

Art. 2 - Artikel 5 § 3 wird wie folgt abgeändert:

1. In Absatz 1 werden die Wörter "Artikel 4 Absatz 1 Nr. 5 und 6" durch die Wörter "Artikel 4 Absatz 1 Nr. 6" ersetzt.
2. In Absatz 2 werden die Wörter "Artikel 4 Absatz 1 Nr. 5 oder Nr. 6" durch die Wörter "Artikel 4 Absatz 1 Nr. 6" ersetzt und die Wörter "je nach den Befugnissen, die sie ausübt" gestrichen.
3. Absatz 4 wird gestrichen.

Art. 3 - In Artikel 7 § 2 desselben Erlasses, abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 8. Juli 1999, wird Nr. 3 gestrichen.

Art. 4 - Unser Minister der Volksgesundheit und Unser Minister des Innern sind, jeder für seinen Bereich, mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Gegeben zu Brüssel, den 18. Juli 2002

ALBERT

Von Königs wegen:

Die Ministerin der Volksgesundheit
Frau M. AELVOET
Der Minister des Innern
A. DUQUESNE

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 17 oktober 2003.

ALBERT

Van Koningswege :
De Minister van Binnenlandse Zaken,
P. DEWAELE

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 17 octobre 2003.

ALBERT

Par le Roi :
Le Ministre de l'Intérieur,
P. DEWAELE

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

N. 2004 — 578

[C — 2003/00924]

12 JANUARI 2004. — Koninklijk besluit tot vaststelling van de officiële Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor 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 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, opgemaakt door de Centrale Dienst voor Duitse vertaling bij 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 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

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

Gegeven te Brussel, 12 januari 2004.

ALBERT

Van Koningswege :
De Minister van Binnenlandse Zaken,
P. DEWAELE

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

F. 2004 — 578

[C — 2003/00924]

12 JANVIER 2004. — Arrêté royal établissant la traduction officielle en langue allemande de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'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 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, établi par le Service central de traduction allemande auprès 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 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

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

Donné à Bruxelles, le 12 janvier 2004.

ALBERT

Par le Roi :
Le Ministre de l'Intérieur,
P. DEWAELE

Bijlage — Annexe

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN**12. MÄRZ 2003 — Königlicher Erlass über die Bedingungen für 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 in seiner Sitzung vom 28. Februar 2003 beraten worden.

Mit diesem Entwurf werden drei Richtlinien vom 26. Februar 2001 in unser Recht umgesetzt: Richtlinie 2001/12/EG zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft, Richtlinie 2001/13/EG zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung. Die Umsetzung muss spätestens am 15. März 2003 erfolgen.

Die wichtigste Neuerung bei dieser neuen Etappe der Liberalisierung der Eisenbahn besteht hauptsächlich in der Erweiterung des Zugangsrechts zu bestimmten unserer Eisenbahninfrastrukturen.

Unter Berücksichtigung der neuen Anforderungen, die durch diese Richtlinien gestellt werden, ist der Umsetzungsplan, wie man ihn sich in den Jahren 1997 und 1998 bei der vorherigen Umsetzung erdacht hatte, heute nicht mehr zufrieden stellend.

Die Regierung möchte, dass diese neue Etappe der Reform unter Einhaltung mehrerer Grundprinzipien erfolgt:

- Beibehaltung der Einheit der NGBE,
- Bildung eines verordnungsrechtlichen Rahmens, der mit den eventuellen Entwicklungen auf europäischer Ebene in Bezug auf die rechtliche Unabhängigkeit des Netzbetreibers vereinbar ist,
- Institutionalisierung einer Eisenbahnextpertise auf Ebene des FÖD Mobilität und Transportwesen,
- Reform ohne Auswirkung auf den Staatshaushalt,
- Beurteilung der Möglichkeit, zwei noch zu gründende Regulierungsorgane für die Eisenbahn einerseits und die Luftfahrt andererseits letztendlich innerhalb ein und derselben Einrichtung unterzubringen.

Richtlinie 2001/12/EG

Mit dieser Richtlinie wird die Richtlinie 91/440/EWG abgeändert.

Den Eisenbahnunternehmen wird fortan eine Reihe Buchführungsvorschriften in Bezug auf die Trennung zwischen dem Betrieb der Infrastruktur einerseits und der Erbringung von Verkehrsleistungen andererseits auferlegt.

Außerdem verfügen die Staaten über die Möglichkeit, für die Trennung zwischen dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und dem Benutzer des Netzes zwischen einer Trennung auf Ebene der Buchführung oder auf institutioneller Ebene zu wählen.

Die belgische Regierung hat sich ihrerseits für die Beibehaltung der Einheit des Unternehmens ausgesprochen.

Angesichts der Tatsache, dass der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur aufgrund der Rolle, die er bei der Festlegung der Sicherheitsvorschriften, der Ausstellung der Sicherheitsbescheinigung, der Erstellung des Entwurfs der Schienennetz-Nutzungsbedingungen, der technischen Unterstützung in Sachen Zuweisung von Zugtrassen und der Festlegung der Nutzungsentgelte spielt, bedeutenden Einfluss in Sachen Zugang zum Netz hat, muss dafür Sorge getragen werden, dass er diese Aufgaben allen Eisenbahnunternehmen gegenüber auf nichtdiskriminierende Weise erfüllt.

Damit dies weiterhin effektiv gewährleistet bleibt, kann für die Zukunft nicht ausgeschlossen werden, dass eine Entwicklung hin zu einer juristischen Trennung zwischen dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und dem Haupteisenbahnunternehmen stattfindet, insbesondere aufgrund des europäischen verordnungsrechtlichen Rahmens.

Momentan hat die Regierung sich jedoch für die Schaffung eines unabhängigen Dienstes entschieden, der mit der Erhebung der Entgelte und der nichtdiskriminierenden Zuweisung von Zugtrassen beauftragt ist.

Fortan darf das Eisenbahnunternehmen, das gleichzeitig Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und Benutzer des eigenen Netzes ist, den konkurrierenden Unternehmen nicht mehr direkt Zugtrassen zuweisen.

Es wird ebenfalls ein Zugangs- und Transitrecht für internationale Gruppierungen (das heißt Eisenbahnunternehmen, die gemeinsam über die Grenzen der Staaten hinaus Güter befördern) eingeführt.

Am 15. März 2003 wird der Güterverkehr auf dem transeuropäischen Netz für den Güterschienenverkehr liberalisiert. Fünf Jahre später, im Jahre 2008, wird das gesamte europäische Eisenbahnnetz zugänglich sein.

Richtlinie 2001/13/EG

Mit dieser Richtlinie wird die Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen abgeändert.

In dieser Richtlinie wird eine Reihe Bedingungen in Sachen Eisenbahnzugangsrechte festgelegt. Diese Bedingungen ähneln stark den allgemeinen Bedingungen für die Straßenverkehrslizenzen: Zuverlässigkeit, Zahlungsfähigkeit, Fachkenntnis, Integrität, Sicherheit, Versicherung usw.

Richtlinie 2001/14/EG

Diese Richtlinie hat bedeutende Folgen für die Strukturen der Eisenbahnunternehmen.

Es werden nämlich eine unabhängige Einrichtung, die mit der Festlegung der Entgelte und mit der nichtdiskriminierenden Zuweisung von Zugtrassen beauftragt ist, und ein Kontrollorgan geschaffen, um die Transparenz und die Einhaltung des Grundsatzes des nichtdiskriminierenden Zugangs zu gewährleisten. Diese beiden Organe werden die ihnen erteilten Aufträge auf autonome Weise erfüllen. Ziel ist es, auf dem Netz, das den Eisenbahnunternehmen zugänglich ist, den Wettbewerb zu fördern.

Die Schaffung dieser beiden Organe ergibt sich aus der Wahl, die die Regierung getroffen hat bezüglich der Beibehaltung einer einzigen Einheit, die gleichzeitig Eisenbahnunternehmen und Betreiber der Eisenbahninfrastruktur ist: der NGBE.

Mit den Eisenbahnunternehmen können für eine Dauer von mehr als einer Netzfahrplanperiode (das heißt für fünf Jahre) Rahmenverträge über die Fahrwegkapazität geschlossen werden.

KAPITEL I — *Begriffsbestimmungen*

Das erste Kapitel enthält unter anderem die aus den vorerwähnten Richtlinien 2001/12/EG, 2001/13/EG und 2001/14/EG übernommenen Begriffsbestimmungen. Sie beziehen sich auf Begriffe, die mit diesen Richtlinien eingeführt worden sind und für ein korrektes Verständnis der Bestimmungen in den nachfolgenden Kapiteln notwendig sind.

Die Abteilung der Nationalen Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen, die mit dem Betrieb und dem Unterhalt der Eisenbahninfrastruktur beauftragt ist, wird zum Betreiber der Eisenbahninfrastruktur bestimmt. Die Befugnis des Betreibers in Sachen Benutzung der Eisenbahninfrastruktur beschränkt sich auf eine Begutachtungsbefugnis, insbesondere was die Annahme der technischen Eisenbahnsicherheitsvorschriften, die Ausstellung von Eisenbahnsicherheitsbescheinigungen und die Festlegung der Regeln für die Zuweisung von Fahrwegkapazität betrifft, während die Entscheidungen in diesen Bereichen gemäß den Bestimmungen der umgesetzten Richtlinien von fremden Organen getroffen werden, die vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur unabhängig sind.

Die Rolle des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur ist somit hauptsächlich technischer Art. Neben dieser Befugnis spielt der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur eine bedeutende Rolle im Bereich der korrekten Anwendung der Sicherheitsvorschriften und der Dringlichkeitsmaßnahmen, die bei Gefährdung der Sicherheit zu ergreifen sind. Dank seines Personals verfügt er nämlich über spezifische Fachkenntnisse und gründliche Kenntnisse der Eisenbahninfrastruktur, die notwendig sind, um die zur Gewährleistung einer sicheren Benutzung der Eisenbahninfrastruktur ergriffenen beziehungsweise zu ergreifenden Maßnahmen korrekt beurteilen zu können.

Die Unabhängigkeit des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur wird darüber hinaus nach Maßgabe der Richtlinien gewährleistet, die durch Artikel 161bis des Gesetzes vom 21. März 1991, der durch Artikel 6 des Gesetzes vom 22. März 2002 eingefügt worden ist und in dem ab dem Geschäftsjahr 2003 eine getrennte Buchführung auferlegt wird, umgesetzt worden sind.

KAPITEL II — *Anwendungsbereich*

Mit vorliegendem Erlass soll eine Reihe Vorschriften festgelegt werden: einerseits Vorschriften in Bezug auf die Sicherheit der Eisenbahninfrastruktur (technische Normen und Benutzungsvorschriften, verschiedene Genehmigungen) und andererseits Vorschriften, die sich mehr spezifisch auf die Bedingungen für die Benutzung dieser Eisenbahninfrastruktur beziehen (eventuell über ein Zugangs- oder Transitrecht verfügen, vorab über eine Genehmigung verfügen, eine Sicherheitsbescheinigung besitzen, Fahrwegkapazität beantragen, Entgelt zahlen).

Ferner werden bestimmte Eisenbahnverkehrsleistungen, die in den Bereich der privaten und spezifischen Nutzung fallen, vom Anwendungsbereich des vorliegenden Erlasses ausgeschlossen. So werden in Artikel 2 Güterverkehrsleistungen auf Fahrwegen, die dem Eigentümer dieser Fahrwege vorbehalten sind, sowie Eisenbahnverkehrsleistungen für touristische Zwecke auf stillgelegten Bahnlinien, die jedoch Eigentum des Betreibers der Infrastruktur bleiben, ausgeschlossen.

KAPITEL III — *Sicherheitsvorschriften in Bezug auf die Eisenbahninfrastruktur und ihre Benutzung*

Dieses Kapitel besteht aus drei Abschnitten, die sich auf die Festlegung der Sicherheitsvorschriften, auf ihre Kontrolle und auf bestimmte Genehmigungen für feste Anlagen auf, unter oder in der Nähe der Eisenbahninfrastruktur beziehen.

Abschnitt I — Festlegung der technischen Normen und Vorschriften in Bezug auf die Sicherheit der Eisenbahninfrastruktur und ihre Benutzung

Das Verfahren zur Festlegung der technischen Normen und der Sicherheitsvorschriften für den Schienenverkehr wird durch einen späteren Königlichen Erlass bestimmt. Die Verpflichtung, solche Vorschriften anzunehmen, geht aus der Richtlinie 91/440/EWG hervor und ist bereits Bestandteil der gegenwärtig geltenden Vorschriften. Mit der Richtlinie 2001/12/EG wird die Rolle des Staates verstärkt, der anstelle des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur die Normen und Vorschriften selbst festlegt.

Diese Normen und Vorschriften werden vom König erlassen und im *Belgischen Staatsblatt* veröffentlicht oder in Form eines einfachen Vermerks in einem Inventar (technische Verordnung) bekannt gemacht.

Diese Normen dürfen nicht mit den allgemeineren Normen verwechselt werden, die vom Belgischen Normeninstitut gemäß dem Erlassgesetz vom 20. September 1945 über die Normung und seinen späteren Abänderungen registriert oder zugelassen werden.

Das im *Belgischen Staatsblatt* veröffentlichte Inventar wird mindestens einmal im Jahr fortgeschrieben.

Gegebenenfalls kann die in Artikel 4 § 2 vorgesehene Frist von drei Monaten dafür genutzt werden, auf Antrag des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur die in § 1 derselben Bestimmung erwähnten Vorschriften anzupassen.

Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur spielt auf technischem Gebiet eine bedeutende Rolle in Sachen Befolgung der Vorschriften in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit. So wacht er vor Ort nicht nur über die korrekte Anwendung dieser Vorschriften (Artikel 5), sondern ist ebenfalls befugt, bei Gefährdung der Sicherheit der Eisenbahninfrastruktur oder ihrer Benutzung die notwendigen Dringlichkeitsmaßnahmen zu ergreifen.

In solchen Fällen kann er unmittelbar anwendbare vorläufige Maßnahmen ergreifen, die nur drei Monate gültig sind. Diese Maßnahmen können über das Verfahren zur Festlegung der Sicherheitsvorschriften natürlich definitiv werden.

Abschnitt II — Anwendung der technischen Normen und Vorschriften in Bezug auf die Sicherheit der Eisenbahninfrastruktur und ihre Benutzung

Was die Kontrolle der Sicherheit der Eisenbahninfrastruktur betrifft, spielen der für den Eisenbahnverkehr zuständige Minister und die Verwaltung eine wichtige Rolle.

In Artikel 7 werden die Auskünfte im Bereich der allgemeinen Sicherheit festgelegt, die dem Minister, seinem Beauftragten und dem Institut der Eisenbahnen durch Vorlage eines jährlichen Sicherheitsberichts erteilt werden müssen. Die Modalitäten für diesen Bericht, die durch einen späteren Königlichen Erlass festgelegt werden, umfassen insbesondere die Elemente, über die die Verwaltung verfügen muss, um die Anwendung der in Artikel 4 erwähnten Vorschriften zu kontrollieren und die allgemeine Sicherheitslage des Netzes zu beurteilen.

In Artikel 9 wird vorgesehen, dass der Minister, falls er es für notwendig erachtet, den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur dazu verpflichten kann, zusätzliche Maßnahmen in Bezug auf die Sicherheit des Netzes zu ergreifen.

Laut Artikel 10 muss für jeden Betriebsunfall ein Sonderunfallbericht verfasst werden, der der Verwaltung übermittelt wird. Bei einem schweren Unfall werden der Minister und sein Beauftragter ebenfalls unmittelbar in Kenntnis gesetzt.

Bei schweren Unfällen führt eine der unabhängigen Einrichtungen, genauer gesagt das Institut der Eisenbahnen, mit Hilfe von Experten eine Untersuchung durch und erstellt einen Bericht, der dem Minister und dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur übermittelt wird.

Unter schweren Unfällen versteht man Unfälle mit Toten oder Schwerverletzten, Unfälle mit gefährlichen Gütern oder Unfälle, die eine schwerwiegende Behinderung des Verkehrs verursachen. Solche Sonderberichte müssen es dem Minister ebenfalls ermöglichen, die Begründetheit der bestehenden Vorschriften zu beurteilen oder, wie oben erwähnt, dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur das Ergreifen zusätzlicher Maßnahmen aufzuerlegen.

In Artikel 11 werden schließlich das Verfahren, das angewandt werden muss, um nach einer Störung des Eisenbahnverkehrs die normale Situation wiederherzustellen, sowie die im allgemeinen Notfallplan vorzusehenden Bestimmungen vorgesehen.

Abschnitt III — Genehmigungen

In diesem Abschnitt, dessen Inhalt bereits in den aktuellen Vorschriften aufgenommen ist, wird die Behörde festgelegt, die für die Erteilung von Genehmigungen für Anlagen von Versorgungsunternehmen auf oder in der Nähe der Eisenbahninfrastruktur zuständig ist.

Mit den Wörtern «Anlagen von Versorgungsunternehmen» sind insbesondere Kabel, Leitungen, Abwasserleitungen, Gruben oder Wasserleitungen aller Art gemeint.

KAPITEL IV — Zugangs- und Transitrechte auf der Eisenbahninfrastruktur

Dieses Kapitel setzt sich aus einem Abschnitt über das Zugangsrecht, einem Abschnitt über das Transitrecht und einem Abschnitt über die zusätzlich zu diesen Rechten zu erbringenden Leistungen zusammen.

Abschnitt I — Zugangsrecht

Die Zugangs- und Transitrechte auf der belgischen Eisenbahninfrastruktur, die — unter Einschluss der NGBE als Eigentümer und Benutzer des Netzes — Eisenbahnunternehmen und internationalen Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen, die in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union ansässig sind, durch die aktuellen Vorschriften zuerkannt werden, bleiben gültig.

Wie durch die Richtlinie 2001/12/EG auferlegt, wird den Eisenbahnunternehmen für die Erbringung grenzüberschreitender Güterverkehrsleistungen durch Artikel 13 § 3 außerdem ein Zugangsrecht auf dem belgischen Teil des in Anlage I beschriebenen transeuropäischen Netzes für den Güterschienenverkehr (TEN-GS) zuerkannt.

Ab dem 15. März 2008 wird dieses Zugangsrecht auf die gesamte belgische Eisenbahninfrastruktur ausgeweitet.

Abschnitt II — Transitrecht

Den internationalen Gruppierungen von in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union ansässigen Eisenbahnunternehmen wird für die Erbringung von Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr ein Transitrecht zuerkannt.

Unter «in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union ansässigem Eisenbahnunternehmen» versteht man jedes Eisenbahnunternehmen, das einen Betriebssitz in einem dieser Staaten hat.

Abschnitt III — Für die Eisenbahnunternehmen zu erbringende Leistungen

In Anlage II werden die Zusatzleistungen, die neben den Zugangs- und Transitrechten zu erbringen sind, aufgeführt. Es handelt sich um verschiedene Leistungen, wie zum Beispiel den Zugang zu Wartungseinrichtungen, Rangierbahnhöfen, Zugsbildungseinrichtungen und die Bereitstellung von Brennstoffen.

KAPITEL V — Eisenbahngenehmigung

Kapitel V ist der Genehmigung für Eisenbahnunternehmen gewidmet.

Abschnitt 1 enthält allgemeine Bestimmungen, Abschnitt 2 die Erteilungsmodalitäten, Abschnitt 3 die Erteilungsbedingungen und Abschnitt 4 die Gültigkeitsbedingungen.

Abschnitt I — Allgemeines

In Artikel 19 wird das Prinzip festgelegt, wonach jedes Eisenbahnunternehmen eine Genehmigung besitzen und natürlich auch andere Bedingungen erfüllen muss, um zum Zugang zu oder Transit auf der belgischen Eisenbahninfrastruktur berechtigt zu sein. Diese Genehmigung kann von jeder zuständigen Behörde der Mitgliedstaaten der Europäischen Union ausgestellt werden.

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 (siehe Kapitel VI), und vom Eisenbahnamt Fahrwegkapazität zugewiesen bekommen (siehe Kapitel VIII).

Zu guter Letzt wird die Verpflichtung festgelegt, das Eisenbahnamt und die Europäische Kommission über jede Entscheidung in diesem Bereich zu informieren.

Abschnitt II — Erteilung der Genehmigung

Eisenbahnunternehmen, die in Belgien einen Betriebssitz haben und noch nicht über eine von einer zuständigen Behörde eines Mitgliedstaates der Europäischen Union ausgestellte Genehmigung verfügen, müssen, wenn sie auf der belgischen Eisenbahninfrastruktur Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen möchten, bei dem für den Eisenbahnverkehr zuständigen Minister oder seinem Beauftragten eine Genehmigung beantragen.

Was ausländische Unternehmen betrifft, die effektiv eine Eisenbahnverkehrstätigkeit ausüben möchten, versteht man unter Betriebssitz jede «Zweigniederlassung» im Sinne von Artikel 81 des Gesellschaftsgesetzbuches.

In Artikel 21 wird bestimmt, dass der König die Modalitäten für die Erteilung, die Aussetzung und den Widerruf der Genehmigung festlegt.

Aufgrund von Artikel 22 erteilt der Minister die Genehmigung innerhalb von neunzig Tagen nach Erhalt der Dokumente, die bescheinigen, dass alle Erteilungsbedingungen erfüllt sind.

In Artikel 23 wird 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, traditionellen Strecken oder Strecken des TEN-GS handelt. Die Genehmigung darf weder verkauft noch vermietet werden.

Abschnitt III — 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 24 obliegt es dem Antragsteller der Genehmigung dem Minister den Beweis zu liefern, dass er die Erteilungsbedingungen erfüllt. Somit wurde der Bemerkung des Staatsrates über die Unmöglichkeit der Übertragung dieser Befugnis Rechnung getragen.

In Artikel 25 wird bestimmt, dass der Beweis für die Erfüllung der finanziellen Bedingungen durch Vorlage der in Anlage III 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 26 beziehen sich die Anforderungen an die fachliche Eignung auf das Personal, die Organisation und das Material, über die das Unternehmen verfügt. Sie stimmen mit den bei den anderen Verkehrsträgern üblichen Anforderungen überein. Qualität des Materials, 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 darüber hinaus ein hohes Sicherheitsniveau erforderlich, das durch Anforderungen in Sachen fachliche Eignung gewährleistet wird.

Damit die Erfüllung dieser Anforderungen nachgewiesen werden kann, sind in Anlage IV die Informationen aufgezählt, die der Antragsteller mitteilen muss.

Was die Deckung der Haftpflicht betrifft, muss der Antragsteller 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 28 bestimmt, dass gegen Personen, die mit der täglichen Geschäftsführung des antragstellenden Unternehmens beauftragt sind, sowie gegen Verantwortliche eines Betriebsortes kein strafrechtliches Urteil wegen Verstößen gegen das Sozial-, Steuer- oder Verkehrsrecht oder wegen Verbrechen oder Vergehen gegen das allgemeine Recht, wie zum Beispiel Falschmünzerei, Fälschung und Gebrauch gefälschter Urkunden, Diebstahl, Betrug, Bankrott, betrügerische Zahlungsunfähigkeit, Vertrauensmissbrauch, Schwindel und Hehlerei, ergangen sein darf und dass ihnen kein Handelsverbot erteilt worden sein darf.

Diese Bestimmung ist abgeändert worden, um — wie vom Staatsrat vorgeschlagen — den durch die Richtlinie 2001/13/EG abgeänderten Artikel 6 der Richtlinie 95/18/EG vollständig umzusetzen. Diese Bestimmung ist außerdem neu strukturiert worden, um zuerst die Bedingungen in Sachen Zuverlässigkeit vollständig aufzuführen und anschließend die Vorschriften in Bezug auf die Unterlagen, mit denen die Erfüllung dieser Bedingungen nachgewiesen wird, festzulegen.

Abschnitt IV — 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 30 muss die Genehmigung alle fünf Jahre erneut gründlich überprüft werden.

Der Minister 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 jederzeit nachprüfen kann, ob die Bedingungen für die Genehmigung erfüllt sind, zum Beispiel sobald irgendein Zweifel über die Lage des Unternehmens besteht.

In Artikel 31 wird festgelegt, dass die Genehmigung vom Minister widerrufen oder ausgesetzt wird, wenn der Inhaber die Bedingungen in Sachen finanzielle Leistungsfähigkeit, fachliche Eignung, Zuverlässigkeit oder Deckung der Haftpflicht nicht mehr erfüllt. Der Minister kann auch beschließen, die Genehmigung auszusetzen, 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 oder wenn der Inhaber bei einer Änderung der Rechtsstellung des Unternehmens innerhalb von fünfzehn Tagen nach Ersuchen des Ministers keinen neuen Genehmigungsantrag eingereicht hat.

Somit wurde der Bemerkung des Staatsrates über die Unmöglichkeit der Übertragung dieser Befugnis Rechnung getragen.

Jedoch kann für besondere Verkehrsleistungen, deren Einführung komplexer ist, eine längere Anlaufzeit vorgesehen werden.

Laut Artikel 32 kann das Eisenbahnunternehmen bei einer Fusion, einer Fusion durch Aufnahme oder bei einer Übernahme den Betrieb fortsetzen, es sei denn die Sicherheit ist gefährdet. Der Minister kann auferlegen, dass eine neue Genehmigung beantragt werden muss.

In Artikel 33 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 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 er davon überzeugt ist, dass keine realistischen Aussichten auf eine erfolversprechende finanzielle Sanierung innerhalb einer vertretbaren Zeit bestehen.

Die Artikels 32 und 33 sind abgeändert worden, um den Bemerkungen des Staatsrates über die Kohärenz dieser Bestimmungen und die Einhaltung des Grundsatzes der Einheit der ausführenden Gewalt, aufgrund dessen die ursprünglich vorgesehenen Befugnisübertragungen nicht zulässig sind, Rechnung zu tragen.

In Artikel 34 ist ebenfalls ein Verfahren für eine erneute Überprüfung der Gültigkeitsbedingungen der Genehmigung vor Ablauf der fünfjährigen Frist vorgesehen, wenn das Eisenbahnunternehmen beabsichtigt, seine Tätigkeiten zu erweitern oder zu ändern.

Schließlich wird in Artikel 36 die Zahlung einer jährlichen Gebühr zu Lasten der Inhaber von in Belgien ausgestellten Eisenbahngenehmigungen vorgesehen; die Modalitäten für die Zahlung dieser Gebühr werden in einem späteren Königlichen Erlass festgelegt.

KAPITEL VI — *Sicherheitsbescheinigung für den Eisenbahnverkehr*

Vorliegendes Kapitel besteht aus drei Abschnitten: Der erste Abschnitt enthält Allgemeines, der zweite bezieht sich auf die Eignung des rollenden Materials und der dritte auf die Eignung des Personals für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur.

Abschnitt I — Allgemeines

In Artikel 37 wird das Grundprinzip festgelegt, dem zufolge jedes belgische oder ausländische Eisenbahnunternehmen mit öffentlichem oder privatem Statut im Besitz einer für eine oder mehrere Arten von Verkehrsleistungen und für bestimmte Strecken gültigen Sicherheitsbescheinigung sein muss, um ungeachtet der Art der erbrachten Eisenbahnverkehrsleistung auf der gesamten belgischen Eisenbahninfrastruktur verkehren zu dürfen.

Diese Bescheinigung wird vom Minister ausgestellt; die Ausstellungsmodalitäten werden in einem späteren Königlichen Erlass festgelegt. Das technische Gutachten des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur ist notwendig, damit der Minister oder sein Beauftragter sich in voller Kenntnis der Sachlage über den Betriebssicherheitsplan äußern kann.

Was die Ausstellungsbedingungen betrifft, muss der Antragsteller nachweisen, dass die in Artikel 4 erwähnten Sicherheitsvorschriften vollständig eingehalten werden und dass Personal und eingesetztes Rollmaterial demzufolge für die Benutzung der Infrastruktur geeignet sind.

Schließlich muss für diese Bescheinigung, die alle drei Jahre vom Minister neu überprüft wird, ebenfalls eine jährliche Gebühr entrichtet werden; die Modalitäten für die Festlegung und die Zahlung des Betrags werden in einem späteren Königlichen Erlass bestimmt (Artikel 46 und 47).

Abschnitt II — Eignung des rollenden Materials

Das rollende Material muss den in Artikel 4 erwähnten technischen Normen und Vorschriften in Bezug auf die Sicherheit entsprechen. Laut Artikel 40 überprüft die Verwaltung vor Inbetriebnahme des rollenden Materials, ob dieses Material geeignet ist und ob die Sicherheitsbauelemente richtig funktionieren; hierbei wird sie vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur technisch unterstützt.

Unter «Sicherheitsbauelemente» versteht man alle Bestandteile des Rollmaterials, die mit der Sicherheit unmittelbar in Zusammenhang stehen oder in Zusammenhang stehen können.

In Artikel 41 wird ein Verfahren zur Ergreifung von Sofortmaßnahmen bei Gefährdung der Eisenbahnsicherheit vorgesehen; durch dieses Verfahren wird absolutes Fahrverbot erteilt und der Minister, sein Beauftragter und das Institut der Eisenbahnen werden darüber informiert. Dieses Verbot entbindet das Eisenbahnunternehmen jedoch nicht von seiner Verantwortung.

Diese Bestimmung ist vervollständigt worden, um der Bemerkung des Staatsrates in Bezug auf die Notwendigkeit, dieses Verbot vom Minister bestätigen zu lassen, da es ansonsten aufgehoben wird, Rechnung zu tragen.

Die durch diese Überprüfung und dieses Verfahren entstandenen Kosten gehen nach den in einem späteren Königlichen Erlass zu bestimmenden Modalitäten zu Lasten des Eisenbahnunternehmens.

Abschnitt III — Eignung des Personals

Zugführer und -begleiter müssen körperlich und psychisch tauglich sein und vorab eine Ausbildung genossen haben, wie vorgesehen in den in Artikel 4 § 1 erwähnten Sicherheitsvorschriften. Auf der Grundlage von Anerkennungsbedingungen, die in einem späteren Königlichen Erlass festzulegen sind, überprüft die Verwaltung, ob diesen Sicherheitsanforderungen genügt wird.

Die Regierung beabsichtigt, die gegenwärtig von der NGBE in Sachen Eignung für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur erteilte Ausbildung durch einen Erlass anzuerkennen und diese Ausbildung durch eine unter Aufsicht der Landtransportverwaltung organisierte Prüfung abschließen zu lassen. Es ist unbedingt notwendig, die gegenwärtig von der NGBE erteilten Ausbildungen für Außenstehende zugänglich zu machen. Durch das Bestehen dieser Prüfung wird das Recht erworben — in Form eines echten Führerscheins -, auf der Eisenbahninfrastruktur zu verkehren, und dies ohne Verbindung mit der NGBE.

Bei Gefährdung der Sicherheit ist ebenfalls ein Verfahren zur Ergreifung von Sofortmaßnahmen vorgesehen, durch das der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur jedem Zugführer, der sich etwas hat zuschulden kommen lassen, absolutes Fahrverbot erteilen kann.

In Artikel 44 wird für diesen Fall vorgesehen, dass der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, wenn möglich sofort, aber spätestens innerhalb von 24 Stunden den Minister oder seinen Beauftragten sowie das Institut davon in Kenntnis setzt.

Das Fahrverbot kann nach einer Untersuchung aufgehoben werden, muss jedoch binnen drei Tagen vom Minister bestätigt werden, um aufrechterhalten zu werden.

Die Kosten, die der Verwaltung oder dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur in Verbindung mit diesen Überprüfungen oder Verfahren entstehen, gehen nach den in einem späteren Königlichen Erlass festzulegenden Modalitäten zu Lasten des Eisenbahnunternehmens.

Es wurde der Bemerkung des Staatsrates in Bezug auf Artikel 44 Rechnung getragen (materieller Irrtum).

KAPITEL VII — *Schienenetz-Nutzungsbedingungen*

Aufgrund von Artikel 48 und Anlage V sind in den Schienenetz-Nutzungsbedingungen, die nach Stellungnahme des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur und der interessierten Eisenbahnunternehmen vom Eisenbahnamt erstellt werden, Angaben zum Fahrweg sowie die Bedingungen und Informationen, die für den Zugang zu diesem Fahrweg notwendig sind, enthalten.

Gemäß dem Gutachten des Staatsrates wird in diesem Artikel vorgesehen, dass dieses Dokument angesichts seines Verordnungscharakters dem Minister zur Billigung vorgelegt werden muss.

KAPITEL VIII — Zuweisung von Fahrwegkapazität

Dieses Kapitel besteht aus einem Abschnitt über die Zuweisungsgrundsätze und aus einem Abschnitt zur Festlegung der Zuweisungsverfahren.

Abschnitt I — Grundsätze für die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn

In Artikel 52 wird bestimmt, dass die Zuweisungsgrundsätze und -verfahren durch einen im Ministerrat beratenen Königlichen Erlass festgelegt werden. Das Gleiche gilt für den Vorrang, der im Rahmen des Zuweisungsverfahrens eingeräumt wird.

So wird dem Auftrag öffentlichen Dienstes im Binnenverkehr von Personen, der aufgrund von Artikel 156 Nr. 1 des Gesetzes vom 21. März 1991 der NGBE obliegt, sowie Zügen, die spezifische Fahrwege wie Hochgeschwindigkeitsstrecken benutzen, ein gewisser Vorrang eingeräumt, damit der Mobilitätsbedarf bestmöglich gedeckt wird. Bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität können für technische Fragen die Gutachten des Eisenbahnnamtes und des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur eingeholt werden.

Artikel 53 über den Grundsatz für die Zuweisung von Fahrwegkapazität ist abgeändert worden, um der Bemerkung des Staatsrates in Bezug auf eine bessere Umsetzung von Artikel 22 Absatz 3 der Richtlinie 2001/14/EG Rechnung zu tragen. Aufgrund von Artikel 55 § 1 wird das Recht, Fahrwegkapazität zu benutzen, grundsätzlich für die Dauer einer einzigen Netzfahrplanperiode zuerkannt.

Dieses Recht kann jedoch für eine Laufzeit von mehr als einer Netzfahrplanperiode zuerkannt werden, vorausgesetzt, dass zwischen dem Benutzer und dem Zuweisungsorgan ein Rahmenvertrag geschlossen wird. In diesem Rahmenvertrag werden die vertraglichen Rechte und Pflichten der Parteien festgelegt.

Parallel zu diesem Rahmenvertrag schließen die Eisenbahnunternehmen und internationalen Gruppierungen ebenfalls Abkommen mit dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, um die vertraglichen Verpflichtungen aller Parteien in Sachen Benutzung der Infrastruktur zu bestimmen. Diese mit dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur geschlossenen «Verträge für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur», auch administrative, technische und finanzielle Vereinbarungen genannt, dürfen nicht mit den vorerwähnten Rahmenverträgen, die mit dem Eisenbahnamt geschlossen werden, verwechselt werden.

Wenn Fahrweginstandhaltungsarbeiten durchgeführt werden müssen, nimmt das Eisenbahnamt diese unter Berücksichtigung der bereits geplanten Vorhaltungen von Fahrwegkapazität in das Zuweisungsverfahren auf.

Bei technisch bedingten Störungen der Zugbewegungen arbeitet das Eisenbahnamt mit dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur zusammen, um so schnell wie möglich Abhilfe zu schaffen; wenn es unbedingt notwendig ist und keine sofortige Lösung gefunden wird, kann das Eisenbahnamt die bereits zugewiesenen Zugtrassen jedoch auch sperren.

Dem Gutachten des Staatsrates wurde Rechnung getragen und Artikel 57 § 2, wie vorgeschlagen, abgeändert, um den Bestimmungen von Artikel 29 der Richtlinie 2001/14/EG Rechnung zu tragen. Dagegen wurde der Bemerkung, dass der zweite Satz von Artikel 29 Absatz 1 der Richtlinie 2001/14/EG nicht umgesetzt worden sei, nicht Rechnung getragen, da dieser Satz bereits in Artikel 11 Absatz 2 umgesetzt worden ist.

Abschnitt II — Zuweisungsverfahren

Jedes Eisenbahnunternehmen mit öffentlichem oder privatem Statut, das einen Betriebssitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union hat, im Besitz einer Genehmigung ist und die belgische Eisenbahninfrastruktur benutzen möchte, muss vorab beim Eisenbahnamt einen Antrag auf Zuweisung von Fahrwegkapazität einreichen, wenn der Abfahrtspunkt der Verkehrsleistung sich auf belgischem Staatsgebiet befindet.

Artikel 58 § 1 ist ergänzt worden, um der Bemerkung des Staatsrates darüber, dass Artikel 20 Absatz 3 der Richtlinie 2001/14/EG nicht umgesetzt worden sei, Rechnung zu tragen.

Aufgrund von Artikel 58 § 2 arbeitet das Eisenbahnamt mit den Zuweisungsorganen der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zusammen, um Fahrwegkapazitäten für grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsleistungen zuzuweisen. Im Rahmen dieser Zusammenarbeit ist das Eisenbahnamt ermächtigt, im Namen des Antragstellers aufzutreten.

Bei konkurrierenden Anträgen und bei Überlastung der Fahrwege sind Koordinierungsverfahren vorgesehen.

Artikel 60 § 3 ist abgeändert worden, um den Bemerkungen des Staatsrates in Bezug auf eine vollständige Umsetzung der Artikel 25, 26 Absatz 2 und 3 und 27 der Richtlinie 2001/14/EG Rechnung zu tragen.

KAPITEL IX — Wegeentgelte

In Artikel 61 wird festgelegt, dass die Regeln für die Berechnung der Wegeentgelte durch einen im Ministerrat beratenen Königlichen Erlass bestimmt werden.

Somit wurde der Bemerkung des Staatsrates Rechnung getragen, in der die ausschließliche Zuständigkeit des Königs in diesem Bereich unterstrichen wurde.

Aufgrund der Richtlinie 2001/14/EG müssen die Entgelte für die Benutzung der Fahrwege der Eisenbahn von einem Organ festgesetzt werden, das von jeglichem Eisenbahnunternehmen und vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, wenn er Bestandteil des Unternehmens ist, unabhängig ist.

Die Tabellen und die Methoden für die Berechnung der Nutzungsentgelte sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten. Das Eisenbahnamt ist damit beauftragt, dafür Sorge zu tragen, dass die Entgelte tatsächlich gemäß diesen Tabellen berechnet werden.

Das Entgelt kann auch angepasst werden, um den Auswirkungen des Zugbetriebs auf die Umwelt Rechnung zu tragen.

Die neben den Zugangs- und Transitrechten gewährleisteten Zusatzleistungen werden bei der Entgeltberechnung nicht in Betracht gezogen und sind Gegenstand einer besonderen Fakturierung.

Durch einen späteren Königlichen Erlass können auch Nachlassregelungen, die für alle Fahrwegnutzer gelten, eingeführt werden, um die Entwicklung neuer Eisenbahnverkehrsdienste oder eine intensivere Nutzung bestimmter Eisenbahnlinien zu fördern.

Es wurde der Bemerkung des Staatsrates in Bezug auf die Umsetzung von Artikel 9 Absatz 5 der Richtlinie 2001/14/EG (Artikel 63 Absatz 5) Rechnung getragen.

Außerdem kann durch Königlichen Erlass eine Ausgleichsregelung eingeführt werden für die bei konkurrierenden Verkehrsträgern nicht bestehenden Umweltkosten, Kosten für Unfälle und Infrastrukturkosten ab dem Moment, wo diese Kosten die entsprechenden Kosten der Eisenbahn überschreiten.

Artikel 63 Absatz 6 betreffend diese Regelung ist abgeändert worden, um den Bemerkungen des Staatsrates in Bezug auf die vollständige Umsetzung von Artikel 10 Absatz 3 der Richtlinie 2001/14/EG Rechnung zu tragen.

Schließlich werden durch einen im Ministerrat beratenen Königlichen Erlass die Verfahren und Regeln für die Verteilung der Wegeentgelte unter das Eisenbahnamt und das Institut der Eisenbahnen festgelegt, um die Betriebskosten dieser beiden unabhängigen Einrichtungen zu decken. Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, der diese Entgelte erhebt, ist damit beauftragt, jeder dieser Einrichtungen den ihr zustehenden Teil zukommen zu lassen (Art. 66).

Artikel 64 ist abgeändert worden, um den Bemerkungen des Staatsrates Rechnung zu tragen. Die Regelung, von der die Rede ist, ist in der Tat klar als die in Artikel 11 Absatz 1 der Richtlinie 2001/14/EG definierte leistungsabhängige Entgeltregelung ausgewiesen.

Artikel 65 ist abgeändert worden, um der Bemerkung des Staatsrates in Bezug auf die unvollständige Umsetzung von Artikel 12 der Richtlinie 2001/14/EG Rechnung zu tragen.

Der Bemerkung des Staatsrates in Bezug auf Artikel 66 wurde für den neuen Wortlaut von Artikel 61 Rechnung getragen.

KAPITEL X — Eisenbahnamt für Kapazitätszuweisung und Entgelterhebung

Für eine optimale Nutzung der Eisenbahninfrastruktur sind Maßnahmen zur Marktöffnung erforderlich; eine dieser Maßnahmen besteht darin, die Eisenbahnunternehmen im Rahmen des Verfahrens der Entgeltfestsetzung und der Zuweisung von Fahrwegkapazität direkt zu konsultieren.

Durch diese Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen sollte nämlich allen Unternehmen ein gleicher und nichtdiskriminierender Zugang zur Eisenbahninfrastruktur geboten werden.

In den Artikeln 4 Absatz 2 und 14 Absatz 2 der Richtlinie 2001/14/EG wird bestimmt, dass die Mitgliedstaaten, in denen der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur rechtlich, organisatorisch oder in seinen Entscheidungen nicht von Eisenbahnunternehmen unabhängig ist, eine unabhängige Einrichtung schaffen müssen, die mit der Entgelterhebung und Kapazitätszuweisung beauftragt ist.

Da Belgien beschlossen hat, die Einheit der NGBE — die gleichzeitig Eisenbahnunternehmen und Betreiber der Eisenbahninfrastruktur ist — beizubehalten, muss eine solche autonome, unabhängige Einrichtung mit Rechtspersönlichkeit geschaffen werden, die wie folgt bezeichnet wird: «Eisenbahnamt für Kapazitätszuweisung und Entgelterhebung».

Abschnitt I — Allgemeines

In Artikel 67 wird die Schaffung einer solchen Einrichtung in Anwendung des Gesetzes vom 16. März 1954 über die Kontrolle bestimmter Einrichtungen öffentlichen Interesses festgelegt. Es handelt sich um eine Einrichtung öffentlichen Interesses der Klasse A.

Abschnitt II — Direktionsausschuss

Das Eisenbahnamt setzt sich aus einem Direktionsausschuss zusammen, der damit beauftragt ist, alle für die Ausübung der Befugnisse des Eisenbahnamtes notwendigen oder nützlichen Handlungen durchzuführen. Die vier Mitglieder dieses Rates — der Präsident eingeschlossen — werden durch einen im Ministerrat beratenen Königlichen Erlass ernannt und abgesetzt.

Alle Bedingungen für die Ernennung und Absetzung der Mitglieder des Direktionsausschusses werden gemäß dem Wunsch des Staatsrates im Entwurf festgelegt.

Abschnitt III — Personalmitglieder

Diese Einrichtung setzt sich ebenfalls aus Personalmitgliedern zusammen. Sie können unter Beibehaltung ihrer administrativen und finanziellen Lage aus der NGBE übernommen werden. Um die Unabhängigkeit dieses Eisenbahnamtes zu gewährleisten, wird die Beendigung aller Rechtsverhältnisse mit der NGBE vorgesehen und gewährleistet.

Abschnitt IV — Befugnisse

Hauptaufgabe des Eisenbahnamtes ist es, auf autonome Weise dafür zu sorgen, dass die Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelung nichtdiskriminierend für alle Eisenbahnunternehmen angewandt wird, und die Konformität der Grundsätze für die Festlegung dieser Entgelte und dieser Kapazitäten zu überprüfen.

Das Eisenbahnamt nimmt die Schienennetz-Nutzungsbedingungen an, von denen in Kapitel VII die Rede ist.

Artikel 72 letzter Gedankenstrich ist abgeändert worden, um der Bemerkung des Staatsrates dahin gehend Rechnung zu tragen, dass die Befugnis des Eisenbahnamtes unter Verweis auf die in den Artikeln 52 und 61 dem König zugeteilte Verordnungsbefugnis festgelegt wird.

Abschnitt V — Betriebskosten

In Artikel 73 wird dem Eisenbahnamt finanzielle Unabhängigkeit gewährt, damit es die ihm erteilten Aufträge vollkommen unabhängig durchführen kann; die Betriebskosten werden hierbei durch den Teil der Eisenbahntentgelte, der dem Amt aufgrund von Artikel 66 zukommt, gedeckt.

In diesem Artikel wird bestimmt, dass das Eisenbahnamt derselben Steuerregelung unterliegt wie andere staatliche Einrichtungen.

Abschnitt VI — Verschiedene Bestimmungen

In Artikel 75 wird die Einrichtung eines Streitbeilegungssystems vorgesehen für den Fall, dass es konkurrierende Anträge auf Fahrwegkapazität gibt, denen im Rahmen der Koordinierung nicht stattgegeben werden kann.

In Artikel 76 wird vorgesehen, dass das Eisenbahnamt dem Minister jährlich einen Bericht über seine Tätigkeiten vorlegt.

Das Eisenbahnamt veröffentlicht jährlich einen Geschäftsführungsplan, in dem es die verschiedenen Tätigkeiten darlegt, die es durchzuführen beabsichtigt.

In Artikel 77 wird auch die Kontrolle des Haushaltsplans und der Rechnungen des Eisenbahnamtes geregelt.

Die Kontrollbefugnis des Ministers des Haushalts und des Ministers der Finanzen wird nach den in einem späteren Königlichen Erlass festzulegenden Modalitäten bestimmt.

KAPITEL XI — *Institut der Eisenbahnen*

Damit die Eisenbahnfahrwege effizient verwaltet und auf gerechte und nichtdiskriminierende Weise benutzt werden können, ist die Einrichtung einer Regulierungsstelle erforderlich, die über die Anwendung der gemeinschaftlichen Regeln wacht.

In Artikel 30 der Richtlinie 2001/14/EG wird bestimmt, dass die Mitgliedstaaten eine Regulierungsstelle einrichten müssen, die organisatorisch, rechtlich, in ihrer Entscheidungsfindung und bei ihren Finanzierungsbeschlüssen von den Infrastrukturbetreibern, entgelterhebenden Stellen, Zuweisungsstellen und Eisenbahnunternehmen unabhängig ist.

Abschnitt I — Allgemeines

Es wird also vorgesehen, eine autonome Einrichtung zu schaffen, die vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und vom Eisenbahnamt für Kapazitätszuweisung und Entgelterhebung unabhängig ist und Rechtspersönlichkeit besitzt und deren Organisation durch das Gesetz vom 16. März 1954 über die Kontrolle bestimmter Einrichtungen öffentlichen Interesses geregelt wird. Wie beim Eisenbahnamt handelt es sich auch hier um eine halbstaatliche Einrichtung der Klasse A.

Gemäß der in diesem Regulierungsorgan vorgesehenen Organisation fallen die Ausführung und die Kontrolle der Ausführung der Vorschriften in die alleinige Zuständigkeit des Instituts.

Die wichtigen Entscheidungen über die Organisation selbst des Regulierungsorgans, wie die Ernennung der Mitglieder des Direktionsausschusses, die Modalitäten und Bedingungen für die Festlegung des Verwaltungs-, Besoldungs- und Sozialstatuts, fallen ihrerseits in die Zuständigkeit des Ministerrates, sodass die ausführende Gewalt politisch verantwortlich bleibt, was übrigens mit dem Begriff der Unabhängigkeit des Instituts im Sinne der europäischen Richtlinie 2001/14 vollkommen vereinbar ist.

Das Institut setzt sich aus einem Kontrollausschuss und einem beratenden Ausschuss zusammen.

Abschnitt II — Kontrollausschuss

Der Kontrollausschuss, der mit der operativen Verwaltung des Instituts und mit der Ausführung der Aufträge des Instituts beauftragt ist, setzt sich aus einem Direktor, einem beigeordneten Direktor und einer durch späteren im Ministerrat beratenen Königlichen Erlass festgelegten Anzahl Experten zusammen. Diese werden aufgrund ihrer Fachkenntnisse, ihrer Integrität und ihrer Unabhängigkeit ernannt.

Den Bemerkungen des Staatsrates Rechnung tragend, sind alle Ernennungs- und Absetzungsbedingungen im Entwurf festgelegt worden.

In Artikel 82 werden die Aufgaben (Beratung — Kontrolle) des Kontrollausschusses dargelegt; es handelt sich zusammengefasst um eine Beratungsaufgabe bei den öffentlichen Behörden und vor allem um eine allgemeine Kontroll- und Aufsichtsaufgabe in Sachen Anwendung der Gesetze und Regelungen in Bezug auf Organisation und Funktionsweise des Eisenbahnmarktes.

Im Rahmen der Beratungsaufgabe führt das Institut Studien durch über die Funktionsweise des Eisenbahnmarktes oder gibt es auf Ersuchen des für den Eisenbahnverkehr zuständigen Ministers Stellungnahmen ab in Bezug auf die geltenden Vorschriften in Sachen Genehmigung, Sicherheitsbescheinigung, Festsetzung der Entgelte, Zuweisung von Zugtrassen oder Festlegung der Sicherheitsnormen und -vorschriften.

In Artikel 82 § 2 werden die Kontrollaufgaben des Ausschusses dargelegt. Der Ausschuss muss insbesondere den Wettbewerbsrat unverzüglich mit Verstößen gegen die Wettbewerbsregeln und Bestimmungen des vorliegenden Erlasses befassen.

Abschnitt III — Beratender Ausschuss

In Artikel 83 wird festgelegt, dass Zusammensetzung und Arbeitsweise des beratenden Ausschusses durch Königlichen Erlass bestimmt werden. Der beratende Ausschuss muss sich aus Vertretern der Föderalregierung, Vertretern der im Nationalen Arbeitsrat tagenden repräsentativen Arbeitnehmerorganisationen, der Arbeitgeber, des Mittelstandes, der Umweltvereinigungen, des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur, der Benutzer und der Eisenbahnunternehmen zusammensetzen. Die Rolle des beratenden Ausschusses besteht im Allgemeinen darin, in Bezug auf Fragen, die vom Kontrollausschuss oder vom Minister unterbreitet werden, oder auf eigene Initiative Stellungnahmen abzugeben.

Abschnitt IV — Personal des Instituts

Aufgrund des Artikels 85 setzt sich das Institut ebenfalls aus Personalmitgliedern zusammen. Sie können unter Beibehaltung ihrer administrativen und finanziellen Lage aus der NGBE übernommen werden. Um die Unabhängigkeit dieses Instituts zu gewährleisten, wird die Beendigung aller Rechtsverhältnisse mit der NGBE vorgesehen und gewährleistet.

Abschnitt V — Betriebskosten

In Artikel 87 wird dem Institut finanzielle Unabhängigkeit gewährt, damit es die ihm erteilten Aufträge vollkommen unabhängig durchführen kann.

In Absatz 3 werden die Finanzierungsquellen angegeben, in deren Genuss das Institut kommen kann. In Wirklichkeit werden die Tätigkeiten des Instituts hauptsächlich durch den Teil der Entgelte finanziert, der ihm aufgrund von Artikel 66 zukommt.

In diesem Artikel wird bestimmt, dass das Institut derselben Steuerregelung unterliegt wie andere staatliche Einrichtungen.

Abschnitt VI — Verschiedene Bestimmungen

In Artikel 89 wird vorgesehen, dass das Institut dem Minister jährlich einen Bericht über seine Tätigkeiten vorlegt. Das Institut arbeitet einen jährlichen Geschäftsführungsplan aus, in dem es seine zukünftigen Tätigkeiten und die Mittel darlegt, die es dafür einzusetzen beabsichtigt.

In diesem Artikel wird auch die Kontrolle des Haushaltsplans und der Rechnungen des Instituts geregelt.

KAPITEL XII — *Befassung des Wettbewerbsrates*

Artikel 91 handelt von der Befassung des Wettbewerbsrates durch einen Antragsteller oder irgendeinen Eisenbahnunternehmer, der vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, vom Eisenbahnamt, vom Minister oder von seinem Beauftragten ungerecht behandelt oder diskriminiert worden ist.

Die Klage kann sich jedoch nur auf die in Artikel 91 § 2 erschöpfend aufgeführten Angelegenheiten beziehen.

Gemäß der Anregung des Staatsrates ist vorgesehen worden, dass die angefochtenen Entscheidungen durch diese Beschwerden nicht ausgesetzt werden.

Der Wettbewerbsrat kann in bestimmten Fällen Sicherungsmaßnahmen ergreifen oder eine administrative Geldstrafe über die Partei verhängen, die seiner Entscheidung nicht nachkommt.

Artikel 92 handelt von der Zusammensetzung des Wettbewerbsrates, wenn er in Eisenbahnangelegenheiten tagt.

In diesem Fall zählt der Wettbewerbsrat drei zusätzliche Mitglieder, die aufgrund ihrer umfangreichen Fachkenntnisse in Eisenbahnangelegenheiten durch einen im Ministerrat beratenen Erlass bestimmt werden.

KAPITEL XIII — *Beschwerde*

In Artikel 95 wird vorgesehen, dass gegen die Entscheidungen, die die Widerspruchskammer in Eisenbahnangelegenheiten trifft, beim Appellationshof von Brüssel Beschwerde eingereicht werden kann.

Aus Gründen der Effizienz und Schnelligkeit befindet der Appellationshof wie im Eilverfahren.

In Absatz 2 wird bestimmt, dass diese Beschwerde keine aussetzende Wirkung hat, es sei denn, der Gerichtshof trifft eine andere Entscheidung.

KAPITEL XIV — *Ermittlung und Feststellung von Verstößen*

Da Verstöße gegen vorliegenden Erlass (Kapitel III bis VII) und gegen die Ausführungserlasse (wie vom Staatsrat hervorgehoben, ist dies zuvor übergangen worden) strafrechtlich verfolgt werden können, wird in Artikel 96 vorgesehen, dass den Überwachungsbediensteten der Verwaltung und des Instituts durch Königlichen Erlass die Eigenschaft eines Gerichtspolizeioffiziers verliehen werden kann.

Als Gerichtspolizeioffiziere sind diese Bediensteten befugt, im Rahmen ihres Kontroll- und Inspektionsauftrags Untersuchungen durchzuführen und, wenn nötig, die bewaffnete Macht anzufordern.

Solche Vorrechte sind in der Tat notwendig, wenn die Eisenbahnsicherheit optimal gewährleistet werden soll.

Schließlich unterstehen diese Bediensteten der Aufsicht des Generalprokurators beim Appellationshof.

Artikel 97 ist formuliert worden, um den Bemerkungen des Staatsrates in Bezug auf die Bedingungen für die Feststellung von Verstößen gegen die Vorschriften entsprechend den Bestimmungen über das Statut der Sozialinspektoren Rechnung zu tragen.

KAPITEL XV — *Verwaltung*

Damit die Verwaltung die ihr durch die Bestimmungen des vorliegenden Erlasses zugeteilten Aufträge, Verantwortungen und Verpflichtungen wahrnehmen kann, muss sie unmittelbar über qualifiziertes und erfahrenes Personal verfügen können, das sich in den verschiedenen Fachbereichen des Eisenbahnverkehrs auskennt.

Hier kann — wie bereits für das Eisenbahnamt und das Institut vorgesehen — ebenfalls Personal aus der NGBE übernommen werden, wobei alle Rechtsverhältnisse mit der NGBE beendet werden.

KAPITEL XVI — *Schlussbestimmungen*

Artikel 1 des Königlichen Erlasses vom 3. April 2000 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems muss angepasst werden und vorliegender Erlass muss gemäß der Richtlinie 2001/14/EG am 15. März 2003 in Kraft treten.

Ich habe die Ehre,

Sire,

der getreue und ehrerbietige Diener

Eurer Majestät

zu sein.

Die Ministerin der Mobilität und des Transportwesens

Frau I. DURANT

12. MÄRZ 2003 — Königlicher Erlass über die Bedingungen für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

ALBERT II., König der Belgier,

Allen Gegenwärtigen und Zukünftigen, Unser Gruß!

Aufgrund des Artikels 181 des Programmgesetzes vom 2. August 2002;

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 des Königlichen Erlasses vom 11. Dezember 1998 über die Genehmigung für Eisenbahnunternehmen und die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur;

Aufgrund der Ministeriellen Erlasse vom 23. März 1999 und 20. April 2000 zur Festlegung der Modalitäten für den Jahresbericht über die Sicherheit der Eisenbahninfrastruktur und ihre Benutzung, zur Festlegung der Modalitäten für die Ausstellung der Sicherheitsbescheinigung und für deren erneute Überprüfung, über die Modalitäten für die Erteilung, die Aussetzung und den Widerruf der Genehmigung für Eisenbahnunternehmen und über deren erneute Überprüfung und zur Festlegung der Modalitäten für die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn;

Aufgrund der Stellungnahme des Finanzinspektors vom 12. Juli 2002;

Aufgrund des Einverständnisses Unseres Ministers des Haushalts vom 5. September 2002;

Aufgrund der Beteiligung der Regionalregierungen an der Ausarbeitung des vorliegenden Erlasses;

In der Erwägung, dass die Umsetzung der Richtlinien 2001/12/EG, 2001/13/EG und 2001/14/EG spätestens am 15. März 2003 erfolgen muss;

In der Erwägung, dass die auf den Eisenbahnsektor anwendbaren Vorschriften, insbesondere diejenigen, die sich auf die Eisenbahnsicherheit, die Kapazitätszuweisung und die Entgelte beziehen, sowie die Strukturen der NGBE umfassend angepasst werden müssen;

In der Erwägung, dass für die Einrichtung der beiden durch vorliegenden Erlass geschaffenen Organe schnellstmöglich die erforderliche Anwerbung von Personal erfolgen muss;

In der Erwägung, dass eine schnelle Ausfertigung des vorliegenden Erlasses erforderlich ist, damit mit dieser Anwerbung begonnen werden kann;

In der Erwägung, dass demzufolge Dringlichkeit vorliegt;

Aufgrund des Gutachtens Nr. 34.341/4 des Staatsrates vom 14. November 2002, abgegeben in Anwendung von Artikel 84 Absatz 1 Nr. 2 der koordinierten Gesetze über den Staatsrat;

Aufgrund der Stellungnahme der Nationalen paritätischen Kommission der Nationalen Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen vom 10. Dezember 2002;

Auf Vorschlag Unseres Ministers der Mobilität und 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 - § 1 — Mit vorliegendem Erlass erfolgt die Umsetzung der Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft, der Richtlinie 2001/13/EG des Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung.

§ 2 — Für die Anwendung des vorliegenden Erlasses ist zu verstehen unter:

- «Minister»: der für den Eisenbahnverkehr zuständige Minister,
- «Verwaltung»: die für den Eisenbahnverkehr zuständige Verwaltung,
- «Beauftragtem des Ministers»: der Generaldirektor der für den Eisenbahnverkehr zuständigen Verwaltung,
- «Betreiber der Eisenbahninfrastruktur»: die vom statutarisch zuständigen Organ bestimmte Abteilung der Nationalen Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen, die mit dem Betrieb und dem Unterhalt der Eisenbahninfrastruktur beauftragt ist und die gemäß Artikel 161bis des Gesetzes vom 21. März 1991 zur Umstrukturierung bestimmter öffentlicher Wirtschaftsunternehmen, eingefügt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 22. März 2002 zur Abänderung dieses Gesetzes, eine getrennte Buchführung führt,
- «Eisenbahnunternehmen»: jedes öffentlich-rechtliche oder private Unternehmen, dessen Haupttätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muss; dies schließt auch Unternehmen ein, die ausschließlich die Traktionsleistung erbringen,
- «internationaler Gruppierung»: jede Verbindung von mindestens zwei Eisenbahnunternehmen mit Sitz in verschiedenen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zum Zwecke der Erbringung grenzüberschreitender Eisenbahnverkehrsleistungen zwischen diesen Mitgliedstaaten,
- «Antragsteller»: jedes Eisenbahnunternehmen, das Inhaber einer Genehmigung ist, oder jede internationale Gruppierung von Eisenbahnunternehmen, die Inhaber einer Genehmigung sind, das beziehungsweise die eine Zuweisung von Fahrwegkapazität beantragt,
- «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 der letzte Gedankenstrich (des Teils A) im Sinne des vorliegenden Erlasses wie folgt zu lesen ist: «Dienstgebäude des Wegedienstes»,
- «Netz/Schienenetz»: die Gesamtheit der Eisenbahnfahrwege, die vom Betreiber der Infrastruktur verwaltet werden,
- «Fahrwegkapazität»: die Möglichkeit, für einen Teil des Fahrwegs beantragte Zugtrassen für einen bestimmten Zeitraum einzuplanen,
- «Zugtrasse»: die Fahrwegkapazität, die erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren kann,
- «Zuweisung»: die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn durch das Eisenbahnamt für Kapazitätszuweisung und Entgelterhebung,
- «überlasteten Fahrwegen»: ein Fahrwegabschnitt, auf dem der Nachfrage nach Fahrwegkapazität auch nach Koordinierung der verschiedenen Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität während bestimmter Zeitabschnitte nicht vollständig entsprochen werden kann,
- «Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität»: eine mit einem Durchführungszeitplan verbundene Maßnahme oder Reihe von Maßnahmen zur Behebung von Kapazitätsengpässen, die zur Einstufung eines Fahrwegabschnitts als «überlastet» führen,
- «Netzfahrplan»: die Daten zur Festlegung aller geplanten Zugbewegungen und Bewegungen des rollenden Materials, die auf dem betreffenden Schienenetz während der Gültigkeitsdauer des Netzfahrplans durchgeführt werden,
- «Eisenbahnamt für Kapazitätszuweisung und Entgelterhebung»: das Amt, das mit der Entgelterhebung und der Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn beauftragt ist, nachstehend «Eisenbahnamt» genannt,
- «Koordinierung»: das Verfahren, in dessen Rahmen das Eisenbahnamt versucht, Lösungen für nicht miteinander zu vereinbarende Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn zu finden,
- «Schienenetz-Nutzungsbedingungen»: eine detaillierte Beschreibung des Schienennetzes, der allgemeinen Verkehrsregeln, Fristen, Verfahren und Kriterien für die Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen; sie enthalten ferner die zusätzlichen Informationen, die für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität benötigt werden, wie vorgesehen in Kapitel VIII des vorliegenden Erlasses,
- «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,
- «Sicherheitsbescheinigung»: das Dokument, mit dem bestätigt wird, dass ein Eisenbahnunternehmen den gestellten Sicherheitsanforderungen zur Gewährleistung eines gefahrlosen Verkehrsdienstes auf den betroffenen Strecken entspricht,
- «schwerem Unfall»: jeder Eisenbahnunfall, bei dem es mindestens einen Toten oder Schwerverletzten gibt, oder bei dem erheblicher Schaden an Rollmaterial, Infrastruktur oder Umwelt verursacht wird,
- «Eisenbahnverkehrsleistung»: jede Verkehrsleistung im nationalen oder internationalen Personen-, Güter- oder kombinierten Güterverkehr,

— «grenzüberschreitendem Güterverkehr/grenzüberschreitenden Güterverkehrsleistungen»: Eisenbahnverkehrsleistungen, bei denen der Zug mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaats überquert; der Zug kann erweitert und/oder geteilt werden und die verschiedenen Zugabschnitte können unterschiedliche Abfahrts- und Bestimmungsorte haben, sofern alle Wagen mindestens eine Grenze überqueren,

— «Rahmenvertrag»: ein Abkommen über die Rechte und Pflichten eines Antragstellers und des Eisenbahnnamtes in Bezug auf die zuzuweisende Fahrwegkapazität und die zu erhebenden Entgelte über einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode,

— «Institut der Eisenbahnen»: die Regulierungsstelle.

KAPITEL II — Anwendungsbereich

Art. 2 - Vorliegender Erlass ist nicht anwendbar auf:

— Unternehmen, die ausschließlich Güterverkehr auf privaten Fahrwegen durchführen, die nur für die Güterverkehrstätigkeit des Eigentümers dieser Fahrwege bestehen,

— Eisenbahnunternehmen, deren Tätigkeit sich darauf beschränkt, auf stillgelegten, nicht abgebauten, sondern zu touristischen Zwecken genutzten Bahnlinien Verkehrsleistungen zu erbringen.

Art. 3 - Vorliegender Erlass regelt die Gesamtheit aller Vorschriften in Bezug auf die Sicherheit der Eisenbahninfrastruktur und ihre Benutzung.

KAPITEL III — Sicherheitsvorschriften in Bezug auf die Eisenbahninfrastruktur und ihre Benutzung

Abschnitt I — Festlegung der technischen Normen und Vorschriften in Bezug auf die Sicherheit der Eisenbahninfrastruktur und ihre Benutzung

Art. 4 - § 1 — Der König erlässt die technischen Normen und Vorschriften in Bezug auf die Sicherheit der Eisenbahninfrastruktur und ihre Benutzung.

Zu diesem Zweck bittet er vorab um die Stellungnahme des Betreibers der Infrastruktur und des Instituts der Eisenbahnen. Diese Stellungnahmen sind binnen einer durch Ministeriellen Erlass festgelegten Frist abzugeben.

§ 2 — In Notfallsituationen oder bei Gefährdung der Sicherheit der Eisenbahninfrastruktur oder ihrer Benutzung kann der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur Dringlichkeitsmaßnahmen ergreifen, die von den in § 1 erwähnten Regelungen abweichen. Er setzt die Verwaltung, das Institut der Eisenbahnen und das Eisenbahnamt unmittelbar oder spätestens am darauffolgenden Werktag davon in Kenntnis. Diese Maßnahmen sind sofort anwendbar. Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur notifiziert den betroffenen Eisenbahnunternehmen und internationalen Gruppierungen diese Dringlichkeitsmaßnahmen sofort. Diese Maßnahmen sind höchstens für eine Dauer von drei Monaten gültig.

Art. 5 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur wacht auf gerechte und nichtdiskriminierende Weise über die korrekte Anwendung der in Artikel 4 erwähnten technischen Normen und Sicherheitsvorschriften in Bezug auf die Sicherheit der Eisenbahninfrastruktur und ihre Benutzung.

Art. 6 - Die in Ausführung von Artikel 4 § 1 erlassenen technischen Normen und Sicherheitsvorschriften in Bezug auf die Sicherheit der Eisenbahninfrastruktur und ihre Benutzung werden im *Belgischen Staatsblatt* veröffentlicht.

In einem Inventar, das im *Belgischen Staatsblatt* veröffentlicht wird, werden die in Artikel 4 § 1 erwähnten Normen und Sicherheitsvorschriften aufgeführt.

Das Inventar wird mindestens einmal jährlich fortgeschrieben. Diese technischen Normen und Sicherheitsvorschriften können bei der Verwaltung eingesehen werden.

Das Inventar sowie dessen Fortschreibungen werden den Eisenbahnunternehmen und den internationalen Gruppierungen, die es beantragen, von der Verwaltung übermittelt.

Abschnitt II — Anwendung der technischen Normen und Vorschriften in Bezug auf die Sicherheit der Eisenbahninfrastruktur und ihre Benutzung

Art. 7 - Jedes Jahr übermittelt der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur dem Minister oder seinem Beauftragten sowie dem Institut der Eisenbahnen vor dem 31. März einen Sicherheitsbericht. Dieser Bericht bezieht sich auf das vorhergehende Geschäftsjahr. Der König legt die Modalitäten für diesen Bericht sowie dessen Inhalt fest.

Art. 8 - Die Verwaltung kontrolliert die Anwendung der in Artikel 4 erwähnten technischen Normen und Sicherheitsvorschriften und beurteilt die allgemeine Sicherheitslage des Netzes, insbesondere auf der Grundlage des in Artikel 7 erwähnten Sicherheitsberichts.

Die Beamten der Verwaltung können jederzeit Untersuchungen in Bezug auf die Sicherheit vornehmen oder an solchen Untersuchungen teilnehmen.

Art. 9 - Falls der Minister es für notwendig erachtet, verpflichtet er den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur dazu, zusätzliche Maßnahmen in Bezug auf die Sicherheit des Netzes zu ergreifen.

Art. 10 - Für jeden Betriebsunfall oder den Betrieb beeinträchtigenden Unfall sendet der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur binnen einem Monat eine Abschrift seines Betriebsunfallberichts an die Verwaltung.

Bei schweren Unfällen muss der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur den Minister, seinen Beauftragten und das Institut der Eisenbahnen unmittelbar davon in Kenntnis setzen.

Nach jedem schweren Unfall führen das Institut der Eisenbahnen und die von ihm beauftragten Experten eine Untersuchung durch. Den Bericht über diese Untersuchung — mit Vorschlägen für eventuelle zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen — richten sie an den Minister und seinen Beauftragten und an den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur.

Art. 11 - Bei Störungen der Zugbewegungen, die durch einen technischen Defekt, einen Unfall oder einen schweren Zwischenfall bedingt sind, muss der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um die normale Situation wiederherzustellen.

Zu diesem Zweck erstellt er einen vom Minister gebilligten Notfallplan, in dem die verschiedenen Einsatzstellen aufgeführt sind, die bei schweren Unfällen oder schwerwiegenden Störungen der Zugbewegungen zu alarmieren sind.

Abschnitt III — Genehmigungen

Art. 12 - Vorbehaltlich anders lautender Bestimmungen werden Genehmigungen für Anlagen von Versorgungsunternehmen sowie für den Bau von Bauwerken über oder unter der Eisenbahn vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur erteilt. Er erstellt ein Inventar über besagte Bauwerke und Anlagen, insbesondere was die wichtigen oder empfindlichen Einrichtungen des Netzes betrifft, und schreibt dieses fort.

*KAPITEL IV — Zugangs- und Transitrechte auf der Eisenbahninfrastruktur**Abschnitt I — Zugangsrecht*

Art. 13 - Ein Zugangsrecht auf der Eisenbahninfrastruktur haben:

§ 1 — die Nationale Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen für die Erbringung ihrer gesamten Verkehrsleistungen im Personen- und Güterverkehr sowie für den Unterhalt und den Betrieb der Infrastruktur,

§ 2 — in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union ansässige Eisenbahnunternehmen für die Erbringung von Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr,

§ 3 — internationale Gruppierungen, denen ein in Belgien ansässiges Eisenbahnunternehmen angehört, für die Erbringung von Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr,

§ 4 — in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union ansässige Eisenbahnunternehmen, die dieses Recht auf der in Anlage I erwähnten Eisenbahninfrastruktur ausüben, für die Erbringung von Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Güterverkehr,

§ 5 — in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union ansässige Eisenbahnunternehmen für die Erbringung von Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Güterverkehr.

Abschnitt II — Transitrecht

Art. 14 - Jede internationale Gruppierung hat ein Transitrecht auf der Eisenbahninfrastruktur für die Erbringung von Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in denen jeweils mindestens ein Eisenbahnunternehmen ansässig ist, das dieser Gruppierung angehört.

Abschnitt III — Für die Eisenbahnunternehmen zu erbringende Leistungen

Art. 15 - § 1 — Über das in Anlage II Nr. 1 erwähnte Mindestzugangspaket hinaus haben die in den Artikeln 13 und 14 erwähnten Eisenbahnunternehmen und internationalen Gruppierungen Schienenzugang zu den in Anlage II Nr. 2 erwähnten Leistungen, insbesondere in den Terminals und Häfen, die mehr als einen Endnutzer bedienen beziehungsweise bedienen können.

§ 2 — Einschränkungen sind erlaubt, unter der Bedingung, dass andere wirtschaftlich vertretbare Lösungen unter Marktbedingungen möglich sind.

Art. 16 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur kann in Anlage II Nr. 3 erwähnte Zusatzleistungen erbringen. In diesem Fall muss er diese Leistungen auf Antrag für jeden Antragsteller erbringen.

Art. 17 - Eisenbahnunternehmen können den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur um Erbringung der in Anlage II Nr. 4 erwähnten Nebenleistungen bitten. Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur ist zur Erbringung dieser Leistungen nicht verpflichtet.

Art. 18 - Diese Leistungen werden auf nichtdiskriminierende Weise erbracht.

*KAPITEL V — Eisenbahngenehmigung**Abschnitt I — Allgemeines*

Art. 19 - Eisenbahnunternehmen, die die in den Artikeln 13 und 14 erwähnten Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen möchten, müssen im Besitz einer Genehmigung sein, die den Arten von Verkehrsleistungen, die sie anbieten, entspricht und von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaates der Europäischen Union erteilt worden ist.

Die Genehmigung allein berechtigt jedoch noch nicht zum Zugang zur Eisenbahninfrastruktur.

Jede Entscheidung des Ministers in Bezug auf Genehmigungen wird dem Institut der Eisenbahnen und der Europäischen Kommission unmittelbar notifiziert.

Abschnitt II — Erteilung der Genehmigung

Art. 20 - Eisenbahnunternehmen, die in Belgien einen Betriebssitz haben und nicht über eine in Artikel 19 erwähnte Genehmigung verfügen, reichen beim Minister einen Genehmigungsantrag ein.

Art. 21 - Der König legt die Modalitäten für die Erteilung, die Aussetzung und den Widerruf der Genehmigung fest.

Er gewährleistet die Bekanntmachung dieser Modalitäten.

Art. 22 - Der Minister erteilt die Genehmigung innerhalb von neunzig Tagen nach Erhalt der Dokumente, die bescheinigen, dass alle in Artikel 24 erwähnten Bedingungen erfüllt sind.

Vorab kann er Eisenbahnexperten zu Rate ziehen, von denen er festgestellt hat, dass sie nicht im Interessenkonflikt mit dem betreffenden Eisenbahnunternehmen stehen.

Diese Experten unterliegen, was die ihnen mitgeteilten Informationen betrifft, dem Berufsgeheimnis; Verstöße gegen dieses Berufsgeheimnis werden aufgrund von Artikel 458 des Strafgesetzbuches bestraft.

Art. 23 - In der Genehmigung, die nicht übertragbar ist, wird festgelegt, für welche Arten von Verkehrsleistungen sie gültig ist.

Abschnitt III — Bedingungen für die Erteilung der Genehmigung

Art. 24 - Der Antragsteller einer Genehmigung liefert dem Minister den Beweis, dass er jederzeit die in den Artikeln 25 bis 28 erwähnten Bedingungen in Sachen finanzielle Leistungsfähigkeit, fachliche Eignung, Deckung der Haftpflicht sowie Zuverlässigkeit erfüllt.

Art. 25 - Der Antragsteller einer Genehmigung weist nach, dass er imstande ist, seinen tatsächlichen und potentiellen finanziellen Verpflichtungen, die auf der Grundlage realistischer Annahmen ermittelt werden, während eines Zeitraums von zwölf Monaten ab dem Datum, das für den Beginn der Eisenbahnverkehrstätigkeiten, für die die Genehmigung beantragt wird, vorgesehen ist, nachzukommen.

Die Angaben, die der Antragsteller machen muss, um diese Bedingung zu erfüllen, sind in Anlage III vorgesehen.

Die Richtigkeit dieser 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. 26 - Der Antragsteller einer Genehmigung erfüllt die Bedingungen in Bezug auf die fachliche Eignung, wenn er auf der Grundlage beweiskräftiger Belege nachweist, dass:

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

— das für die Sicherheit verantwortliche Personal — insbesondere die Zugführer — für seinen Tätigkeitsbereich qualifiziert ist,

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

Die Unterlagen, die der Antragsteller dem Minister vorlegen muss, um diesen Bedingungen zu genügen, sind in Anlage IV aufgenommen.

Art. 27 - Der Antragsteller einer Genehmigung weist nach, dass er ausreichend versichert ist oder gleichwertige Vorkehrungen getroffen hat, um in Anwendung der nationalen und internationalen Rechtsvorschriften bei Unfällen, insbesondere in Bezug auf Personen, Gepäck, Güter, Post, Dritte und den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, seine Haftpflicht zu decken. Der Minister legt auf nichtdiskriminierende Weise den Mindestbetrag für die von jedem Eisenbahnunternehmen geforderte Deckung fest.

Art. 28 - Die Bedingung der Zuverlässigkeit ist erfüllt, wenn gegen das Eisenbahnunternehmen, gegen die mit seiner täglichen Geschäftsführung beauftragten Personen und die Verantwortlichen seiner verschiedenen Betriebsstellen durch rechtskräftige gerichtliche Entscheidung kein Urteil in Belgien wegen eines in Buch II Titel III Kapitel I bis V und Titel IX Kapitel I und II des Strafgesetzbuches erwähnten Verstoßes oder wegen schwerer oder wiederholter Verstöße gegen handels-, arbeits- oder sozialrechtliche Pflichten einschließlich der Pflichten aus dem Arbeitsschutzrecht oder — im Falle eines Unternehmens, das einen grenzüberschreitenden Güterverkehr, der Zollverfahren unterliegt, zu betreiben wünscht — gegen zollrechtliche Pflichten oder wegen schwerer Verstöße gegen die spezifischen Verkehrsvorschriften oder im Ausland wegen eines gleichartigen Verstoßes ergangen ist und sofern gegen sie kein Handelsverbot ausgesprochen worden ist.

Die Zuverlässigkeit wird für das Unternehmen und für jede in Absatz 1 erwähnte Person bescheinigt durch ein Leumundszeugnis, das von einer öffentlichen Verwaltung ausgestellt worden ist und zum Zeitpunkt des Genehmigungsantrags nicht älter als drei Monate ist, oder durch ein gleichwertiges Dokument, das von einem anderen Staat ausgestellt worden ist, oder durch ein anderes Dokument, das von einer öffentlichen Verwaltung ausgestellt worden ist und in dem angegeben wird, dass gegen sie kein Urteil wegen eines in Absatz 1 erwähnten Verstoßes ergangen ist und sie Handel treiben dürfen.

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

— gegen sie kein Handelsverbot ausgesprochen worden ist,

— gegen sie durch rechtskräftige gerichtliche Entscheidung in Belgien oder im Ausland kein strafrechtliches Urteil wegen schwerer oder wiederholter Verstöße gegen arbeits- oder sozialrechtliche Pflichten einschließlich der Pflichten aus dem Arbeitsschutzrecht oder — im Falle eines Unternehmens, das einen grenzüberschreitenden Güterverkehr, der Zollverfahren unterliegt, zu betreiben wünscht — gegen zollrechtliche Pflichten ergangen ist,

— gegen sie kein Urteil wegen schwerer Verstöße gegen die spezifischen Verkehrsvorschriften ergangen ist.

Art. 29 - Der Minister, der die beantragte Genehmigung durch eine mit Gründen versehene Entscheidung ablehnt, setzt das Institut der Eisenbahnen binnen acht Tagen, nachdem er dem Antragsteller seine Entscheidung notifiziert hat, davon in Kenntnis.

Abschnitt IV — Gültigkeit der Genehmigung — Widerruf und Aussetzung

Art. 30 - § 1 — Die Genehmigung wird alle fünf Jahre vom Minister neu überprüft.

Spätestens drei Monate vor Ablauf dieser Frist legt der Inhaber der Genehmigung dem Minister diese Genehmigung zusammen mit allen erforderlichen Belegen im Hinblick auf eine erneute und vollständige Überprüfung der in Artikel 24 erwähnten Erteilungsbedingungen vor.

Zu diesem Zweck reicht er die in den Artikeln 25 bis 28 erwähnten Angaben erneut ein.

§ 2 — Der Minister kann jederzeit überprüfen, ob die Eisenbahnunternehmen, die Inhaber einer vom Minister erteilten Genehmigung sind, die in den Artikeln 25 bis 28 erwähnten Anforderungen erfüllen.

Art. 31 - Der Minister setzt die von ihm erteilte Genehmigung aus oder widerruft sie, wenn der Inhaber die in Artikel 24 erwähnten Bedingungen nicht mehr erfüllt.

Der Minister 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 Inhaber der Genehmigung seinen Antrag nicht gemäß Artikel 32 Absatz 1 einreicht.

Art. 32 - Bei einer Änderung, die sich auf die Rechtsstellung eines Eisenbahnunternehmens auswirkt, insbesondere bei einer Fusion, einer Fusion durch Aufnahme, einer Spaltung oder einer Übernahme, kann der Minister entscheiden, dass die Genehmigung Gegenstand eines neuen Antrags werden muss, den der Inhaber binnen dreißig Kalendertagen nach Notifizierung der Entscheidung des Ministers einreichen muss.

Das betreffende Eisenbahnunternehmen darf den Betrieb fortsetzen, außer wenn der Minister es ihm verbietet und die Genehmigung durch eine mit Gründen versehene Entscheidung aus Sicherheitsgründen aussetzt.

Der Minister hebt die Aussetzung auf, sobald der Inhaber nachweist, dass er die in Artikel 24 erwähnten Bedingungen wieder erfüllt.

Art. 33 - § 1 — Wenn der Inhaber einer vom Minister erteilten Genehmigung die in Artikel 25 erwähnten Bedingungen in Sachen finanzielle Leistungsfähigkeit nicht mehr erfüllt, kann der Minister ihm für den Zeitraum der Reorganisation des Unternehmens eine befristete Genehmigung für eine Höchstdauer von sechs Monaten erteilen, sofern die Sicherheit nicht gefährdet ist. Um diese befristete Genehmigung zu erhalten, muss das Eisenbahnunternehmen einen Reorganisationsplan und einen finanziellen Sanierungsplan vorlegen.

§ 2 — Ist ein Vergleichsverfahren oder ein Konkursverfahren gegen ein Eisenbahnunternehmen eingeleitet worden, widerruft der Minister die Genehmigung oder setzt sie aus, wenn die in Artikel 25 erwähnten Bedingungen in Sachen finanzielle Leistungsfähigkeit nicht mehr erfüllt sind.

Bei einer gerichtlichen Entscheidung, durch die die Fortsetzung des Betriebs erlaubt wird, hebt der Minister seine Entscheidung über die Aussetzung oder den Widerruf auf, außer wenn er durch eine mit Gründen versehene Entscheidung befindet, dass die Aussetzung oder der Widerruf aus Sicherheitsgründen aufrechtzuerhalten ist.

Art. 34 - Beabsichtigt der Inhaber einer vom Minister erteilten Genehmigung, seine Tätigkeiten erheblich zu erweitern oder zu ändern, muss er dem Minister die Genehmigung zur erneuten Überprüfung vorlegen.

Art. 35 - Jede Entscheidung über die Aussetzung oder den Widerruf der Genehmigung muss mit Gründen versehen sein.

Art. 36 - § 1 — Der Inhaber einer Genehmigung für Eisenbahnunternehmen muss als Beteiligung an den Verwaltungs-, Kontroll- und Aufsichtskosten eine indizierte jährliche Gebühr entrichten.

§ 2 — Diese Gebühr muss vor Erteilung der Genehmigung gezahlt werden und danach vor dem 1. Januar jeden Jahres.

§ 3 — Diese Gebühr wird bei Aussetzung oder Widerruf der Genehmigung oder bei Einstellung der durch die Genehmigung gedeckten Tätigkeiten nicht zurückerstattet.

§ 4 — Der König legt den Betrag, die Modalitäten für die Zahlung und den Mechanismus für die Indexierung der Gebühr fest.

KAPITEL VI — Sicherheitsbescheinigung für den Eisenbahnverkehr

Abschnitt I — Allgemeines

Art. 37 - Das Eisenbahnunternehmen oder die internationale Gruppierung muss neben der in Artikel 19 erwähnten Genehmigung eine Sicherheitsbescheinigung für den Eisenbahnverkehr besitzen, um die Eisenbahninfrastruktur benutzen zu dürfen.

Art. 38 - Die Sicherheitsbescheinigung für den Eisenbahnverkehr wird vom Minister aufgrund des technischen Gutachtens des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur, das innerhalb einer durch Ministeriellen Erlass festgelegten Frist abgegeben wird, ausgestellt.

Sie wird für eine oder mehrere festgelegte Arten von Verkehrsleistungen und für die betroffenen Strecken ausgestellt.

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

Art. 39 - Zur Erlangung der Sicherheitsbescheinigung muss das Eisenbahnunternehmen oder die internationale Gruppierung für die in der Genehmigung festgelegten Arten von Verkehrsleistungen nachweisen, dass die in Artikel 4 erwähnten Normen und Vorschriften eingehalten werden und dass rollendes Material und Personal für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur geeignet sind.

Abschnitt II — Eignung des rollenden Materials für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

Art. 40 - Bevor die Eisenbahninfrastruktur benutzt werden kann, vergewissert sich die Verwaltung mit technischer Unterstützung des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur, ob das Rollmaterial geeignet und gut gewartet ist und ob die für die Sicherheit relevanten Bauelemente richtig funktionieren.

Bei Mängeln kann der Minister auf eigene Initiative oder auf mit Gründen versehenen Vorschlag des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur für das Rollmaterial Fahrverbot erteilen.

Art. 41 - Wenn der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur feststellt, dass das tatsächlich benutzte Rollmaterial die Eisenbahnsicherheit gefährdet, kann er gemäß den Bestimmungen von Artikel 4 § 2 für dieses Rollmaterial Fahrverbot erteilen, sofern er dem Minister und dem Institut der Eisenbahnen unmittelbar oder spätestens am darauffolgenden Werktag Mitteilung davon macht.

Nach Kenntnisnahme des Verbots verfügt der Minister über eine Frist von drei Tagen, um dieses Verbot zu bestätigen. Tut er dies nicht, wird es aufgehoben.

Art. 42 - Die Einhaltung der in Artikel 40 vorgesehenen Bestimmungen entbindet das Eisenbahnunternehmen weder von seiner Verantwortung für eventuell durch das Rollmaterial verursachte Schäden noch von jeglicher anderen Verpflichtung gesetzlicher oder ordnungsgemäßer Art.

Art. 43 - Alle Kosten, die der Verwaltung oder dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur bei dieser Überprüfung entstehen, gehen zu Lasten des Eisenbahnunternehmens oder der internationalen Gruppierung. Diese Kosten werden auf der Grundlage der den beteiligten Parteien entstandenen tatsächlichen Kosten berechnet. Der König legt die Modalitäten für die Berechnung dieser Kosten fest.

Abschnitt III — Eignung des Personals für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

Art. 44 - Um für geeignet befunden zu werden, auf der Eisenbahninfrastruktur zu verkehren, müssen die Zugführer und -begleiter des Eisenbahnunternehmens über die körperliche Tauglichkeit und die erforderliche Ausbildung verfügen, um die in Artikel 4 des vorliegenden Erlasses erwähnten technischen Normen und Sicherheitsvorschriften einhalten zu können.

Der König legt die Bedingungen fest, die erfüllt sein müssen, damit die körperliche Tauglichkeit und die erforderliche Ausbildung anerkannt werden.

Diese Anforderungen werden von der Verwaltung überprüft.

Gemäß Artikel 4 und aufgrund eines Gutachtens des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur kann der Minister dem Zugführer oder -begleiter, der diesen Anforderungen nicht entspricht, die Benutzung der Infrastruktur verbieten.

Wenn der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur feststellt, dass der Zugführer oder Zugbegleiter bei der Ausübung seiner Tätigkeit die Eisenbahnsicherheit gefährdet, kann er ihm die Benutzung der Infrastruktur verbieten, sofern er dem Minister und dem Institut der Eisenbahnen unmittelbar und spätestens am darauffolgenden Werktag Mitteilung davon macht.

Nach Kenntnisnahme des Verbots verfügt der Minister über eine Frist von drei Tagen, um dieses Verbot zu bestätigen. Tut er dies nicht, wird es aufgehoben.

Alle Kosten, die der Verwaltung oder dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur in Verbindung mit den an das Personal gestellten Anforderungen entstehen, gehen zu Lasten des Eisenbahnunternehmens oder der internationalen Gruppierung. Diese Kosten werden auf der Grundlage der den beteiligten Parteien entstandenen tatsächlichen Kosten berechnet. Der König legt die Modalitäten für die Berechnung und die Kontrolle dieser Kosten fest.

Art. 45 - Das Personal jedes Eisenbahnunternehmens und jeder internationalen Gruppierung, das das Netz benutzt, beachtet die auf diesem Netz geltenden Bedingungen in Bezug auf Höchstdauer einer Leistung und Mindestruhezeit zwischen zwei aufeinander folgenden Leistungen.

Diese Bestimmungen sind Bestandteil der in Artikel 4 erwähnten technischen Normen und Sicherheitsvorschriften.

Art. 46 - Die Sicherheitsbescheinigung bleibt gültig, solange das Eisenbahnunternehmen den im vorliegenden Kapitel erwähnten Anforderungen entspricht.

Die Erfüllung dieser Anforderungen wird alle drei Jahre neu überprüft.

Art. 47 - § 1 — Der Inhaber einer Sicherheitsbescheinigung muss als Beteiligung an den Verwaltungs-, Kontroll- und Aufsichtskosten eine indexierte jährliche Gebühr entrichten.

§ 2 — Diese Gebühr muss vor Ausstellung der Sicherheitsbescheinigung gezahlt werden und danach vor dem 1. Januar jeden Jahres.

§ 3 — Der König legt den Betrag, die Modalitäten für die Zahlung und den Mechanismus für die Indexierung der Gebühr fest.

KAPITEL VII — *Schiennetz-Nutzungsbedingungen*

Art. 48 - Das Eisenbahnamt erstellt mit Hilfe des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur einen Entwurf der Schiennetz-Nutzungsbedingungen.

Das Eisenbahnamt legt dem Minister diesen Entwurf zur Billigung vor, nachdem es vorab die Stellungnahme des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur und der Eisenbahnunternehmen, die darum bitten, eingeholt hat.

Art. 49 - Die Schiennetz-Nutzungsbedingungen enthalten Angaben zum Fahrweg, der den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht. Sie enthalten die vom König in Anwendung der Artikel 52 und 61 festgelegten Bedingungen sowie die anderen Bedingungen und Informationen, die für den Zugang zu diesem Fahrweg notwendig sind.

Diese anderen Bedingungen und Informationen sind insbesondere in der Allgemeinen Ordnung für den Benutzer der Eisenbahninfrastruktur (RGUIF-ARGSI) aufgenommen und sind Bestandteil der in Artikel 4 erwähnten technischen Normen und Sicherheitsvorschriften.

Der Inhalt der Schiennetz-Nutzungsbedingungen ist in Anlage V festgelegt.

Art. 50 - Die Schiennetz-Nutzungsbedingungen sind spätestens vier Monate vor Ablauf der vom Eisenbahnamt festgelegten Frist für die Einreichung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zu veröffentlichen.

Sie sind beim Eisenbahnamt gegen Zahlung eines von ihm bestimmten Beitrags erhältlich. Dieser Beitrag darf nicht höher sein als die Kosten für die Veröffentlichung.

Art. 51 - Die Schiennetz-Nutzungsbedingungen werden auf Papier und in elektronischer Form veröffentlicht.

KAPITEL VIII — *Zuweisung von Fahrwegkapazität*

Abschnitt I — Grundsätze für die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn

Art. 52 - Der König legt durch einen im Ministerrat beratenen Erlass die Grundsätze und Verfahren für die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn fest. Er kann vorab die Stellungnahme des Eisenbahnamtes und des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur einholen.

Diese verfügen über eine Frist von fünfzehn Tagen, um ihre Stellungnahme zu formulieren.

Art. 53 - § 1 — Die verfügbare Fahrwegkapazität der Eisenbahn wird auf effiziente und optimale Weise zugewiesen.

§ 2 — Die verfügbare Fahrwegkapazität kann nach den vom König durch einen im Ministerrat beratenen Erlass festgelegten Kriterien auch nach einer Vorrangordnung zugewiesen werden, und zwar unter Berücksichtigung:

- der Verpflichtungen öffentlichen Dienstes,
- der notwendigen Entwicklung von Güterverkehrsleistungen und insbesondere von grenzüberschreitenden Güterverkehrsleistungen,
- der Überlastung der Fahrwege oder wenn aufgrund von Kapazitätsknappheit zu erhebende beziehungsweise erhobene Wegeentgelte, wie vorgesehen in Artikel 62 Absatz 3, nicht erhoben worden sind oder nicht zu einem zufrieden stellenden Ergebnis geführt haben,
- des spezifischen Charakters gewisser in den Schiennetz-Nutzungsbedingungen ausgewiesener Fahrwege, die für bestimmte Arten von Eisenbahnverkehrsleistungen zu nutzen sind, wenn Alternativstrecken vorhanden sind. Eine derartige Nutzungsbeschränkung schließt andere Arten von Eisenbahnverkehrsleistungen nicht von der Benutzung der betreffenden Fahrwege aus, sofern Fahrwegkapazität verfügbar ist und das rollende Material die technischen Merkmale aufweist, die für die Benutzung des betreffenden Fahrwegs erforderlich sind.

Der König kann vorab die Stellungnahme des Eisenbahnamtes und des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur einholen.

Art. 54 - Die verfügbare Fahrwegkapazität, die einem Antragsteller zugewiesen wurde, darf nicht auf einen anderen Antragsteller übertragen werden, da dies zum Ausschluss von der weiteren Zuweisung von Fahrwegkapazitäten führt. Der König legt die Modalitäten für den Ausschluss fest.

Art. 55 - § 1 — Das Recht, Fahrwegkapazität in Anspruch zu nehmen, wird einem Antragsteller für die Dauer einer einzigen Netzfahrplanperiode zuerkannt.

§ 2 — Wird das Recht auf Nutzung von Fahrwegkapazität für eine Laufzeit von mehr als einer Netzfahrplanperiode zuerkannt, werden die jeweiligen Rechte und Pflichten von Eisenbahnamt und Antragsteller in einem Rahmenvertrag festgelegt.

Dieser Rahmenvertrag wird grundsätzlich für fünf Jahre geschlossen, kann jedoch aufgrund legitimer geschäftlicher Interessen des Antragstellers eine kürzere Laufzeit oder bei langfristigen bedeutenden Investitionen eine längere Laufzeit von nicht mehr als zehn Jahren haben.

Art. 56 - § 1 — Um die Zahlung der Entgelte sicherzustellen, kann das Eisenbahnamt den Antragstellern die Stellung einer Finanzgarantie auferlegen. Diese steht im Verhältnis zur geplanten Tätigkeit.

§ 2 — Diese Garantie ist transparent und nichtdiskriminierend. Sie wird in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlicht und der Europäischen Kommission zur Kenntnis gebracht.

Art. 57 - § 1 — Bei Anträgen im Hinblick auf regelmäßige Fahrweginstandhaltung nimmt das Eisenbahnamt diese in das Verfahren zur Zuweisung von Fahrwegkapazität auf und trägt dabei den Auswirkungen der bereits geplanten Vorhaltungen von Fahrwegkapazität Rechnung.

§ 2 — Bei technisch bedingten oder unfallbedingten Störungen der Zugbewegungen muss der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur in Zusammenarbeit mit dem Eisenbahnamt alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um die normale Situation wiederherzustellen. In Notfallsituationen oder bei absoluter Notwendigkeit, das heißt in Fällen, wo der Fahrweg nicht benutzt werden kann, sperrt das Eisenbahnamt ohne Ankündigung die zugewiesenen Zugtrassen so lange, wie es zur Instandsetzung der Anlagen erforderlich ist.

Abschnitt II — Zuweisungsverfahren

Art. 58 - § 1 — Anträge auf Fahrwegkapazitätszuweisung werden an das Eisenbahnamt gerichtet, wenn der Anfangspunkt der Verkehrsleistung sich auf belgischem Staatsgebiet befindet.

Die Antragsteller und jeder andere Beteiligte, der es wünscht, können während einer Frist von mindestens einem Monat zu dem vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur erstellten und vom Eisenbahnamt gebilligten Netzfahrplanentwurf Stellung beziehen, insbesondere was die Auswirkungen dieses Netzfahrplans auf ihre Fähigkeit, Eisenbahnverkehrsleistungen zu erbringen, betrifft.

§ 2 — Wenn die Anträge auf Fahrwegkapazitätszuweisung sich auf mehrere Schienennetze beziehen, ist das Eisenbahnamt ermächtigt, bei den Zuweisungsorganen der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union im Namen des Antragstellers aufzutreten.

§ 3 — Gemäß dem Verfahren, das in Artikel 15 der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung erwähnt ist, arbeitet das Eisenbahnamt mit diesen Zuweisungsorganen zusammen, um grenzüberschreitende Zugtrassen einzurichten und eine effiziente Zuweisung von Fahrwegkapazität bezüglich der in § 2 erwähnten Anträge zu gewährleisten.

Art. 59 - § 1 — Das Eisenbahnamt bemüht sich, unter Berücksichtigung des in der Anlage VI zum vorliegenden Erlass erwähnten Zeitplans des Zuweisungsverfahrens allen Anträgen auf Fahrwegkapazitätszuweisung stattzugeben.

§ 2 — Anlässlich des Verfahrens für die Zuweisung von Zugtrassen nach den vom König aufgrund von Artikel 53 erlassenen Formen und Fristen holt das Eisenbahnamt die Stellungnahme des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur ein.

Art. 60 - § 1 — Bei konkurrierenden Anträgen arbeitet das Eisenbahnamt ein Verfahren zur Koordinierung der Anträge aus. Der Minister legt die Grundsätze und Modalitäten dafür fest.

§ 2 — Punktuelle Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen bescheidet das Eisenbahnamt binnen einer Frist von höchstens fünf Werktagen. Das Eisenbahnamt informiert die Antragsteller über die ungenutzten und verfügbaren Kapazitätsreserven, die sie eventuell in Anspruch nehmen wollen.

§ 3 — Wenn Fahrwege überlastet sind oder überlastet zu werden drohen:

— ersucht das Eisenbahnamt den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, binnen sechs Monaten, nachdem die Fahrwege für überlastet erklärt worden sind, einen dem Amt zur Billigung vorzulegenden Entwurf einer Kapazitätsanalyse zu erstellen, in dem die Überlastungsgründe und die Engpässe der Fahrwegkapazität ermittelt werden, die verhindern, dass Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität in angemessener Weise stattgegeben werden kann, und in dem Methoden und Maßnahmen vorgeschlagen werden, durch die zusätzlichen Anträgen stattgegeben werden kann und die kurz- oder mittelfristig ergriffen werden können, um Abhilfe zu schaffen,

— ersucht das Eisenbahnamt den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, binnen sechs Monaten nach Abschluss der Kapazitätsanalyse und nach Konsultation der Nutzer der betreffenden überlasteten Fahrwege einen dem Amt zur Billigung vorzulegenden Entwurf eines Plans zur Erhöhung der Fahrwegkapazität zu erstellen, in dem die Überlastungsgründe, die zu erwartende künftige Verkehrsentwicklung, die den Fahrwegausbau betreffenden Beschränkungen, die möglichen Lösungen zur Erhöhung der gewünschten Fahrwegkapazität und ihre Kosten, einschließlich der Änderungen der Zugangsentgelte, sowie die auf der Grundlage einer Kosten-Nutzen-Analyse zu ergreifenden Maßnahmen, einschließlich eines Zeitplans für die Durchführung dieser Maßnahmen, dargelegt werden,

— verlangt das Eisenbahnamt die Aufgabe von Zugtrassen, deren Nutzung in einem Zeitraum von mindestens einem Monat unterhalb eines in den in Anlage V erwähnten Schienennetz-Nutzungsbedingungen bestimmten Schwellenwertes gelegen hat, es sei denn, dass diese unzureichende Nutzung auf nichtwirtschaftliche Gründe zurückzuführen ist, die sich dem Einfluss des Eisenbahnunternehmens entziehen.

KAPITEL IX — Wegeentgelte

Art. 61 - Durch einen im Ministerrat beratenen Erlass bestimmt der König für sämtliche Eisenbahnverkehrsleistungen die Regeln für die Berechnung der Wegeentgelte, die vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur erhoben werden.

Der König kann vorab die Stellungnahme des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur einholen.

Diese Regeln für die Berechnung der Weegeentgelte werden in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufgenommen.

Durch die Entgeltregelung für die Fahrwege werden den Eisenbahnunternehmen und dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur Anreize zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes geboten.

Art. 62 - Das Eisenbahnamt sorgt dafür, dass die jedem Eisenbahnunternehmen in Anwendung der Artikel 61 bis 66 tatsächlich berechneten Weegeentgelte den in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen vorgesehenen Verfahren, Regeln und Tabellen entsprechen.

Unter Vorbehalt der Bestimmungen von Absatz 3 entsprechen die Entgelte für das Mindestzugangspaket und den Schienenzugang zu Serviceeinrichtungen den Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.

Das Weegeentgelt kann einen Entgeltbestandteil umfassen, der die Knappheit der Fahrwegkapazität auf einem bestimmtem Fahrwegabschnitt zu Zeiten der Überlastung widerspiegelt. Dieses Entgelt kann nur beibehalten werden, sofern das Eisenbahnamt den Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität gemäß Artikel 60 § 3 zweiter Gedankenstrich gebilligt hat und für die Verwirklichung dieses Plans durch den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur innerhalb des festgelegten Zeitplans sorgt.

Ist dies nicht der Fall, darf das aufgrund der Knappheit von Fahrwegkapazität auf einem Fahrwegabschnitt erhobene Entgelt unter Aufsicht des Instituts nur weiterhin erhoben werden, wenn der Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität aus Gründen, die sich dem Einfluss des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur entziehen, nicht verwirklicht werden kann oder wenn dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur Optionen auferlegt werden, die wirtschaftlich oder finanziell nicht tragbar sind.

Um unverhältnismäßig starke Schwankungen zu vermeiden, können die in den Absätzen 2 und 3 erwähnten Entgelte über eine angemessene Spanne von Eisenbahnverkehrsdiensten und Zeiträumen gemittelt werden. Die relative Höhe der Weegeentgelte muss jedoch im Verhältnis zu den von den verschiedenen Verkehrsdiensten verursachten Kosten stehen.

Das Weegeentgelt kann geändert werden, um den Kosten der Auswirkungen des Zugbetriebs auf die Umwelt Rechnung zu tragen. Eine Anlastung umweltbezogener Kosten, die eine Erhöhung der Gesamteinnahmen des Betreibers der Infrastruktur mit sich bringt, ist erlaubt, wenn eine solche Anlastung in vergleichbarer Höhe auch bei konkurrierenden Verkehrsträgern erfolgt. Solange eine Anlastung umweltbezogener Kosten in vergleichbarer Höhe bei konkurrierenden Verkehrsträgern nicht erfolgt, darf diese Änderung die Einnahmen des Betreibers der Infrastruktur nicht verändern.

Die Erbringung der in Anlage II Nr. 2 erwähnten Leistungen fällt nicht unter diesen Artikel. Unbeschadet dessen wird bei der Festsetzung der Preise für die in Anlage II Nr. 2 erwähnten Leistungen die Wettbewerbssituation des Eisenbahnverkehrs berücksichtigt.

Wenn es nur einen einzigen Dienstleister gibt, muss das für eine in Anlage II Nr. 3 und 4 erwähnte Leistung erhobene Entgelt im Verhältnis zu den Kosten für deren Erbringung — berechnet auf der Grundlage des tatsächlichen Nutzungsumfangs — stehen.

Art. 63 - Unter Vorbehalt von Absatz 2 dürfen Nachlässe auf Entgelte in Höhe der tatsächlich vom Betreiber der Infrastruktur eingesparten Verwaltungskosten gewährt werden.

Bei der Festlegung der Höhe der Nachlässe sind Kosteneinsparungen, die bereits im Rahmen des erhobenen Entgelts berücksichtigt wurden, außer Betracht zu lassen.

Es können Nachlassregelungen eingeführt werden, die für alle Fahrwegnutzer gelten. Im Rahmen dieser Regelungen können für bestimmte Verkehrsströme zeitlich begrenzte Nachlässe zur Förderung der Entwicklung neuer Eisenbahnverkehrsdienste oder Nachlässe zur Förderung der Benutzung von Strecken mit sehr niedrigem Auslastungsgrad gewährt werden.

Nachlässe dürfen sich nur auf Entgelte beziehen, die für einen bestimmten Fahrwegabschnitt erhoben werden.

Gleichartige Nachlassregelungen sind auf gleichartige Verkehrsleistungen anwendbar.

Der König kann durch einen im Ministerrat beratenen Erlass eine Ausgleichsregelung einführen, die einen Ausgleich für die bei konkurrierenden Verkehrsträgern nachweisbar nicht angelasteten Umweltkosten, Kosten für Unfälle und Infrastrukturkosten vorsieht, insoweit diese Kosten die gleichartigen Kosten der Eisenbahn überschreiten.

Diese Ausgleichsregelung muss nichtdiskriminierend und zeitlich begrenzt sein. Das verwendete Verfahren und die vorgenommenen Berechnungen müssen öffentlich zugänglich gemacht werden.

Art. 64 - Die Regeln für die Berechnung der Weegeentgelte beinhalten eine leistungsabhängige Entgeltregelung, durch die den Eisenbahnunternehmen und dem Betreiber der Infrastruktur Anreize zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistung des Schienennetzes geboten werden.

Diese Regelung gilt für das gesamte Netz und kann Strafen für Netzbetriebsstörungen, Entschädigungen für von Störungen betroffene Unternehmen und eine Bonusregelung für Leistungen, die das geplante Leistungsniveau übersteigen, umfassen.

Art. 65 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur kann ein angemessenes Entgelt für zugewiesene, aber nicht in Anspruch genommene Fahrwegkapazität erheben. Mit diesem Entgelt sollen Anreize für eine effiziente Nutzung der Fahrwegkapazität geboten werden.

Art. 66 - Durch einen im Ministerrat beratenen Erlass bestimmt der König die Modalitäten, nach denen der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur die Entgelte erhebt, die dem Eisenbahnamt und dem Institut für die Deckung ihrer Betriebskosten zukommen.

KAPITEL X — Eisenbahnamt für Kapazitätszuweisung und Entgelterhebung

Abschnitt I — Allgemeines

Art. 67 - Es wird ein Eisenbahnamt für Kapazitätszuweisung und Entgelterhebung in Form einer Einrichtung öffentlichen Interesses der Klasse A mit Sitz im Verwaltungsbezirk Brüssel-Hauptstadt geschaffen, das dem Gesetz vom 16. März 1954 über die Kontrolle bestimmter Einrichtungen öffentlichen Interesses unterliegt, sofern vorliegender Erlass nicht davon abweicht.

Art. 68 - Das Eisenbahnamt setzt sich aus einem Direktionsausschuss und Personalmitgliedern zusammen.

Der Direktionsausschuss legt eine Geschäftsordnung fest, die dem König zur Billigung vorgelegt wird.

Abschnitt II — Direktionsausschuss

Art. 69 - Der Direktionsausschuss setzt sich aus einem Präsidenten und höchstens drei Mitgliedern zusammen, die durch einen im Ministerrat beratenen Königlichen Erlass für einen erneuerbaren Zeitraum von sechs Jahren ernannt werden.

Höchstens zwei Drittel der Mitglieder des Direktionsausschusses sind gleichen Geschlechts.

Zwischen den französischsprachigen und den niederländischsprachigen Mitgliedern wird die sprachliche Parität eingehalten.

Die Mitglieder des Direktionsausschusses werden aufgrund ihrer Fachkenntnisse, ihrer Integrität und ihrer Unabhängigkeit ernannt.

Diese Bedingungen müssen während der gesamten Dauer des Mandats erfüllt sein.

Die Mitglieder können nur aus rechtmäßigen Gründen abgesetzt werden.

Durch einen im Ministerrat beratenen Erlass legt der König das Verwaltungs-, Besoldungs- und Sozialstatut sowie die Unvereinbarkeiten und die Verpflichtungen der Mitglieder des Direktionsausschusses fest.

Art. 70 - In Abweichung von Artikel 8 Absatz 1 des vorerwähnten Gesetzes vom 16. März 1954 ist der Direktionsausschuss ermächtigt, alle für die Ausübung der Befugnisse des Eisenbahnnamtes notwendigen oder nützlichen Handlungen durchzuführen.

Der Direktionsausschuss vertritt das Eisenbahnamt gegenüber Dritten und vor Gericht und kann in dessen Namen Verträge schließen.

Unter den vom Minister festgelegten Bedingungen kann der Direktionsausschuss einem oder mehreren Mitgliedern bestimmte seiner Befugnisse übertragen.

Der Direktionsausschuss handelt als Kollegium, das nach den für Konzertierungsorgane üblichen Regeln Beschlüsse fasst.

Er ist nur beschlussfähig, wenn mindestens die Hälfte der Mitglieder anwesend ist.

Er beschließt mit der Mehrheit der Stimmen der anwesenden Mitglieder. Bei Stimmgleichheit ist die Stimme des Präsidenten oder, bei dessen Abwesenheit, die seines Stellvertreters ausschlaggebend.

Abschnitt III — Personalmitglieder

Art. 71 - Der König legt das Statut und den Stellenplan für das Personal des Eisenbahnnamtes auf Vorschlag des Ministers beziehungsweise der Minister, denen es untersteht, fest. Außerdem ist für die Festlegung des Stellenplans und des Besoldungsstatuts das Einverständnis des für den Haushalt zuständigen Ministers erforderlich.

Die statutarischen Bediensteten der Nationalen Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen können auf freiwilliger Basis nach den durch einen im Ministerrat beratenen Königlichen Erlass festgelegten Modalitäten vom Eisenbahnamt übernommen werden. Ihre Übernahme setzt ihrem Rechtsverhältnis mit der Nationalen Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen ein Ende.

Bei diesen Übernahmen handelt es sich nicht um neue Ernennungen. Die betreffenden Bediensteten behalten insbesondere ihr administratives und finanzielles Dienstalter, ihre letzte Beurteilung oder Bewertung sowie ihren Titel und Dienstgrad oder bekommen einen gleichwertigen Titel und Dienstgrad zuerkannt.

Die administrative und finanzielle Lage sowie die Pensionsregelung der von der Nationalen Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen kommenden Bediensteten dürfen keinesfalls weniger günstig sein als die, die sie gehabt hätten, wenn sie weiterhin Bedienstete der Nationalen Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen geblieben wären.

Unter finanzieller Lage versteht man alles, was im weiteren Sinne mit der Besoldung zusammenhängt, insbesondere Gehalt, Urlaubsgeld, Zulagen, Entschädigungen, Prämien und soziale Vorteile aller Art.

Abschnitt IV — Befugnisse

Art. 72 - Das Eisenbahnamt führt auf autonome Weise folgende Aufträge aus:

— Erstellung des Entwurfs der Schienennetz-Nutzungsbedingungen mit Unterstützung des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur,

— Bestimmung des Betrags der Wegeentgelte und Gewährleistung, dass die Entgeltregelung für die gesamte Eisenbahninfrastruktur auf denselben Grundsätzen beruht,

— Anwendung der Entgeltregelung auf nichtdiskriminierende Weise,

— Zuweisung von Fahrwegkapazität und Koordinierung der Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität,

— allgemeine Überprüfung der Konformität der Festlegung der Entgelte und der Zuweisungsverfahren in Ausführung der Artikel 52 und 61 des vorliegenden Erlasses.

Abschnitt V — Betriebskosten

Art. 73 - Die Betriebskosten des Eisenbahnnamtes werden durch die Entgelte gedeckt, die der Betreiber der Infrastruktur in Anwendung des in Artikel 66 vorgesehenen im Ministerrat beratenen Königlichen Erlasses erhebt.

Für die Anwendung der Gesetze und Verordnungen über Steuern, Abgaben, Rechte und Gebühren des Staates, der Provinzen, Gemeinden und Gemeindeagglomerationen wird das Eisenbahnamt dem Staat gleichgesetzt.

Abschnitt VI — Verschiedene Bestimmungen

Art. 74 - Die Mitglieder des Direktionsausschusses und des Personals des Eisenbahnnamtes unterliegen dem Berufsgeheimnis und dürfen keine vertraulichen Informationen, von denen sie im Rahmen der Ausübung ihres Amtes Kenntnis erlangen, an Dritte weitergeben, außer in den durch Gesetz vorgesehenen Ausnahmefällen.

Art. 75 - Unbeschadet des in Artikel 91 vorgesehenen Rechtsbehelfs richtet das Eisenbahnamt ein Streitbeilegungssystem ein, wenn bei konkurrierenden Anträgen auf Fahrwegkapazität dem Antrag eines Antragstellers im Rahmen der Koordinierung nicht stattgegeben werden kann.

Das Eisenbahnamt muss innerhalb von zehn Werktagen nach Einreichung des Antrags seine Entscheidung treffen.

Art. 76 - § 1 — Das Eisenbahnamt legt dem Minister jährlich einen Bericht über die Ausführung seiner Aufträge vor.

Dieser Bericht wird der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

§ 2 — Das Eisenbahnamt arbeitet jährlich einen Geschäftsführungsplan aus, in dem es die Planung seiner Tätigkeiten, seine Ziele sowie die Mittel, die es einzusetzen beabsichtigt, um diese Ziele zu erreichen, darlegt.

In dem in § 1 erwähnten Bericht wird angegeben, wie das Eisenbahnamt die in diesem Plan formulierten Ziele erreicht hat.

Art. 77 - In Abweichung von Artikel 3 des vorerwähnten Gesetzes vom 16. März 1954:

§ 1 — wird der Haushaltsplanentwurf des Eisenbahnamtes vom Direktionsausschuss ausgearbeitet und vom Minister des Haushalts gebilligt.

Der Haushaltsplan wird der Abgeordnetenkommission mitgeteilt,

§ 2 — werden die Rechnungen des Eisenbahnamtes vom Direktionsausschuss erstellt und vom Minister des Haushalts und vom Minister der Finanzen gebilligt,

§ 3 — erlässt der König die Modalitäten für die Finanz- und Haushaltskontrolle des Eisenbahnamtes.

KAPITEL XI — *Institut der Eisenbahnen*

Abschnitt I — Allgemeines

Art. 78 - Es wird ein Institut der Eisenbahnen, nachstehend 'Institut' genannt, in Form einer Einrichtung öffentlichen Interesses der Klasse A mit Sitz im Verwaltungsbezirk Brüssel-Hauptstadt geschaffen, das dem Gesetz vom 16. März 1954 über die Kontrolle bestimmter Einrichtungen öffentlichen Interesses unterliegt, sofern vorliegender Erlass nicht davon abweicht.

Dieses Institut darf keine kommerzielle Tätigkeit ausüben.

Art. 79 - Das Institut setzt sich aus einem Kontrollausschuss und einem beratenden Ausschuss zusammen.

Der Kontrollausschuss und der beratende Ausschuss legen, jeder für seinen Bereich, binnen einem Monat nach ihrer Einsetzung eine Geschäftsordnung fest, die dem König zur Billigung vorgelegt wird.

Abschnitt II — Kontrollausschuss

Art. 80 - Der Kontrollausschuss setzt sich aus einem Direktor, einem beigeordneten Direktor und einer durch einen im Ministerrat beratenen Königlichen Erlass festgelegten Anzahl Experten zusammen.

Der beigeordnete Direktor gehört einer anderen Sprachrolle an als der Direktor.

Sie werden durch einen im Ministerrat beratenen Königlichen Erlass für einen erneuerbaren Zeitraum von sechs Jahren ernannt.

Höchstens zwei Drittel der Mitglieder des Kontrollausschusses sind gleichen Geschlechts.

Zwischen den französischsprachigen und den niederländischsprachigen Mitgliedern wird die sprachliche Parität eingehalten.

Die Mitglieder des Kontrollausschusses werden aufgrund ihrer Fachkenntnisse, ihrer Integrität und ihrer Unabhängigkeit ernannt.

Diese Bedingungen müssen während der gesamten Dauer des Mandats erfüllt sein.

Die Mitglieder können nur aus rechtmäßigen Gründen abgesetzt werden.

Durch einen im Ministerrat beratenen Erlass legt der König das Verwaltungs-, Besoldungs- und Sozialstatut sowie die Unvereinbarkeiten und die Verpflichtungen der Mitglieder des Kontrollausschusses fest.

Art. 81 - In Abweichung von Artikel 8 Absatz 1 des vorerwähnten Gesetzes vom 16. März 1954 gewährleistet der Kontrollausschuss die Geschäftsführung des Instituts und ist ermächtigt, alle für die Ausführung seiner Aufträge notwendigen oder nützlichen Handlungen durchzuführen.

Der Direktor gewährleistet die tägliche Geschäftsführung, wie sie vom Kontrollausschuss festgelegt worden ist. Er kann einige seiner Befugnisse in Sachen tägliche Geschäftsführung auf ein oder mehrere Mitglieder des Kontrollausschusses übertragen.

Der Kontrollausschuss handelt als Kollegium, das nach den für Konzertierungsorgane üblichen Regeln Beschlüsse fasst.

Er ist nur beschlussfähig, wenn mindestens die Hälfte der Mitglieder anwesend ist.

Die Mitglieder des Kontrollausschusses erhalten im Rahmen ihrer Befugnisse von niemandem Anweisungen.

Der Kontrollausschuss beschließt mit der Mehrheit der Stimmen der anwesenden Mitglieder. Bei Stimmengleichheit ist die Stimme des Vorsitzenden oder, bei dessen Abwesenheit, die seines Stellvertreters ausschlaggebend.

Art. 82 - Der Kontrollausschuss wird einerseits mit einer Beratungsaufgabe bei den öffentlichen Behörden in Sachen Organisation und Funktionsweise des Eisenbahnmarktes und andererseits mit einer allgemeinen Kontroll- und Aufsichtsaufgabe in Sachen Anwendung der diesbezüglichen Gesetze und Regelungen beauftragt.

Zu diesem Zweck führt der Kontrollausschuss auf autonome Weise folgende Aufträge aus:

§ 1 — Beratungsaufträge:

— auf Ersuchen des Ministers: Durchführung von Untersuchungen und Studien über die Funktionsweise des Eisenbahnmarktes und Abgabe von mit Gründen versehenen Stellungnahmen,

— auf Ersuchen des Ministers: Erteilung von Auskünften über die Erstellung der Regeln für die Erteilung der Genehmigung, die Ausstellung der Sicherheitsbescheinigung, die Festlegung der Entgelte, die Zuweisung von Fahrwegkapazität und die Festlegung der Sicherheitsvorschriften,

— Zusammenarbeit mit den Regulierungsstellen der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, um die Entscheidungsgrundsätze in der gesamten Union zu koordinieren.

§ 2 — Kontrollaufträge:

— Kontrolle, ob die Schienennetz-Nutzungsbedingungen mit den Bestimmungen des vorliegenden Erlasses übereinstimmen,

- Gewährleistung, dass insbesondere die Entgelte mit den Bestimmungen des vorliegenden Erlasses übereinstimmen und nichtdiskriminierend angewandt werden,
- Genehmigung von unter seiner Aufsicht stattfindenden Verhandlungen zwischen Antragstellern und dem Eisenbahnamt über die Höhe von Weegeentgelten,
- Erstellung eines Berichts für jede Sache, mit der der Wettbewerbsrat befasst wird, und Vorlage dieses Berichts beim Wettbewerbsrat,
- unverzügliche Befassung des Wettbewerbsrates mit Verstößen gegen die Wettbewerbsregeln, gegen vorliegenden Erlass oder gegen in Ausführung des vorliegenden Erlasses ergangene Erlasse und Regelungen.

Abschnitt III — Beratender Ausschuss

Art. 83 - Der beratende Ausschuss setzt sich insbesondere aus Vertretern der Föderalregierung, der im Nationalen Arbeitsrat tagenden repräsentativen Arbeitnehmerorganisationen, der Arbeitgeber, des Mittelstandes und der Umweltvereinigungen, des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur, der Benutzer und der Eisenbahnunternehmen zusammen.

Der König legt die Zusammensetzung und die Bedingungen für die Beschlussfassung und für die Arbeitsweise des beratenden Ausschusses fest.

Art. 84 - Der beratende Ausschuss ist damit beauftragt, dem Kontrollausschuss oder dem Minister auf eigene Initiative oder auf Antrag Stellungnahmen in Bezug auf jede ihm unterbreitete Frage vorzulegen.

Abschnitt IV — Personal des Instituts

Art. 85 - Der König legt das Statut und den Stellenplan für das Personal des Instituts auf Vorschlag des Ministers beziehungsweise der Minister, denen es untersteht, fest. Außerdem ist für die Festlegung des Stellenplans und des Besoldungsstatuts das Einverständnis des für den Haushalt zuständigen Ministers erforderlich.

Die statutarischen Bediensteten der Nationalen Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen können auf freiwilliger Basis nach den durch einen im Ministerrat beratenen Königlichen Erlass festgelegten Modalitäten vom Institut übernommen werden. Ihre Übernahme setzt ihrem Rechtsverhältnis mit der Nationalen Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen von Amts wegen ein Ende.

Bei diesen Übernahmen handelt es sich nicht um neue Ernennungen. Die betreffenden Bediensteten behalten insbesondere ihr administratives und finanzielles Dienstalter, ihre letzte Beurteilung oder Bewertung sowie ihren Titel und Dienstgrad oder bekommen einen gleichwertigen Titel und Dienstgrad zuerkannt.

Die administrative und finanzielle Lage sowie die Pensionsregelung der von der Nationalen Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen kommenden Bediensteten dürfen keinesfalls weniger günstig sein als die, die sie gehabt hätten, wenn sie weiterhin Bedienstete der Nationalen Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen geblieben wären.

Unter finanzieller Lage versteht man alles, was im weiteren Sinne mit der Besoldung zusammenhängt, insbesondere Gehalt, Urlaubsgeld, Zulagen, Entschädigungen, Prämien und soziale Vorteile aller Art.

Art. 86 - Die Personalmitglieder des Instituts stehen den Mitgliedern des Kontrollausschusses bei.

Sie bereiten die Berichte und die Entwürfe der Stellungnahmen vor.

Sie handeln auf Ersuchen und unter Aufsicht des Kontrollausschusses.

Abschnitt V — Betriebskosten

Art. 87 - Die Betriebskosten des Instituts werden durch die Entgelte gedeckt, die der Betreiber der Infrastruktur in Anwendung des in Artikel 66 vorgesehenen im Ministerrat beratenen Königlichen Erlasses erhebt.

Die finanziellen Mittel des Instituts umfassen außerdem:

- Legate und Schenkungen zu seinen Gunsten,
- gelegentliche Einkünfte,
- sonstige gesetzliche und ordnungsgemäße Einnahmen, die mit seiner Tätigkeit in Verbindung stehen, sowie Leistungsentschädigungen.

Für die Anwendung der Gesetze und Verordnungen über Steuern, Abgaben, Rechte und Gebühren des Staates, der Provinzen, Gemeinden und Gemeindeagglomerationen wird das Institut dem Staat gleichgesetzt.

Abschnitt VI — Verschiedene Bestimmungen

Art. 88 - Die Mitglieder des Kontrollausschusses und des Personals des Instituts unterliegen dem Berufsgeheimnis und dürfen keine vertraulichen Informationen, von denen sie im Rahmen der Ausübung ihres Amtes Kenntnis erlangen, an Dritte weitergeben, außer in den durch Gesetz vorgesehenen Ausnahmefällen.

Art. 89 - § 1 — Das Institut legt dem Minister jährlich einen Bericht über die Ausführung seiner Aufträge und die Entwicklung des Eisenbahnmarktes vor.

Dieser Bericht wird der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

§ 2 — Das Institut arbeitet jährlich einen Geschäftsführungsplan aus, in dem es die Planung seiner Tätigkeiten, seine Ziele sowie die Mittel, die es einzusetzen beabsichtigt, um diese Ziele zu erreichen, darlegt.

In dem in § 1 erwähnten Bericht wird angegeben, wie das Institut die in diesem Plan formulierten Ziele erreicht hat.

Art. 90 - In Abweichung von Artikel 3 des vorerwähnten Gesetzes vom 16. März 1954:

§ 1 — wird der Haushaltsplanentwurf des Instituts vom Kontrollausschuss ausgearbeitet und vom Minister des Haushalts gebilligt.

Der Haushaltsplan wird der Abgeordnetenkommission mitgeteilt,

§ 2 — werden die Rechnungen des Instituts vom Kontrollausschuss erstellt und vom Minister des Haushalts und vom Minister der Finanzen gebilligt,

§ 3 — erlässt der König die Modalitäten für die Finanz- und Haushaltskontrolle des Instituts.

KAPITEL XII — *Befassung des Wettbewerbsrates*

Art. 91 - § 1 — Antragsteller oder Eisenbahnunternehmen, die der Auffassung sind, insbesondere durch Entscheidungen des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur, des Eisenbahnamtes oder des Ministers ungerecht behandelt oder diskriminiert worden zu sein, können den Wettbewerbsrat anrufen, wenn diese Entscheidungen sich nicht auf ihre vertraglichen Rechte und Pflichten beziehen.

§ 2 — Der Wettbewerbsrat befindet im Wege einer Entscheidung:

— über die Klage eines Eisenbahnunternehmens oder eines Antragstellers, dessen Genehmigung verweigert, ausgesetzt oder widerrufen worden ist oder dessen befristete Genehmigung verweigert worden ist. Die Entscheidung des Ministers wird durch diese Beschwerde nicht ausgesetzt,

— über die Klage eines Eisenbahnunternehmens oder eines Antragstellers, dessen Sicherheitsbescheinigung vom Minister abgelehnt, ausgesetzt oder widerrufen worden ist. Die Entscheidung des Ministers wird durch diese Beschwerde nicht ausgesetzt,

— über jede Klage eines Eisenbahnunternehmens gegen Entscheidungen des Eisenbahnamtes. Die Entscheidung des Eisenbahnamtes wird durch diese Beschwerde nicht ausgesetzt,

— über jede Klage, insbesondere die des Betreibers der Infrastruktur, wenn er der Auffassung ist, ungerecht behandelt oder diskriminiert oder auf andere Weise in seinen Rechten verletzt worden zu sein,

— über jede Klage gegen eine Entscheidung des Betreibers der Infrastruktur über den Zugang zum Netz, mit Ausnahme der Klagen, die sich auf vertragliche Rechte und Pflichten beziehen. Die angefochtene Entscheidung wird durch diese Beschwerde nicht ausgesetzt,

— über alle Verstöße gegen Wettbewerbsregeln oder gegen vorliegenden Erlass oder in Ausführung des vorliegenden Erlasses ergangene Erlasse und Regelungen, die ihm vom Kontrollausschuss des Instituts in Ausführung des obigen Artikels 82 § 2 mitgeteilt werden,

— über die Klage eines Eisenbahnunternehmens oder eines Antragstellers in Bezug auf die Schienennetz-Nutzungsbedingungen oder die darin enthaltenen Kriterien,

— über die Klage eines Eisenbahnunternehmens oder eines Antragstellers in Bezug auf das Zuweisungsverfahren und dessen Ergebnis oder über die Höhe oder Struktur der in Kapitel IX erwähnten Wegeentgelte.

Art. 92 - Der Wettbewerbsrat — erweitert um drei Mitglieder, die vom König durch einen im Ministerrat beratenen Erlass aufgrund ihrer umfangreichen Fachkenntnisse in Eisenbahnangelegenheiten bestimmt werden — befindet nach Anhörung der betroffenen Parteien in einer mit Gründen versehenen Entscheidung über die Sachen, mit denen er befasst wird, und dies innerhalb von zwei Monaten nach seiner Befassung, vorbehaltlich anders lautender Gesetzesbestimmungen.

In seinen Entscheidungen trägt er insbesondere Folgendem Rechnung:

— der Einhaltung der geltenden Gesetze und Verordnungen,

— dem Gleichheitsgrundsatz in Sachen Zugang zu Fahrwegkapazitäten der Eisenbahn,

— der Notwendigkeit, die Unversehrtheit des Schienennetzes und seine Interoperabilität mit den Eisenbahndiensten der anderen Staaten zu bewahren,

— der Art des Antrags angesichts der verfügbaren Fahrwegkapazitäten, um diesem Antrag stattgeben zu können.

Er kann alle nützlichen Untersuchungen durchführen oder durchführen lassen und bei Bedarf Experten bestimmen und Zeugen anhören.

Er kann in Notfällen oder bei ernsthaften und unmittelbaren Verstößen gegen die den Eisenbahnsektor betreffenden Vorschriften Sicherungsmaßnahmen anordnen.

Er kann jede natürliche oder juristische Person anweisen, gewissen Bestimmungen des vorliegenden Erlasses oder seiner Ausführungserlasse innerhalb der von ihm festgelegten Frist nachzukommen. Wenn diese Person ihren Verpflichtungen nach Ablauf der Frist weiterhin nicht nachkommt, kann der Wettbewerbsrat ihr, nachdem er sie angehört oder ordnungsgemäß vorgeladen hat, eine administrative Geldstrafe auferlegen. Diese Strafe darf pro Kalendertag nicht weniger als 12.500 Euro und nicht mehr als 100.000 Euro und insgesamt nicht mehr als 2 Millionen Euro oder 3 Prozent des von der betreffenden Person im vorhergehenden abgeschlossenen Geschäftsjahr erzielten Umsatzes betragen, wenn letztgenannter Betrag höher ist. Die Strafe wird von der Mehrwertsteuer-, Registrierungs- und Domänenverwaltung zu Gunsten des Schatzamtes eingetrieben.

Der Wettbewerbsrat notifiziert den Parteien seine Entscheidungen und macht sie binnen fünfzehn Tagen nach der Urteilsverkündung bekannt.

Die Entscheidungen werden auf Papier und in elektronischer Form veröffentlicht.

Der Kontrollausschuss des Instituts gewährleistet die Ausführung der Entscheidungen des Wettbewerbsrates in Ausführung des vorliegenden Kapitels.

Durch einen im Ministerrat beratenen Erlass legt der König die spezifischen Verfahrensregeln fest, die vor dem Wettbewerbsrat in Eisenbahnangelegenheiten anwendbar sind.

Er kann insbesondere:

— alle Formalitäten für das Anlegen und Einreichen von Akten vorschreiben,

— nach Konsultierung des Instituts die Modalitäten für die Zusammenarbeit zwischen dem Institut und dem Berichterstatteerkorps des Wettbewerbsrates regeln.

Art. 93 - Die in Eisenbahnangelegenheiten spezialisierten Zusatzmitglieder des Wettbewerbsrates werden für sechs Jahre bestimmt. Dieses Mandat ist erneuerbar.

Die Zusatzmitglieder üben ihr Amt bei Ablauf ihres Mandats weiter aus, solange sie nicht ersetzt worden sind.

Unter den Zusatzmitgliedern muss ein Mitglied seine Kenntnis der französischen Sprache, das zweite Mitglied seine Kenntnis der niederländischen Sprache und das dritte Mitglied seine Kenntnis der deutschen Sprache nachweisen.

Die Zusatzmitglieder dürfen während ihres Mandats eine andere Berufstätigkeit ausüben, sofern diese mit dem Mandat und insbesondere mit der dieses Mandat kennzeichnenden Unabhängigkeit gegenüber allen Akteuren des Eisenbahnsektors vereinbar ist.

Art. 94 - Der König bestimmt die Rechtsstellung der in Eisenbahnangelegenheiten spezialisierten Zusatzmitglieder des Wettbewerbsrates.

KAPITEL XIII — *Beschwerde*

Art. 95 - Gegen die Entscheidungen, die der Wettbewerbsrat in Eisenbahnangelegenheiten trifft, kann Beschwerde im Verfahren mit unbeschränkter Rechtsprechung eingereicht werden beim Appellationshof von Brüssel, der wie im Eilverfahren entscheidet.

Diese Beschwerde hat keine aussetzende Wirkung, es sei denn der Gerichtshof verkündet bei der Einleitungssitzung oder spätestens binnen einem Monat die Aussetzung der angefochtenen Entscheidung.

Diese Beschwerde wird binnen dreißig Tagen nach Notifizierung der angefochtenen Entscheidung durch einen bei der Kanzlei des Appellationshofes von Brüssel in zwei Exemplaren hinterlegten Antrag eingereicht.

KAPITEL XIV — *Ermittlung und Feststellung von Verstößen*

Art. 96 - Verstöße gegen die Bestimmungen der Kapitel III bis VII oder gegen die auf der Grundlage dieser Bestimmungen ergangenen Ausführungserlasse, die Nichtbefolgung der in Artikel 91 erwähnten Entscheidungen des Wettbewerbsrates sowie jegliche Behinderung der Überprüfungen und Untersuchungen des Instituts werden mit einer Gefängnisstrafe von acht Tagen bis zu einem Jahr und einer Geldstrafe von 12,5 bis zu 125 Euro oder mit nur einer dieser Strafen bestraft, unbeschadet des eventuell zu leistenden Schadenersatzes. Die Bestimmungen von Buch I des Strafgesetzbuches, einschließlich Kapitel VII und Artikel 85, sind auf diese Verstöße anwendbar. Unbeschadet des Artikels 56 des Strafgesetzbuches darf die Strafe im Wiederholungsfall binnen zwei Jahren nach der Verurteilung jedoch nicht weniger als das Doppelte der vorher für denselben Verstoß ausgesprochenen Strafe betragen.

Art. 97 - § 1 — Auf Vorschlag des Ministers kann der König den Beamten und Bediensteten der Verwaltung sowie den Mitgliedern des Instituts, die er mit der Feststellung der Verstöße gegen die Vorschriften des vorliegenden Erlasses und seiner Ausführungserlasse beauftragt, die Eigenschaft eines Gerichtspolizeioffiziers verleihen.

§ 2 — In ihrer Eigenschaft als Gerichtspolizeioffizier können sie:

1. sich jederzeit freien Zugang zum Rollmaterial verschaffen, das auf den Fahrwegen verkehrt beziehungsweise dazu bestimmt ist, darauf zu verkehren,

2. Feststellungen machen, Informationen sammeln, Erklärungen aufnehmen, sich Dokumente, Schriftstücke, Bücher und Gegenstände vorlegen lassen und diejenigen beschlagnahmen, die für die Ermittlung oder die Feststellung erforderlich sind oder die erforderlich sind, um dem Verstoß ein Ende zu setzen.

§ 3 — Sie dürfen Haussuchungen durchführen:

— am Wohnsitz von Unternehmensleitern, Verwaltern, Geschäftsführern, Direktoren und anderen Personalmitgliedern des betreffenden Unternehmens sowie am Wohnsitz und in den zu beruflichen Zwecken genutzten Räumlichkeiten von natürlichen und juristischen Personen, die intern oder extern tätig sind und mit der kaufmännischen, buchhalterischen, administrativen, steuerlichen und finanziellen Geschäftsführung dieses Unternehmens beauftragt sind,

— am Gesellschafts- oder Betriebssitz des betreffenden Unternehmens.

§ 4 — Die Protokolle der Gerichtspolizeioffiziere haben Beweiskraft bis zum Beweis des Gegenteils.

§ 5 — Bei der Ausführung der Ermittlungsaufträge und bei der Feststellung von Verstößen unterliegen die Gerichtspolizeioffiziere der Aufsicht des Generalprokurators.

§ 6 — Gerichtspolizeioffiziere können bei der Ausführung ihrer Aufträge die bewaffnete Macht anfordern und über alle den Bediensteten der bewaffneten Macht zuerkannten Mittel verfügen.

§ 7 — Unter Vorbehalt besonderer Gesetze, durch die die Geheimhaltung von Erklärungen gewährleistet wird, müssen öffentliche Verwaltungen die Gerichtspolizeioffiziere in der Ausführung ihrer Aufträge unterstützen.

KAPITEL XV — *Verwaltung*

Art. 98 - Damit die Verwaltung die ihr durch die Bestimmungen des vorliegenden Erlasses zugeteilten Aufträge, Verantwortungen und Verpflichtungen erfüllen kann, können statutarische Bedienstete der Nationalen Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen auf freiwilliger Basis nach den durch einen im Ministerrat beratenen Königlichen Erlass festgelegten Modalitäten von der Verwaltung übernommen und unter ihre Gewalt gestellt werden.

Bei diesen Übernahmen handelt es sich nicht um neue Ernennungen. Die betreffenden Bediensteten behalten insbesondere ihr administratives und finanzielles Dienstalter, ihre letzte Beurteilung oder Bewertung sowie ihren Titel und Dienstgrad oder bekommen einen gleichwertigen Titel und Dienstgrad zuerkannt.

Die administrative und finanzielle Lage sowie die Pensionsregelung der von der Nationalen Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen kommenden Bediensteten dürfen keinesfalls weniger günstig sein als die, die sie gehabt hätten, wenn sie weiterhin Bedienstete der Nationalen Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen geblieben wären.

Unter finanzieller Lage versteht man alles, was im weiteren Sinne mit der Besoldung zusammenhängt, insbesondere Gehalt, Urlaubsgeld, Zulagen, Entschädigungen, Prämien und soziale Vorteile aller Art.

KAPITEL XVI — *Schluss- und Aufhebungsbestimmungen*

Art. 99 - Artikel 1 des Königlichen Erlasses vom 3. April 2000 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems wird wie folgt abgeändert:

«Betreiber der Eisenbahninfrastruktur: die vom statutarisch zuständigen Organ bestimmte Abteilung der Nationalen Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen, die mit dem Betrieb und dem Unterhalt der Eisenbahninfrastruktur beauftragt ist und die gemäß Artikel 161bis des Gesetzes vom 21. März 1991 zur Umstrukturierung bestimmter öffentlicher Wirtschaftsunternehmen, eingefügt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 22. März 2002 zur Abänderung dieses Gesetzes, eine getrennte Buchführung führt».

Art. 100 - Vorliegender Erlass tritt am 15. März 2003 in Kraft, mit Ausnahme von Artikel 13 § 5, der am 15. März 2008 in Kraft tritt.

Der Minister oder sein Beauftragter übt die Befugnisse des Eisenbahnamtes für Kapazitätszuweisung und Entgelterhebung und des Instituts der Eisenbahnen bis zur effektiven Ernennung der Mitglieder ihrer Verwaltungsorgane aus.

Art. 101 - Unser Minister der Mobilität und des Transportwesens ist mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Gegeben zu Brüssel, den 12. März 2003

ALBERT

Von Königs wegen:

Die Ministerin der Mobilität und des Transportwesens
Frau I. DURANT

Anlage I

1. Im Sinne von Artikel 13 § 4 des vorliegenden Erlasses setzt sich die Eisenbahninfrastruktur nur aus den auf beigefügter Eisenbahnkarte abgebildeten Eisenbahnlinien zusammen, die auf dem belgischen Netz das transeuropäische Netz für den Güterschienenverkehr (TEN-GS) bilden.

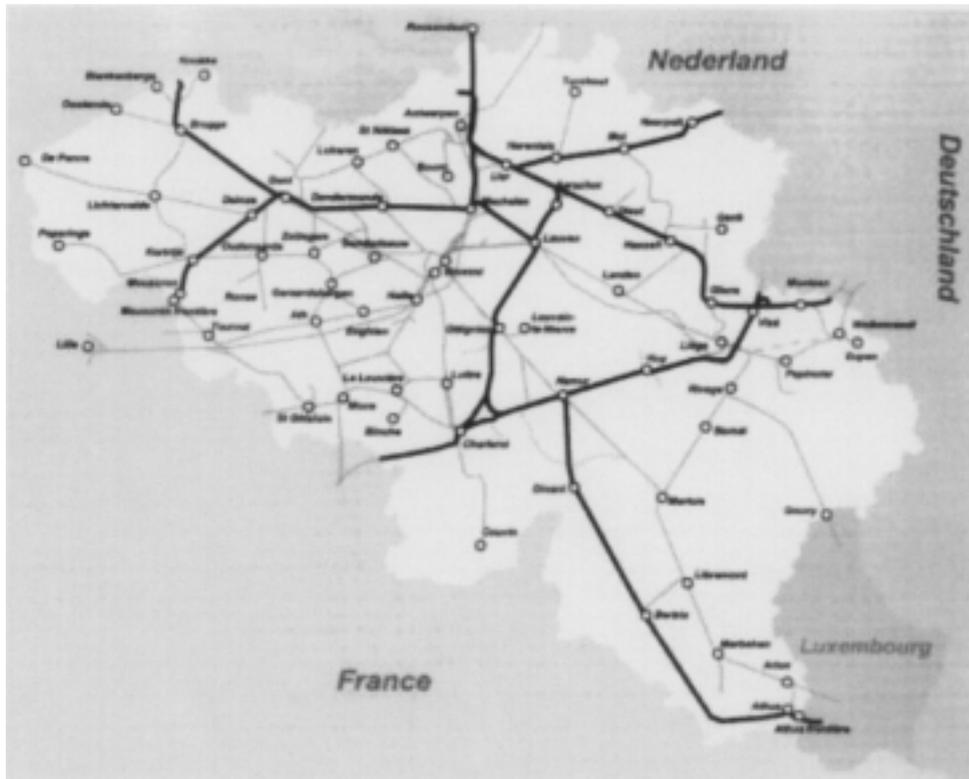
2. Das TEN-GS umfasst ebenfalls folgende Elemente:

— Umleitungsstrecken zur Umgehung von überlasteten Fahrwegen. In diesen Fällen muss die Gesamtdauer der Fahrt nach Möglichkeit eingehalten werden,

— Schienenzugang zu Terminals, die mehr als einen Endnutzer bedienen beziehungsweise bedienen können, Zugang zu den anderen Stätten und Zubringerstrecken, die zu diesen Terminals führen beziehungsweise von ihnen ausgehen, sowie Schienenzugang zu den Häfen von Antwerpen, Gent und Zeebrugge.

Bis zum 15. März 2004 wird die Länge dieser Zubringerstrecken am Anfang wie auch am Ende der Fahrt auf 20 km und vom 15. März 2004 bis zum 15. März 2005 auf 40 km festgelegt.

Ab dem 15. März 2005 wird diese Länge auf 50 km beziehungsweise 20 % der Länge der Fahrt festgelegt, wenn die Anwendung dieses Prozentsatzes eine Distanz von mehr als 50 km ergibt.



Gesehen, um Unserem Erlass vom 12. März 2003 über die Bedingungen für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur beigefügt zu werden

ALBERT

Von Königs wegen:

Die Ministerin der Mobilität und des Transportwesens
Frau I. DURANT

Anlage II

Für die Eisenbahnunternehmen zu erbringende Leistungen

1. Das Mindestzugangspaket umfasst Folgendes:

- a) die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn,
- b) das Recht zur Nutzung zugewiesener Fahrwegkapazität,
- c) die Nutzung von Weichen und Abzweigungen,
- d) die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen,
- e) alle anderen Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Verkehrsdienstes, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.

2. Der Schienenzugang zu Serviceeinrichtungen und die entsprechende Erbringung von Leistungen umfasst Folgendes:

- a) Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom, sofern vorhanden,
- b) Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme,
- c) Personenbahnhöfe, deren Gebäude und sonstige Einrichtungen,
- d) Güterterminals,
- e) Rangierbahnhöfe,
- f) Zugbildungseinrichtungen,
- g) Abstellgleise,
- h) Wartungseinrichtungen und andere technische Einrichtungen.

3. Die Zusatzleistungen können Folgendes umfassen:

- a) Bereitstellung von Fahrstrom,
- b) Vorheizen von Personenzügen,
- c) Bereitstellung von Brennstoffen, Rangierbetrieb sowie alle weiteren Leistungen, die in den oben genannten Einrichtungen erbracht werden,
- d) kundenspezifische Verträge über
 - die Überwachung von Gefahrguttransporten,
 - die Unterstützung beim Betrieb ungewöhnlicher Züge.

4. Die Nebenleistungen können Folgendes umfassen:

- a) Zugang zum Telekommunikationsnetz,
- b) Bereitstellung zusätzlicher Informationen,
- c) technische Inspektion des rollenden Materials.

Gesehen, um Unserem Erlass vom 12. März 2003 über die Bedingungen für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur beigelegt zu werden

ALBERT

Von Königs wegen:

Die Ministerin der Mobilität und des Transportwesens
Frau I. DURANT

Anlage III

Unterlagen, die vorzulegen sind, um die Bedingung in Sachen finanzielle Leistungsfähigkeit zu erfüllen

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 Eisenbahnmaterial, 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 Vorschlag 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.

Gesehen, um Unserem Erlass vom 12. März 2003 über die Bedingungen für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur beigelegt zu werden

ALBERT

Von Königs wegen:

Die Ministerin der Mobilität und des Transportwesens
Frau I. DURANT

Anlage IV

Unterlagen, die vorzulegen sind, um die Bedingungen in Sachen fachliche Eignung zu erfüllen

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 Angebots,
- 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 12. März 2003 über die Bedingungen für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur beigelegt zu werden

ALBERT

Von Königs wegen:

Die Ministerin der Mobilität und des Transportwesens
Frau I. DURANT

Anlage V

Schienenetz-Nutzungsbedingungen

Die Schienenetz-Nutzungsbedingungen müssen folgende Angaben enthalten:

1. Einen Abschnitt mit Angaben zur Art des Fahrwegs, der den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht, sowie zu den Zugangsbedingungen für den betreffenden Fahrweg.
2. Einen Abschnitt mit einer Darlegung der Entgeltgrundsätze und der Tarife. Dieser Abschnitt umfasst hinreichende Einzelheiten der Entgeltregelung sowie ausreichende Informationen zu den Entgelten für die in Anhang II aufgeführten Leistungen, die nur von einem einzigen Anbieter erbracht werden. Es ist im Einzelnen aufzuführen, welche Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen zur Durchführung der in Artikel 7 Absätze 4 und 5 der Richtlinie 2001/14 vorgesehenen Entgeltgrundsätze sowie der Artikel 8 und 9 der Richtlinie 2001/14 angewandt werden. Dieser Abschnitt enthält ferner Angaben zu bereits beschlossenen oder vorgesehenen Entgeltänderungen.
3. Einen Abschnitt über die Grundsätze und die Kriterien für die Zuweisung von Fahrwegkapazität. Es sind Angaben zu den allgemeinen Kapazitätsmerkmalen des Fahrwegs, der den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht, sowie zu etwaigen Nutzungseinschränkungen, einschließlich des zu erwartenden Kapazitätsbedarfs für Instandhaltungszwecke, zu machen. In diesem Abschnitt sind ferner die Abwicklung und die Fristen des Verfahrens der Zuweisung von Fahrwegkapazität anzugeben. Er enthält spezifische Kriterien, die für dieses Verfahren von Belang sind, insbesondere

- a) die Verfahren für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität durch Antragsteller beim Betreiber der Infrastruktur,
b) Anforderungen an Antragsteller,
c) Zeitplan des Antrags- und Zuweisungsverfahrens,
d) Grundsätze des Koordinierungsverfahrens,
e) im Fall einer Fahrwegüberlastung durchzuführende Verfahren und anzuwendende Kriterien,
f) Einzelheiten zur Nutzungsbeschränkung von Fahrwegen,
g) sonstige Bedingungen, durch die dem Grad der bisherigen Inanspruchnahme von Fahrwegkapazität bei der Festlegung von Rangfolgen im Zuweisungsverfahren Rechnung getragen wird.

In diesem Abschnitt ist im Einzelnen anzugeben, welche Maßnahmen getroffen wurden, um eine angemessene Behandlung der Güterverkehrsdienste, der grenzüberschreitenden Verkehrsdienste und der dem Ad-hoc-Verfahren unterliegenden Anträge sicherzustellen.

Gesehen, um Unserem Erlass vom 12. März 2003 über die Bedingungen für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur beigefügt zu werden

ALBERT

Von Königs wegen:

Die Ministerin der Mobilität und des Transportwesens

Frau I. DURANT

—
Anlage VI

Zeitplan des Zuweisungsverfahrens

1. Der Netzfahrplan wird einmal im Kalenderjahr erstellt.

2. Der Wechsel des Netzfahrplans erfolgt am zweiten Samstag im Dezember um 24 Uhr. Wird ein Netzfahrplanwechsel oder eine Netzfahrplananpassung nach den Wintermonaten durchgeführt — insbesondere um gegebenenfalls den Änderungen im Fahrplan für den regionalen Personenverkehr Rechnung zu tragen —, so erfolgt die Umstellung am zweiten Samstag im Juni um 24 Uhr und bei Bedarf zu anderen Terminen. Die Betreiber der Infrastruktur können sich auf abweichende Termine verständigen; in diesem Fall unterrichten sie die Kommission, wenn der grenzüberschreitende Verkehr davon betroffen ist.

3. Die Frist für die Einreichung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität für die Aufnahme in den Netzfahrplan darf nicht mehr als zwölf Monate vor dem In-Kraft-Treten des Netzfahrplans ablaufen.

4. Die Betreiber der Infrastruktur tragen dafür Sorge, dass spätestens elf Monate vor In-Kraft-Treten des Netzfahrplans vorläufige grenzüberschreitende Zugtrassen in Zusammenarbeit mit den anderen betroffenen Zuweisungsstellen festgelegt sind. Die Betreiber der Infrastruktur gewährleisten soweit wie möglich, dass diese Zugtrassen in den nachfolgenden Verfahrensschritten beibehalten werden.

5. Spätestens vier Monate nach Ablauf der Frist für die Einreichung von Anträgen seitens der Antragsteller erstellt der Betreiber der Infrastruktur einen Netzfahrplanentwurf.

Gesehen, um Unserem Erlass vom 12. März 2003 über die Bedingungen für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur beigefügt zu werden

ALBERT

Von Königs wegen:

Die Ministerin der Mobilität und des Transportwesens

Frau I. DURANT

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 12 januari 2004.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,
P. DEWAELE

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 12 janvier 2004.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,
P. DEWAELE