

Identifizierung des Bewerbers:

Name: .....

Vorname: .....

Geburtsdatum: .../.../.....

Nr. des Nationalregisters (fakultativ): .....

Adresse: .....

Identifizierung des Arztes:

Name des Medizinischen Dienstes:

Zulassungsnummer des Medizinischen Dienstes: .....

Name des Arztes: .....

Adresse: .....

Datum:

Stempel

Unterschrift

**(\*) Zutreffende Rubrik ankreuzen**

Gesehen, um dem Königlichen Erlass vom 15. Juli 2004 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 23. März 1998 über den Führerschein beigefügt zu werden

**ALBERT**

Von Königs wegen:

Der Minister der Mobilität

B. ANCIAUX

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 8 oktober 2004.

**ALBERT**

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,

P. DEWAEL

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 8 octobre 2004.

**ALBERT**

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,

P. DEWAEL

**FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN**

N. 2004 — 4409

[C — 2004/00566]

**18 OKTOBER 2004.** — Koninklijk besluit tot vaststelling van de officiële Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 11 juni 2004 tot wijziging 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 Groet.

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

Gelet op het ontwerp van officiële Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 11 juni 2004 tot wijziging 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 Malmedy;

Op de voordracht van Onze Minister van Binnenlandse Zaken,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

**Artikel 1.** De bij dit besluit gevoegde tekst is de officiële Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 11 juni 2004 tot wijziging 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, 18 oktober 2004.

**ALBERT**

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,

P. DEWAEL

**SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR**

F. 2004 — 4409

[C — 2004/00566]

**18 OCTOBRE 2004.** — Arrêté royal établissant la traduction officielle en langue allemande de l'arrêté royal du 11 juin 2004 modifiant 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<sup>er</sup>, 1°, et § 3, remplacé par la loi du 18 juillet 1990;

Vu le projet de traduction officielle en langue allemande de l'arrêté royal du 11 juin 2004 modifiant 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 Malmedy;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

**Article 1<sup>er</sup>.** Le texte annexé au présent arrêté constitue la traduction officielle en langue allemande de l'arrêté royal du 11 juin 2004 modifiant 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 18 octobre 2004.

**ALBERT**

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,

P. DEWAEL

## Bijlage — Annexe

## FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

## 11. JUNI 2004 — Königlicher Erlass zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 12. März 2003 über die Bedingungen für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

## BERICHT AN DEN KÖNIG

Sire,

der Entwurf eines Königlichen Erlasses, den wir die Ehre haben, Eurer Majestät zur Unterschrift vorzulegen, ist im Ministerrat beraten worden.

Dem Gutachten des Staatsrates ist Rechnung getragen worden, außer in bestimmten Punkten, die im Kommentar zu den Artikeln erläutert werden.

Der Königliche Erlass vom 12. März 2003 über die Bedingungen für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur setzt die Verpflichtungen aus den Richtlinien 2001/12/EG, 2001/13/EG und 2001/14/EG, die das erste Eisenbahnpaket bilden, in belgisches Recht um.

Der vorerwähnte Königliche Erlass vom 12. März 2003 muss jedoch abgeändert werden, um folgenden Elementen Rechnung zu tragen:

— Titel X Kapitel 3 Abschnitt 1 des Programmgesetzes vom 22. Dezember 2003 sieht die Schaffung einer öffentlich-rechtlichen Aktiengesellschaft vor, die der neue Betreiber der Eisenbahninfrastruktur wird und eine eigene Rechtspersönlichkeit besitzt, die von der NGBE unabhängig ist. Durch eine solche rechtliche Umstrukturierung der NGBE können künftig bestimmte wichtige Aufgaben, die bisher nicht von einem vom Eisenbahnbetreiber unabhängigen Organ gewährleistet werden konnten, vom rechtlich unabhängigen Betreiber der Eisenbahninfrastruktur übernommen werden: Zuweisung von Fahrwegkapazität, Tarifierung-Fakturierung und Erhebung des Eisenbahnwegeentgelts, Zertifizierung von Personal und Rollmaterial der Eisenbahnunternehmen.

Künftig werden die oben erwähnten wichtigen Aufgaben direkt in den Zuständigkeitsbereich des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur fallen und die Kontrollfunktion wird direkt dem Dienst anvertraut, der vom König zu diesem Zweck innerhalb der Verwaltung bestimmt wird.

— Angesichts der vorangehenden strukturellen Anpassungen muss nicht nur Kapitel XI über das Institut der Eisenbahnen (das zum Teil die in Artikel 30 der Richtlinie 2001/14/EG erwähnte Regulierungsstelle bildet und als solche damit beauftragt ist, über die korrekte Anwendung der Bestimmungen mit Bezug auf die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur zu wachen) abgeändert werden, sondern müssen auch die Bestimmungen der anderen Kapitel des vorerwähnten Königlichen Erlasses abgeändert werden, um die Kohärenz der gesamten Vorschriften zu gewährleisten.

Daher ist dem König durch die Artikel 458 und 476 des Programmgesetzes vom 22. Dezember 2003 die Befugnis erteilt worden, die Bestimmungen von Kapitel XI des vorerwähnten Königlichen Erlasses vom 12. März 2003 aufzuheben, abzuändern, zu ergänzen oder zu ersetzen und die Bestimmungen der anderen Kapitel des vorerwähnten Erlasses abzuändern.

Die Abänderungen, die im vorerwähnten Königlichen Erlass vom 12. März 2003 angebracht worden sind, lassen sich demnach durch die beiden folgenden Eingriffe begründen:

— die Abschaffung des Instituts der Eisenbahnen und des Eisenbahnamts für Kapazitätszuweisung und Entgelterhebung. Folglich werden alle Verweise auf diese beiden Einrichtungen im gesamten Königlichen Erlass vom 12. März 2003 gestrichen.

— die Übertragung der Befugnisse des Eisenbahnamts auf den neu geschaffenen Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und der Aufgaben des Instituts der Eisenbahnen auf den speziell vom König dazu bestimmten Dienst der Verwaltung.

## Kommentar zu den Artikeln

Artikel 1 - An sämtlichen im vorerwähnten Königlichen Erlass vom 12. März 2003 vorgesehenen Begriffsbestimmungen sind folgende Abänderungen vorgenommen worden:

— Der Minister wird definiert als der für die Regulierung des Eisenbahnverkehrs zuständige Minister.

— Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur wird definiert als die öffentlich-rechtliche Aktiengesellschaft «INFRABEL».

— Die Zuweisung von Fahrwegkapazität wird definiert als die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn durch den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und nicht mehr durch das Eisenbahnamt für Kapazitätszuweisung und Entgelterhebung, das abgeschafft ist. Das Gleiche gilt für das Koordinierungsverfahren im Falle von miteinander konkurrierenden Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn.

— Was den Rahmenvertrag betrifft, übernimmt der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur ebenfalls die Befugnisse des Eisenbahnamts für Kapazitätszuweisung und Entgelterhebung.

— Das Kontrollorgan ist nicht mehr das Institut der Eisenbahnen, das abgeschafft wird, sondern der vom König bestimmte Dienst der Verwaltung. Im ursprünglichen Entwurf war vorgesehen, diesen Dienst durch vorliegenden Königlichen Erlass zu schaffen. Der Entwurf sah die Schaffung eines der hierarchischen Gewalt des für die Eisenbahnregulierung zuständigen Ministers unterliegenden Dienstes für die Regulierung des Eisenbahnverkehrs vor. Durch diese Bestimmung wurde die Unabhängigkeit dieses Dienstes gegenüber den Eisenbahnunternehmen und dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur gewährleistet. Der Staatsrat hat jedoch geurteilt, dass die Schaffung eines solchen Verwaltungsdienstes unter die verfassungsmäßige Gewalt des Königs fällt. Es kommt Letzterem zu, durch die Einrichtung und Organisation eines Dienstes unter der hierarchischen Gewalt des Ministers die Unabhängigkeit zu gewährleisten, die für die Ausführung eines Kontrollauftrags wie in vorliegendem Fall notwendig ist. Der vorliegende Königliche Erlass, der durch die gesetzgebende Gewalt bekräftigt werden muss, wird denselben Wert haben wie ein Gesetz. Die gesetzgebende Gewalt darf nicht in den Bereich eingreifen, der dem König durch die Verfassung vorbehalten ist. Daher wird das in vorliegendem Königlichen Erlass erwähnte Kontrollorgan durch einen im Ministerrat beratenen separaten Königlichen Erlass eingerichtet.

Art. 2 und 3 - Der vorerwähnte Königliche Erlass vom 12. März 2003 ist nicht wesentlich abgeändert worden, abgesehen von der Zuweisung der Rolle des Instituts der Eisenbahnen an das neu geschaffene Kontrollorgan und von der Abschaffung des Eisenbahnamts für Kapazitätszuweisung und Entgelterhebung.

Art. 4 - Artikel 6 ist in zwei Paragraphen unterteilt worden.

Art. 5 - Mit dieser Bestimmung wird der Königliche Erlass vom 12. März 2003 infolge der Abschaffung des Instituts der Eisenbahnen und seiner Ersetzung durch das Kontrollorgan angepasst.

Art. 6 bis 8 - Folgende formbedingte Abänderungen sind angebracht worden:

— Was die Anwendung der technischen Normen und Sicherheitsvorschriften betrifft, wacht die Verwaltung darüber, dass sie korrekt angewandt werden und dass die Antragsteller auf gerechte und nichtdiskriminierende Weise behandelt werden.

— Die zusätzlichen Sicherheitsmaßnahmen dürfen ihrerseits erst nach Stellungnahme des Kontrollorgans vom Minister auferlegt werden.

Art. 9 - Dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur ist ein Zugangsrecht auf der Eisenbahninfrastruktur vorbehalten, um es ihm zu ermöglichen, den Unterhalt und die Verwaltung der Infrastruktur zu gewährleisten.

Art. 10 und 11 - Es handelt sich um eine redaktionelle Abänderung.

Art. 12 - Es wird ein Abschnitt IV hinzugefügt, der sich auf die administrativen, technischen und finanziellen Vereinbarungen bezieht, die alle Eisenbahnunternehmen und internationalen Gruppierungen gemäß Artikel 10 Absatz 5 der Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft, abgeändert durch die Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001, mit dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur schließen müssen, was die Ausübung ihres Zugangs- oder Transitrechts betrifft. Dem Gutachten des Staatsrates ist in diesem Punkt nicht Folge geleistet worden. Die Gesetzgebungsabteilung des Staatsrates war der Ansicht, dass diese Abänderung die durch die Artikel 458 und 476 des Programmgesetzes vom 22. Dezember 2003 erteilte Befugnis überschreitet. Jedoch verfügt der König über eine allgemeine Ermächtigung, die Ausführung der Verpflichtungen aus den internationalen Verträgen und aus den aufgrund dieser Verträge ergangenen internationalen Akten in Sachen Beförderung im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr zu gewährleisten (Artikel 1 des Gesetzes vom 18. Februar 1969 über Maßnahmen zur Ausführung internationaler Verträge und Akte über Personen- und Güterbeförderung im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr). Folglich wird ein Verweis auf diese im Gesetz vom 18. Februar 1969 vorgesehene allgemeine Ermächtigung in der Präambel hinzugefügt.

Art. 13 - Mit dieser Bestimmung wird der Königliche Erlass vom 12. März 2003 infolge der Abschaffung des Instituts der Eisenbahnen angepasst.

Art. 14 - Es handelt sich um eine redaktionelle Abänderung.

Art. 15 - Artikel 29, der vorsah, dass der Minister das Institut der Eisenbahnen von seiner mit Gründen versehenen Entscheidung, die beantragte Genehmigung abzulehnen, in Kenntnis setzt, wird aufgehoben, da das Institut der Eisenbahnen abgeschafft und durch ein vom König bestimmtes Kontrollorgan ersetzt wird.

Art. 16 - Es handelt sich um eine technische Abänderung.

Art. 17 - Artikel 33 wird abgeändert. Es handelt sich um die Umsetzung von Artikel 11 der Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen. Dem Gutachten des Staatsrates ist in diesem Punkt nicht Folge geleistet worden. Die Gesetzgebungsabteilung des Staatsrates war der Ansicht, dass diese Abänderung die durch die Artikel 458 und 476 des Programmgesetzes vom 22. Dezember 2003 erteilte Befugnis überschreitet. Jedoch verfügt der König über eine allgemeine Ermächtigung, die Ausführung der Verpflichtungen aus den internationalen Verträgen und aus den aufgrund dieser Verträge ergangenen internationalen Akten in Sachen Beförderung im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr zu gewährleisten (Artikel 1 des Gesetzes vom 18. Februar 1969 über Maßnahmen zur Ausführung internationaler Verträge und Akte über Personen- und Güterbeförderung im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr). Folglich wird ein Verweis auf diese im Gesetz vom 18. Februar 1969 vorgesehene allgemeine Ermächtigung in der Präambel hinzugefügt.

Art. 18 - Die Artikel über die jährliche Gebühr, die der Inhaber einer Genehmigung für Eisenbahnunternehmen zu entrichten hat, werden künftig in einem «Abschnitt V - Jährliche Gebühr» zusammengefasst.

Art. 19 - Es handelt sich um eine redaktionelle Abänderung.

Art. 20 - Mit diesem Artikel wird bezweckt, die Bedingungen für die Erlangung einer Sicherheitsbescheinigung festzulegen.

Durch Artikel 452 § 1 Nr. 6 des Programmgesetzes vom 22. Dezember 2003 wird dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur «die Zertifizierung des Personals der Eisenbahnunternehmen und des Rollmaterials unter Berücksichtigung der vom König erlassenen technischen Normen und Vorschriften in Bezug auf die Sicherheit und die Benutzung der Infrastruktur» anvertraut. Nach Ansicht des Staatsrates stimmen die Bestimmungen über die Sicherheitsbescheinigung für den Eisenbahnverkehr des vorerwähnten Königlichen Erlasses vom 12. März 2003 nicht mit Artikel 452 § 1 Nr. 6 des Programmgesetzes vom 22. Dezember 2003 überein. Um dieser Bemerkung Rechnung zu tragen, empfiehlt der Staatsrat, die Abänderungen, die in den Artikeln 38, 40, 43, 44 und 91 § 2 zweiter Gedankenstrich des Königlichen Erlasses vom 12. März 2003 anzubringen sind, zu revidieren. Dem Gutachten des Staatsrates kann in diesem Punkt nicht Folge geleistet werden. Die Zertifizierungsaufgabe des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur darf nämlich nicht mit der in den Artikeln 40 und 44 des Königlichen Erlasses vom 12. März 2003 erwähnten Überprüfungsaufgabe verwechselt werden. Die Aufgabe der Zertifizierung des Personals der Eisenbahnunternehmen und des Rollmaterials des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur wird durch einen Königlichen Erlass zur Ausführung des Königlichen Erlasses vom 12. März 2003 geregelt. Es handelt sich um den Königlichen Erlass vom 17. November 2003 zur Ausführung der Kapitel III, V und VI des Königlichen Erlasses vom 12. März 2003 über die Bedingungen für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur. Die Überprüfungsaufgabe wird der Verwaltung anvertraut und mit Unterstützung des Betreibers der Infrastruktur ausgeübt. Diese Aufgabe der Überprüfung der Eignung von Rollmaterial und Personal wird ausgeübt, nachdem das Eisenbahnunternehmen seine Sicherheitsbescheinigung erhalten hat, nämlich «wenn der Zug abfährt».

Art. 21 - Es handelt sich um eine redaktionelle Abänderung.

Art. 22 und 23 - Mit diesen Bestimmungen wird der Königliche Erlass vom 12. März 2003 infolge der Abschaffung des Instituts der Eisenbahnen und seiner Ersetzung durch das Kontrollorgan angepasst.

Art. 24 - Es handelt sich um eine redaktionelle Abänderung.

Art. 25 - Mit dieser Bestimmung wird der Text des Königlichen Erlasses vom 12. März 2003 infolge der Abschaffung des Eisenbahnamtes und seiner Ersetzung durch den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur sowie infolge der Abschaffung des Instituts der Eisenbahnen und seiner Ersetzung durch das Kontrollorgan angepasst.

Art. 26 - Es handelt sich um eine technische Abänderung.

Art. 27 - Mit dieser Bestimmung wird der Text des Königlichen Erlasses vom 12. März 2003 infolge der Abschaffung des Eisenbahnamtes und seiner Ersetzung durch den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur angepasst.

Art. 28 - Dieser Artikel legt die Veröffentlichungsmaßnahme fest.

Art. 29 - Es handelt sich um eine redaktionelle Abänderung.

Art. 30 - Mit dieser Bestimmung wird der Königliche Erlass vom 12. März 2003 infolge der Abschaffung des Eisenbahnamtes und seiner Ersetzung durch den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur angepasst.

Art. 31 - Die Bestimmung mit Bezug auf den Rahmenvertrag wird gemäß Artikel 17 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 durch zusätzliche Angaben ergänzt, was seine eventuellen Abänderungen, die Möglichkeit, Strafen vorzusehen, die Mitteilung seines Inhalts oder das zu benutzende Muster betrifft.

Art. 32 - Mit dieser Bestimmung wird der Königliche Erlass vom 12. März 2003 infolge der Abschaffung des Eisenbahnnamts und seiner Ersetzung durch den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur angepasst.

Art. 33 - Artikel 60 § 3 ist dem Gutachten des Staatsrates gemäß abgeändert worden.

Art. 34 und 35 - Mit diesen Bestimmungen wird der Königliche Erlass vom 12. März 2003 infolge der Abschaffung des Eisenbahnnamts und seiner Ersetzung durch den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur angepasst und werden redaktionelle Abänderungen vorgenommen.

Art. 36 - Da die Aufgaben, die aufgrund des vorerwähnten Königlichen Erlasses vom 12. März 2003 dem Eisenbahnamt für Kapazitätszuweisung und Entgelterhebung zukommen, in Zukunft vom unabhängigen Betreiber der Eisenbahninfrastruktur ausgeübt werden, wird Kapitel X dieses Erlasses über das Eisenbahnamt für Kapazitätszuweisung und Entgelterhebung aufgehoben.

Art. 37 - Kapitel XI des vorerwähnten Königlichen Erlasses vom 12. März 2003 wird durch ein neues Kapitel über das Kontrollorgan ersetzt. Der ursprüngliche Entwurf ist infolge des Gutachtens des Staatsrates abgeändert worden. Für die Schaffung des Kontrollorgans wird auf einen im Ministerrat beratenen Königlichen Erlass verwiesen. Die Befugnisse dieses Kontrollorgans sind erweitert worden. Im ursprünglichen Entwurf wurde die in Artikel 30 der Richtlinie 2001/14/EG vorgesehene Kontrollaufgabe der Regulierungsstelle einem dezentralen Dienst der Verwaltung, der speziell dafür geschaffen wurde und der hierarchischen Gewalt des für die Regulierung des Eisenbahnverkehrs zuständigen Ministers unterlag, nämlich dem «Dienst für die Regulierung des Eisenbahnverkehrs» zugeteilt. Dieser Dienst, der der hierarchischen Gewalt eines anderen Ministers als des Aufsichtsministers der historischen belgischen Eisenbahnen unterlag, erfüllte die durch die vorerwähnte Richtlinie auferlegten Kriterien in Sachen rechtliche Unabhängigkeit und Unabhängigkeit in der Entscheidungsfindung. Infolge des Gutachtens des Staatsrates wird dieser Dienst jedoch durch einen im Ministerrat beratenen separaten Königlichen Erlass geschaffen, der dasselbe Maß an Unabhängigkeit gewährleistet wie der ursprüngliche Entwurf des Königlichen Erlasses. Dieser Königliche Erlass ermöglicht es, der Anmerkung des Staatsrates, der zufolge es dem König zukommt, durch die Einrichtung und Organisation eines Dienstes unter der hierarchischen Gewalt des Ministers die Unabhängigkeit zu gewährleisten, die für die Ausführung eines Kontrollauftrags wie in vorliegendem Fall notwendig ist, Folge zu leisten.

Die Kontrollaufgaben, die aufgrund des vorerwähnten Königlichen Erlasses vom 12. März 2003 früher dem Institut der Eisenbahnen vorbehalten waren, werden künftig von dem Dienst ausgeübt, der vom König dazu bestimmt wird.

Dem Kontrollorgan wird ein allgemeiner Auftrag der Überwachung und Kontrolle der Bestimmungen mit Bezug auf die Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die Zuweisung von Fahrwegkapazität und die Wegeentgelte anvertraut. Die Aufträge der in Artikel 30 der vorerwähnten Richtlinie 2001/14/EG erwähnten Regulierungsstelle in Sachen Beschwerden werden auf den Wettbewerbsrat übertragen.

Um seinen Kontroll- und Überwachungsauftrag zu erfüllen, kann das Kontrollorgan den Eisenbahnunternehmen oder dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur vorschreiben, den Bestimmungen über die Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die Zuweisung von Fahrwegkapazität und die Wegeentgelte nachzukommen.

Werden die Anweisungen des Kontrollorgans nicht eingehalten, kann dieses Maßnahmen ergreifen. Es kann seine Anweisungen im *Belgischen Staatsblatt* veröffentlichen und/oder eine Verwaltungsanktion auferlegen.

Es wird ebenfalls vorgesehen, dass das Kontrollorgan mit den Kontrolleinrichtungen der anderen Mitgliedstaaten zusammenarbeitet.

Art. 38 - Mit diesem Artikel wird der Königliche Erlass vom 12. März 2003 infolge der Abschaffung des Instituts der Eisenbahnen und des Eisenbahnnamts angepasst.

Art. 39 - Mit dieser Bestimmung wird der Königliche Erlass vom 12. März 2003 infolge der Abschaffung des Instituts der Eisenbahnen und seiner Ersetzung durch das Kontrollorgan angepasst und werden redaktionelle Abänderungen vorgenommen.

Art. 40 - Es handelt sich um eine redaktionelle Abänderung.

Art. 41 und 42 - Mit diesen Bestimmungen wird der Königliche Erlass vom 12. März 2003 infolge der Abschaffung des Instituts der Eisenbahnen und seiner Ersetzung durch das Kontrollorgan angepasst.

Art. 43 - Es handelt sich um eine redaktionelle Abänderung.

Art. 44 - In Artikel 1 des Königlichen Erlasses vom 3. April 2003 [*sic, zu lesen ist: 2000*] über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und in Artikel 1 des Königlichen Erlasses vom 15. Mai 2003 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems wird auf die neue Definition des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur, wie sie im vorliegenden Erlass vorgesehen ist, verwiesen.

Art. 45 - Dieser Artikel sieht eine Übergangsperiode vor, die es dem für die Regulierung des Eisenbahnverkehrs zuständigen Minister ermöglicht, die Aufgaben auszuüben, die dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur im Bereich der Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und der Verfahren für die Erhebung von Wegeentgelten zufallen. Diese Maßnahmen sind in Abwartung der Gründung des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur aufgrund des Königlichen Erlasses zur Reform der Verwaltungsstrukturen der Eisenbahninfrastruktur anwendbar.

Art. 46 - Das In-Kraft-Treten des vorliegenden Königlichen Erlasses wird spätestens auf den 15. Juni 2004 festgelegt, Datum, an dem die Befugnisse, die dem König durch die Artikel 458 und 476 des Programmgesetzes vom 22. Dezember 2003 erteilt worden sind, erlöschen.

Wir haben die Ehre,

Sire,

die ehrerbietigen und getreuen Diener  
Eurer Majestät  
zu sein.

Der Minister der Mobilität  
B. ANCIAUX

Die Ministerin der Wirtschaft  
Frau F. MOERMAN

**11. JUNI 2004 — Königlicher Erlass zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 12. März 2003  
über die Bedingungen für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur**

ALBERT II., König der Belgier,

Allen Gegenwärtigen und Zukünftigen, Unser Gruß!

Aufgrund des Programmgesetzes vom 22. Dezember 2003, insbesondere der Artikel 458 und 476;

Aufgrund des Gesetzes vom 18. Februar 1969 über Maßnahmen zur Ausführung internationaler Verträge und Akte über Personen- und Güterbeförderung im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr, insbesondere des Artikels 1;

Aufgrund der Stellungnahme des Finanzinspektors vom 19. März 2004;

Aufgrund des Einverständnisses Unseres Ministers des Haushalts vom 19. März 2004;

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

In der Erwägung, dass die auf den Eisenbahnsektor anwendbaren Vorschriften, insbesondere jene, die sich auf die Eisenbahnsicherheit, die Zuweisung von Fahrwegkapazität und die Entgelte beziehen, erheblich angepasst werden müssen und dass infolge der veränderten Struktur der NGBE ebenfalls Anpassungen notwendig sind;

Aufgrund der Dringlichkeit, begründet durch die Tatsache, dass diese Anpassungen so schnell wie möglich vorgenommen werden müssen, damit die Benutzer der Eisenbahninfrastruktur über eine vollständige und angemessene Regelung verfügen können, und zwar spätestens ab dem 15. Juni 2004;

Aufgrund des Gutachtens Nr. 36.949/4 des Staatsrates vom 3. Mai 2004, abgegeben in Anwendung von Artikel 84 Absatz 1 Nr. 1 der koordinierten Gesetze über den Staatsrat;

Aufgrund der Stellungnahme der Nationalen paritätischen Kommission der Nationalen Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen;

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

Haben Wir beschlossen und erlassen Wir:

**Artikel 1** - Artikel 1 § 2 des Königlichen Erlasses vom 12. März 2003 über die Bedingungen für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur wird wie folgt abgeändert:

1. Folgende Begriffsbestimmungen werden ersetzt:

— «Minister»: der für die Regulierung des Eisenbahnverkehrs zuständige Minister,

— «Betreiber der Eisenbahninfrastruktur»: die öffentlich-rechtliche AG «Infrabel»,

— «Netz/Schienenetz»: die Gesamtheit der Eisenbahnfahrwege, die vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur verwaltet werden,

— «Zuweisung»: die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn durch den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur,

— «Koordinierung»: das Verfahren, in dessen Rahmen der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur versucht, Lösungen für miteinander konkurrierende Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn zu finden,

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

2. Folgende Begriffsbestimmung wird hinzugefügt:

— «Kontrollorgan»: der Dienst, den der König für die Anwendung des vorliegenden Erlasses bestimmt.

3. Die Begriffsbestimmungen «Eisenbahnamt für Kapazitätszuweisung und Entgelterhebung» und «Institut der Eisenbahnen» werden gestrichen.

**Art. 2** - In Artikel 4 § 1 Absatz 2 desselben Erlasses werden die Wörter «Instituts der Eisenbahnen» durch das Wort «Kontrollorgan» ersetzt.

**Art. 3** - In Artikel 4 § 2 desselben Erlasses werden die Wörter «, das Institut der Eisenbahnen und das Eisenbahnamt» gestrichen.

**Art. 4** - Artikel 6 desselben Erlasses wird durch folgende Bestimmung ersetzt:

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

§ 2 - In einem Inventar, das im *Belgischen Staatsblatt* veröffentlicht wird, werden die in Artikel 4 § 1 erwähnten technischen 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 zugeschickt.

**Art. 5** - In Artikel 7 desselben Erlasses werden die Wörter «Institut der Eisenbahnen» durch das Wort «Kontrollorgan» ersetzt.

**Art. 6** - Artikel 8 desselben Erlasses wird durch folgende Bestimmung ersetzt:

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

Die Beamten der Verwaltung können jederzeit Untersuchungen mit Bezug auf Absatz 1 vornehmen oder an solchen Untersuchungen teilnehmen.»

**Art. 7** - In Artikel 9 desselben Erlasses werden die Wörter «verpflichtet er den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur dazu,» durch die Wörter «verpflichtet er den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur durch eine mit Gründen versehene Entscheidung und nach Stellungnahme des Kontrollorganes dazu,» ersetzt.

**Art. 8** - Artikel 10 desselben Erlasses wird wie folgt abgeändert:

1. In Absatz 2 werden die Wörter «Institut der Eisenbahnen» durch das Wort «Kontrollorgan» ersetzt.

2. Absatz 3 wird durch folgende Bestimmung ersetzt:

«Nach jedem schweren Unfall führen das Kontrollorgan und gegebenenfalls 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. 9** - Artikel 13 desselben Erlasses wird durch folgende Bestimmung ersetzt:

«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 der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur 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.»

**Art. 10** - In denselben Erlass wird anstelle der Artikel 16 und 17 ein neuer Artikel 16 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

«Art. 16 - § 1 - 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.

§ 2 - 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. 11** - In denselben Erlass wird ein neuer Artikel 17 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

«Art. 17 - Die in den Artikeln 15 und 16 erwähnten Leistungen werden auf nichtdiskriminierende Weise erbracht.»

**Art. 12** - In Kapitel IV desselben Erlasses wird anstelle von Artikel 18 ein Abschnitt IV, der einen neuen Artikel 18 umfasst, mit folgendem Wortlaut eingefügt:

«*Abschnitt IV* — Administrative, technische und finanzielle Vereinbarungen

Art. 18 - Alle Eisenbahnunternehmen oder internationalen Gruppierungen, die die in den Artikeln 13, 14 und 15 erwähnten Rechte ausüben, müssen mit dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur die administrativen, technischen und finanziellen Vereinbarungen mit Bezug auf die Ausübung dieser Rechte treffen.»

**Art. 13** - In Artikel 19 Absatz 3 desselben Erlasses werden die Wörter «dem Institut der Eisenbahnen und» gestrichen.

**Art. 14** - Im niederländischen Text von Artikel 27 desselben Erlasses werden die Wörter «de spoorweginfrastructuurbeheerder» durch die Wörter «de beheerder van de spoorweginfrastructuur» ersetzt.

**Art. 15** - Artikel 29 desselben Erlasses wird aufgehoben.

**Art. 16** - In Artikel 31 Absatz 2 dritter Gedankenstrich desselben Erlasses werden die Wörter «gemäß Artikel 32 Absatz 1» durch die Wörter «gemäß Artikel 30 § 1» ersetzt.

**Art. 17** - Artikel 33 desselben Erlasses wird durch folgende Bestimmung ersetzt:

«Art. 33 - § 1 - Wenn der Inhaber einer vom Minister erteilten Genehmigung die in Artikel 25 erwähnten Bedingungen in Sachen finanzielle Leistungsfähigkeit nicht mehr erfüllt oder wenn ein Vergleichsverfahren gegen ein Eisenbahnunternehmen eingeleitet worden ist, kann der Minister die Genehmigung widerrufen oder aussetzen und für den Zeitraum der Reorganisation des Eisenbahnunternehmens 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 Konkursverfahren gegen ein Eisenbahnunternehmen eingeleitet worden, widerruft der Minister die Genehmigung, wenn die in Artikel 25 erwähnten Bedingungen in Sachen finanzielle Leistungsfähigkeit nicht mehr erfüllt sind.»

**Art. 18** - In Kapitel V desselben Erlasses wird ein Abschnitt V «Jährliche Gebühr», der den Artikel 36 enthält, eingefügt.

**Art. 19** - Im französischen Text von Artikel 38 desselben Erlasses wird nach dem Wort «infrastructure» das Wort «ferroviaire» eingefügt.

**Art. 20** - In Artikel 39 desselben Erlasses werden zwischen den Wörtern «eingehalten werden» und den Wörtern «und dass rollendes Material und Personal für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur geeignet sind» die Wörter «, dass seine/ihre interne Organisation den in Artikel 26 erwähnten Sicherheitsanforderungen entspricht» eingefügt.

**Art. 21** - Artikel 40 Absatz 1 desselben Erlasses wird durch folgende Bestimmung ersetzt:

«Bevor die Eisenbahninfrastruktur benutzt werden kann, vergewissert sich die Verwaltung mit technischer Unterstützung des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur, ob das in Artikel 39 erwähnte Rollmaterial geeignet ist und ob die für die Sicherheit relevanten Bauelemente richtig funktionieren.»

**Art. 22** - In Artikel 41 Absatz 1 desselben Erlasses werden die Wörter «Institut der Eisenbahnen» durch das Wort «Kontrollorgan» ersetzt.

**Art. 23** - Artikel 44 desselben Erlasses wird wie folgt abgeändert:

1. In Absatz 1 werden die Wörter «des vorliegenden Erlasses» gestrichen.

2. In Absatz 4 [*sic, zu lesen ist: Absatz 5*] werden die Wörter «Institut der Eisenbahnen» durch das Wort «Kontrollorgan» ersetzt.

**Art. 24** - In Kapitel VI desselben Erlasses wird ein Abschnitt IV «Gültigkeit der Sicherheitsbescheinigung», der die Artikel 46 und 47 umfasst, eingefügt.

**Art. 25** - Artikel 48 desselben Erlasses wird durch folgende Bestimmung ersetzt:

«Art. 48 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur erstellt einen Entwurf der Schienennetz-Nutzungsbedingungen.»

**Art. 26** - In Artikel 49 Absatz 2 desselben Erlasses werden die Wörter «den Benutzer» durch die Wörter «die Benutzung» ersetzt.

**Art. 27** - Artikel 50 desselben Erlasses wird durch folgende Bestimmung ersetzt:

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

Sie sind elektronisch einsehbar oder beim Betreiber der Eisenbahninfrastruktur gegen Zahlung eines von ihm festgelegten Beitrags erhältlich. Dieser Beitrag darf nicht höher sein als die Kosten für die Veröffentlichung.»

**Art. 28** - Artikel 51 desselben Erlasses wird durch folgende Bestimmung ersetzt:

«Art. 51 - Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen werden auszugsweise im *Belgischen Staatsblatt* veröffentlicht.»

**Art. 29** - Artikel 52 desselben Erlasses wird durch folgende Bestimmung ersetzt:

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

Dieser verfügt über eine Frist von fünfzehn Tagen, um seine Stellungnahme zu formulieren.»

**Art. 30** - Artikel 53 § 2 letzter Absatz desselben Erlasses wird durch folgende Bestimmung ersetzt:

«Der König holt vorab die Stellungnahme des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur ein.»

**Art. 31** - Artikel 55 desselben Erlasses wird wie folgt abgeändert:

1. Paragraph 2 wird durch folgende Bestimmung ersetzt:

«§ 2 - Wird das Recht auf Nutzung von Fahrwegkapazität für eine Laufzeit von mehr als einer Netzfahrplanperiode zuerkannt, werden die jeweiligen Rechte und Pflichten vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur einerseits und vom Antragsteller andererseits in einem Rahmenvertrag festgelegt.

Dieser Rahmenvertrag wird grundsätzlich für 5 Jahre geschlossen, kann jedoch aufgrund legitimer geschäftlicher Interessen des Antragstellers eine kürzere Laufzeit oder bei langfristigen bedeutenden Investitionen auch eine längere Laufzeit von mehr als 10 Jahren haben.

Der Rahmenvertrag darf die Benutzung der betreffenden Fahrwege durch andere Antragsteller nicht ausschließen.

Der Rahmenvertrag kann abgeändert werden, um eine bessere Nutzung der Eisenbahninfrastruktur zu ermöglichen.

Im Rahmenvertrag können Strafregeleln vorgesehen werden.

Unter Wahrung des Geschäftsgeheimnisses sind die allgemeinen Bestimmungen jedes Rahmenvertrags allen Beteiligten offen zu legen.»

2. Ein Paragraph 3 mit folgendem Wortlaut wird eingefügt:

«§ 3 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur bestimmt das Muster des Rahmenvertrags, der integraler Bestandteil der in Artikel 48 erwähnten Schienennetz-Nutzungsbedingungen ist.»

**Art. 32** - Die Artikel 56 und 57 desselben Erlasses werden durch folgende Bestimmungen ersetzt:

«Art. 56 - § 1 - Um die Zahlung der Entgelte sicherzustellen, kann der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur den Antragstellern die Stellung einer Finanzgarantie auferlegen. Diese muss im Verhältnis zur geplanten Tätigkeit stehen.

§ 2 - Diese Garantie ist transparent und nichtdiskriminierend. Sie muss in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlicht und der Europäischen Kommission mitgeteilt werden.

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

§ 2 - Bei technisch bedingten oder unfallbedingten Störungen der Zugbewegungen muss der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur 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 der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur ohne Ankündigung die zugewiesenen Zugtrassen so lange, wie es zur Instandsetzung der Anlagen erforderlich ist.»

**Art. 33** - Kapitel VIII Abschnitt II desselben Erlasses, der die Artikel 58 bis 60 umfasst, wird durch folgende Bestimmungen ersetzt:

*«Abschnitt II — Zuweisungsverfahren*

Art. 58 - § 1 - Anträge auf Fahrwegkapazitätszuweisung werden an den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur 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 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 der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur 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 erwähnt ist, arbeitet der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur mit diesen Zuweisungsorganen zusammen, um grenzüberschreitende Zugtrassen einzurichten und eine effiziente Zuweisung von Fahrwegkapazität bezüglich der in § 2 erwähnten Anträge zu gewährleisten.

Art. 59 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur bemüht sich, unter Berücksichtigung des in der Anlage VI zum vorliegenden Erlass erwähnten Zeitplans des Zuweisungsverfahrens allen Anträgen auf Fahrwegkapazitätszuweisung stattzugeben.

Art. 60 - § 1 - Bei konkurrierenden Anträgen arbeitet der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur ein Verfahren zur Koordinierung der Anträge aus.

§ 2 - Punktuelle Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen bescheidet der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur binnen einer Frist von höchstens fünf Werktagen. Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur informiert die Antragsteller über die ungenutzten und verfügbaren Kapazitätsreserven, die sie eventuell in Anspruch nehmen wollen.

§ 3 - Wenn Anträgen auf Fahrwegkapazitätszuweisung nach Koordinierung der beantragten Zugtrassen und nach Konsultation der Antragsteller nicht in angemessenem Umfang stattgegeben werden kann oder wenn abzusehen ist, dass die Kapazität der Fahrwege in naher Zukunft nicht ausreichen wird, hat der Betreiber der Infrastruktur den betreffenden Fahrwegabschnitt unverzüglich für überlastet zu erklären.

Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur:

— erstellt unverzüglich einen Entwurf einer Kapazitätsanalyse, 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,

— legt einen Entwurf eines Plans zur Erhöhung der Fahrwegkapazität vor, der nach Konsultation der Nutzer der betreffenden überlasteten Fahrwege erstellt wird und 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 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.»

**Art. 34** - Die Artikel 61 und 62 desselben Erlasses werden durch folgende Bestimmungen ersetzt:

«Art. 61 - Durch einen im Ministerrat beratenen Erlass bestimmt der König für sämtliche Eisenbahnverkehrsleistungen die Grundsätze und Verfahren mit Bezug auf die Wegeentgelte, die vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur erhoben werden.

Der König holt vorab die Stellungnahme des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur ein.

Diese Grundsätze und Verfahren mit Bezug auf die Wegeentgelte 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 - § 1 - Das Kontrollorgan sorgt dafür, dass die jedem Eisenbahnunternehmen in Anwendung der Artikel 61 bis 65 tatsächlich berechneten Wegeentgelte 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 Wegeentgelt 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 der Minister 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 Kontrollorgans 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 Wegeentgelte muss jedoch im Verhältnis zu den von den verschiedenen Verkehrsdiensten verursachten Kosten stehen.

Das Wegeentgelt 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 Eisenbahninfrastruktur 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 Eisenbahninfrastruktur nicht verändern.

Die Erbringung der in Anlage II Nr. 2 erwähnten Leistungen fällt nicht unter diesen Artikel.

§ 2 - Bei der Festsetzung der Preise für die in Anlage II Nr. 2 erwähnten Leistungen berücksichtigt der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur die Wettbewerbssituation im Eisenbahnverkehr.

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. 35** - In Artikel 64 Absatz 1 desselben Erlasses werden die Wörter «Betreiber der Infrastruktur» durch die Wörter «Betreiber der Eisenbahninfrastruktur» ersetzt.

**Art. 36** - Die Artikel 66 bis 77 desselben Erlasses werden aufgehoben.

**Art. 37** - Kapitel XI desselben Erlasses, das die Artikel 78 bis 90 umfasst, wird durch folgende Bestimmungen ersetzt:

#### «KAPITEL XI — *Kontrollorgan*

##### *Abschnitt I — Aufträge*

Artikel 78 - Das Kontrollorgan überwacht und kontrolliert die Anwendung der Kapitel VII bis IX des vorliegenden Erlasses oder ihrer Ausführungserlasse.

Das Kontrollorgan achtet insbesondere darauf, dass die Wegeentgelte mit den Bestimmungen des vorliegenden Erlasses übereinstimmen und nichtdiskriminierend angewandt werden.

Es genehmigt unter seiner Aufsicht stattfindende Verhandlungen zwischen Antragstellern und dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur über die Höhe der Wegeentgelte. Es greift sofort ein, wenn die Verhandlungen gegen die Bestimmungen der Richtlinie 2001/14/EG verstoßen sollten.

##### *Abschnitt II — Befugnisse*

Art. 79 - Das Kontrollorgan kann den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur oder gegebenenfalls das Eisenbahnunternehmen anweisen, den Bestimmungen der Kapitel VII bis IX des vorliegenden Erlasses oder ihrer Ausführungserlasse innerhalb der von ihm festgelegten Frist nachzukommen.

Art. 80 - § 1 - Wenn der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur oder gegebenenfalls das Eisenbahnunternehmen bei Ablauf der ihnen auferlegten Frist den ihnen aufgrund von Artikel 79 gegebenen Anweisungen nicht Folge leisten, kann das Kontrollorgan unabhängig von den anderen durch vorliegenden Erlass vorgesehenen Maßnahmen seinen Standpunkt in Bezug auf den betreffenden Verstoß oder die betreffende Säumigkeit im *Belgischen Staatsblatt* bekannt machen.

§ 2 - Wenn der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur oder gegebenenfalls das Eisenbahnunternehmen, die vom Kontrollorgan aufgrund von Artikel 79 angewiesen worden sind, ihren Verpflichtungen weiterhin nicht nachkommen, kann das Kontrollorgan ihnen 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 Geldstrafe kann auf der Grundlage eines Tagesbetrags berechnet werden.

Unbeschadet des Rechts, den zuständigen Richter mit der Sache zu befassen, kann die Eintreibung der administrativen Geldstrafen durch ein Zwangsverfahren auf Betreiben der Mehrwertsteuer-, Registrierungs- und Domänenverwaltung erfolgen.

§ 3 - Bevor das Kontrollorgan aufgrund der Paragraphen 1 und 2 eine Entscheidung trifft, wird der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur oder gegebenenfalls das Eisenbahnunternehmen zu seiner Verteidigung angehört oder hat er/es zumindest seine Rechtsmittel geltend machen können.

Diese Entscheidungen werden dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur oder gegebenenfalls dem Eisenbahnunternehmen notifiziert.

Art. 81 - Das Kontrollorgan arbeitet mit den Regulierungsstellen der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zusammen, um die Entscheidungsgrundsätze in der gesamten Union zu koordinieren.»

**Art. 38** - Artikel 91 desselben Erlasses wird durch folgende Bestimmung ersetzt:

«Art. 91 - § 1 - Antragsteller oder Eisenbahnunternehmen, die der Auffassung sind, insbesondere durch Entscheidungen des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur 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, 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 Minister 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. 39** - Artikel 92 desselben Erlasses wird wie folgt abgeändert:

1. Im französischen Text von Absatz 5 wird das Wort «affaire» durch das Wort «affaires» ersetzt.

2. In Absatz 8 werden die Wörter «Der Kontrollausschuss des Instituts» durch die Wörter «Das Kontrollorgan» ersetzt.

3. In Absatz 10 werden die Wörter «des Instituts» durch die Wörter «des Kontrollorgans» ersetzt.

**Art. 40** - Im französischen Text von Artikel 93 Absatz 3 desselben Erlasses wird das Wort «justifiera» durch das Wort «justifie» ersetzt.

**Art. 41** - In Artikel 96 desselben Erlasses werden die Wörter «des Instituts» durch die Wörter «des Kontrollorgans» ersetzt.

**Art. 42** - In Artikel 97 § 1 desselben Erlasses werden die Wörter «sowie den Mitgliedern des Instituts» gestrichen.

**Art. 43** - In Artikel 97 § 2 desselben Erlasses wird das Wort «sie» durch die Wörter «die in § 1 erwähnten Beamten und Bediensteten» ersetzt.

**Art. 44** - Artikel 99 desselben Erlasses wird durch folgende Bestimmung ersetzt:

«Art. 99 - Artikel 1 des Königlichen Erlasses vom 3. April 2000 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und Artikel 1 des Königlichen Erlasses vom 15. Mai 2003 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems werden wie folgt abgeändert:

«Betreiber der Eisenbahninfrastruktur:

die öffentlich-rechtliche AG «Infrabel», die in Artikel 1 § 2 des Königlichen Erlasses vom 12. März 2003 über die Bedingungen für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur erwähnt ist.»

**Art. 45** - Artikel 100 Absatz 2 desselben Erlasses wird durch folgenden Absatz ersetzt:

«In Abwartung der Gründung des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur aufgrund des Königlichen Erlasses vom... 2004 zur Reform der Verwaltungsstrukturen der Eisenbahninfrastruktur übt der Minister die Befugnisse des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur in den Bereichen aus, die in den Kapiteln VIII und IX des vorerwähnten Königlichen Erlasses vom 12. März 2003 [*sic, zu lesen ist: des vorliegenden Erlasses*] erwähnt sind.»

**Art. 46** - Vorliegender Erlass tritt am Tag seiner Veröffentlichung im *Belgischen Staatsblatt* und spätestens am 15. Juni 2004 in Kraft.

**Art. 47** - Unser Minister der Mobilität und Unser Minister der Wirtschaft sind, jeder für seinen Bereich, mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Gegeben zu Brüssel, den 11. Juni 2004

ALBERT

Von Königs wegen:

Der Minister der Mobilität  
B. ANCIAUX

Die Ministerin der Wirtschaft  
Frau F. MOERMAN

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 18 oktober 2004.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 18 octobre 2004.

ALBERT

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

ALBERT

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