4.2. Fiabilité, disponibilité

La conception des équipements vitaux, de roulement, de traction et de freinage ainsi que 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 sous les 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.

2.5. 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. 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 treinbestuurders, 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 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 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 treinbestuurders, 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.

2.7. Telematicatoepassingen voor passagiers en vracht

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, de bijwerking 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.

Gezien om gevoegd te worden bij het wetsontwerp betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap.

2.5.3. Compatibilité technique

Les installations d'entretien traitant le 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

La mise en cohérence des règles d'exploitation des réseaux ainsi que la qualification des conducteurs, du personnel de bord et des centres de contrôle doivent garantir une exploitation sûre, en tenant compte 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 des 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

La mise en cohérence des règles d'exploitation des réseaux ainsi que la qualification 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, en tenant compte des exigences différentes des services transfrontaliers et intérieurs.

2.7. Applications télématiques au service des passagers et du fret

2.7.1. Compatibilité technique

Les exigences essentielles dans le domaine des applications télématiques garantissent une qualité de service minimale aux passagers 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 développés de sorte à garantir un maximum de possibilités d'échanges de données entre applications différentes et entre exploitants différents, en excluant les 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 d'entretien 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 ergonomique 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.

Vu pour être annexé au projet de loi relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne.

Bijlage 4 bij de wet betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap

BIJLAGE 4

EG-VERKLARING VAN CONFORMITEIT EN GESCHIKTHEID VOOR GEBRUIK VAN DE INTEROPERABILITEITSONDERDELEN

1. Interoperabiliteitsonderdelen

De EG-verklaring heeft betrekking op de interoperabiliteitsonderdelen van het spoorwegsysteem, als bedoeld in artikel 4. Deze interoperabiliteitsonderdelen kunnen de vorm aannemen van :

1.1. Onderdelen voor algemeen gebruik

Dit zijn onderdelen die niet specifiek zijn ontworpen voor het spoorwegsysteem en die in ongewijzigde vorm voor andere toepassingen kunnen worden gebruikt.

1.2. Onderdelen voor algemeen gebruik met specifieke eigenschappen

Dit zijn onderdelen die niet specifiek voor het spoorwegsysteem zijn ontworpen, maar die specifieke prestaties moeten leveren bij gebruik in de spoorwegaanpak.

1.3. Specifieke onderdelen

Dit zijn onderdelen die specifiek zijn ontworpen voor spoorwegtoepassingen.

2. Toepassingsgebied

De EG-verklaring heeft betrekking op :

— hetzij de beoordeling, door een aangemelde instantie, van de intrinsieke conformiteit van een op zichzelf beschouwd interoperabiliteitsdeel met de technische specificaties waaraan het moet voldoen;

— hetzij de beoordeling/waardering, door een aangemelde instantie, van de geschiktheid voor gebruik van een binnen de spoorwegaanpak beschouwd interoperabiliteitsdeel, met name wanneer dit van belang is voor interfaces, aan de hand van de technische specificaties, in het bijzonder van functionele aard, waarvan de inachtneming moet worden nagegaan.

Bij de beoordelingsprocedures die door de aangemelde instanties zowel in het ontwerp- als in het productiestadium worden gevolgd, wordt gebruikgemaakt van de in besluit 93/465/EEG opgenomen modules volgens de voorschriften van de TSI.

3. Inhoud van de EG-verklaring

De EG-verklaring van conformiteit of van geschiktheid voor gebruik, alsmede de bijgevoegde documenten, moeten gedateerd en ondertekend worden.

Deze verklaring moet worden opgesteld in dezelfde taal als de handleiding en moet de volgende gegevens bevatten :

— de referenties van Richtlijn 2008/57/EG;

— naam en adres van de fabrikant of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde (firmanaam en volledig adres en, wanneer het een gemachtigde betreft, ook de firmanaam van de fabrikant);

— beschrijving van het interoperabiliteitsdeel (merk, type, enz.);

— omschrijving van de voor de opstelling van de verklaring van conformiteit, respectievelijk geschiktheid voor gebruik, gevolgde procedure (artikel 14);

— alle relevante beschrijvingen waaraan het interoperabiliteitsdeel beantwoordt en met name de gebruiksvoorwaarden;

— naam en adres van de aangemelde instantie (instanties) die is (zijn) betrokken bij de voor de beoordeling van de conformiteit, respectievelijk de geschiktheid voor gebruik, gevolgde procedure en datum van het onderzoekcertificaat, in voorkomend geval met vermelding van de geldigheidsduur en van de voorwaarden waaronder het certificaat geldig is;

— in voorkomend geval, de referentie van de Europese specificaties;

— de identiteit van de ondertekenaar aan wie de bevoegdheid is verleend om, namens de fabrikant of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde, verplichtingen aan te gaan.

Gezien om gevoegd te worden bij het wetsontwerp betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap.

Annexe 4 à la loi relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne

ANNEXE 4

DECLARATION « CE » DE CONFORMITE ET D'APTITUDE A L'EMPLOI DES CONSTITUANTS D'INTEROPERABILITE

1. Constituants d'interopérabilité

La déclaration « CE » s'applique aux constituants d'interopérabilité concernés par l'interopérabilité du système ferroviaire, visés à l'article 4. Ces constituants d'interopérabilité peuvent être :

1.1. Des constituants banalisés

Ce sont les constituants qui ne sont pas propres au système ferroviaire et qui peuvent être utilisés tels quels dans d'autres domaines.

1.2. Des constituants banalisés avec des caractéristiques spécifiques

Ce sont les constituants qui ne sont pas en tant que tels propres au système ferroviaire mais qui doivent démontrer des performances spécifiques lorsqu'ils sont utilisés dans le domaine ferroviaire.

1.3. Des constituants spécifiques

Ce sont les constituants qui sont propres aux applications ferroviaires.

2. Champ d'application

La déclaration « CE » concerne :

— soit l'évaluation, par un (des) organisme(s) notifié(s), de la conformité intrinsèque d'un constituant d'interopérabilité, considéré isolément, avec les spécifications techniques qu'il doit respecter,

— soit l'évaluation/appréciation, par un (des) organisme(s) notifié(s), de l'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité, considéré dans son environnement ferroviaire, en particulier dans le cas où des interfaces sont en jeu, par rapport aux spécifications techniques, notamment de nature fonctionnelle, qui doivent être vérifiées.

Les procédures d'évaluation mises en oeuvre par les organismes notifiés, au stade de la conception ainsi qu'à celui de la production, font appel aux modules définis dans la décision 93/465/CEE suivant les conditions indiquées dans les STI.

3. Contenu de la déclaration « CE »

La déclaration « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi et les documents qui l'accompagnent doivent être datés et signés.

Cette déclaration doit être rédigée dans la même langue que la notice d'instruction et comprendre les éléments suivants :

— références de la Directive 2008/57/CE,

— nom et adresse du fabricant ou de son mandataire établi dans la Communauté (indiquer la raison sociale et l'adresse complète; en cas de mandataire, indiquer également la raison sociale du fabricant),

— description du constituant d'interopérabilité (marque, type, etc.),

— indication de la procédure suivie pour déclarer la conformité ou l'aptitude à l'emploi (article 14),

— toutes les descriptions pertinentes auxquelles répondent le constituant d'interopérabilité et en particulier les conditions d'utilisation,

— nom et adresse de l'organisme (des organismes) notifié(s) qui est (sont) intervenu(s) dans la procédure suivie en ce qui concerne la conformité ou l'aptitude à l'emploi et date du certificat d'examen assortie, le cas échéant, de la durée et des conditions de validité du certificat,

— le cas échéant, référence des spécifications européennes,

— identification du signataire ayant reçu pouvoir d'engager le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté.

Vu pour être annexé au projet de loi relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne.

Bijlage 5 bij de wet betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap

BIJLAGE 5

EG-KEURINGSVERKLARING VOOR SUBSYSTEMEN

De EG-keuringsverklaring en de bijgevoegde documenten moeten gedateerd en ondertekend worden.

Deze verklaring moet in dezelfde taal als die van het technische dossier worden opgesteld en moet de volgende gegevens bevatten :

- de referenties van Richtlijn 2008/57/EG;
- naam en adres van de aanbestedende dienst of de fabrikant, of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde (firmanaam en volledig adres en, wanneer het een gemachtigde betreft, ook de firmanaam van de aanbestedende dienst of de fabrikant);
- een beknopte beschrijving van het subsysteem;
- naam en adres van de aangemelde instantie die de in artikel 23 bedoelde EG-keuring heeft uitgevoerd;
- de referenties van de documenten in het technische dossier;
- alle voorlopige of definitieve relevante bepalingen waaraan het subsysteem moet voldoen, met name, in voorkomend geval, exploitatiebepalingen of -voorwaarden;
- de geldigheidsduur van de EG-verklaring, indien deze voorlopig is;
- de identiteit van de ondertekenaar.

Gezien om gevoegd te worden bij het wetsontwerp betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap.

Bijlage 6 bij de wet betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap

BIJLAGE 6

EG-KEURINGSPROCEDURE VOOR SUBSYSTEMEN

1. Inleiding

De EG-keuring is de procedure volgens welke een aangemelde instantie nagaat en verklaart dat het subsysteem :

- in overeenstemming is met de bepalingen van Richtlijn 2008/57/EG,
- in overeenstemming is met de overige wettelijke bepalingen die met inachtneming van het Verdrag worden toegepast, en dat het in gebruik mag worden genomen.

2. Stadia van de keuring

De keuring van het subsysteem omvat de volgende stadia :

- algemeen ontwerp;
- totstandbrenging : constructie van het subsysteem, met name de uitvoering van civieltechnische werken, de fabricage, de montage van onderdelen en de afregeling van het geheel;
- beproevingen van het voltooid subsysteem.

Voor het ontwerpstadium (met inbegrip van de typetesten) en het stadium van de totstandbrenging van het subsysteem kan de aanbestedende dienst, de constructeur of hun lasthebber in de Europese Gemeenschap om een initiële beoordeling verzoeken.

In dit geval leiden deze beoordeling of beoordelingen tot de afgifte van tussentijdse controlegetuigschriften (TCG) door de aangemelde instantie die daartoe is gekozen door de aanbestedende dienst, de constructeur of hun lasthebber in de Europese Gemeenschap. De aangemelde instantie op haar beurt, bevestigt de tussentijdse controle getuigschriften voor de desbetreffende stadia.

3. Verklaring

De voor de EG-keuring verantwoordelijke aangemelde instantie beoordeelt het ontwerp en de totstandbrenging van het subsysteem en stelt het keuringscertificaat op, dat bestemd is voor de aanvrager; deze stelt op zijn beurt de EG-keuringsverklaring op, die bestemd is voor de bevoegde instantie van de lidstaat waar het subsysteem geïnstalleerd en/of geëxploiteerd wordt.

De aangemelde instantie houdt rekening met de TKV's, indien deze voorhanden zijn, en, met het oog op de afgifte van de EG-keuringsverklaring :

- gaat zij na of het subsysteem :
- gedekt wordt door de desbetreffende TKV's inzake ontwerp en totstandbrenging indien de aanvrager de aangemelde instantie daarom heeft verzocht voor deze twee stadia;

Annexe 5 à la loi relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne

ANNEXE 5

DECLARATION « CE » DE VERIFICATION DES SOUS-SYSTEMES

La déclaration « CE » de vérification et les documents qui l'accompagnent doivent être datés et signés.

Cette déclaration doit être rédigée dans la même langue que le dossier technique et comprendre les éléments suivants :

- références de la Directive 2008/57/CE,
- nom et adresse de l'entité adjudicatrice ou du fabricant, ou de son mandataire établi dans la Communauté (indiquer la raison sociale et l'adresse complète; en cas de mandataire, indiquer également la raison sociale de l'entité adjudicatrice ou du fabricant),
- description succincte du sous-système,
- nom et adresse de l'organisme notifié qui a procédé à la vérification « CE » visée à l'article 23,
- références des documents contenus dans le dossier technique,
- toutes les dispositions pertinentes provisoires ou définitives auxquelles doit répondre le sous-système, et en particulier, s'il y a lieu, les restrictions ou conditions d'exploitation,
- durée de validité de la déclaration « CE », si celle-ci est provisoire,
- identification du signataire.

Vu pour être annexé au projet de loi relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne.

Annexe 6 à la loi relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne

ANNEXE 6

PROCEDURE DE VERIFICATION « CE » DES SOUS-SYSTEMES

1. Introduction

La vérification « CE » est la procédure par laquelle un organisme notifié vérifie et atteste que le sous-système est :

- conforme aux dispositions de la Directive 2008/57/CE,
- conforme aux autres dispositions réglementaires résultant du traité, et qu'il peut être mis en service.

2. Etapes

La vérification du sous-système comprend les étapes suivantes :

- conception d'ensemble,
- production : construction du sous-système, comprenant notamment l'exécution des travaux de génie civil, la fabrication, le montage des constituants, le réglage de l'ensemble,
- essais finals du sous-système.

En ce qui concerne la phase de conception (y compris les essais de type) et la phase de production, l'entité adjudicatrice ou le constructeur, ou leur mandataire dans la Communauté peuvent demander une évaluation préalable.

Dans ce cas, cette ou ces évaluations conduisent à une ou plusieurs attestations de contrôle intermédiaire (ACI) établies par l'organisme notifié choisi par le demandeur. L'organisme notifié, à son tour, confirme les attestations de contrôle intermédiaire du sous-système pour les phases concernées.

3. Certificat

L'organisme notifié qui est responsable de la vérification « CE » évalue la conception et la production du sous-système et établit le certificat de vérification destiné au demandeur, qui à son tour établit la déclaration « CE » de vérification destinée à l'autorité de tutelle de l'Etat membre dans lequel le sous-système est implanté et/ou exploité.

Si elles existent, l'organisme notifié prend en compte les ACI, et, dans le but de délivrer le certificat de vérification « CE » :

- vérifie que le sous-système :
- est couvert par des ACI de conception et de production, si le demandeur en a demandé à l'organisme notifié en ce qui concerne les deux phases, ou

— dan wel zodanig wordt uitgevoerd dat het conform is wat betreft alle aspecten die vallen onder de TKV inzake het ontwerp, indien de aanvrager de aangemelde instantie daarom uitsluitend voor het ontwerpstadium heeft verzocht;

— controleert zij of deze op correcte wijze voldoen aan de TSI-eisen en beoordeelt zij de ontwerp- en totstandbrengingsaspecten die vallen buiten de TKV(s) inzake ontwerp en/of totstandbrenging.

4. Technisch dossier

Het technisch dossier bij de keuringsverklaring moet de volgende stukken bevatten :

— voor infrastructuur : plannen van de werken, processen-verbaal van de oplevering van het grondwerk en de betonwapening, rapporten over de beproeving en de controle van het beton enz.;

— voor andere subsystemen : algemene en detailplannen zoals die worden uitgevoerd, elektrische en hydraulische schema's, schema's van de besturingscircuits, een beschrijving van de geautomatiseerde en geïnformatiseerde systemen, handleidingen voor bediening en onderhoud enz.;

— een lijst van de interoperabiliteitsonderdelen, zoals bedoeld in artikel 4, die in het subsysteem zijn verwerkt;

— kopieën van de EG-verklaringen van conformiteit of geschiktheid voor gebruik, waarvan genoemde onderdelen krachtens artikel 14 voorzien moeten zijn, in voorkomend geval vergezeld van de desbetreffende berekeningen en van een kopie van de processen-verbaal van de proeven en onderzoeken die op basis van de gemeenschappelijke technische specificaties door de aangemelde instanties zijn uitgevoerd;

— de TKV, indien deze voorhanden zijn, en, in dergelijk geval, de tussentijdse EG-keuringsverklaringen van systeemconformiteit bij het EG-keuringscertificaat, inclusief het resultaat van de geldigheidscontrole daarvan door de aangemelde instantie;

— een verklaring van de met de EG-keuring belaste aangemelde instantie, dat het project in overeenstemming is met de bepalingen van Richtlijn 2008/57/EG, vergezeld van de door haar geveerde desbetreffende berekeningen, met vermelding van een eventueel tijdens de uitvoering van de werkzaamheden gemaakt voorbehoud dat niet is ingetrokken; en vergezeld van de inspectie- en auditrapporten die zij in het kader van haar opdracht heeft opgesteld, zoals nader aangegeven in de hierna volgende punten 5.3 en 5.4.

5. Toezicht

5.1. Het doel van het EG-toezicht is na te gaan of tijdens de totstandbrenging van het subsysteem de uit het technische dossier voortvloeiende verplichtingen zijn vervuld.

5.2. De met het toezicht belaste aangemelde instantie moet permanent toegang hebben tot bouwplaatsen, constructiewerkplaatsen, opslagplaatsen, eventuele lokaties voor prefabricage, beproevingsinstallaties en meer in het algemeen alle plaatsen die zij noodzakelijk acht voor de vervulling van haar taak. De aanvrager moet haar alle documenten die daarbij van nut kunnen zijn, met name de plannen voor de uitvoering van en de technische documentatie met betrekking tot het subsysteem, toezenden of laten toezenden.

5.3. De met het toezicht belaste aangemelde instantie voert periodiek audits uit om na te gaan of de bepalingen van de wet worden nageleefd, waarna zij een auditverslag voorlegt aan de met de uitvoering belaste bedrijven. Haar aanwezigheid kan vereist zijn in bepaalde fasen van de werkzaamheden.

5.4. Daarnaast kan de aangemelde instantie onaangekondigde bezoeken brengen aan de bouwplaats of de constructiewerkplaatsen. Bij deze bezoeken kan de aangemelde instantie volledige of gedeeltelijke audits uitvoeren. Zij legt een verslag van deze bezoeken en in voorkomend geval een auditverslag voor aan de met de uitvoering belaste bedrijven.

5.5. Met het oog op de afgifte van een EG-verklaring van geschiktheid voor gebruik als bedoeld in bijlage 4, deel 2, kan de aangemelde instantie toezicht houden op een subsysteem waarin een operabiliteitsonderdeel is gemonteerd teneinde, wanneer de desbetreffende TSI dit voorschrijft, de geschiktheid daarvan voor gebruik binnen de spoorwagensector te beoordelen.

6. Depot

Het volledige in punt 4 bedoelde dossier wordt ter staving van de TKV, indien beschikbaar, afgegeven door de hiermee belaste aangemelde instantie, of ter staving van de keuringsverklaring die is afgegeven door de met de keuring van het bedrijfsklare subsysteem belaste aangemelde instantie, ingediend bij de aanvrager. Het dossier wordt gevoegd bij de TKV en/of de EG-keuringsverklaring die de aanvrager aan de veiligheidsinstantie toezendt.

— est, tel qu'il est fabriqué, conforme à tous les aspects couverts par l'ACI de conception octroyée au demandeur, s'il en a demandé à l'organisme notifié en ce qui concerne la phase de conception seulement,

— vérifie qu'elles répondent bien aux exigences des STI et évalue les éléments de conception et de production non couverts par les ACI de conception et/ou de production.

4. Dossier technique

Le dossier technique qui accompagne la déclaration de vérification doit être constitué comme suit :

— pour les infrastructures : plans des ouvrages, procès-verbaux de réception des fouilles et du ferrailage, rapports d'essai et de contrôle des bétons, etc.,

— pour les autres sous-systèmes : plans généraux et de détail conformes à l'exécution, schémas électriques et hydrauliques, schémas des circuits de commande, description des systèmes informatiques et des automatismes, notices de fonctionnement et d'entretien, etc.,

— liste des constituants d'interopérabilité visés à l'article 4 incorporés dans le sous-système,

— copies des déclarations « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi dont lesdits constituants doivent être munis conformément aux dispositions de l'article 14 de la loi, accompagnées, s'il y a lieu, des notes de calcul correspondantes et d'une copie des comptes rendus des essais et examens effectués par des organismes notifiés sur la base des spécifications techniques communes,

— le cas échéant, les ACI et, si tel est le cas, les déclarations « CE » de vérification intermédiaire du sous-système accompagnant le certificat de vérification « CE », y compris le résultat du contrôle de leur validité effectué par l'organisme notifié,

— certificat de l'organisme notifié chargé de la vérification « CE », certifiant que le projet est conforme aux dispositions de la Directive 2008/57/CE, accompagné des notes de calcul correspondantes et visé par ses soins, précisant, s'il y a lieu, les réserves formulées durant l'exécution des travaux qui n'auraient pas été levées; le certificat est également accompagné des rapports de visite et d'audit que l'organisme a établis dans le cadre de sa mission, comme précisé aux points 5.3 et 5.4.

5. Surveillance

5.1. Le but de la surveillance « CE » est de s'assurer que, pendant la réalisation du sous-système, les obligations découlant du dossier technique ont été remplies.

5.2. L'organisme notifié chargé de vérifier la réalisation 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. Le demandeur doit lui remettre ou lui faire remettre tous les documents utiles à cet effet, notamment les plans d'exécution et la documentation technique relative au sous-système.

5.3. L'organisme notifié chargé de vérifier la réalisation doit effectuer périodiquement des audits afin de s'assurer que les dispositions de la loi sont respectées. Il doit fournir à cette occasion un rapport d'audit aux professionnels chargés de la réalisation. Il peut être nécessaire qu'il soit présent durant certaines phases du chantier.

5.4. En outre, l'organisme notifié peut effectuer des visites inopinées sur le chantier ou dans les ateliers de fabrication. A l'occasion de ces visites, l'organisme notifié peut procéder à des audits complets ou partiels. Il doit fournir un rapport de visite et, le cas échéant, un rapport d'audit aux professionnels chargés de la réalisation.

5.5. Pour délivrer la déclaration « CE » d'aptitude à l'emploi visée à l'annexe 4, section 2, 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.

6. Dépôt

Le dossier complet visé au point 4 est déposé auprès du demandeur à l'appui de la déclaration ACI, le cas échéant, délivrée par l'organisme notifié chargé des ACI ou du certificat de vérification délivré par l'organisme notifié chargé de la vérification du sous-système en ordre de marche. Le dossier est joint à la déclaration ACI et/ou à la déclaration « CE » de vérification que le demandeur adresse à l'autorité de sécurité.

Een kopie van het dossier wordt door de aanvrager bewaard gedurende de hele levensduur van het subsysteem. Andere lidstaten kunnen desgewenst inzage krijgen in het dossier.

7. Publicatie

Iedere aangemelde instantie publiceert periodiek alle relevante informatie over :

- de ontvangen aanvragen om EG-keuringen;
- afgegeven of geweigerde TKV's;
- de afgegeven of geweigerde keuringsverklaringen.

8. Taal

De dossiers en briefwisseling met betrekking tot de EG-keuringsprocedures worden gesteld in een officiële taal van de lidstaat waar de aanvrager is gevestigd, dan wel in een door de aanvrager aanvaarde taal overeenkomstig de van toepassing zijnde wetgeving.

Gezien om gevoegd te worden bij het wetsontwerp betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap.

Bijlage 7 bij de wet betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap

BIJLAGE 7

TE VERIFIEREN PARAMETERS VOOR DE INDIENSTSTELLING VAN NIET-TSI-CONFORME VOERTUIGEN EN CLASSIFICATIE VAN DE NATIONALE VOORSCHRIFTEN

1. Lijst van parameters

1.1. Algemene documentatie

Algemene documentatie (waaronder de beschrijving van een nieuw, vernieuwd of aangepast voertuig en het beoogde gebruik daarvan, het ontwerp, de reparatie, informatie over exploitatie en onderhoud, het technisch dossier enz.).

1.2. Structuur en mechanische onderdelen

Mechanische integriteit en interface tussen voertuigen (met inbegrip van buffers en tractieorganen, doorgangen), stevigheid van de voertuigstructuur en toebehoren (bv. stoelen), de laadcapaciteit, de passieve veiligheid (met inbegrip van de botsbestendigheid van de binnen- en buitenzijde).

1.3. Wisselwerking voertuig-spoor en omgrenzingsprofiel

Mechanische interfaces met de infrastructuur (met inbegrip van statisch en dynamisch gedrag, spelingen en toleranties, het omgrenzingsprofiel, de tractieorganen enz.).

1.4. Remsysteem

Aspecten in verband met het remsysteem (waaronder de antiblokkeerinrichting, remregeling en remprestaties in bedrijf, nood- en stilstandmodus).

1.5. Passagiergerelateerde aspecten

Passagiersfaciliteiten en passagiersomgeving (met inbegrip van de passagiersramen en -deuren, eisen voor personen met beperkte mobiliteit enz.).

1.6. Milieuvoorschriften en aerodynamische effecten

Impact van het milieu op het voertuig en impact van het voertuig op het milieu (met inbegrip van de aerodynamische aspecten en zowel de interface tussen het voertuig en het baangedeelte van het spoorwegsysteem als de interface met het externe milieu).

1.7. Tyfoon, merking, functies en eisen inzake software-integriteit

Tyfoon, merking, functies en eisen inzake software-integriteit, bijvoorbeeld veiligheidsgelateerde functies die het gedrag van de trein beïnvloeden, met inbegrip van de treinbus.

1.8. Stroom- en besturingssystemen aan boord

Aandrijf-, stroom- en besturingssystemen aan boord, plus de interfaces van het voertuig met de infrastructuur voor stroomvoorziening en alle aspecten van elektromagnetische compatibiliteit.

1.9. Faciliteiten voor het personeel, interfaces en omgeving

Faciliteiten aan boord, interfaces, arbeidsomstandigheden en omgeving voor het personeel (met inbegrip van de stuurcabine en de bestuurdersinterface).

Une copie du dossier est conservée par le demandeur pendant toute la durée de vie du sous-système. Le dossier est communiqué aux autres Etats membres qui en font la demande.

7. Publication

Chaque organisme notifié publie périodiquement les informations pertinentes concernant :

- les demandes de vérification « CE » reçues,
- les ACI délivrées ou refusées,
- les certificats de vérification délivrés ou refusés,

8. Langue

Les dossiers et la correspondance se rapportant aux procédures de vérification « CE » sont rédigés dans une langue officielle de l'Etat membre où est établi le demandeur ou dans une langue acceptée par celui-ci conformément à la législation applicable.

Vu pour être annexé au projet de loi relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne.

Annexe 7 à la loi relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne

ANNEXE 7

PARAMETRES A CONTROLER POUR LA MISE EN SERVICE DE VEHICULES NON CONFORMES AUX STI ET CLASSIFICATION DES REGLES NATIONALES

1. Liste des paramètres

1.1. Documentation générale

La documentation générale (comprenant la description du véhicule neuf, renouvelé ou réaménagé et son usage prévu, les informations sur la conception, la réparation, l'exploitation et l'entretien, le dossier technique, etc.).

1.2. Structure et parties mécaniques

L'intégrité mécanique et l'interface entre les véhicules (y compris les tampons et les organes de traction, les couloirs/passerelles), la robustesse de la structure du véhicule et de ses équipements (par exemple, sièges), la capacité de charge, la sécurité passive (y compris la résistance intérieure et extérieure aux chocs).

1.3. Interactions véhicule/voie et gabarit

Les interfaces mécaniques vis-à-vis de l'infrastructure (y compris le comportement statique et dynamique, les jeux et tolérances, le gabarit, les organes de roulement, etc.).

1.4. Equipements de freinage

Dispositifs de freinage (y compris la protection anti-enrayage, la commande de freinage, la puissance de freinage en modes service, stationnement et urgence).

1.5. Dispositifs associés aux passagers

Installations à l'usage des passagers et environnement des passagers (y compris les vitres et les portes des voitures à passagers, les besoins particuliers des personnes à mobilité réduite, etc.).

1.6. Conditions environnementales et effets aérodynamiques

L'impact de l'environnement sur le véhicule et l'impact du véhicule sur l'environnement (y compris les conditions aérodynamiques, l'interface entre le véhicule et la partie « sol » du système ferroviaire et l'interface avec l'environnement extérieur).

1.7. Avertisseur extérieur, signalétique, exigences en matière d'intégrité du logiciel

Les avertisseurs extérieurs, la signalétique, les fonctions et l'intégrité du logiciel, par exemple les fonctions conditionnant la sécurité et ayant une incidence sur le comportement du train, y compris du bus de train.

1.8. Systèmes d'alimentation en énergie et de commande à bord

La propulsion à bord, les systèmes d'alimentation et de commande, l'interface du véhicule avec l'infrastructure d'alimentation en énergie et tous les aspects de la compatibilité électromagnétique.

1.9. Installations pour le personnel, interfaces et environnement

Les installations à bord, les interfaces, les conditions et l'environnement de travail du personnel (y compris les postes de conduite, l'interface conducteur-machine).

1.10. Brandveiligheid en ontruiming

1.11. Onderhoudsbeurten

Faciliteiten aan boord en interfaces voor het onderhoud.

1.12. Besturing en seingeving aan boord

Alle boorduitrusting die nodig is voor de veiligheid, de besturing en controle van de bewegingen van de treinen die op het net mogen rijden en de effecten daarvan op het baangedeelte van het spoorwegsysteem.

1.13. Specifieke exploitatievereisten

Specifieke exploitatievereisten voor voertuigen (met inbegrip van de modi voor gestoord bedrijf, reparatie en wegslepen van het voertuig enz.).

1.14. Goederengerelateerde aspecten

Specifieke voorschriften voor goederenvervoer en milieu (met inbegrip van de vereiste specifieke installaties voor gevaarlijke goederen).

De hierboven vermelde toelichting en de cursief gedrukte voorbeelden worden slechts ter informatie gegeven en vormen geen definities van de parameters.

2. Classificatie van de voorschriften

De nationale voorschriften met betrekking tot de in punt 1 genoemde parameters worden ingedeeld in één van de drie hierna omschreven categorieën. Met voorschriften en beperkingen van zuiver lokale aard wordt in dit kader geen rekening gehouden; de verificatie daarvan dient te gebeuren in onderling overleg tussen spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders.

Categorie A

Categorie A omvat :

— internationale normen;

— nationale voorschriften welke op het gebied van veiligheid als gelijkwaardig worden beschouwd met de nationale voorschriften van andere lidstaten.

Categorie B

Categorie B omvat alle voorschriften die niet onder categorie A of C vallen, of nog niet in een van deze categorieën zijn ingedeeld.

Categorie C

Categorie C omvat de voorschriften met betrekking tot de technische kenmerken van de infrastructuur die strikt noodzakelijk zijn om een veilige en interoperabele exploitatie op het betrokken net te kunnen waarborgen.

Gezien om gevoegd te worden bij het wetsontwerp betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap.

Bijlage 8 bij de wet betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap

BIJLAGE 8

DOOR DE LIDSTATEN IN ACHT TE NEMEN MINIMUMCRITERIA BIJ DE AANMELDING VAN INSTANTIES

1. De instantie, de directeur daarvan en het met de keuring belaste personeel mogen bij het ontwerp, de fabricage, de constructie, de verkoop of het onderhoud van de interoperabiliteitsonderdelen of subsystemen en bij de exploitatie noch rechtstreeks, noch als gemachtigden optreden. Uitwisseling van technische informatie tussen de fabrikant en de instantie wordt door deze bepaling niet uitgesloten.

2. De instantie en het personeel dat met de controle is belast, dienen de proeven met de grootste beroepsintegriteit en technische bekwaamheid uit te voeren en dienen vrij te zijn van elke pressie en beïnvloeding, met name van financiële aard, die hun beoordeling of de uitkomst van de controle kan beïnvloeden, inzonderheid door personen of groepen die bij de resultaten van de keuring belang hebben.

Met name dienen de instantie en het met de keuringen belaste personeel vanuit functioneel oogpunt onafhankelijk te zijn van de overheden die zijn aangewezen voor de afgifte van vergunningen voor indienststelling in het kader van Richtlijn 2008/57/EG, van vergunningen in het kader van Richtlijn 95/18/EG en van veiligheidscertificaten in het kader van Richtlijn 2004/49/EG, alsmede van de diensten die belast zijn met onderzoek bij ongevallen.

1.10. Protection contre l'incendie et évacuation

1.11. Maintenance

Installations à bord et interfaces de la maintenance

1.12. Contrôle-commande et signalisation à bord

L'ensemble de l'équipement de bord servant à assurer la sécurité, à commander et à contrôler les mouvements des trains autorisés à circuler sur le réseau et ses effets sur la partie « sol » du système ferroviaire.

1.13. Besoins opérationnels spécifiques

Les besoins opérationnels spécifiques des véhicules (y compris le mode dégradé, le dépannage de véhicules, etc.).

1.14. Dispositifs associés au fret

Les exigences et l'environnement spécifiques au fret (y compris les installations spécifiques aux marchandises dangereuses).

Les explications et les exemples décrits ci-dessus en italique sont donnés uniquement à titre d'information et ne constituent pas les définitions des paramètres.

2. Classification des règles

Les règles nationales relatives aux paramètres identifiés au point 1 sont affectées à l'un des trois groupes spécifiés ci-après. Les règles et les restrictions à caractère strictement local ne sont pas concernées; leur vérification fait partie des contrôles à mettre en place d'un commun accord par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure.

Groupe A

Le groupe A comprend :

— des normes internationales,

— des règles nationales qui sont réputées être équivalentes sur le plan de la sécurité ferroviaire à des règles nationales d'autres Etats membres.

Groupe B

Le groupe B comprend toute règle qui ne relève pas du groupe A ou C, ou qui n'a pas encore pu être classifiée dans un de ces groupes.

Groupe C

Le groupe C comprend des règles qui sont strictement nécessaires et liées aux caractéristiques techniques de l'infrastructure en vue d'une exploitation sûre et interoperable dans le réseau concerné (par exemple le gabarit).

Vu pour être annexé au projet de loi relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne.

Annexe 8 à la loi relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne

ANNEXE 8

CRITERES MINIMAUX DEVANT ETRE PRIS EN CONSIDERATION PAR LES ETATS MEMBRES POUR LA NOTIFICATION DES ORGANISMES

1. L'organisme, son directeur et le personnel chargé d'exécuter les opérations de vérification ne peuvent pas intervenir, ni directement, ni comme mandataires, dans la conception, la fabrication, la construction, la commercialisation ou l'entretien des constituants d'interopérabilité ou des sous-systèmes, ni dans l'exploitation. Cela n'exclut pas la possibilité d'un échange d'informations techniques entre le fabricant et l'organisme.

2. L'organisme et le personnel chargé des vérifications doivent exécuter les opérations de vérification avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus grande compétence technique et doivent être libres de toutes les pressions et incitations, notamment d'ordre financier, pouvant influencer leur jugement ou les résultats de leur contrôle, en particulier de celles émanant de personnes ou de groupements de personnes intéressés par les résultats des vérifications.

En particulier, l'organisme et le personnel chargés des vérifications doivent être fonctionnellement indépendants des autorités désignées pour délivrer les autorisations de mise en service dans le cadre de la Directive 2008/57/CE, les licences dans le cadre de la Directive 95/18/CE, et les certificats de sécurité dans le cadre de la Directive 2004/49/CE, ainsi que des entités chargées des enquêtes en cas d'accident.

3. De instantie dient te beschikken over het nodige personeel en de nodige middelen te bezitten om de met de uitvoering van de keuringen verbonden technische en administratieve taken op passende wijze te vervullen; tevens dient de instantie toegang te hebben tot het nodige materiaal voor bijzondere keuringen.

4. Het personeel dat met de controle is belast, dient :

- een goede technische en vakopleiding te hebben;
- voldoende kennis te bezitten van de voorschriften betreffende de controles die het verricht, en voldoende ervaring met deze controles te hebben;

- de vereiste bekwaamheid te bezitten om op basis van de verrichte controles de nodige verklaringen, processen-verbaal en verslagen op te stellen.

5. De onafhankelijkheid van het personeel dat met de controle wordt belast, dient te zijn gewaarborgd. De bezoldiging van elke functionaris mag niet afhangen van het aantal controles dat hij verricht, noch van de uitslag van de controles.

6. De instantie dient een verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid te sluiten, tenzij deze aansprakelijkheid door de staat wordt gedekt of de controles rechtstreeks door de lidstaat worden verricht.

7. Het personeel van de instantie is gebonden door het beroepsgeheim ten aanzien van alles wat het verneemt bij de uitoefening van zijn taken in het kader van deze wet of van de wettelijke en reglementaire bepalingen die daaraan uitvoering geven (behalve tegenover de ter zake bevoegde overheidsinstanties en instanties voor het onderzoek van ongevallen van de staat waarin de instantie haar werkzaamheden uitoefent, alsmede tegenover instanties voor het onderzoek van ongevallen die zijn veroorzaakt door een falen van de gecontroleerde interoperabiliteitsonderdelen of subsystemen).

Gezien om gevoegd te worden bij het wetsontwerp betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap.

Bijlage 9 bij de wet betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap

BIJLAGE 9

DOSSIER VOOR EEN AANVRAAG TOT AFWIJKING

De aanvraag tot afwijking wordt vergezeld van de volgende documenten :

a) een brief waarin het voornemen af te wijken formeel aan de Commissie wordt meegedeeld;

b) als bijlage bij die brief een dossier dat minstens het volgende bevat :

- een beschrijving van de werken, goederen en diensten waarop de afwijking betrekking heeft, waarbij de belangrijkste datums, de geografische situatie en het functionele en technische domein worden gepreciseerd;

- een exacte referentie naar de TSI's (of delen ervan) waarvoor een afwijking wordt aangevraagd;

- een exacte referentie en de bijzonderheden van de alternatieve bepalingen die zullen worden toegepast;

- voor aanvragen in het kader van artikel 10, § 1, onder 1°) : de verantwoording van het feit dat het project zich in een vergevorderd stadium bevindt;

- de rechtvaardiging van de afwijking, met de belangrijkste technische, economische, commerciële, operationele en/of administratieve redenen;

- alle andere elementen die de aanvraag tot afwijking rechtvaardigen;

- een beschrijving van de maatregelen die de lidstaat voornemens is te nemen om de uiteindelijke interoperabiliteit van het project te bevorderen. Als het om een kleine afwijking gaat, is deze beschrijving niet nodig.

Om de documenten onder de leden van het comité te kunnen verspreiden, moeten ze zowel op papier als in de vorm van elektronische bestanden worden ingediend.

Gezien om gevoegd te worden bij het wetsontwerp betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap.

3. L'organisme doit disposer du personnel et posséder les moyens nécessaires pour accomplir de façon adéquate les tâches techniques et administratives liées à l'exécution des vérifications; il doit également avoir accès au matériel nécessaire pour les vérifications exceptionnelles.

4. Le personnel chargé des contrôles doit posséder :

- une formation technique et professionnelle adéquate,
- une connaissance satisfaisante des prescriptions relatives aux vérifications qu'il effectue et une pratique suffisante de ces vérifications,

- l'aptitude requise pour rédiger les certificats, les procès-verbaux et les rapports qui constituent la matérialisation des contrôles effectués.

5. L'indépendance du personnel chargé du contrôle doit être garantie. La rémunération de chaque agent ne doit être fonction ni du nombre de contrôles qu'il effectue, ni des résultats de ces contrôles.

6. L'organisme doit souscrire une assurance de responsabilité civile, à moins que cette responsabilité ne soit couverte par l'Etat ou que les vérifications ne soient effectuées directement par l'Etat membre.

7. Le personnel de l'organisme est lié par le secret professionnel pour tout ce qu'il apprend dans l'exercice de ses fonctions (sauf à l'égard des autorités administratives compétentes et des autorités chargées des enquêtes sur les accidents de l'Etat où il exerce ses activités, ainsi qu'à l'égard des organismes d'enquête sur les accidents chargés de mener des enquêtes sur les accidents dus à une défaillance des constituants d'interopérabilité ou des sous-systèmes contrôlés) en vertu de la présente loi ou de toute disposition légale ou réglementaire la mettant en œuvre.

Vu pour être annexé au projet de loi relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne.

Annexe 9 à la loi relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne

ANNEXE 9

DOSSIER DE PRESENTATION D'UNE DEROGATION

La demande de dérogation comprend les documents suivants :

a) Une lettre formelle communiquant à la Commission la dérogation envisagée.

b) Un dossier, annexé à la lettre, comprenant au moins :

- une description des travaux, biens et services sujets à la dérogation, précisant les dates clés, la situation géographique ainsi que le domaine fonctionnel et technique,

- une référence précise aux STI (ou à leurs parties) pour lesquelles une dérogation est demandée,

- une référence précise et des détails des dispositions de remplacement qui seront appliquées,

- pour des demandes relevant de l'article 10, paragraphe 1, point 1°, la justification du stade avancé de développement du projet,

- la justification de la dérogation, comprenant les raisons principales à caractère technique, économique, commercial, opérationnel et/ou administratif,

- tout autre élément justifiant la demande de dérogation,

- une description des mesures que l'Etat membre envisage de prendre afin de promouvoir l'interopérabilité finale du projet. S'il s'agit d'une dérogation mineure, cette description n'est pas requise.

La documentation doit être fournie tant sous forme papier que sous forme de fichiers électroniques, ce qui permet sa distribution parmi les membres du comité.

Vu pour être annexé au projet de loi relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne.