

MINISTERIE VAN BINNENLANDSE ZAKEN

N. 2002 — 3056

[C - 2002/00457]

19 JUNI 2002. — Koninklijk besluit tot vaststelling van de officiële Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 11 december 1998 betreffende de vergunning van spoorwegonderneming en het gebruik van de spoorweginfrastructuur

ALBERT II, Koning der Belgen,

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

Gelet op de wet van 31 december 1983 tot hervorming der instellingen voor de Duitstalige Gemeenschap, inzonderheid op artikel 76, § 1, 1°, en § 3, vervangen bij de wet van 18 juli 1990;

Gelet op het ontwerp van officiële Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 11 december 1998 betreffende de vergunning van spoorwegonderneming en het gebruik van de spoorweginfrastructuur, opgemaakt door de Centrale dienst voor Duitse vertaling van het Adjunct-arrondissementscommissariaat in Malmedy;

Op de voordracht van Onze Minister van Binnenlandse Zaken,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. De bij dit besluit gevoegde tekst is de officiële Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 11 december 1998 betreffende de vergunning van spoorwegonderneming en het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

Art. 2. Onze Minister van Binnenlandse Zaken is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 19 juni 2002.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,
A. DUQUESNE

MINISTERE DE L'INTERIEUR

F. 2002 — 3056

[C - 2002/00457]

19 JUIN 2002. — Arrêté royal établissant la traduction officielle en langue allemande de l'arrêté royal du 11 décembre 1998 relatif à la licence d'entreprise ferroviaire et à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 31 décembre 1983 de réformes institutionnelles pour la Communauté germanophone, notamment l'article 76, § 1^{er}, 1°, et § 3, remplacé par la loi du 18 juillet 1990;

Vu le projet de traduction officielle en langue allemande de l'arrêté royal du 11 décembre 1998 relatif à la licence d'entreprise ferroviaire et à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, établi par le Service central de traduction allemande du Commissariat d'arrondissement adjoint à Malmedy;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Le texte annexé au présent arrêté constitue la traduction officielle en langue allemande de l'arrêté royal du 11 décembre 1998 relatif à la licence d'entreprise ferroviaire et à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Art. 2. Notre Ministre de l'Intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 19 juin 2002.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,
A. DUQUESNE

Bijlage — Annexe

MINISTERIUM DES VERKEHRSWESENS

11. DEZEMBER 1998 — Königlicher Erlass über die Genehmigung für Eisenbahnunternehmen und die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

BERICHT AN DEN KÖNIG

Sire,

der Entwurf eines Königlichen Erlasses, den ich die Ehre habe, Eurer Majestät zur Unterschrift vorzulegen, ist im Ministerrat beraten worden. Er enthält eine Reihe von Maßnahmen, die getroffen werden müssen, damit die Richtlinie des Rates der Europäischen Union 95/18/EG vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und die Richtlinie des Rates der Europäischen Union 95/19/EG vom 19. Juni 1995 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Weegeentgelten in belgisches Recht umgesetzt werden.

Diese Richtlinien ergänzen die Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft und sind untrennbar mit dieser Richtlinie verbunden, die durch den Königlichen Erlass vom 5. Februar 1997 in belgisches Recht umgesetzt wurde.

Erstgenannte Richtlinien gewährleisten eine einheitliche und nicht diskriminierende Anwendung des Benutzungsrechts für die Eisenbahninfrastruktur in der gesamten Gemeinschaft.

Um als Eisenbahnunternehmen anerkannt zu werden, muss ein Unternehmen, das beabsichtigt, die in Artikel 10 der vorerwähnten Richtlinie 91/440/EWG erwähnten Eisenbahnverkehrsleistungen zu erbringen, eine vom Mitgliedstaat der Europäischen Union, in dem es ansässig ist, ausgestellte Genehmigung besitzen.

Diese Genehmigung allein, die in allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union gültig ist, berechtigt allerdings noch nicht zur Benutzung der Eisenbahninfrastruktur. Dazu muss das betreffende Unternehmen über eine Sicherheitsbescheinigung verfügen, durch die bestätigt wird, dass es instande ist, auf spezifischen Strecken sichere Eisenbahnverkehrsleistungen zu erbringen. Außerdem muss es die Fahrwegkapazität beantragen, die erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Punkten der Eisenbahninfrastruktur eingesetzt werden kann.

Die Verpflichtung Belgiens, die notwendigen Maßnahmen zur Umsetzung dieser Richtlinien in nationales Recht zu treffen, kann gemäß den Bestimmungen des Gesetzes vom 18. Februar 1969 über Maßnahmen zur Ausführung internationaler Verträge und Akte über Personen- und Güterbeförderung im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr durch einen im Ministerrat beratenen Königlichen Erlass gewährleistet werden.

Die in vorliegendem Erlassentwurf vorgeschlagenen Maßnahmen zur Umsetzung dieser Richtlinien in nationales Recht sind in acht Kapitel gegliedert.

KAPITEL I — *Begriffsbestimmungen*

Das erste Kapitel enthält hauptsächlich die aus den vorerwähnten Richtlinien 95/18/EG und 95/19/EG übernommenen Definitionen. Sie beziehen sich auf Begriffe, die mit diesen Richtlinien eingeführt worden sind und für ein korrektes Verständnis der Bestimmungen in den sieben nachfolgenden Kapiteln notwendig sind. Außerdem entsprechen diese Definitionen denen, die im Königlichen Erlass vom 5. Februar 1997 zur Ausführung der Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften (91/440/EWG) vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft aufgenommen sind.

Die Nationale Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen, die durch vorerwähnten Königlichen Erlass vom 5. Februar 1997 als Betreiber der Eisenbahninfrastruktur bestimmt worden ist, ist damit beauftragt, Vorschläge in Bezug auf die Ausstellung der für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur erforderlichen Sicherheitsbescheinigung abzugeben. Sie allein verfügt nämlich aufgrund ihres Personals über die besondere Kompetenz und Kenntnis der Infrastruktur, um die vom antragstellenden Unternehmen getroffenen Sicherheitsvorkehrungen richtig zu beurteilen.

Im Hinblick auf eine gerechte und nicht diskriminierende Zuweisung der Fahrwegkapazität und eine strikte Beachtung der Wettbewerbsregeln wird die für den Eisenbahnverkehr zuständige Verwaltung als Zuweisungsstelle bestimmt.

KAPITEL II — *Die Genehmigung*

Kapitel II ist der Genehmigung für Eisenbahnunternehmen gewidmet. Abschnitt I bezieht sich auf die Erteilungsmodalitäten, Abschnitt II auf die Erteilungsbedingungen und Abschnitt III auf die Gültigkeitsbedingungen der Genehmigung.

In Artikel 2 wird das Prinzip festgelegt, wonach jedes Eisenbahnunternehmen eine Genehmigung besitzen muss, um zum Zugang zur oder zum Transit auf der belgischen Eisenbahninfrastruktur berechtigt zu sein. Diese Genehmigung kann von jeder zuständigen Behörde der Mitgliedstaaten der Europäischen Union ausgestellt werden, wie in den Bestimmungen des vorhergehenden Kapitels festgelegt.

Außerdem wird festgelegt, dass die Genehmigung eine notwendige aber nicht ausreichende Bedingung für die Benutzung der belgischen Eisenbahninfrastruktur ist. Das Eisenbahnunternehmen muss ebenfalls im Besitz einer Sicherheitsbescheinigung sein, die mit der Art der erbrachten Verkehrsleistung und der benutzten Infrastruktur in Zusammenhang steht.

Abschnitt I — Erteilung der Genehmigung

Eisenbahnunternehmen, die ihren Gesellschaftssitz oder einen Betriebsitz in Belgien haben, noch nicht über eine von den zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats der Europäischen Union ausgestellte Genehmigung verfügen und Eisenbahnverkehrsleistungen im Sinne von Artikel 10 der vorerwähnten Richtlinie 91/440/EWG erbringen möchten, müssen bei dem für den Eisenbahnverkehr zuständigen Minister oder bei seinem Beauftragten, das heißt beim Generaldirektor der für den Eisenbahnverkehr zuständigen Verwaltung, eine Genehmigung beantragen.

Was ausländische Unternehmen betrifft, die effektiv eine Eisenbahnverkehrstätigkeit ausüben möchten, versteht man unter Betriebsitz gleich welche Geschäftsstelle im Sinne von Artikel 198 § 1 Nr. 1 der koordinierten Gesetze über die Handelsgesellschaften.

Artikel 4 bedarf keines besonderen Kommentars.

Aufgrund von Artikel 5 erteilt der Minister oder sein Beauftragter die Genehmigung innerhalb von neunzig Tagen nach Erhalt aller Dokumente, die bescheinigen, dass alle Bedingungen für die Erteilung einer Genehmigung erfüllt sind. Bevor der Minister oder sein Beauftragter eine Entscheidung trifft, zieht er die in Kapitel VI vorgesehene Kommission für Eisenbahnverkehr zu Rate, die sich aus Sachverständigen im Bereich des Eisenbahnverkehrs zusammensetzt. Er kann auch bei jedem anderen Sachverständigen auf dem Gebiet des Eisenbahnverkehrs Stellungnahmen einholen.

Schließlich wird in Artikel 6 präzisiert, dass die Genehmigung nur für eine bestimmte Art von Verkehrsleistungen gültig ist. So sind die Bedingungen für die Erteilung einer Genehmigung verschieden je nachdem, ob es sich um Personen- oder Güterverkehr, Verkehr auf Hochgeschwindigkeitsstrecken oder traditionellen Strecken handelt.

Abschnitt II — Bedingungen für die Erteilung der Genehmigung

Um angemessene und zuverlässige Verkehrsleistungen anbieten zu können, muss ein Eisenbahnunternehmen jederzeit bestimmten Anforderungen in Sachen finanzielle Leistungsfähigkeit, fachliche Eignung, Zuverlässigkeit und Deckung der Haftpflicht genügen.

Aufgrund von Artikel 7 obliegt es dem Antragsteller der Genehmigung nachzuweisen, dass er diese Bedingungen erfüllt.

In Artikel 8 wird bestimmt, dass der Beweis für die Erfüllung der finanziellen Bedingungen durch Vorlage der in Punkt I der Anlage zu vorliegendem Erlass erwähnten Unterlagen erbracht wird, deren Richtigkeit von einem Betriebsrevisor, Mitglied des Instituts der Betriebsrevisoren, oder von einem gleichwertigen Organ, das von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union anerkannt ist, bescheinigt wird. Diese Unterlagen umfassen insbesondere die Jahresabschlüsse, den Unternehmensplan (einschließlich der geplanten Leistungen, einer Beschreibung der einzusetzenden beweglichen und unbeweglichen Güter, des rollenden Materials, des Personals, der Einnahme- und Ausgabenvoranschläge,...) und den Finanzierungsplan.

Im Verkehrssektor ist die finanzielle Leistungsfähigkeit eines Unternehmens als Indikator für seine wirtschaftliche Stabilität wichtig für die Kontinuität der Leistungen und ein Garant für die Einhaltung der Sicherheitsregeln.

Gemäß Artikel 9 beziehen sich die Anforderungen an die fachliche Eignung auf das Personal, die Organisation und die Ausrüstung, über die das Unternehmen verfügt. Sie stimmen mit den bei den anderen Verkehrsträgern üblichen Anforderungen überein. Qualität der Ausrüstung, Personal und Organisation müssen unmittelbar mit den zu erbringenden Dienstleistungen in Verbindung stehen.

Da der Eisenbahnverkehr ein Massenverkehr ist, der außerdem manchmal dicht bevölkerte Gebiete durchquert, ist gemäß den Artikeln 2 und 15 bis 17 des Königlichen Erlasses vom 5. Februar 1997, der die Richtlinie 91/440/EWG umsetzt und die Sicherheitsanforderungen an rollendes Material und Personal jedes Eisenbahnunternehmens festlegt, ein hohes Sicherheitsniveau erforderlich.

Damit die Erfüllung dieser verschiedenen Bedingungen in Bezug auf die fachliche Eignung nachgewiesen werden kann, sind in Punkt II der Anlage die Informationen aufgezählt, die der Antragsteller über Art und Unterhalt des rollenden Materials, Qualifikation des für die Sicherheit verantwortlichen Personals und die Modalitäten für dessen Ausbildung mitteilen muss.

Was die Deckung der Haftpflicht betrifft, muss der Antragsteller nach Artikel 10 nachweisen, dass er finanziell imstande ist, eventuelle Schäden wieder gutzumachen, die er seinen Kunden, dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur oder Dritten zufügen könnte.

In Sachen Zuverlässigkeit wird in Artikel 11 bestimmt, dass gegen Personen, die mit der täglichen Geschäftsführung des antragstellenden Unternehmens beauftragt sind, sowie gegen Verantwortliche eines Betriebssitzes in Belgien kein Urteil wegen eines in Buch II Titel III Kapitel I bis V und Titel IX Kapitel I und II des Strafgesetzbuches erwähnten Verstoßes ergangen sein darf.

Diese Strafbestimmungen betreffen Verbrechen und Vergehen, wie zum Beispiel Falschmünzerei, Fälschung und Gebrauch gefälschter Urkunden, Diebstahl, Betrug, Bankrott, betrügerische Zahlungsunfähigkeit, Vertrauensmissbrauch, Schwindel und Hehlerei.

Dasselbe gilt für Verurteilungen im Ausland wegen gleichartiger Verstöße.

Die betreffenden Personen müssen zum Beweis ihrer Zuverlässigkeit ein für eine öffentliche Verwaltung bestimmtes Leumundszeugnis, das nicht älter als drei Monate ist, oder ein gleichwertiges von einem anderen Staat ausgestelltes Dokument vorlegen.

Außerdem müssen die betreffenden Personen dem Genehmigungsantrag eine eidesstattliche Erklärung beifügen, durch die bestätigt wird, dass ihnen kein Handelsverbot erteilt wurde und dass gegen sie kein Urteil wegen eines Verstoßes gegen die belgischen oder ausländischen sozialen Rechtsvorschriften oder Verkehrsvorschriften ergangen ist.

Abschnitt III — Gültigkeit der Genehmigung

In diesem Abschnitt werden die Gültigkeitsdauer der Genehmigung, die Bedingungen, unter denen sie gültig bleibt, sowie die Bedingungen für ihre Aussetzung, Änderung oder ihren Widerruf festgelegt.

Aufgrund von Artikel 12 muss die Genehmigung alle fünf Jahre erneut gründlich überprüft werden.

Der Minister oder sein Beauftragter muss für die Überprüfung der Akte über einen Zeitraum von neunzig Tagen verfügen. Folglich müssen die Dokumente spätestens drei Monate vor Ablauf der fünfjährigen Frist vorgelegt werden.

Es ist ebenfalls vorgesehen, dass der Minister oder sein Beauftragter jederzeit nachprüfen kann, ob die Bedingungen für die Genehmigung erfüllt sind, zum Beispiel sobald irgendein Zweifel über die Lage des Unternehmens besteht.

In Artikel 13 wird festgelegt, dass die Genehmigung von Amts wegen vom Minister oder von seinem Beauftragten widerrufen oder ausgesetzt wird, wenn der Inhaber die Bedingungen in Sachen finanzielle Leistungsfähigkeit, fachliche Eignung, Deckung der Haftpflicht oder Zuverlässigkeit nicht mehr erfüllt. Der Minister oder sein Beauftragter kann die Genehmigung widerrufen oder aussetzen, wenn der Inhaber die in der Genehmigung beschriebenen Verkehrsleistungen während sechs aufeinander folgender Monate einstellt. Dasselbe gilt, wenn er innerhalb von sechs Monaten nach dem in der Genehmigung vorgesehenen Termin den Betrieb noch nicht aufgenommen hat. Jedoch kann für besondere Verkehrsleistungen, deren Einführung komplexer ist, eine längere Anlaufzeit vorgesehen werden.

In Artikel 14 wird festgelegt, dass die Genehmigung ausgesetzt oder widerrufen wird, wenn die Bedingungen in Bezug auf die finanzielle Leistungsfähigkeit nicht mehr erfüllt sind. Jedoch kann der Minister oder sein Beauftragter eine befristete Genehmigung für einen Zeitraum von sechs Monaten erteilen, sofern die Sicherheit nicht gefährdet ist. Dadurch erhält ein Unternehmen in Schwierigkeiten die Möglichkeit, eine finanzielle Sanierung durchzuführen, was im Falle einer Einstellung seiner Tätigkeiten unmöglich wäre.

Wenn ein Insolvenzverfahren oder ein ähnliches Verfahren gegen ein Eisenbahnunternehmen eingeleitet worden ist, kann der Minister die Genehmigung widerrufen, wenn keine realistischen Aussichten auf eine erfolversprechende finanzielle Sanierung innerhalb einer vertretbaren Zeit bestehen.

In den Artikeln 15 und 16 ist ein Verfahren für eine erneute Überprüfung der Gültigkeitsbedingungen der Genehmigung vor Ablauf der fünfjährigen Frist vorgesehen, entweder wenn die Rechtsstellung eines Unternehmens sich ändert (in diesem Fall darf es seine Tätigkeiten fortsetzen, wenn die Sicherheit nicht gefährdet ist) oder wenn das Eisenbahnunternehmen beabsichtigt, seine Tätigkeiten zu erweitern oder zu ändern.

Die Entscheidung über die Erteilung oder Ablehnung einer Genehmigung stützt sich auf die Überprüfung spezifischer Bedingungen in komplexen und vielfältigen Bereichen. Der Minister oder sein Beauftragter muss in voller Kenntnis der Sachlage entscheiden können. Deshalb ist die Stellungnahme einer Sachverständigenkommission angebracht. Dieser Aspekt wird in Artikel 17 § 1 behandelt.

Das in Artikel 15 Absatz 3 der Richtlinie 95/18/EG vorgesehene Beschwerderecht ist durch die im belgischen Recht bereits vorgesehenen administrativen und gerichtlichen Mechanismen sichergestellt.

KAPITEL III — Zuweisung von Fahrwegkapazität

In diesem Kapitel werden die den Mitgliedstaaten durch Artikel 3 der vorerwähnten Richtlinie 95/19/EG auferlegten Verpflichtungen in belgisches Recht umgesetzt; in vorerwähntem Artikel ist unter anderem vorgesehen, dass jeder Mitgliedstaat die Zuweisungsstelle benennt, die für die Zuweisung der verfügbaren Kapazitäten zuständig ist.

In Artikel 18 wird festgelegt, dass für diesen Auftrag besagte Zuweisungsstelle die für den Eisenbahnverkehr zuständige Verwaltung ist, die durch den Generaldirektor vertreten wird.

Es ist wichtig, dass diese Zuweisungsstelle unabhängig von jeglicher Hierarchie handeln kann, wie dies für besondere Aufträge der Fall ist, die von bestimmten Kategorien von Beamten der Föderalverwaltung ausgeführt werden.

Die Kapazitäten müssen auf gerechte und nicht diskriminierende Weise so zugeteilt werden, dass eine optimale Nutzung der Infrastruktur sichergestellt ist. Das bedeutet, dass Zugtrassen so zugeteilt werden müssen, dass der Mobilitätsbedarf bestmöglich gedeckt ist.

In Artikel 19 wird bestimmt, dass dem Auftrag öffentlichen Dienstes im Binnenverkehr von Personen, der aufgrund von Artikel 156 Nr. 1 des Gesetzes vom 21. März 1991 zur Umstrukturierung bestimmter öffentlicher Wirtschaftsunternehmen der NGBE obliegt, ein gewisser Vorrang eingeräumt wird.

Im gleichen Zusammenhang und unbeschadet dieses Auftrags öffentlichen Dienstes wird der Zuweisungsstelle durch optimale Zuweisung der Fahrwegkapazitäten die Möglichkeit gegeben, Personenverkehrsleistungen auf Hochgeschwindigkeitsstrecken oder Güterverkehrsleistungen, die auf einem speziell für diese Leistungen gebauten oder ausgebauten Fahrweg betrieben werden, Vorrang einzuräumen.

In den Artikeln 20 bis 24 wird geregelt, wie ein Antrag auf Fahrwegkapazität bearbeitet werden muss, damit dies auf effiziente, benutzerfreundliche und transparente Weise geschieht.

Artikel 25 bedarf keines weiteren Kommentars.

In den Artikeln 26 und 27 wird dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur Erlaubnis erteilt, die Hinterlegung einer Garantie zu verlangen für den Fall, dass das Eisenbahnunternehmen die zugeteilte Fahrwegkapazität nicht benutzt. Mindereinnahmen und Kosten für die Antragsbearbeitung können so eventuell gedeckt werden.

Das in Artikel 13 Absatz 2 der Richtlinie 95/19/EG vorgesehene Beschwerderecht ist durch die im belgischen Recht bereits vorgesehenen administrativen und gerichtlichen Mechanismen sichergestellt.

KAPITEL IV — Die Sicherheitsbescheinigung

Aufgrund von Artikel 11 der Richtlinie 95/19/EG muss das Eisenbahnunternehmen, das die in Artikel 10 der Richtlinie 91/440/EWG erwähnten Rechte in Anspruch nimmt, im Besitz einer Sicherheitsbescheinigung sein. In diesem Kapitel werden die diesbezüglichen europäischen Bestimmungen in belgisches Recht umgesetzt.

In den Artikeln 28, 29 und 30 wird festgelegt, dass der Beauftragte des Ministers die Sicherheitsbescheinigung ausstellt. Das Gutachten des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur ist ein technisches Gutachten, das der Regierungsinstanz ermöglicht, sich in voller Kenntnis der Sachlage für eine oder mehrere Verkehrsleistungsarten und für bestimmte Strecken auszusprechen.

In Artikel 31 werden die Bedingungen für die Erlangung der Sicherheitsbescheinigung bestimmt. Diese Bedingungen wurden bereits in den Artikeln 15 bis 17 des vorerwähnten Königlichen Erlasses vom 5. Februar 1997 erläutert. Artikel 31 ist die logische Fortsetzung davon.

Sie beziehen sich hauptsächlich auf die Sicherheitsnormen für das benutzte rollende Material und die Fachkenntnisse des Fahr- und Begleitpersonals der Züge.

Was die Gültigkeit der Sicherheitsbescheinigung betrifft, wird in Artikel 32 festgelegt, dass die Bescheinigung alle drei Jahre erneut überprüft wird und gültig bleibt, solange die vorerwähnten Bedingungen erfüllt bleiben.

Die dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur in diesem Kapitel zugewiesene Rolle muss unter dem Gesichtspunkt seiner technischen Kompetenz für die Festlegung der Sicherheitsnormen und -vorschriften betrachtet werden (siehe auch Kapitel II des vorerwähnten Königlichen Erlasses vom 5. Februar 1997).

KAPITEL V — Eisenbahnwegeentgelt

Dieses Kapitel handelt vom Eisenbahnwegeentgelt. Nach den Artikeln 34 bis 38 wird dieses Entgelt auf nicht diskriminierende Weise vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur festgelegt. Insbesondere in Artikel 35 werden die Modalitäten bestimmt, die der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur bei der Festlegung der Höhe des Entgelts für Verkehrsleistungen einhalten muss.

Nicht nur die Marktlage und die Anzahl der für einen bestimmten Zeitraum beantragten Zugtrassen müssen berücksichtigt werden, sondern auch die Besonderheiten der Verkehrsleistung, die das Eisenbahnunternehmen anbieten möchte: Spezifität der benutzten Eisenbahnlinie, Zusammensetzung des Zuges, Transportvolumen und Zuverlässigkeit der Dienstleistung unter dem Gesichtspunkt von Schnelligkeit und Regelmäßigkeit.

KAPITEL VI — Die Kommission für Eisenbahnverkehr

Abschnitt I dieses Kapitels handelt von der Zusammensetzung dieser Kommission, während in Abschnitt II ihre Befugnisse geregelt werden.

In Artikel 39 wird festgelegt, dass sie sich aus fünf ordentlichen Mitgliedern und zwei Ersatzmitgliedern zusammensetzt, die innerhalb der für den Eisenbahnverkehr zuständigen Verwaltung benannt werden, und aus vier ordentlichen Mitgliedern und zwei Ersatzmitgliedern, die auf Vorschlag des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur benannt werden.

Mit Ausnahme des Vorsitzenden muss die Kommission ebenso viele französischsprachige wie niederländischsprachige Mitglieder zählen.

Die Mitglieder werden von dem für den Eisenbahnverkehr zuständigen Minister ernannt.

Artikel 40 bedarf keines weiteren Kommentars.

Nach Artikel 41 ist die Kommission dafür zuständig, dem Minister oder seinem Beauftragten eine Stellungnahme abzugeben über Erteilung, Aussetzung oder Widerruf der Genehmigung für Eisenbahnunternehmen. Diese Stellungnahme muss mit Gründen versehen sein.

Abschnitt III über die Arbeitsweise der Kommission bedarf keines weiteren Kommentars.

Zu bemerken ist, dass dem Minister oder seinem Beauftragten aufgrund von Artikel 44 ebenfalls die Standpunkte der Minderheit übermittelt werden, damit er bei seiner Entscheidung in Bezug auf die Genehmigung auf alle Elemente der Akte zurückgreifen kann.

KAPITEL VII — *Ermittlung und Feststellung von Verstößen*

Durch dieses Kapitel wird die Errichtung eines Überwachungs- und Inspektionssystems in Sachen Genehmigungen und Benutzung der Eisenbahninfrastruktur in Anwendung der Artikel 2 und 3 des vorerwähnten Gesetzes vom 18. Februar 1969 ermöglicht.

KAPITEL VIII — *Schlussbestimmungen*

Dieses Kapitel bezieht sich auf das In-Kraft-Treten und die Ausführung vorliegenden Erlasses. Eine dreimonatige Vorbereitungsperiode ist notwendig, um den bestehenden Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit zu geben, sich den Bestimmungen des vorliegenden Erlasses anzupassen. Was jedoch die Kommission für Eisenbahnverkehr betrifft, ist es notwendig, dass diese vor In-Kraft-Treten der anderen Bestimmungen des vorliegenden Erlasses eingerichtet wird.

Ich habe die Ehre,

Sire,

der getreue und ehrerbietige Diener

Eurer Majestät

zu sein.

Der Minister des Transportwesens

M. DAERDEN

MINISTERIUM DES VERKEHRSWESENS

11. DEZEMBER 1998 — Königlicher Erlass über die Genehmigung für Eisenbahnunternehmen und die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

ALBERT II., König der Belgier,

Allen Gegenwärtigen und Zukünftigen, Unser Gruß!

Aufgrund des Vertrags vom 25. März 1957 zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, gebilligt durch das Gesetz vom 2. Dezember 1957, insbesondere des Artikels 75;

Aufgrund der Richtlinie 91/440/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft;

Aufgrund der Richtlinie 95/18/EG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen;

Aufgrund der Richtlinie 95/19/EG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 19. Juni 1995 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Weagentgelten;

Aufgrund des Gesetzes vom 18. Februar 1969 über Maßnahmen zur Ausführung internationaler Verträge und Akte über Personen- und Güterbeförderung im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 5. Februar 1997 zur Ausführung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft;

Aufgrund der Stellungnahme der Nationalen Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen vom 2. Dezember 1998;

Aufgrund der Stellungnahme der Finanzinspektion vom 2. Dezember 1998;

Aufgrund des Einverständnisses des Ministers des Haushalts vom 9. Dezember 1998;

Aufgrund der Stellungnahme der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 2. Dezember 1998;

Aufgrund der Dringlichkeit, begründet durch:

— die Notwendigkeit, unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um zu vermeiden, dass der Staat wegen nicht rechtzeitiger Umsetzung der Richtlinien 95/18/EG und 95/19/EG zur Verantwortung gezogen wird,

— die Notwendigkeit, in Bezug auf den Erhalt der Genehmigung für Eisenbahnunternehmen und der Sicherheitsbescheinigung sowie für die Zuweisung von Fahrwegkapazität über genaue Regeln zu verfügen, damit Eisenbahnunternehmen gerecht und in nicht diskriminierender Weise behandelt werden,

— die Notwendigkeit, die Sicherheit des gesamten Eisenbahnverkehrs zu gewährleisten;

Aufgrund der koordinierten Gesetze über den Staatsrat, insbesondere des Artikels 3 § 1;

In der Erwägung, dass die Nationale Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen aufgrund der besonderen Kompetenz ihres Personals, aufgrund ihrer Kenntnis der Infrastruktur und aufgrund der Tatsache, dass sie ihre Fähigkeit zum Betreiben dieser Infrastruktur in der Praxis bewiesen hat, durch den Königlichen Erlass vom 5. Februar 1997 zur Ausführung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft als Betreiber der Eisenbahninfrastruktur bestimmt worden ist;

Auf Vorschlag Unseres Ministers des Transportwesens und aufgrund der Stellungnahme Unserer Minister, die im Rat darüber beraten haben,

Haben Wir beschlossen und erlassen Wir:

KAPITEL I — *Begriffsbestimmungen*

Artikel 1 - Für die Anwendung des vorliegenden Erlasses ist beziehungsweise sind zu verstehen unter:

- "Minister": der für den Eisenbahnverkehr zuständige Minister,
- "Beauftragter des Ministers": der Generaldirektor der für den Eisenbahnverkehr zuständigen Verwaltung,
- "Verwaltung": die für den Eisenbahnverkehr zuständige Verwaltung,
- "Betreiber der Eisenbahninfrastruktur": die Nationale Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen, vertreten durch ihren geschäftsführenden Verwalter,
- "Eisenbahnunternehmen": jedes private oder öffentlich-rechtliche Unternehmen, dessen Haupttätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern und/oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen auf jeden Fall die Traktion sicherstellen muss und die Tätigkeit nicht ausschließlich auf den Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr beschränkt sein darf,
- "Eisenbahninfrastruktur": der in Anlage 1 Teil A der Verordnung (EWG) Nr. 2598/70 der Kommission vom 18. Dezember 1970 zur Festlegung des Inhalts der verschiedenen Positionen der Verbuchungsschemata des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 des Rates vom 4. Juli *[sic, zu lesen ist: Juni]* 1970 definierte Gegenstand, wobei im letzten Gedankenstrich des Teils A nur die Worte "Dienstgebäude des Wegedienstes" Anwendung finden,
- "Genehmigung": eine Genehmigung, durch die ein Unternehmen von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats der Europäischen Union als Eisenbahnunternehmen zur Erbringung von in dieser Genehmigung erwähnten Eisenbahnverkehrsleistungen anerkannt wird,
- "Zuweisung": die Zuteilung von Fahrwegkapazität durch eine Zuweisungsstelle,
- "Zuweisungsstelle": die Verwaltung,
- "Stadt- und Vorortverkehr": Verkehrsleistungen, die den Verkehrsbedarf eines Stadtgebietes oder eines Ballungsraumes sowie den Verkehrsbedarf zwischen einem Stadtgebiet oder Ballungsraum und dem Umland decken,
- "Regionalverkehr": Verkehrsleistungen, die den Verkehrsbedarf einer Region decken.

KAPITEL II — Die Genehmigung

Art. 2 - Eisenbahnunternehmen, die in den Genuss der in den Artikeln 12 und 13 des Königlichen Erlasses vom 5. Februar 1997 zur Ausführung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft erwähnten Zugangsrechte zu beziehungsweise Transitrechte auf der Eisenbahninfrastruktur kommen wollen, müssen eine Genehmigung besitzen.

Die Genehmigung allein berechtigt jedoch noch nicht zur Benutzung der Eisenbahninfrastruktur.

Abschnitt I — Erteilung der Genehmigung

Art. 3 - Eisenbahnunternehmen, die in Belgien einen Betriebssitz haben und nicht über eine in Artikel 2 des vorliegenden Erlasses erwähnte Genehmigung verfügen, reichen beim Minister oder bei seinem Beauftragten einen Genehmigungsantrag ein.

Art. 4 - Der Minister legt die Modalitäten für die Erteilung der Genehmigung fest. Er gewährleistet die Bekanntmachung dieser Modalitäten und setzt die Europäische Kommission davon in Kenntnis.

Art. 5 - Der Minister oder sein Beauftragter erteilt die Genehmigung innerhalb von neunzig Tagen nach Erhalt der Dokumente, die bescheinigen, dass alle in Artikel 7 des vorliegenden Erlasses erwähnten Bedingungen erfüllt sind.

Vorab nimmt er die Stellungnahme zur Kenntnis, die von der in Artikel 39 des vorliegenden Erlasses erwähnten Kommission für Eisenbahnverkehr abgegeben werden muss. Außerdem kann er Sachverständige in Sachen Eisenbahnverkehr zu Rate ziehen.

Art. 6 - In der Genehmigung wird festgelegt, für welche Arten von Verkehrsleistungen sie gültig ist.

Abschnitt II — Bedingungen für die Erteilung der Genehmigung

Art. 7 - Der Antragsteller einer Genehmigung liefert dem Minister oder seinem Beauftragten den Beweis, dass er jederzeit die in den Artikeln 8 bis 11 des vorliegenden Erlasses erwähnten Bedingungen in Sachen finanzielle Leistungsfähigkeit, fachliche Eignung, Deckung der Haftpflicht sowie Zuverlässigkeit erfüllt.

Art. 8 - Der Antragsteller einer Genehmigung weist nach, dass er imstande ist, seinen finanziellen Verpflichtungen während eines Zeitraums von zwölf Monaten ab dem Datum, das für den Beginn der Tätigkeiten, für die die Genehmigung beantragt wird, vorgesehen ist, nachzukommen.

In Punkt I der Anlage zu vorliegendem Erlass werden die Unterlagen bestimmt, die der Antragsteller vorlegen muss, um diese Bedingungen zu erfüllen; die Richtigkeit der Angaben wird von einem Betriebsrevisor, Mitglied des Instituts der Betriebsrevisoren, oder von einem gleichwertigen Organ, das von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union anerkannt ist, bescheinigt.

Art. 9 - Der Antragsteller einer Genehmigung erfüllt die Bedingungen in Bezug auf die fachliche Eignung, wenn er nachweist, dass:

— er über eine administrative Organisation verfügt oder verfügen wird und die erforderlichen Kenntnisse oder Erfahrungen für eine sichere und zuverlässige betriebliche Beherrschung und Überwachung der in der Genehmigung festgelegten Arten von Verkehrsleistungen besitzt,

— das für die Sicherheit verantwortliche Personal für sein Tätigkeitsgebiet qualifiziert ist,

— Personal, rollendes Material und Organisation des Unternehmens es ermöglichen, Eisenbahnverkehrsleistungen mit hohem Sicherheitsniveau zu erbringen.

In Punkt II der Anlage zu vorliegendem Erlass werden die Unterlagen bestimmt, die der Antragsteller vorlegen muss, um diese Bedingungen zu erfüllen.

Art. 10 - Der Antragsteller einer Genehmigung weist nach, dass er die notwendigen Vorkehrungen getroffen hat, um die Haftpflicht gegenüber seinen Kunden, dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und gegenüber Dritten zu decken.

Art. 11 - Die Bedingung der Zuverlässigkeit ist erfüllt, wenn gegen die mit der täglichen Geschäftsführung des Eisenbahnunternehmens beauftragten Personen und die Verantwortlichen der verschiedenen Betriebsstätte kein Urteil in Belgien durch rechtskräftige gerichtliche Entscheidung wegen eines in Buch II Titel III Kapitel I bis V und Titel IX Kapitel I und II des Strafgesetzbuches erwähnten Verstoßes oder im Ausland wegen eines gleichartigen Verstoßes ergangen ist.

Die Zuverlässigkeit wird durch ein Leumundszeugnis, das für eine öffentliche Verwaltung bestimmt ist und nicht älter als drei Monate ist, oder durch ein gleichwertiges Dokument, das von einem anderen Staat ausgestellt wurde, bescheinigt.

Diese Personen müssen ebenfalls eine eidesstattliche Erklärung beifügen, durch die bescheinigt wird, dass:

— ihnen kein Handelsverbot erteilt wurde,

— gegen sie in Belgien oder im Ausland kein strafrechtliches Urteil wegen eines Verstoßes gegen die sozialen Rechtsvorschriften oder gegen die spezifischen Verkehrsvorschriften durch rechtskräftige gerichtliche Entscheidung ergangen ist.

Abschnitt III — Gültigkeit der Genehmigung

Art. 12 - § 1 — Die Genehmigung wird alle fünf Jahre vom Minister oder von seinem Beauftragten neu überprüft.

Spätestens drei Monate vor Ablauf dieser Frist legt der Inhaber der Genehmigung dem Minister oder seinem Beauftragten diese Genehmigung zusammen mit allen erforderlichen Belegen im Hinblick auf eine erneute und vollständige Überprüfung der in Artikel 7 des vorliegenden Erlasses erwähnten Erteilungsbedingungen vor. Zu diesem Zweck reicht er die in den Artikeln 8 bis 11 des vorliegenden Erlasses erwähnten Angaben erneut ein.

§ 2 — Der Minister oder sein Beauftragter kann jederzeit überprüfen, ob die in den Artikeln 8 bis 11 des vorliegenden Erlasses erwähnten Anforderungen erfüllt sind.

Art. 13 - Der Minister oder sein Beauftragter setzt die von ihm erteilte Genehmigung aus oder widerruft sie, wenn der Inhaber die in Artikel 7 des vorliegenden Erlasses erwähnten Bedingungen nicht mehr erfüllt.

Der Minister oder sein Beauftragter kann die von ihm erteilte Genehmigung aussetzen, wenn:

— der Inhaber die Verkehrsleistungen, für die er die Genehmigung erhalten hat, sechs aufeinander folgende Monate lang einstellt,

— der Inhaber innerhalb von sechs Monaten nach Erteilung der Genehmigung den Betrieb nicht aufgenommen hat, es sei denn die Frist ist aufgrund der Besonderheit der zu erbringenden Verkehrsleistungen verlängert worden.

Der Minister oder sein Beauftragter hebt die Aussetzung auf, sobald der Inhaber nachgewiesen hat, dass er die in Artikel 7 des vorliegenden Erlasses erwähnten Bedingungen erfüllt.

Art. 14 - § 1 — Wenn der Inhaber einer vom Minister oder von seinem Beauftragten erteilten Genehmigung die in Artikel 8 des vorliegenden Erlasses erwähnten Bedingungen in Sachen finanzielle Leistungsfähigkeit nicht mehr erfüllt, setzt der Minister oder sein Beauftragter die Genehmigung aus oder widerruft sie.

Der Minister oder sein Beauftragter hebt die Aussetzung auf, sobald der Inhaber nachgewiesen hat, dass er die in Artikel 8 des vorliegenden Erlasses erwähnten Bedingungen wieder erfüllt.

Der Minister oder sein Beauftragter kann dem Eisenbahnunternehmen für den Zeitraum der Reorganisation eine befristete Genehmigung für eine Höchstdauer von sechs Monaten erteilen, sofern die Sicherheit nicht gefährdet ist.

§ 2 — Ist jedoch ein Insolvenzverfahren oder ein ähnliches Verfahren gegen ein Eisenbahnunternehmen eingeleitet worden, erlaubt der Minister oder sein Beauftragter diesem Unternehmen nicht, seine Genehmigung zu behalten, wenn er davon überzeugt ist, dass keine realistischen Aussichten auf eine erfolversprechende finanzielle Sanierung innerhalb einer vertretbaren Zeit bestehen.

Art. 15 - Bei einer Änderung, die sich auf die Rechtsstellung eines Eisenbahnunternehmens auswirkt, insbesondere bei einer Fusion oder Übernahme, legt der Inhaber dem Minister oder seinem Beauftragten seine Genehmigung zur erneuten Überprüfung vor.

Während dieser erneuten Überprüfung darf das betreffende Eisenbahnunternehmen den Betrieb fortsetzen, sofern die Sicherheit nicht gefährdet ist.

Art. 16 - Beabsichtigt der Inhaber einer vom Minister oder seinem Beauftragten erteilten Genehmigung seine Tätigkeiten zu erweitern oder zu ändern, muss er dem Minister oder seinem Beauftragten die Genehmigung zur erneuten Überprüfung vorlegen.

Art. 17 - § 1 — Vor jeglicher Entscheidung über die Ablehnung, die Aussetzung oder den Widerruf einer Genehmigung nimmt der Minister oder sein Beauftragter die Stellungnahme der in Artikel 39 des vorliegenden Erlasses erwähnten Kommission für Eisenbahnverkehr zur Kenntnis. Jede Entscheidung muss mit Gründen versehen sein und per Einschreibebrief notifiziert werden.

§ 2 — Der Minister oder sein Beauftragter unterrichtet die Europäische Kommission über jede Ablehnungs-, Aussetzungs- oder Widerrufsentscheidung.

KAPITEL III — Zuweisung von Fahrwegkapazität

Art. 18 - Die Zuweisungsstelle nimmt die Vergabe und Zuweisung von Fahrwegkapazität gerecht und in nicht diskriminierender Weise vor. Für die Ausführung dieses Auftrags handelt besagte Stelle, die durch den Generaldirektor der zuständigen Verwaltung vertreten wird, unabhängig von jeglicher Hierarchie.

Sie sorgt für eine optimale Nutzung der Eisenbahninfrastruktur unbeschadet des Artikels 19 des vorliegenden Erlasses.

Art. 19 - Die Zuweisungsstelle räumt dem Auftrag öffentlichen Dienstes im Binnenverkehr von Personen, der mit Zügen des gewöhnlichen Dienstes gewährleistet wird und aufgrund von Artikel 156 Nr. 1 des Gesetzes vom 21. März 1991 zur Umstrukturierung bestimmter öffentlicher Wirtschaftsunternehmen der Nationalen Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen obliegt, Vorrang ein, und dies unter Berücksichtigung der allgemeinen Organisation der Verkehrsdienste, die die Eisenbahninfrastruktur benutzen.

Die Zuweisungsstelle kann unbeschadet des Absatzes 1 des vorliegenden Artikels Personenverkehrsleistungen auf Hochgeschwindigkeitsstrecken oder Güterverkehrsleistungen, die auf einem speziell für diese Leistungen gebauten oder ausgebauten Fahrweg betrieben werden, Vorrang einräumen.

Art. 20 - Der Antrag auf Fahrwegkapazität wird an die Zuweisungsstelle gerichtet, wenn der Anfangspunkt der Verkehrsleistung sich auf belgischem Staatsgebiet befindet.

Der Minister legt die Modalitäten für die Zuweisung der Kapazität fest. Er gewährleistet deren Bekanntmachung und setzt die Europäische Kommission davon in Kenntnis.

Art. 21 - Die Zuweisungsstelle informiert sofort die für die Zuweisung von Fahrwegkapazität zuständigen Stellen der anderen betroffenen Staaten. Sie entscheidet in Abstimmung mit diesen Zuweisungsstellen schnellstmöglich und spätestens sechzig Tage nach Erhalt aller erforderlicher Auskünfte über den Antrag.

Art. 22 - Im Falle einer Ablehnung wegen unzureichender Fahrwegkapazität überprüft die Zuweisungsstelle den Antrag bei der nächsten Fahrplanänderung erneut, wenn der Antragsteller dies wünscht.

Die Zuweisungsstelle teilt ihm den Termin dieser Anpassungen sowie die anderen sich daraus ergebenden Verwaltungsvereinbarungen mit.

Art. 23 - Jede Entscheidung wird dem Antragsteller per Einschreibebrief notifiziert. Jede Ablehnung ist mit Gründen zu versehen.

Art. 24 - Unbeschadet des Artikels 20 des vorliegenden Erlasses kann der Antragsteller auf Fahrwegkapazität sich unmittelbar mit den für die Zuweisung von Fahrwegkapazität zuständigen Stellen der anderen betroffenen Staaten in Verbindung setzen, sofern er die Zuweisungsstelle darüber informiert.

Art. 25 - Der Antragsteller, dem Fahrwegkapazität zugeteilt wird, trifft mit dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur die notwendigen administrativen, technischen und finanziellen Vereinbarungen.

Art. 26 - Bei Anträgen auf Fahrwegkapazität kann die Hinterlegung einer Garantie verlangt werden. Diese Garantie darf nicht mehr betragen als die Deckung der Mindereinnahmen, die sich aus der unterbliebenen Nutzung der beantragten Kapazitäten ergeben könnten.

Art. 27 - Die Garantie wird beim Betreiber der Eisenbahninfrastruktur hinterlegt. Bei Nutzung der Kapazität wird die Garantie vollständig erstattet.

KAPITEL IV — Die Sicherheitsbescheinigung

Art. 28 - Das Eisenbahnunternehmen muss eine Sicherheitsbescheinigung besitzen, um die Eisenbahninfrastruktur benutzen zu dürfen.

Art. 29 - Die Sicherheitsbescheinigung wird vom Beauftragten des Ministers aufgrund des technischen Gutachtens des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur ausgestellt.

Der Minister legt die Modalitäten für die Ausstellung der Sicherheitsbescheinigung fest und gewährleistet die Bekanntmachung dieser Modalitäten.

Art. 30 - Die Sicherheitsbescheinigung wird für eine oder mehrere festgelegte Arten von Verkehrsleistungen und für die betroffenen Strecken ausgestellt.

Art. 31 - Zur Erlangung der Sicherheitsbescheinigung muss das Eisenbahnunternehmen für eine oder mehrere in der Genehmigung festgelegte Arten von Verkehrsleistungen nachweisen, dass es die Normen, die in Artikel 2 des Königlichen Erlasses vom 5. Februar 1997 zur Ausführung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft erwähnt sind, einhält und den in den Artikeln 15 bis 17 desselben Erlasses erwähnten Anforderungen sowie den in Artikel 9 des vorliegenden Erlasses erwähnten Sicherheitsanforderungen in Bezug auf seine interne Organisation entspricht.

Art. 32 - Die Sicherheitsbescheinigung bleibt gültig, solange das Eisenbahnunternehmen den in Artikel 31 des vorliegenden Erlasses erwähnten Anforderungen entspricht. Letztere werden alle drei Jahre neu überprüft.

Art. 33 - Die Kosten, die dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur bei Überprüfung der in Artikel 31 des vorliegenden Erlasses erwähnten Anforderungen entstehen, gehen zu Lasten des antragstellenden Eisenbahnunternehmens.

KAPITEL V — Eisenbahnwegeentgelt

Art. 34 - Für gleichartige Verkehrsleistungen auf demselben Markt werden die Wegeentgelte ohne Diskriminierung erhoben.

Art. 35 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur legt die Wegeentgelte für eine Verkehrsleistung fest, indem er insbesondere Folgendes berücksichtigt:

1. die Lage auf dem Verkehrsmarkt, das Verhältnis von Angebot und Nachfrage, die Zielsetzungen im Hinblick auf eine optimalere Nutzung des Eisenbahnnetzes und die Wettbewerbsstellung des Eisenbahnverkehrs im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern,

2. die beantragte Fahrwegkapazität, die Nutzungshäufigkeit und die Nutzungszeiten,

3. die Besonderheiten der Verkehrsleistung (unter anderem den Linientyp und seine Betriebskosten, die Zusammensetzung des Zuges, seine Geschwindigkeit, seine Achslast und die Qualität der gewünschten Dienstleistung),

4. die zu tragenden Kosten.

Art. 36 - Die Entgelte sind an den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur zu zahlen.

Art. 37 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur liefert auf Anfrage des Ministers oder seines Beauftragten alle notwendigen Informationen, damit dieser sich vergewissern kann, dass die Entgelte auf der Grundlage der Nichtdiskriminierung erhoben werden.

Art. 38 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur unterrichtet die Eisenbahnunternehmen, die seine Infrastruktur benutzen, rechtzeitig über wichtige Änderungen, die sich auf die Qualität oder die Kapazität seiner Eisenbahninfrastruktur auswirken.

KAPITEL VI — Die Kommission für Eisenbahnverkehr

Abschnitt I — Errichtung und Zusammensetzung

Art. 39 - Die Kommission für Eisenbahnverkehr setzt sich zusammen aus:

— fünf ordentlichen Mitgliedern und zwei Ersatzmitgliedern, die aufgrund ihrer Fachkenntnis und als Vertreter der Verwaltung benannt werden, darunter der Vorsitzende,

— vier ordentlichen Mitgliedern und zwei Ersatzmitgliedern, die aufgrund ihrer Fachkenntnis auf Vorschlag des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur benannt werden.

Den Vorsitzenden ausgenommen zählt die Kommission ebenso viele französischsprachige wie niederländischsprachige Mitglieder; dies gilt sowohl für die Vertreter der Verwaltung als auch für die vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur vorgeschlagenen Mitglieder.

Die ordentlichen Mitglieder und die Ersatzmitglieder werden vom Minister ernannt.

Art. 40 - Ein vom Generaldirektor der Verwaltung bestimmter Sekretär wird der Kommission beigeordnet. Er ist nicht stimmberechtigt.

Abschnitt II — Befugnisse

Art. 41 - Die Kommission ist damit beauftragt, eine mit Gründen versehene Stellungnahme über jeden Antrag auf Erteilung, Aussetzung oder Widerruf der in Kapitel II des vorliegenden Erlasses erwähnten Genehmigung abzugeben.

Abschnitt III — Arbeitsweise

Art. 42 - Die Kommission legt ihre Geschäftsordnung und ihre Arbeitsweise fest.

Art. 43 - Die Kommission kann jede Person, bei der sie eine Stellungnahme einholen möchte, zu Rate ziehen, zu ihren Versammlungen einladen oder an ihrer Arbeit beteiligen.

Art. 44 - Die Stellungnahmen der Kommission werden mit Stimmenmehrheit angenommen. Bei Stimmengleichheit ist die Stimme des Vorsitzenden ausschlaggebend. Die Standpunkte der Minderheit werden den Stellungnahmen beifügt und zusammen mit ihnen dem Minister oder seinem Beauftragten zugesandt.

KAPITEL VII — Ermittlung und Feststellung von Verstößen

Art. 45 - Die vom Minister bestellten Überwachungs- und Inspektionsbediensteten sind für die Ermittlung der Verstöße gegen die Vorschriften des vorliegenden Erlasses und seiner Ausführungserlasse zuständig.

Sie stellen diese Verstöße durch Protokolle fest, die bis zum Beweis des Gegenteils Beweiskraft haben. Eine Kopie der Protokolle wird den Urhebern der Verstöße innerhalb von fünfzehn Tagen nach Feststellung dieser Verstöße zugesandt.

KAPITEL VIII — *Schlussbestimmungen*

Art. 46 - Mit Ausnahme von Kapitel VI tritt vorliegender Erlass am ersten Tag des vierten Monats nach seiner Veröffentlichung im *Belgischen Staatsblatt* in Kraft.

Art. 47 - Unser Minister des Transportwesens ist mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.
Gegeben zu Brüssel, den 11. Dezember 1998

ALBERT

Von Königs wegen:

Der Minister des Transportwesens
M. DAERDEN

Anlage

I. Unterlagen, die dem Genehmigungsantrag aufgrund von Artikel 8 des vorliegenden Erlasses beizufügen sind:

1. Die Jahresabschlüsse für die drei Jahre vor dem Genehmigungsantrag. Die Ausgangsbilanz, wenn es sich um ein startendes Unternehmen handelt.

2. Der Unternehmensplan für einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren mit näheren Einzelheiten für das erste und zweite Jahr nach Beginn der Eisenbahntätigkeiten, für die die Genehmigung beantragt wird. Im vorgeschlagenen Unternehmensplan wird ein klarer Unterschied zwischen den Tätigkeiten, die sich auf die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen beziehen, und den anderen Tätigkeiten gemacht.

Besonders berücksichtigt werden:

- die qualitative und quantitative Beschreibung der angebotenen Produkte,
- die beweglichen und unbeweglichen Güter, die der Antragsteller besitzt oder erwerben wird,
- die Grundstücke, Gebäude, Gleise und Eisenbahnanschlüsse, Bahnhöfe, Rangier-, Umschlag- und Lagereinrichtungen, die der Antragsteller für die Tätigkeiten, für die er die Genehmigung beantragt, als Eigentum besitzt oder zur Verfügung hat oder haben wird,
- das rollende Eisenbahnmateriale, das der Antragsteller für die Verkehrsleistungen, für die die Genehmigung beantragt wird, zur Verfügung hat, mit Bestandsverzeichnis der Kommunikationsmittel an Bord dieses Materials,
- das beschäftigte und noch einzustellende Personal einschließlich seiner Qualifikation,
- die Bezifferung der Erträge des Unternehmens für die folgenden fünf Jahre mit Aufgliederung der Erträge aus der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen und von zusätzlichen Leistungen,
- die Bezifferung der Kosten des Unternehmens für die folgenden fünf Jahre mit Aufgliederung der Kosten für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen und von zusätzlichen Leistungen.

3. Der Finanzierungsplan für einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren

Diesem Plan sind beizufügen:

- eine Beschreibung der Struktur und der voraussichtlichen Entwicklung des Kapitals, der Eigen- und Fremdmittel und des Umlaufvermögens,
- eine Aufstellung der zu leistenden und der zu erhaltenden Garantien.

4. Ein Voranschlag des jeweiligen Jahresabschlusses für das laufende Jahr und für die fünf darauf folgenden Jahre mit einer Auflistung der nicht in der Bilanz aufgenommenen Anrechte und Verpflichtungen.

5. Von den zuständigen Diensten ausgestellte Bescheinigungen, durch die nachgewiesen wird, dass der Antragsteller der Genehmigung keine Zahlungsrückstände bei der Steuerverwaltung und den Sozialversicherungsdiensten hat.

II. Unterlagen, die dem Genehmigungsantrag aufgrund von Artikel 9 des vorliegenden Erlasses beizufügen sind:

1. Angaben über Art und Wartung des rollenden Materials unter besonderer Berücksichtigung der Sicherheitsnormen

1.1 Art des rollenden Materials

Der Antragsteller der Genehmigung muss eine Liste der Rollmaterialtypen einreichen, die er zu benutzen beabsichtigt; er gibt darauf die wesentlichen Merkmale pro Rollmaterialtyp an und weist nach, dass dieses rollende Material den darauf anwendbaren technischen Normen entspricht und für die vorgesehenen Arten von Verkehrsleistungen geeignet ist.

1.2 Wartung des rollenden Materials

Der Antragsteller der Genehmigung muss ein Dokument einreichen, durch das belegt wird, dass eine effiziente Wartung des rollenden Materials gewährleistet ist.

Zu diesem Zweck muss dieses Dokument:

— allgemein nachweisen, dass das für die Wartung des rollenden Materials eingesetzte Personal über die technischen Kenntnisse verfügt und die allgemeinen Anweisungen beherrscht, die für eine korrekte Ausführung seiner Aufgabe notwendig sind,

und

— nachweisen, dass aufgrund der Organisation der Wartung, der Qualifikation und Ausbildung der verschiedenen Kategorien von Wartungspersonal, der diesem Personal zur Verfügung gestellten Dokumentation, der Ausrüstung und der Gerätschaften der Wartungswerkstätten sowie aufgrund deren Organisation und Verwaltung insbesondere Folgendes gewährleistet ist:

- Verrichtungen in Bezug auf die technische Prüfung und die Sicherheit des rollenden Materials,
- die Kontrolle der Sicherheitssysteme und -bauelemente des rollenden Materials,
- Verrichtungen in Bezug auf Wartung und regelmäßige Überholung des rollenden Materials,
- Verrichtungen in Bezug auf Pannenhilfe und Reparatur des rollenden Materials.

2. Angaben zur Qualifikation des für die Sicherheit verantwortlichen Personals und Einzelheiten zur Ausbildung des Personals

2.1 Personal

Nur die zur Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs und des Personals erforderlichen Fähigkeiten müssen geprüft werden. Für das Kompetenzniveau auf anderen Gebieten (auf kommerzieller, technischer Ebene) trägt jedes Eisenbahnunternehmen die eigene Verantwortung.

Je nach Art der in Betracht gezogenen Verkehrsleistung muss der Antragsteller der Genehmigung für jede Personalkategorie, die er hierfür einsetzen möchte (Führer von Eisenbahnzügen, Personal für die Begleitung von Eisenbahnzügen, Personal für die Zusammenstellung und die Absendung von Eisenbahnzügen), den schriftlichen Beweis erbringen, dass dieses Personal:

— über die körperliche und psychische Tauglichkeit verfügt, die für die korrekte Ausführung seiner Aufgabe erforderlich ist,

— über die technischen Kenntnisse verfügt und die allgemeinen Vorschriften in Bezug auf Verkehrs- und Arbeitssicherheit beherrscht, die für die korrekte Ausführung seiner Aufgabe erforderlich sind.

2.2 Einzelheiten zur Ausbildung des Personals

Für jede unter Punkt 2.1 vorgesehene Personalkategorie muss der Antragsteller der Genehmigung den schriftlichen Beweis erbringen, dass in Zusammenhang mit der Organisation der Sicherheit ein System zum Erwerb und zur Aufrechterhaltung der Fähigkeiten eingerichtet worden ist.

Nachgewiesen werden muss mit diesem Dokument insbesondere das Bestehen:

— eines Systems zur Erstellung und Verwaltung der Dokumentation, die für Ausbildung und Aufrechterhaltung der Kenntnisse des betreffenden Personals notwendig ist,

— eines Verfahrens zur Auswahl und Erstausbildung des betreffenden Personals,

— eines Systems zur individuellen und stetigen Überwachung der Fähigkeiten des betreffenden Personals,

— eines Weiterbildungssystems für das betreffende Personal,

— eines Systems zur Überprüfung der Qualität des pädagogischen Aufgebots,

— eines Systems, das zur Qualifikation und anschließenden Befähigung des für die Ausführung dieser Aufgaben bestimmten Personals führt,

— eines internen Auditverfahrens und eines Verfahrens für statistische Analysen, anhand deren die in Zusammenhang mit der Sicherheitsregelung gemachten Erfahrungen für die Ausführung der Aufgaben des betreffenden Personals genutzt werden können.

Gesehen, um Unserem Erlass vom 11. Dezember 1998 beigefügt zu werden

ALBERT

Von Königs wegen:

Der Minister des Transportwesens

M. DAERDEN

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 19 juni 2002.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,

A. DUQUESNE

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 19 juin 2002.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,

A. DUQUESNE

N. 2002 — 3057

[C - 2002/00458]

19 JUNI 2002. — Koninklijk besluit tot vaststelling van de officiële Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 16 januari 2002 tot wijziging van het koninklijk besluit van 9 februari 1999 genomen tot uitvoering van artikel 2, § 5, eerste lid, van de wet van 7 augustus 1974 tot instelling van het recht op een bestaansminimum

ALBERT II, Koning der Belgen,

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

Gelet op de wet van 31 december 1983 tot hervorming der instellingen voor de Duitstalige Gemeenschap, inzonderheid op artikel 76, § 1, 1^o, en § 3, vervangen bij de wet van 18 juli 1990;

Gelet op het ontwerp van officiële Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 16 januari 2002 tot wijziging van het koninklijk besluit van 9 februari 1999 genomen tot uitvoering van artikel 2, § 5, eerste lid, van de wet van 7 augustus 1974 tot instelling van het recht op een bestaansminimum, opgemaakt door de Centrale dienst voor Duitse vertaling van het Adjunct-arrondissementscommissariaat in Malmédy;

Op de voordracht van Onze Minister van Binnenlandse Zaken,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. De bij dit besluit gevoegde tekst is de officiële Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 16 januari 2002 tot wijziging van het koninklijk besluit van 9 februari 1999 genomen tot uitvoering van artikel 2, § 5, eerste lid, van de wet van 7 augustus 1974 tot instelling van het recht op een bestaansminimum.

F. 2002 — 3057

[C - 2002/00458]

19 JUIJN 2002. — Arrêté royal établissant la traduction officielle en langue allemande de l'arrêté royal du 16 janvier 2002 modifiant l'arrêté royal du 9 février 1999 pris en exécution de l'article 2, § 5, alinéa 1^{er}, de la loi du 7 août 1974 instituant le droit à un minimum de moyens d'existence

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 31 décembre 1983 de réformes institutionnelles pour la Communauté germanophone, notamment l'article 76, § 1^{er}, 1^o, et § 3, remplacé par la loi du 18 juillet 1990;

Vu le projet de traduction officielle en langue allemande de l'arrêté royal du 16 janvier 2002 modifiant l'arrêté royal du 9 février 1999 pris en exécution de l'article 2, § 5, alinéa 1^{er}, de la loi du 7 août 1974 instituant le droit à un minimum de moyens d'existence, établi par le Service central de traduction allemande du Commissariat d'arrondissement adjoint à Malmédy;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Le texte annexé au présent arrêté constitue la traduction officielle en langue allemande de l'arrêté royal du 16 janvier 2002 modifiant l'arrêté royal du 9 février 1999 pris en exécution de l'article 2, § 5, alinéa 1^{er}, de la loi du 7 août 1974 instituant le droit à un minimum de moyens d'existence.