

## SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C - 2013/14057]

6 JUILLET 2011. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. — Traduction allemande

Le texte qui suit constitue la traduction en langue allemande de l'arrêté royal du 6 juillet 2011 modifiant l'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (*Moniteur belge* du 26 juillet 2011).

Cette traduction a été établie par le Service de traduction du Service public fédéral Mobilité et Transports à Bruxelles.

## FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C - 2013/14057]

6 JULI 2011. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. — Duitse vertaling

De hiernavolgende tekst is de Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 6 juli 2011 wijziging van het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur (*Belgisch Staatsblad* 26 juli 2011).

Deze vertaling is opgemaakt door de Vertaaldienst van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer in Brussel.

## FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

[C - 2013/14057]

6 JULI 2011 — Königlicher Erlass zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 9. Dezember 2004 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität und das Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur — Deutsche Übersetzung

Der folgende Text ist die deutsche Übersetzung des Königlicher Erlass zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 9. Dezember 2004 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität und das Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur - Deutsche Übersetzung

Diese Übersetzung ist vom Übersetzungsdienst des Föderalen Öffentlichen Dienstes Mobilität und Transportwesen in Brüssel erstellt worden.

## FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

6. JULI 2011 — Königlicher Erlass zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 9. Dezember 2004 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität und das Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

## BERICHT AN DEN KÖNIG

Sire,

das Gesetz vom 26. Januar 2010 zur Abänderung des Gesetzes vom 4. Dezember 2006 über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur fügte unter anderem den Artikeln 9 und 24 des oben genannten Gesetzes Bestimmungen hinzu. Diese Hinzufügungen und einige erforderliche Zielvorgaben führen zu den nachstehend erörterten Maßnahmen.

Im Rahmen des vorliegenden Erlasses muss daran erinnert werden, dass die vom Infrastrukturbetreiber gemäß des zuvor genannten Gesetzes vom 4. Dezember 2006 aufgestellten Schienennetz-Nutzungsbedingungen alle erforderlichen Informationen hinsichtlich der Benutzung der Infrastruktur enthalten, die Bestimmungen des vorliegenden Erlasses eingeschlossen.

## KOMMENTAR ZU DEN ARTIKELN

## Artikel 1

Hier ist keine Erläuterung erforderlich.

## Art. 2

Der erste Artikel ersetzt Artikel 1 des oben genannten Königlichen Erlasses vom 9. Dezember 2004; einige neue Definitionen werden darin eingefügt, sodass der weitere Text an Einfachheit gewinnt.

## Art. 3

Dieser Artikel verbessert das Kriterium, das der Infrastrukturbetreiber bei konfliktären Kapazitätsbeantragungen anwendet.

## Art. 4

Eine Anzahl Gleise und Infrastruktureinrichtungen sind weder mit einer automatischen Fahrzeugortungsanlage noch mit Personal des Infrastrukturbetreibers ausgestattet. Dieser muss infolgedessen die Daten zur Berechnung einiger Teile des Wegeentgeltes von den Eisenbahnunternehmen erhalten. Diese sollen dazu verpflichtet werden, eine Angabe über die Zeiten zu machen, innerhalb derer sie diese Gleise und Gleisbündel auf der in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festgelegten Weise in Anspruch nehmen.

## Art. 5

Hier ist keine Erläuterung erforderlich.

## Art. 6

Um finanzielle Defizite aufgrund einer verspäteten Zahlung der Wegeentgelte zu vermeiden, ist es ratsam, den Infrastrukturbetreiber Vorschüsse einziehen zu lassen.

## Art. 7

Artikel 6 fügt dem Kapitel über Bestimmungen bezüglich des Wegeentgeltes ein anschließendes Kapitel hinzu. Dieses neue Kapitel legt eine Leistungsbestimmung fest und besteht aus den Artikeln 31/1 bis einschließlich 31/22.

## Art. 31/1

Hier ist keine Erläuterung erforderlich.

## Art. 31/2

Artikel 199 § 1 des Gesetzes vom 21. März 1991 zur Umstrukturierung bestimmter öffentlicher Wirtschaftsunternehmen hat Infrabel als einzigen Infrastrukturbetreiber bestimmt. Infrabel ist unter anderem für die Zuweisung von Fahrwegkapazität und dessen Wegeentgelt zuständig. Da der Infrastrukturbetreiber all diese Aufgaben ausführt, ist er demnach die am besten geeignete Instanz, um die Leistungsbestimmungen zu verwalten.

## Art. 31/3

Hier ist keine Erläuterung erforderlich.

## Art. 31/4

Die Regelung darf keine umständliche Bürokratie ins Leben rufen. Die große Anzahl Verspätungen, die lediglich einen geringen Einfluss auf den Eisenbahnverkehr hat, wird bei der Berechnung nicht mit einbezogen. Lediglich die Ursachen bedeutender Verspätungen, ausgenommen der in Artikel 31/3 genannten, werden mit berechnet und zwar derart, dass die Regelung die Mehrheit der in der Gesamtheit angefallenen Anzahl an Verspätungsminuten deckt. Es kommt lediglich in Ausnahmefällen vor, dass ein verspäteter Güterzug aus diesem Grund entfällt. Bei solch einem Entfall wird keine Verspätungsminute angerechnet.

## Art. 31/5

Der Infrastrukturbetreiber ist nicht nur Verwalter der Leistungsbestimmung, sondern auch eine der betroffenen Parteien. Seiner Leistung entsprechend soll er einen Bonus erhalten oder einen Malus bezahlen. Um allen Parteien die größtmögliche Rechtssicherheit zu bieten, wird die Bestimmungsart der Verspätungen in diesem Erlass geregelt.

## Art. 31/6

Dieser Artikel gibt den Parteien, die nicht den Infrastrukturbetreiber darstellen, die Möglichkeit um bei letzterem ihre Argumente bezüglich der Zuweisung ihrer Verspätungsminuten geltend zu machen.

## Art. 31/7

Das Kraft des Gesetzes durch den König ernannte Kontrollorgan ist eine qualifizierte Stelle, um über die Zuweisung der Minutenanzahl der verursachten Verspätung zu entscheiden, falls die betroffenen Parteien nicht zu einer Einigung kommen.

## Art. 31/8 und Art. 31/9

Hier ist keine Erläuterung erforderlich.

## Art. 31/10

Die Zuweisung der Ursachen für die Verspätung an Dritte kann einen Einfluss auf den letztendlichen Bonus oder Malus, der den Parteien zuerkannt wird, haben. Der Föderale Öffentliche Dienst Mobilität und Transportwesen kommt in Frage, um die Zuweisung an Dritte zu kontrollieren.

## Art. 31/11

Es muss darauf geachtet werden, dass die finanziellen Auswirkungen keine übertriebenen Diskussionen entstehen lassen. Indem der Höchstbetrag auf 12 Millionen Euro für die Gesamtheit des Sektors festgelegt wird, wird dafür gesorgt, dass dieser Betrag weder für das Eisenbahnunternehmen noch für den Infrastrukturbetreiber ein entscheidendes Risiko für das Gleichgewicht ihrer Betriebsrechnungen darstellt.

## Art. 31/12

Die Verteilung des Gesamthöchstbetrags pro Jahr soll für die Eisenbahnunternehmen nach ihren produzierten Zugkilometern vorgenommen werden. Der Anteil des Infrastrukturbetreibers wird auf das Niveau der ihm zuzuweisenden Verspätungsminuten vor Inkrafttreten dieser neuen Regelung festgelegt.

## Art. 31/13

Die Leistungen im Bereich der Pünktlichkeit werden mit der durchschnittlichen Pünktlichkeit innerhalb der fünf vorhergehenden Jahre für die Gesamtheit der auf dem Netz gefahrenen Zugkilometer verglichen. Anfang des Jahres wird ein vorläufiger Schwellenwert berechnet, um den Parteien ein deutliches Ziel zu setzen. Dieser vorläufige Schwellenwert wird am Ende des Jahres definitiv auf der Grundlage der wirklichen Anzahl zurückgelegter Zugkilometer festgesetzt.

## Art. 31/14

Große Schwankungen der Pünktlichkeitszahlen dürfen keine bedeutenden finanziellen Folgen für die Parteien nach sich ziehen. Aufgrund dessen wird nicht mehr als der Höchstbonus oder -malus angewendet, auch falls die im Jahresdurchschnitt ermittelte Anzahl Verspätungen (pro Zugkilometer) den Schwellenwert mit mehr als 20% überschreitet.

## Art. 31/15 und Art. 31/16

Diese Artikel geben die Berechnungsart des Bonus oder Malus pro Partei und pro Kalenderjahr wieder. Der Bonus und der Malus werden innerhalb der Spanne proportional nach der Größe des Unterschieds zum Schwellenwert der in diesem Jahr zugewiesenen Anzahl an Verspätungsminuten verteilt.

## Art. 31/17

Dieser Artikel bestimmt das Datum der Zahlung der Bonusse und Malusse. Die ersten Zahlungen, Bonus oder Malus, sollen frühestens im ersten dem Jahr der Einführung der Regelung folgenden Jahr stattfinden.

## Art. 31/18 und Art. 31/19

Hier ist keine Erläuterung erforderlich.

## Art. 31/20

Dieser Artikel sieht eine anteilmäßige Aufteilung für den Fall vor, dass der verfügbare Betrag nicht ausreichend ist, um den Bonus vollständig auszubehalten.

Das Recht auf eine vollständige Aufteilung bleibt für 10 Jahre erhalten.

Falls eine Partei es versäumt zu bezahlen und man aufgrund dessen nicht ausreichend Geld zur Verfügung hat, um den Saldo des Bonus bezahlen zu können, bleibt dieser Saldo fällig bis zu dem Moment, an dem die erforderlichen Summen zur Verfügung stehen.

## Art. 31/21

Falls der Betrag an gezahlten Malussen nicht ausreicht, um die Bonusse an alle betreffenden Parteien vollständig auszuschütten, werden die diesbezüglichen Forderungen in das folgende Jahr übertragen und wird dafür ein Zins zum bestehenden Zinssatz erhoben.

## Art. 31/22

Nach zwei Jahren wird die leistungsfördernde Entgeltregelung durch den Föderalen Öffentlichen Dienst ausgewertet.

## Art. 8

Das zur Verfügung stellen von Infrastruktur zur Durchführung von Tests, insbesondere mit Fahrzeugen, ist derzeit im Gesetz aufgenommen. Der hierfür zu leistende Beitrag wird vom Infrastrukturbetreiber festgelegt.

## Art. 9

Hier ist keine Erläuterung erforderlich.

## Art. 10

Um den Beginn und die Vorbereitung der leistungsfördernden Entgeltregelung nicht unnötig zu erschweren, wird das Anfangsdatum auf den Jahresanfang festgelegt.

## Art. 11

Hier ist keine Erläuterung erforderlich.

Wir haben die Ehre,

Sire,

die ehrerbietigen und getreuen Diener

Eurer Majestät

zu sein.

Der Premierminister

Y. LETERME

Der Staatssekretär für Mobilität

E. SCHOUPPE

**6. JULI 2011 — Königlicher Erlass zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 9. Dezember 2004 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität und das Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur**

ALBERT II., König der Belgier,

Allen Gegenwärtigen und Zukünftigen, Unser Gruß!

Aufgrund des Gesetzes vom 4. Dezember 2006 über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, Artikel 9, Absatz 3 eingefügt durch das Gesetz vom 14. April 2011, Artikel 24, Absatz 5 eingefügt durch das Gesetz vom 26. Januar 2010, Artikel 43, Absatz 1 und Artikel 46, Absatz 1;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 9. Dezember 2004 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität und das Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur;

Aufgrund der ausführlichen und begründeten Stellungnahme des Infrastrukturbetreibers, die am 20. Juli 2010 abgegeben wurde;

Aufgrund der Konsultierung der Eisenbahnunternehmen, die über die Erlaubnis und Sicherheitsbescheinigungen verfügen, die erforderlich sind, um in Belgien zu fahren, am 1. Oktober 2010;

Aufgrund der Beteiligung der Regionalregierungen;

Aufgrund der Stellungnahme des Finanzinspektors vom 16. März 2011;

Aufgrund des Einverständnisses des Staatssekretärs für Haushalt vom 23. März 2011;

Aufgrund des Gutachtens Nr. 49.521/4 des Staatsrates, das am 11. Mai 2011 abgegeben wurde;

Auf Vorschlag Unseres Premierministers und Unseres Staatssekretärs für Mobilität und aufgrund der Stellungnahme Unserer Minister, die im Rat darüber beraten haben,

Haben Wir beschlossen und erlassen Wir:

**Artikel 1** - Der vorliegende Erlass setzt teilweise die 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, abgeändert durch die Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und durch die Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007, um.

**Art. 2** - Artikel 1 des Königlichen Erlasses vom 9. Dezember 2004 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität und das Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, ersetzt durch den Königlichen Erlass vom 20. Dezember 2007, wird wie folgt ersetzt :

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

1. "Gesetz": das Gesetz vom 4. Dezember 2006 über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur;
2. "Partei": der Infrastrukturbetreiber und jedes Eisenbahnunternehmen, das das Schienennetz verwendet;
3. "Störung": eine Unregelmäßigkeit, ein Vorfall oder ein Unfall mit einer Auswirkung auf die Regelmäßigkeit oder die Pünktlichkeit des Eisenbahnverkehrs;
4. "Anzahl an Verspätungsminuten": die angefallene Minutenanzahl an im Eisenbahnverkehr aufgrund einer Störung verursachter Verspätung;

5. "Störungen zugewiesen an Dritte": eine durch eine natürliche Person oder eine juristische Person, andere als das Eisenbahnunternehmen oder der Infrastrukturbetreiber, durch Tiere oder Objekte oder durch einen Fall der höheren Gewalt verursachte Störung;

6. "Zugkilometer": die Einheit in der die Entfernung einer Fahrt ausgedrückt wird;

7. "kurzer Bericht": der knappe Bericht über eine Störung, der die vom Minister festgelegten Informationen enthält;

8. "Logbuch": vom Infrastrukturbetreiber erstellte tägliche Zusammenfassung der kurzen Berichte über die Störungen. »

Art. 3. Artikel 6 § 2 desselben Erlasses wird durch den folgenden Absatz ergänzt:

"§ 2 Wenn die Anwendung der Prioritätskriterien es nicht ermöglicht, eine Kapazität eher dem einen Antragsteller als dem anderen zuzuweisen, weist der Infrastrukturbetreiber die Kapazität dem Antragsteller zu, dessen Antrag auf Kapazitätszuweisung auf der belgischen Eisenbahninfrastruktur den höchsten monatlichen Gesamtbetrag an Eisenbahnwegeentgelt einbringt."

**Art. 4** - In Kapitel II desselben Erlasses wird ein Artikel 8/1 mit dem folgenden Wortlaut eingefügt:

Art. 8/1 - In den Bereichen der Infrastruktur, die nicht mit einer automatischen Fahrzeugortungsanlage ausgestattet sind, darf der Infrastrukturbetreiber bei den Eisenbahnunternehmen die zur Festlegung der Benutzung der Gleise und Gleisbündel und zur Berechnung des fälligen Wegeentgeltes erforderlichen zusätzlichen Informationen einholen. Die in Absatz 1 genannten Informationen beziehen sich auf belegte Gleise sowie deren Belegungsdauer.

**Art. 5** - In Artikel 23 desselben Erlasses wird Absatz 1 durch einen Gedankenstrich wie folgt vervollständigt :  
"— das Reservierungsdatum".

**Art. 6** - Artikel 29 desselben Erlasses wird durch den folgenden Absatz ergänzt:  
"Der Infrastrukturbetreiber kann einen Vorschuss auf die Wegeentgelte fordern."

**Art. 7** - Im selben Erlass wird ein neues die Artikel 31/1 bis 31/22 enthaltendes Kapitel IV/1 mit dem folgenden Wortlaut eingefügt:

"KAPITEL IV/1 C Leistungsfördernde Entgeltregelung

Abschnitt 1 C Zuweisung von Verspätungen

Art. 31/1 - Die leistungsfördernde Entgeltregelung gilt für jede Partei.

Art. 31/2 - Der Infrastrukturbetreiber registriert die Störungen und weist die Anzahl der durch jede Partei verursachten und angefallenen Verspätungsminuten zu.

Der Infrastrukturbetreiber darf seine Aufzeichnungsmethoden bezüglich der Störungen nur nach vorhergehender Absprache mit den Eisenbahnunternehmen abändern.

Art. 31/3 - Von der Feststellung der Leistung der Parteien sind ausgenommen:

1. an Dritte zugewiesene Störungen;
2. durch einen schweren Unfall verursachte Störungen, gemäß dem Gesetz vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs.

Art. 31/4 - Für die Zuweisung der Verspätungen berücksichtigt der Infrastrukturbetreiber lediglich die mindestens einen der folgenden Fälle entsprechenden Störungen:

1. Verursachung von 20' Verspätung oder mehr an einem Personenzug, zurückzuführen auf denselben Anlass. Für internationale Personenzüge wird die Häufung von unterschiedlichen kleinen Verspätungen, die insgesamt 20' oder mehr betragen, als eine einzige Störung angesehen. Diese Häufung wird ausschließlich auf der belgischen Strecke dieser Züge berechnet.

2. Verursachung von insgesamt 20' Verspätung oder mehr an einem Personenzug;

3. Verursachung von 60' Verspätung oder mehr an einem Schnellgüterzug, gemäß Artikel 6;

4. Verursachung von 120' Verspätung oder mehr an einem langsamen Güterzug, gemäß Artikel 6;

5. Verursachung von insgesamt 90' Verspätung oder mehr an mehreren Güterzügen;

6. Verursachung von einer gesamten oder teilweisen Einstellung eines oder mehrerer Personen- oder Güterzüge.

Die höchste zur Berechnung des Bonus/Malus zu berücksichtigende Verspätung beträgt 60' im Falle eines Personenzuges sowie 360' im Falle eines Güterzuges. Ein entfallener Personenzug wird mit 60' Verspätung angegeben.

Art. 31/5 - Der Infrastrukturbetreiber informiert täglich jedes Eisenbahnunternehmen über Fax, E-Mail oder über eine gesicherte Internetseite über die Störungen und die daraus entstehenden Verspätungen.

Diese Information enthält mindestens:

1. das Datum, die Uhrzeit und den Ort, an dem die Störung aufgetreten ist;
2. die Art der Störung;
3. die Ursache oder die Ursachen der Störung;
4. die Anzahl der von der Störung betroffenen Züge;
5. die Anzahl an Verspätungsminuten jedes dieser Züge.

Durch diese Information kann das Eisenbahnunternehmen überprüfen, ob die Störungen ihm zu Recht zugeschrieben wurden.

Art. 31/6 - Jede Anfechtung der Liste der Verspätungen des Monats M durch das Eisenbahnunternehmen muss spätestens am 10. Tag des Monats M+1 per Brief, Fax oder E-Mail an den Infrastrukturbetreiber mitgeteilt werden. Diese Meldung gibt genauestens die Beweggründe der Anfechtung an, ebenso wie gegebenenfalls einen Korrekturvorschlag des vom Infrastrukturbetreiber genannten Grundes.

Art. 31/7 - Der Infrastrukturbetreiber überprüft jede Anfechtung. Er bespricht sich gegebenenfalls mit dem Eisenbahnunternehmen, das die Zuteilung eines Grundes oder der Gesamtanzahl der Verspätungsminuten anfechtet. Falls die Verhandlungen nicht erfolgreich sind und das Eisenbahnunternehmen eine Anzahl an Verspätungsminuten zugewiesen bekommt, die es bestreitet, legt der Infrastrukturbetreiber die Sichtweisen beider Parteien dem Kontrollorgan vor, damit dieses die Anzahl an Verspätungsminuten festlegt, die zuerkannt werden müssen. Das Kontrollorgan verfügt über eine Frist von 30 Kalendertagen ab dem Zeitpunkt des Eingangs der Anfechtung, um den betreffenden Parteien seine Entscheidung mitzuteilen.

Art. 31/8 Jede Anfechtung, hinsichtlich derer die Parteien eine Vereinbarung und das Kontrollorgan eine Entscheidung getroffen haben, werden im Jahresbericht über die leistungsfördernde Entgeltregelung angeführt. Dies erfolgt einzeln pro Partei und durch den Infrastrukturbetreiber. Dieser Bericht wird am 30. April mitgeteilt.

Art. 31/9 - Der Infrastrukturbetreiber informiert jedes Eisenbahnunternehmen mittels des in Artikel 31/8 genannten Berichts über die es betreffenden Ergebnisse. Darunter fallen:

1. die Gesamtanzahl der Verspätungsminuten;
2. die Anzahl der Verspätungsminuten im Vergleich zu den von ihm zu erreichenden Qualitätszielen;
3. die in Artikel 31/8 genannten Streitfälle;
4. der gemäß Abschnitt 2 berechnete Bonus/Malus;
5. der vorläufige Schwellenwert und die in Artikel 31/14 genannten Werte sowie der definitive Schwellenwert des abgelaufenen Jahres;
6. der Gesamtbetrag an Bonussen und Malussen aller Parteien.

Der Infrastrukturbetreiber übermittelt die in § 1 genannten Jahresberichte ebenso wie den Jahresbericht über die Ergebnisse seiner eigenen Leistungen an die Kontrollbehörde und den Föderalen Öffentlichen Dienst Mobilität und Transportwesen.

Art. 31/10 - Der Infrastrukturbetreiber informiert den Föderalen Öffentlichen Dienst Mobilität und Transportwesen sowie das Kontrollorgan jeden Arbeitstag durch die Übermittlung des die kurzen Berichte enthaltenden Logbuchs über Fax, E-Mail oder einen Zugang zu einer gesicherten Internetseite über jede an die Parteien oder Dritte zugewiesene Störung.

Der Föderale Öffentliche Dienst Mobilität und Transportwesen kann alle zusätzlichen Informationen beim Infrastrukturbetreiber anfordern, die er für die Überprüfung der an Dritte zugewiesenen Störungen für notwendig erachtet.

#### Abschnitt 2 — Berechnung des Bonus oder Malus

Art. 31/11 - Der Gesamthöchstbetrag pro Jahr an zu zahlenden Malus und zu empfangenden Bonus für die Gesamtheit der Parteien muss für jedes Kalenderjahr festgelegt werden. Der Höchstbetrag für das erste Jahr der Anwendung der leistungsfördernden Entgeltregelung beträgt 12 Millionen Euro. Die folgenden Jahre passt sich der Betrag proportional der Zu- und Abnahme der Höchstanzahl an im vorhergehenden Jahr zurückgelegten Zugkilometern an und wird darüber hinaus an die in Artikel 25 genannte Entwicklung des Index angepasst.

Art. 31/12 - Jedes Jahr wird der Höchstanteil der Parteien am Gesamtbonus und -malus wie folgt berechnet:

1. für den Infrastrukturbetreiber, 30% des in Artikel 31/11 genannten Betrags;
2. nach Abzug des dem Infrastrukturbetreiber zuerkannten und in Artikel 31/11 genannten Höchstbetrags, wird der Höchstanteil für jede andere Partei proportional gemäß ihres prozentualen Anteils am Gesamtanteil der zurückgelegten Zugkilometer während des vergangenen Kalenderjahrs berechnet.

Für ein Eisenbahnunternehmen, das im vergangenen Kalenderjahr nicht gefahren ist, wird eine Anzahl Zugkilometer auf der Grundlage der für das betreffende Jahr beantragten Zugtrassen, wie im zwischen dem Infrastrukturbetreiber und dem Eisenbahnunternehmen geschlossenen Nutzungsvertrag festgelegt, geschätzt.

Art. 31/13 - Zu Beginn jeden Jahres wird jeder Partei ein vorläufiger Schwellenwert in Erwartung des in Artikel 31/8 genannten Jahresberichtes zugeteilt. Er wird in Anzahl Minuten ausgedrückt und entspricht :

1. für den Infrastrukturbetreiber, der Gesamtanzahl der durch ihn in den vergangenen fünf Jahren verursachten Verspätungsminuten, geteilt durch die Gesamtanzahl an Zugkilometern, die alle Eisenbahnunternehmen zusammen in denselben fünf Jahren auf dem Netz des Infrastrukturbetreiber gefahren sind, multipliziert mit der Gesamtanzahl der durch alle Eisenbahnunternehmen für das betreffende Jahr beim Infrastrukturbetreiber beantragten Zugkilometer;
2. für das Eisenbahnunternehmen, der durchschnittlichen, durch die an alle Eisenbahnunternehmen zugewiesenen und in Artikel 31/4 genannten Gesamtanzahl an Verspätungsminuten erhaltene Höchstanzahl der Verspätungsminuten, geteilt durch die Gesamtanzahl an Zugkilometern, die alle Eisenbahnunternehmen zusammen in den vergangenen fünf Jahren auf dem Netz des Betreibers der Infrastruktur gefahren sind, multipliziert mit der Gesamtanzahl der durch alle Eisenbahnunternehmen für das betreffende Jahr beim Infrastrukturbetreiber beantragten Zugkilometer;

Nach Ablauf des betreffenden Jahres werden die vorläufigen Schwellenwerte erneut berechnet und zu definitiven Schwellenwerten umgeformt :

1. für den Infrastrukturbetreiber, indem der vorläufige Schwellenwert durch die Gesamtanzahl der von allen Eisenbahnunternehmen gemeinsam für das betreffende Jahr beantragten Zugkilometer geteilt und anschließend multipliziert wird mit der Gesamtanzahl der von allen Eisenbahnunternehmen gemeinsam im betreffenden Jahr auf dem Netz des Infrastrukturbetreibers zurückgelegten Zugkilometern;
2. für den Infrastrukturbetreiber, indem der vorläufige Schwellenwert durch die Anzahl der vom Eisenbahnunternehmen für das betreffende Jahr beantragten Zugkilometer geteilt und anschließend multipliziert wird mit der Gesamtanzahl der effektiv von diesem Eisenbahnunternehmen gemeinsam im betreffenden Jahr auf dem Netz des Infrastrukturbetreibers zurückgelegten Zugkilometern.

Für das erste Anwendungsjahr des vorliegenden Erlasses können die Parteien innerhalb eines Zeitraumes von zehn Kalendertagen den ihnen zugewiesenen vorläufigen Schwellenwert beim Kontrollorgan anfechten. Das Kontrollorgan spricht sich über den angefochtenen vorläufigen Schwellenwert innerhalb einer Frist von dreißig Kalendertagen nach der Einlegung des Einspruchs aus.

Art. 31/14 - Auf den Schwellenwert wird eine Spanne von 20% nach oben und nach unten angewendet. Die Überschreitungen dieses Schwellenwertes werden nicht berücksichtigt.

Art. 31/15 - Eine Partei, der eine Anzahl an Verspätungsminuten größer als sein definitiver Schwellenwert innerhalb des betreffenden Jahres zugeteilt wurde, muss einen Malus bezahlen. Dieser Malus wird nach der in Anlage 1 genannten Formel berechnet.

Art. 31/16 - Eine Partei, der eine Anzahl an Verspätungsminuten kleiner als sein definitiver Schwellenwert innerhalb des betreffenden Jahres zugeteilt wurde, hat unbeschadet der Artikel 31/17 und 31/20 das Recht auf einen Bonus. Dieser Bonus wird nach der in Anlage 2 genannten Formel berechnet.

Art. 31/17 - Jede Partei überweist spätestens am 30. Juni den Malus-Betrag, der ihr für das abgelaufene Kalenderjahr zugewiesen wurde, auf ein durch den Infrastrukturbetreiber für die leistungsfördernde Entgeltregelung geöffnetes Bankkonto.

Der Infrastrukturbetreiber informiert den Föderalen Öffentlichen Dienst Mobilität und Transportwesen über die Kontobewegungen.

Die Zinsen dieses Kontos werden zur Bezahlung der Bonusse verwendet.

Unbeschadet des Artikels 31/20 wird der berechnete Bonus für das abgelaufene Kalenderjahr spätestens am 31. Juli aus den bereits erhaltenen Malussen gezahlt und anschließend aus den noch zu erhaltenden Malussen, sobald diese eingezogen wurden.

Art. 31/18 - Im Falle einer Nichtzahlung des Malus durch eine oder mehrere Parteien bis zum in Artikel 31/17 angegebenen Datum, informiert der Infrastrukturbetreiber den Minister.

Der Minister unternimmt jede nützliche Handlung, gegebenenfalls auch gerichtlicher Art, um die Zahlung der offenen Malusse durch die Parteien zu erwirken.

Der zu erhaltende Malus, der nach dem in Artikel 31/17 genannten Datum überwiesen wurde, wird ab diesem Datum von Rechts wegen und ohne Inverzugsetzung um die anhand des gesetzlichen Zinssatzes berechneten Verzugszinsen erhöht.

Art. 31/19 - Falls trotz der gemäß Artikel 31/18 unternommenen Anstrengungen, ein oder mehrere Parteien versäumen den Malus zu zahlen, wird die Partei oder werden die Parteien, die Anrecht auf einen Bonus auf der Grundlage von den zur Verfügung stehenden Beträgen und im Verhältnis zu ihrem Anteil am Bonus bezahlt.

Der Betrag der noch zu erhaltenden Malusse wird nach deren Erhalt an die Partei oder die Parteien, die ein Anrecht auf einen Bonus haben, im Verhältnis zu ihrem Anteil am Bonus verteilt.

Art. 31/20 - Falls innerhalb eines Jahres nicht genug Beträge zur Verfügung stehen, um den Bonus auszubezahlen, wird jede Partei im Verhältnis zu ihrem Anteil am gesamten zu erhaltenden Bonus ausbezahlt. Die Restschuld eines Jahres bleibt lediglich während der zehn darauf folgenden Jahre fällig, unter Vorbehalt der wiederzuverwendenden Beträge gemäß Artikel 31/18.

Der Bonus wird je nach Alter seiner Fälligkeit bezahlt.

Art. 31/21 - Die nicht ausgeschütteten Bonusse werden jährlich um den auf das Konto des Infrastrukturbetreibers angewendeten Zinssatz gemäß Artikel 31/17 erhöht.

Abschnitt 3 C Bewertung

Art. 31/22 - Der Föderale Öffentliche Dienst Mobilität und Transportwesen bewertet die leistungsfördernde Entgeltregelung nach den ersten zwei Kalenderjahren ihrer Anwendung. Der Bewertungsbericht wird dem Ministerrat spätestens neun Monate nach dem zweiten Anwendungsjahr vorgelegt.

Art. 8 - Im selben Erlass wird ein neues die Artikel 31/23 und 31/24 enthaltendes Kapitel IV/2 eingefügt :

KAPITEL IV/2 C Berechnung und Modalitäten für die Zahlung der auf der Eisenbahninfrastruktur durchgeführten Tests

Art. 31/23 - In Anwendung von Artikel 9 des Gesetzes treibt der Infrastrukturbetreiber beim Antragsteller der Prüffahrt eine Prüfgebühr zur Benutzung der Eisenbahninfrastruktur für Prüffahrten mit Fahrzeugen ein.

Der für die Eisenbahnbeförderung zuständige Minister legt die Regeln für die Berechnung und die Modalitäten für die Zahlung dieser Prüfgebühr ebenso wie die Indexierungsmethode dieser Gebühr fest.

Art. 31/24 - Der Infrastrukturbetreiber kann beim Antragsteller einer Prüffahrt einen Vorschuss auf die Prüfgebühr einziehen.

**Art. 8** - Im selben Erlass werden die Anlagen 1 und 2 eingefügt, die als Anlagen 1 und 2 dem vorliegenden Erlass beigefügt sind.

**Art. 9** - Artikel 7 und die Anlagen 1 und 2 treten am 1. Januar 2013 in Kraft.

**Art. 10** - Der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich der Eisenbahnverkehr gehört, ist mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Gegeben zu Brüssel, den 6. Juli 2011

ALBERT

Van Koningswege :

Der Premierminister

Y. LETERME

Der Staatssekretär für Mobilität

E. SCHOUPPE