

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

[C – 2018/11602]

15 JUNI 2015. — Wet tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex. — Duitse vertaling

De hierna volgende tekst is de Duitse vertaling van de wet van 15 juni 2015 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex (*Belgisch Staatsblad* van 13 juli 2015, *err.* van 21 augustus 2015).

Deze vertaling is opgemaakt door de Centrale dienst voor Duitse vertaling in Malmédy.

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

[C – 2018/11602]

15 JUIN 2015. — Loi modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire. — Traduction allemande

Le texte qui suit constitue la traduction en langue allemande de la loi du 15 juin 2015 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire (*Moniteur belge* du 13 juillet 2015, *err.* du 21 août 2015).

Cette traduction a été établie par le Service central de traduction allemande à Malmédy.

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST INNERES

[C – 2018/11602]

15. JUNI 2015 — Gesetz zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches — Deutsche Übersetzung

Der folgende Text ist die deutsche Übersetzung des Gesetzes vom 15. Juni 2015 zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches.

Diese Übersetzung ist von der Zentralen Dienststelle für Deutsche Übersetzungen in Malmédy erstellt worden.

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

15. JUNI 2015 — Gesetz zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches

PHILIPPE, König der Belgier,

Allen Gegenwärtigen und Zukünftigen, Unser Gruß!

Die Abgeordnetenversammlung hat das Folgende angenommen und Wir sanktionieren es:

KAPITEL 1 - *Allgemeine Bestimmungen*

Artikel 1 - Vorliegendes Gesetz regelt eine in Artikel 74 der Verfassung erwähnte Angelegenheit.

Art. 2 - Vorliegendes Gesetz dient der Teilumsetzung der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums und der Richtlinie 2014/38/EU der Kommission vom 10. März 2014 zur Änderung von Anhang III der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Lärmgrenzen.

KAPITEL 2 - *Abänderungen des Eisenbahngesetzbuches*

Art. 3 - In Artikel 1 des Eisenbahngesetzbuches werden die Absätze 2 und 3 wie folgt ersetzt:

„Vorliegendes Eisenbahngesetzbuch setzt folgende Richtlinien teilweise um:

1. die Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbeurteilung,

2. die Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen,

3. die Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft,

4. die Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums.“

Art. 4 - Artikel 2 desselben Gesetzbuches wird wie folgt ersetzt:

„Art. 2 - § 1 - Die Artikel 4 bis 4/3, 5, 9, 19/1 bis 19/3, 47 § 1 und 62 § 3 Nr. 5 finden keine Anwendung auf Eisenbahnunternehmen, die ausschließlich im Stadtverkehr, Vorortverkehr oder Regionalverkehr auf eigenständigen örtlichen und regionalen Netzen für Verkehrsdienste auf Eisenbahninfrastrukturen oder auf Netzen tätig sind, die nur für die Durchführung von Schienenverkehrsdiensten im Stadt- oder Vorortverkehr bestimmt sind.

Werden solche Eisenbahnunternehmen direkt oder indirekt von einem Unternehmen oder von einer anderen Stelle kontrolliert, das beziehungsweise die andere Schienenverkehrsdienste als Dienste im Stadtverkehr, Vorortverkehr oder Regionalverkehr erbringt oder in sich integriert, so gelten unbeschadet des Absatzes 1 die Artikel 4/1 und 4/3. Artikel 4 gilt für solche Eisenbahnunternehmen auch hinsichtlich der Beziehung zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Unternehmen oder der Stelle, das beziehungsweise die es direkt oder indirekt kontrolliert.

Die Artikel 7 Nr. 1 und 11 bis 19 finden keine Anwendung auf:

a) Unternehmen, die nur Schienenpersonenverkehrsdienste auf einer örtlichen eigenständigen Eisenbahninfrastruktur durchführen,

b) Unternehmen, die nur Schienenpersonenverkehrsdienste im Stadtverkehr oder Vorortverkehr durchführen,

c) Unternehmen, die nur Güterverkehrsdienste auf Fahrwegen im Privateigentum durchführen, die von ihrem Eigentümer ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr unterhalten werden.

Die Artikel 4/2, 9, 19/3 und 20 bis 67 finden keine Anwendung auf:

a) eigenständige örtliche Schienennetze für Personenverkehrsdienste,

b) nur für die Durchführung von Schienenpersonenverkehrsdiensten im Stadt- oder Vorortverkehr bestimmte Netze,

c) Fahrwege in Privateigentum, die von ihrem Eigentümer ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr unterhalten werden.

Artikel 19/2 findet keine Anwendung auf:

a) eigenständige örtliche Schienennetze für Personenverkehrsdienste,

b) nur für die Durchführung von Schienenpersonenverkehrsdiensten im Stadt- oder Vorortverkehr bestimmte Netze,

c) Fahrwege in Privateigentum, die von ihrem Eigentümer ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr unterhalten werden.

Die in Absatz 5 erwähnten Infrastrukturen werden der Europäischen Kommission als Eisenbahninfrastrukturen, die für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarkts nicht von strategischer Bedeutung sind, mitgeteilt.

§ 2 - Vorbehaltlich § 1 ist vorliegendes Gesetzbuch nicht anwendbar auf:

1. private Eisenbahninfrastrukturen und auf Fahrzeuge, die nur auf diesen Infrastrukturen benutzt werden und ausschließlich zur Nutzung durch ihre Eigentümer für den eigenen Güterverkehr bestimmt sind,

2. Schienennetze, die vom übrigen Eisenbahnsystem funktional getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung und den Gütertransport im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr genutzt werden,

3. Nostalgie-, Museums- und Touristikbahnen, die auf ihren eigenen Schienennetzen verkehren, die ausschließlich für die vorhin erwähnten Netze und Strecken benutzten Werkstätten und Fahrzeuge beziehungsweise das dort eingesetzte Personal einbezogen,

4. U-Bahnen, Straßenbahnen und andere Systeme des städtischen und regionalen Eisenbahnverkehrs über Light-Rail-Systeme oder alle anderen schienengebundenen Betriebsmodi, insofern Letztere nicht auf dem belgischen Schienennetz verkehren, mit Ausnahme der Artikel 74 Nr. 12 und 82.

§ 3 - Titel 5 findet keine Anwendung auf Zugführer, die ausschließlich auf zeitweilig wegen Unterhalt, Erneuerung oder Neugestaltung des Eisenbahnsystems für den normalen Verkehr geschlossenen Teilstrecken beschäftigt sind."

Art. 5 - Artikel 3 desselben Gesetzbuches, abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 21. Dezember 2013, wird wie folgt abgeändert:

1. Nummer 3 wird wie folgt ersetzt:

"3. "Rahmenvertrag": eine rechtsverbindliche allgemeine öffentlich-rechtliche oder privatrechtliche Vereinbarung 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. Eine Nummer 3/1 mit folgendem Wortlaut wird eingefügt:

"3/1. "grenzüberschreitende Vereinbarung": eine Vereinbarung zwischen zwei oder mehr Mitgliedstaaten oder zwischen Mitgliedstaaten und Drittstaaten, mit der die Erbringung von grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrsdiensten erleichtert werden soll,".

3. Eine Nummer 6/1 mit folgendem Wortlaut wird eingefügt:

"6/1. "tragfähige Alternative": der Zugang zu einer anderen Serviceeinrichtung, die für das Eisenbahnunternehmen wirtschaftlich annehmbar ist und es ihm ermöglicht, den betreffenden Güter- oder Personenverkehrsdienst zu betreiben,".

4. Eine Nummer 9/1 mit folgendem Wortlaut wird eingefügt:

"9/1. "Genehmigungsbehörde": die Stelle, die in einem Mitgliedstaat für die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen verantwortlich ist,".

5. Eine Nummer 10/1 mit folgendem Wortlaut wird eingefügt:

"10/1. "angemessener Gewinn": eine Eigenkapitalrendite, die dem Risiko des Betreibers der Serviceeinrichtung, auch hinsichtlich der Einnahmen, oder dem Fehlen eines solchen Risikos Rechnung trägt und von der durchschnittlichen Rendite in dem betreffenden Sektor in den Vorjahren nicht wesentlich abweicht,".

6. Nummer 11 wird wie folgt ersetzt:

"11. "Antragsteller": ein Eisenbahnunternehmen oder eine internationale Gruppierung von Eisenbahnunternehmen oder andere natürliche oder juristische Personen wie zuständige Behörden im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, Verladere, Spediteure und Unternehmen des kombinierten Verkehrs, die ein gemeinwirtschaftliches oder einzelwirtschaftliches Interesse am Erwerb von Fahrwegkapazität haben,".

7. In Nr. 12 werden die Wörter "beantragte Zugtrassen für einen bestimmten Zeitraum" durch die Wörter "für einen bestimmten Zeitraum beantragte Zugtrassen" ersetzt.

8. Nummer 20 wird wie folgt ersetzt:

"20. "Koordinierung": das Verfahren, bei dem der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und die Antragsteller versuchen, Lösungen für nicht miteinander vereinbare Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zu finden,".

9. Eine Nummer 28/1 mit folgendem Wortlaut wird eingefügt:

"28/1. "Betreiber einer Serviceeinrichtung": eine öffentliche oder private Stelle, die für den Betrieb einer oder mehrerer Serviceeinrichtungen oder für die Erbringung einer oder mehrerer der in Anlage 1 Punkt 2, 3 und 4 genannten Serviceleistungen für Eisenbahnunternehmen zuständig ist,".

10. Nummer 29 wird wie folgt ersetzt:

"29. "Infrastrukturbetreiber": jede Stelle oder jedes Unternehmen, die beziehungsweise das insbesondere für die Einrichtung, die Verwaltung und die Unterhaltung der Fahrwege der Eisenbahn, einschließlich Verkehrsmanagement, Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung, zuständig ist. Mit den bei einem Netz oder Teilen eines Netzes wahrzunehmenden Funktionen des Infrastrukturbetreibers können verschiedene Stellen oder Unternehmen betraut werden,".

11. Nummer 32 wird wie folgt ersetzt:

"32. "Eisenbahninfrastruktur": die in Anlage 23 aufgeführten Anlagen,".

12. Eine Nummer 33/1 mit folgendem Wortlaut wird eingefügt:

"33/1. "Serviceeinrichtung": die Anlage - unter Einschluss von Grundstück, Gebäude und Ausrüstung -, die ganz oder teilweise speziell hergerichtet wurde, um eine oder mehrere der in Anlage 1 Punkt 2, 3 und 4 genannten Serviceleistungen erbringen zu können,".

13. Eine Nummer 34/1 mit folgendem Wortlaut wird eingefügt:

"34/1. "Alternativstrecke": eine andere Strecke zwischen demselben Herkunfts- und Bestimmungsort, wenn zwischen beiden Strecken für den Betrieb des betreffenden Güter- oder Personenverkehrsdienstes durch das Eisenbahnunternehmen Substituierbarkeit besteht,".

14. Nummer 35 wird wie folgt ersetzt:

"35. "Genehmigung": eine Genehmigung, die eine Genehmigungsbehörde einem Unternehmen erteilt und damit dessen Befähigung zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten als Eisenbahnunternehmen anerkennt; diese Befähigung kann auf bestimmte Arten von Verkehrsdiensten begrenzt werden,".

15. *[Abänderung des niederländischen Textes]*

16. Nummer 59 wird wie folgt ersetzt:

"59. "Netz" beziehungsweise "Schienennetz": die gesamte Eisenbahninfrastruktur, die von einem Infrastrukturbetreiber verwaltet wird,".

17. Nummer 61 wird wie folgt ersetzt:

"61. "grenzüberschreitender Güterverkehrsdienst": ein Verkehrsdienst, bei dem der Zug mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaats überquert; der Zug kann erweitert und/oder geteilt werden, und die verschiedenen Zugteile können unterschiedliche Abfahrts- und Bestimmungsorte haben, sofern alle Wagen mindestens eine Grenze überqueren,".

18. Eine Nummer 61/1 mit folgendem Wortlaut wird eingefügt:

"61/1. "schwere Instandhaltung": Arbeiten, die nicht routinemäßig als Teil des alltäglichen Betriebs durchgeführt werden und für die das Fahrzeug aus dem Betrieb genommen werden muss,".

19. Nummer 62 wird wie folgt ersetzt:

62. "grenzüberschreitender Personenverkehrsdienst": ein Verkehrsdienst zur Beförderung von Fahrgästen, bei dem der Zug mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaats überquert und dessen Hauptzweck die Beförderung von Fahrgästen zwischen Bahnhöfen in verschiedenen Mitgliedstaaten ist; der Zug kann geteilt oder erweitert und geteilt werden, und die verschiedenen Zugteile können unterschiedliche Abfahrts- oder Bestimmungsorte haben, sofern alle Wagen mindestens eine Grenze überqueren,".

20. Eine Nummer 63/1 mit folgendem Wortlaut wird eingefügt:

"63/1. "Regionalverkehr": Verkehrsdienste, deren Hauptzweck es ist, die Verkehrsbedürfnisse einer - gegebenenfalls auch grenzüberschreitenden - Region abzudecken,".

21. Eine Nummer 63/2 mit folgendem Wortlaut wird eingefügt:

"63/2. "Stadt- und Vorortverkehr": Verkehrsdienste, deren Hauptzweck es ist, die Verkehrsbedürfnisse eines Stadtgebietes oder eines - gegebenenfalls auch grenzüberschreitenden - Ballungsraumes sowie die Verkehrsbedürfnisse zwischen einem Stadtgebiet oder Ballungsraum und dem Umland abzudecken,".

22. *[Abänderung des französischen Textes]*

23. Eine Nummer 71/1 mit folgendem Wortlaut wird eingefügt:

"71/1. "Transit": die Durchfahrt durch das Gebiet der Union ohne Be- oder Entladen von Gütern und/oder ohne Aufnahme oder Absetzen von Fahrgästen im Gebiet der Union,".

24. Nummer 74 wird wie folgt ersetzt:

"74. "Abstellgleise": Gleise, die speziell für das zeitweilige Parken von Schienenfahrzeugen zwischen zwei Zuweisungen bestimmt sind,".

25. Nummer 75 wird wie folgt ersetzt:

"75. "Entscheidung 2009/561/EG": die Entscheidung der Kommission vom 22. Juli 2009 zur Änderung der Entscheidung 2006/679/EG hinsichtlich der Umsetzung der technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) des Teilsystems Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems,".

26. Der Artikel wird durch eine Nummer 76 mit folgendem Wortlaut ergänzt:

"76. "Entscheidung 2008/386/EG": die Entscheidung der Kommission vom 23. April 2008 zur Änderung von Anhang A der Entscheidung 2006/679/EG über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems,".

27. Der Artikel wird durch eine Nummer 77 mit folgendem Wortlaut ergänzt:

"77. "Entscheidung 2006/860/EG": die Entscheidung der Kommission vom 7. November 2006 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems "Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung" des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und zur Änderung von Anhang A der Entscheidung 2006/679/EG vom 28. März 2006 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems "Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung" des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems."

Art. 6 - Die Überschrift von Titel 2 desselben Gesetzbuches wird wie folgt ersetzt:

"TITEL 2 - Grundsätze für Geschäftsführung und Verwaltung".

Art. 7 - In Titel 2 desselben Gesetzbuches wird ein Kapitel 1, das Artikel 4 umfasst, mit folgender Überschrift eingefügt:

"KAPITEL 1 - Getrennte Buchführung".

Art. 8 - Artikel 4 desselben Gesetzbuches wird wie folgt abgeändert:

1. Paragraph 1 Absatz 3 wird aufgehoben.
2. Paragraph 2 wird wie folgt ersetzt:

"§ 2 - Eisenbahnunternehmen führen in ihrer internen Buchführung getrennte Konten für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen einerseits und Schienenpersonenverkehrsleistungen andererseits. Der Anhang zu ihrem Jahresabschluss umfasst eine getrennte Bilanz, eine getrennte Ergebnisrechnung und einen getrennten Cashflow für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen und für die Erbringung von Schienenpersonenverkehrsleistungen.

Öffentliche Zuwendungen für gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen sind im Einklang mit Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in den entsprechenden Konten getrennt auszuweisen und dürfen nicht auf Tätigkeitsbereiche übertragen werden, die andere Verkehrsleistungen oder sonstige Geschäfte betreffen."

3. Ein Paragraph 3 mit folgendem Wortlaut wird eingefügt:

"§ 3 - Die Buchführung der verschiedenen Geschäftsbereiche gemäß den Paragraphen 1 und 2 muss es ermöglichen, die Einhaltung des Verbots, öffentliche Gelder zugunsten eines der Geschäftsbereiche auf einen anderen zu übertragen, sowie die Verwendung der Einnahmen aus Wegeentgelten und des Gewinns aus anderen wirtschaftlichen Tätigkeiten zu kontrollieren."

Art. 9 - In Titel 2 desselben Gesetzbuches wird ein Kapitel 2 mit folgender Überschrift eingefügt:

"KAPITEL 2 - Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers".

Art. 10 - In Kapitel 2, eingefügt durch Artikel 9, wird ein Artikel 4/1 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 4/1 - Der Infrastrukturbetreiber ist unter Beachtung des vorliegenden Gesetzbuches und dessen Ausführungserlasse für seine eigene Geschäftsführung, Verwaltung und interne Kontrolle verantwortlich."

Art. 11 - In dasselbe Kapitel 2 wird ein Artikel 4/2 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 4/2 - § 1 - Die wesentlichen Funktionen, die für einen gerechten und nichtdiskriminierenden Zugang zur Infrastruktur ausschlaggebend sind, werden von Stellen oder Unternehmen ausgeübt, die selbst keine Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen.

Bei den wesentlichen Funktionen handelt es sich um:

1. Entscheidungen über die Zugtrassenzuweisung, einschließlich sowohl der Bestimmung als auch der Beurteilung der Verfügbarkeit und der Zuweisung von einzelnen Zugtrassen, und
2. Entscheidungen über die Wegeentgelte, einschließlich ihrer Festlegung und Erhebung.

§ 2 - Ist der Infrastrukturbetreiber rechtlich, organisatorisch oder in seinen Entscheidungen nicht von Eisenbahnunternehmen unabhängig, so werden die in Titel 3 Kapitel 4 und 5 genannten Aufgaben jeweils von einer entgelterhebenden Stelle und einer Zuweisungsstelle wahrgenommen, die rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnunternehmen unabhängig sind.

§ 3 - Wird in den Bestimmungen von Titel 3 Kapitel 4 und 5 auf wesentliche Funktionen der Infrastrukturbetreiber Bezug genommen, so gelten diese Bestimmungen für die jeweiligen Befugnisse der entgelterhebenden Stelle und der Zuweisungsstelle."

Art. 12 - In Titel 2 desselben Gesetzbuches wird ein Kapitel 3 mit folgender Überschrift eingefügt:

"KAPITEL 3 - Führung der Eisenbahnunternehmen nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen".

Art. 13 - In Kapitel 3, eingefügt durch Artikel 12, wird ein Artikel 4/3 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 4/3 - Die Eisenbahnunternehmen müssen unabhängig von ihrer Eigentumsstruktur nach den Grundsätzen geführt werden, die für Wirtschaftsunternehmen gelten. Dies gilt auch für die ihnen vom Staat auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sowie für die Verträge über öffentliche Dienstleistungen, die sie mit den zuständigen Behörden des Staates schließen.

Unter Beachtung des vorliegenden Gesetzbuches und seiner Ausführungserlasse können Eisenbahnunternehmen insbesondere:

- a) unbeschadet der Bestimmungen der Artikel 4/2, 26, 27 und 46 ihre interne Organisation festlegen,
- b) die Bereitstellung und den Vertrieb der Leistungen kontrollieren und deren Preise festlegen,
- c) über Personal, Vermögensgegenstände und Anschaffungen entscheiden,
- d) ihren Marktanteil vergrößern, neue Technologien und Dienstleistungen entwickeln und innovative Managementtechniken einführen,
- e) in dem Eisenbahnverkehr verwandten Bereichen neue Geschäftstätigkeiten entwickeln.

Die Anteilseigner der im Eigentum der öffentlichen Hand stehenden oder von ihr kontrollierten Eisenbahnunternehmen haben die Möglichkeit, eine Vorabgenehmigung wichtiger Unternehmensentscheidungen durch sie selbst zu verlangen, wie sie nach dem Gesellschaftsrecht auch den Anteilseignern privatrechtlicher Aktiengesellschaften zusteht. Die Bestimmungen dieses Artikels lassen die Befugnisse der Aufsichtsorgane nach dem Gesellschaftsrecht hinsichtlich der Ernennung von Verwaltungsratsmitgliedern unberührt."

Art. 14 - Artikel 5 desselben Gesetzbuches wird wie folgt ersetzt:

"Art. 5 - Das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur haben zu gerechten, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen:

1. die Nationale Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen für die Erbringung ihrer gesamten Verkehrsleistungen. Dieses Recht schließt auch den Zugang zu Infrastrukturen für die Anbindung von See- und Binnenhäfen und anderen Serviceeinrichtungen gemäß Anlage 1 Punkt 2 und den Zugang zu Infrastrukturen ein, die mehr als einem Endnutzer dienen oder dienen können,
2. jedes in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union ansässige Eisenbahnunternehmen für die Erbringung jeglicher Art von Güterverkehrsleistungen. Dieses Recht schließt auch den Zugang zu Infrastrukturen für die Anbindung von See- und Binnenhäfen und anderen Serviceeinrichtungen gemäß Anlage 1 Punkt 2 und den Zugang zu Infrastrukturen ein, die mehr als einem Endnutzer dienen oder dienen können,

3. jedes in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union ansässige Eisenbahnunternehmen für die Erbringung von Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Personenverkehr. Dieses Recht schließt auch den Zugang zu Infrastrukturen für die Anbindung von Serviceeinrichtungen gemäß Anlage 1 Punkt 2 ein,

4. jede touristische Vereinigung, die Fahrten mit historischem Material zu touristischen Zwecken durchführt und zu diesem Zweck zugelassen ist."

Art. 15 - Artikel 9 desselben Gesetzbuches, abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 21. Dezember 2013, wird wie folgt ersetzt:

"Art. 9 - § 1 - Der Infrastrukturbetreiber erbringt für alle Eisenbahnunternehmen auf nichtdiskriminierende Weise die Leistungen des Mindestzugangspakets gemäß Anlage 1 Punkt 1.

§ 2 - Die Betreiber von Serviceeinrichtungen ermöglichen allen Eisenbahnunternehmen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Zugang - einschließlich des Schienenzugangs - zu den in Anlage 1 Punkt 2 genannten Einrichtungen sowie zu den Leistungen, die in diesen Einrichtungen erbracht werden.

§ 3 - Wird der Betreiber einer der in Anlage 1 Punkt 2 Buchstabe a), b), c), d), g) und i) aufgeführten Serviceeinrichtungen direkt oder indirekt von einer Stelle oder einem Unternehmen kontrolliert, die beziehungsweise das auch in den nationalen Schienenverkehrsmärkten, für die die betreffende Serviceeinrichtung genutzt wird, tätig ist und eine beherrschende Stellung hat, so muss der Betreiber dieser Serviceeinrichtungen - zur Gewährleistung der vollständigen Transparenz und Nichtdiskriminierung in Bezug auf den Zugang zu den betreffenden Serviceeinrichtungen und zur Gewährleistung der Erbringung der betreffenden Leistungen - so organisiert sein, dass diese Serviceeinrichtungen organisatorisch und in den Entscheidungen von der betreffenden Stelle beziehungsweise dem betreffenden Unternehmen unabhängig sind. Diese Unabhängigkeitsvorgabe begründet nicht das Erfordernis, dass eine eigenständige juristische Person für Serviceeinrichtungen zu schaffen ist; sie kann dadurch erfüllt werden, dass innerhalb ein und derselben juristischen Person voneinander getrennte Bereiche eingerichtet werden.

Für alle in Anlage 1 Punkt 2 aufgeführten Serviceeinrichtungen müssen der Betreiber und die betreffende Stelle beziehungsweise das betreffende Unternehmen eine getrennte Buchführung einschließlich getrennter Bilanzen, Ergebnisrechnungen und Cashflows haben.

Wird die Serviceeinrichtung von einem Infrastrukturbetreiber betrieben oder wird der Betreiber der Serviceeinrichtung direkt oder indirekt von einem Infrastrukturbetreiber kontrolliert, so gilt die Erfüllung der Anforderungen des vorliegenden Paragraphen als nachgewiesen, wenn die Anforderungen des Artikels 4/2 eingehalten werden.

§ 4 - Anträge von Eisenbahnunternehmen auf Zugang zur Serviceeinrichtung und auf dortige Erbringung von Leistungen nach Anlage 1 Punkt 2 werden innerhalb einer vom Kontrollorgan festgelegten angemessenen Frist beantwortet. Solche Anträge dürfen nur abgelehnt werden, wenn tragfähige Alternativen vorhanden sind, die es ermöglichen, den betreffenden Güter- oder Personenverkehrsdienst auf denselben Strecken oder Alternativstrecken unter wirtschaftlich annehmbaren Bedingungen durchzuführen. Dies stellt keine Verpflichtung für den Betreiber der Serviceeinrichtung dar, Investitionen in Ressourcen oder Einrichtungen zu tätigen, um allen Anträgen von Eisenbahnunternehmen entsprechen zu können.

Betreffen Anträge von Eisenbahnunternehmen den Zugang zu und die Erbringung von Leistungen in einer Serviceeinrichtung, die von einem Betreiber einer Serviceeinrichtung im Sinne von § 3 betrieben wird, so hat der Betreiber der Serviceeinrichtung jede ablehnende Entscheidung schriftlich zu begründen und tragfähige Alternativen in anderen Einrichtungen aufzuzeigen.

§ 5 - Stellt der Betreiber einer Serviceeinrichtung gemäß Anlage 1 Punkt 2 Konflikte zwischen verschiedenen Anträgen fest, so bemüht er sich, allen Anträgen weitestmöglich zu entsprechen. Besteht keine tragfähige Alternative und kann nicht allen auf nachgewiesenem Bedarf beruhenden Anträgen auf Zugang zu Kapazitäten der betreffenden Serviceeinrichtung stattgegeben werden, so kann der Antragsteller Beschwerde einlegen beim Kontrollorgan, das den Fall prüft und gegebenenfalls tätig wird, damit ein angemessener Teil der Kapazität dem Antragsteller zugewiesen wird.

§ 6 - Der Betrieb einer Serviceeinrichtung gemäß Anlage 1 Punkt 2, die mindestens zwei aufeinanderfolgende Jahre lang nicht genutzt wurde und für die Eisenbahnunternehmen gegenüber dem Betreiber der Serviceeinrichtung ein Interesse an einem Zugang zu dieser Einrichtung auf der Grundlage nachgewiesenen Bedarfs bekundet haben, wird vom Eigentümer ganz oder teilweise als Schienenverkehrs-Serviceeinrichtung zum Leasing oder zur Vermietung ausgeschrieben, es sei denn, der Betreiber der Serviceeinrichtung weist nach, dass die Einrichtung aufgrund eines laufenden Umstellungsprozesses von keinerlei Eisenbahnunternehmen genutzt werden kann.

§ 7 - Erbringt der Betreiber einer Serviceeinrichtung Dienstleistungen, die in Anlage 1 Punkt 3 als Zusatzleistungen genannt sind, so muss er diese nichtdiskriminierend für Eisenbahnunternehmen erbringen, die dies beantragen.

§ 8 - Eisenbahnunternehmen können den Infrastrukturbetreiber oder andere Betreiber von Serviceeinrichtungen als Nebenleistungen um weitere in Anlage 1 Punkt 4 aufgeführte Leistungen ersuchen. Der Betreiber der Serviceeinrichtung ist zur Erbringung dieser Leistungen nicht verpflichtet. Beschließt der Betreiber der Serviceeinrichtung, anderen solche Leistungen anzubieten, so muss er diese nichtdiskriminierend für Eisenbahnunternehmen erbringen, die dies beantragen.

§ 9 - Der König kann Maßnahmen mit den Einzelheiten des Verfahrens und den Kriterien für den Zugang zu den Leistungen erlassen, die in den in Anlage 1 Punkt 2 bis 4 aufgeführten Serviceeinrichtungen zu erbringen sind."

Art. 16 - Artikel 9/1 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 21. Dezember 2013, wird aufgehoben.

Art. 17 - Artikel 11 desselben Gesetzbuches wird wie folgt ersetzt:

"Art. 11 - Jedes Unternehmen mit einem Betriebssitz in Belgien hat das Recht, eine Genehmigung zu beantragen, mit der es als Eisenbahnunternehmen anerkannt wird.

Der König benennt durch einen im Ministerrat beratenen Erlass eine Genehmigungsbehörde, die für die Erteilung von Genehmigungen zuständig ist.

Die Genehmigungsbehörde erbringt selbst keine Eisenbahnverkehrsleistungen und ist unabhängig von allen Unternehmen oder Stellen, die selbst Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen."

Art. 18 - Artikel 13 desselben Gesetzbuches wird wie folgt abgeändert:

1. Paragraph 1 wird wie folgt ersetzt:

"§ 1 - Zur Erlangung einer Genehmigung muss der Antragsteller der Genehmigungsbehörde bereits vor Aufnahme seiner Tätigkeiten nachweisen, dass er die vom König durch einen im Ministerrat beratenen Erlass festgelegten Bedingungen in Sachen finanzielle Leistungsfähigkeit, fachliche Eignung, Deckung der Haftpflicht sowie Zuverlässigkeit jederzeit erfüllen kann.

Jedes Unternehmen, das den in Absatz 1 erwähnten Anforderungen genügt, hat Anspruch auf eine Genehmigung."

2. Paragraph 3 wird durch folgenden Satz ergänzt:

"Der König kann das Muster der Genehmigung bestimmen."

Art. 19 - Artikel 16 desselben Gesetzbuches wird wie folgt abgeändert:

1. Die Wörter "der Minister" werden durch die Wörter "die Genehmigungsbehörde" ersetzt.

2. Die Wörter "setzt er" werden durch die Wörter "setzt sie" ersetzt.

Art. 20 - Artikel 17 desselben Gesetzbuches wird wie folgt ersetzt:

"Art. 17 - Der König bestimmt durch einen im Ministerrat beratenen Erlass die Fälle und Modalitäten der Aussetzung und des Widerrufs der Genehmigung, der Einreichung neuer Anträge und der Erteilung einer befristeten Genehmigung.

Eine Genehmigung kann besondere Bestimmungen für die Aussetzung oder den Widerruf der Genehmigung enthalten."

Art. 21 - In Artikel 18 desselben Gesetzbuches werden die Wörter "der Europäischen Kommission" durch die Wörter "der Agentur" ersetzt.

Art. 22 - In Titel 3 desselben Gesetzbuches wird ein Kapitel 2/1 mit folgender Überschrift eingefügt:

"KAPITEL 2/1 - Geschäftsplanung".

Art. 23 - In Kapitel 2/1, eingefügt durch Artikel 22, wird ein Artikel 19/1 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 19/1 - Die Eisenbahnunternehmen legen ihre Geschäftsplanung, einschließlich der Investitions- und Finanzierungspläne, fest. Diese Planung ist so auszulegen, dass ein finanzielles Gleichgewicht des Unternehmens und die sonstigen technischen, kommerziellen und finanziellen Geschäftsziele erreicht werden; ferner ist anzugeben, mit welchen Mitteln diese Ziele erreicht werden sollen."

Art. 24 - In dasselbe Kapitel 2/1 wird ein Artikel 19/2 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 19/2 - Im Rahmen der in Artikel 19/3 erwähnten Strategie beschließt der Infrastrukturbetreiber einen Geschäftsplan, der Investitions- und Finanzierungsprogramme enthält. Der Plan wird so entworfen, dass eine optimale, effiziente Nutzung, Bereitstellung und Entwicklung der Infrastruktur unter gleichzeitiger Wahrung des finanziellen Gleichgewichts und Bereitstellung der zur Erreichung dieser Ziele erforderlichen Mittel gewährleistet ist. Der Infrastrukturbetreiber sorgt dafür, dass bekannte Antragsteller und auf Verlangen potenzielle Antragsteller vor der Annahme des Geschäftsplans Zugang zu den relevanten Informationen sowie die Möglichkeit erhalten, sich zum Inhalt des Geschäftsplans zu äußern, was die Zugangs- und Nutzungsbedingungen sowie die Art, die Bereitstellung und den Ausbau der Infrastruktur anbelangt."

Art. 25 - In Titel 3 desselben Gesetzbuches wird ein Kapitel 2/2 mit folgender Überschrift eingefügt:

"KAPITEL 2/2 - Strategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur".

Art. 26 - In Kapitel 2/2, eingefügt durch Artikel 25, wird ein Artikel 19/3 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 19/3 - Der Minister schlägt dem König nach Konsultationen mit den Beteiligten eine Leitstrategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur vor, um auf der Grundlage einer dauerhaft tragfähigen Finanzierung des Eisenbahnsystems dem künftigen Mobilitätsbedarf im Hinblick auf Instandhaltung, Erneuerung und Ausbau der Infrastruktur gerecht zu werden. Diese Strategie wird durch einen im Ministerrat beratenen Königlichen Erlass angenommen, erstreckt sich über mindestens fünf Jahre und kann verlängert werden."

Art. 27 - Artikel 21 desselben Gesetzbuches wird wie folgt ersetzt:

"Art. 21 - Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten Angaben zum Fahrweg, der den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht, und zu den Zugangsbedingungen für den betreffenden Fahrweg. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten ferner Informationen zu den Bedingungen für den Zugang zu Serviceeinrichtungen, die an das Netz des Infrastrukturbetreibers angeschlossen sind, und für die Erbringung der Leistungen in diesen Einrichtungen oder verweisen auf eine Website, auf der diese Informationen unentgeltlich in elektronischer Form zur Verfügung gestellt werden. Anlage 2 enthält den Inhalt der Schienennetz-Nutzungsbedingungen.

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen sind auf dem neuesten Stand zu halten und bei Bedarf zu ändern."

Art. 28 - In Artikel 22 Absatz 2 desselben Gesetzbuches werden die Wörter "einer von ihm bestimmten Gebühr" durch die Wörter "eines von ihm bestimmten Entgelts" und die Wörter "Diese Gebühr" durch die Wörter "Dieses Entgelt" ersetzt.

Art. 29 - Artikel 23 desselben Gesetzbuches wird wie folgt abgeändert:

1. Zwischen Absatz 3 und Absatz 4 wird ein Absatz mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Die Grundsätze der leistungsabhängigen Entgeltregelung gemäß Anlage 24 Punkt 2 gelten für das gesamte Netz."

2. Der frühere Absatz 4, der Absatz 5 wird, wird wie folgt ersetzt:

"Diese Regelung ist auf das gesamte Netz anwendbar und kann Strafen für Störungen des Netzbetriebs, eine Entschädigung für von Störungen betroffene Unternehmen und eine Bonusregelung für Leistungen, die das geplante, auf der leistungsabhängigen Entgeltregelung basierende Leistungsniveau übersteigen, umfassen."

3. Der frühere Absatz 5, der Absatz 6 wird, wird wie folgt ersetzt:

"Gemäß Anlage 24 Punkt 2 legt der Infrastrukturbetreiber in Absprache mit den Antragstellern die Grundsätze der leistungsabhängigen Entgeltregelung fest."

4. Der Artikel wird durch zwei Absätze mit folgendem Wortlaut ergänzt:

"In Abweichung von Artikel 46 Absatz 2 legt der Infrastrukturbetreiber die Regeln für die Berechnung und die Modalitäten für die Zahlung des Entgelts, das aus der Anwendung der leistungsabhängigen Entgeltregelung hervorgeht, fest. Er wendet diese Regeln und Modalitäten spätestens ab dem 1. Januar 2017 an.

Die durch den Königlichen Erlass vom 6. Juli 2011 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 9. Dezember 2004 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität und das Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur festgelegte leistungsabhängige Entgeltregelung gilt bis zum Datum, an dem die gemäß Absatz 7 festgelegte leistungsabhängige Entgeltregelung anwendbar wird. Bis zu diesem Datum bestimmt der König durch einen im Ministerrat beratenen Erlass die Regeln für die Berechnung und die Modalitäten für die Zahlung des Entgelts, das aus der Anwendung der leistungsabhängigen Entgeltregelung hervorgeht."

Art. 30 - Artikel 24 desselben Gesetzbuches wird wie folgt abgeändert:

1. *[Abänderung des niederländischen Textes]*

2. Paragraph 1 Absatz 8 wird aufgehoben.

3. *[Abänderung des niederländischen Textes]*

4. Paragraph 1 wird durch einen Absatz mit folgendem Wortlaut ergänzt:

"Das Muster des Rahmenvertrags bedarf der vorherigen Stellungnahme des Kontrollorgans."

5. *[Abänderung des niederländischen Textes]*

6. *[Abänderung des niederländischen Textes]*

7. Der Artikel wird durch einen Paragraphen 3 mit folgendem Wortlaut ergänzt:

"§ 3 - Der König kann das Verfahren und die Kriterien für die Anwendung des vorliegenden Artikels festlegen."

Art. 31 - In Titel 3 Kapitel 4 Abschnitt 1 desselben Gesetzbuches wird ein Artikel 27/1 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 27/1 - Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität dürfen von den Antragstellern gestellt werden. Zwecks Nutzung der Fahrwegkapazität benennen die Antragsteller, die selbst kein Eisenbahnunternehmen sind, ein Eisenbahnunternehmen, das mit dem Infrastrukturbetreiber ein Abkommen gemäß Artikel 23 schließt. Das Recht der Antragsteller, mit Infrastrukturbetreibern Abkommen nach Artikel 32 zu schließen, bleibt hiervon unberührt."

Art. 32 - In Artikel 31 desselben Gesetzbuches wird Absatz 2 wie folgt ersetzt:

"Damit das Kontrollorgan bewerten kann, ob der grenzüberschreitende Verkehrsdienst in erster Linie der Beförderung von Fahrgästen auf einer Strecke zwischen Bahnhöfen in verschiedenen Mitgliedstaaten dient, sorgt es dafür, dass der Minister sowie der Minister, der im Rahmen eines Vertrags über öffentliche Dienstleistungen Schienenpersonenverkehrsdienste vergeben hat, und alle Eisenbahnunternehmen, die auf der Strecke dieses grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienstes einen Vertrag über öffentliche Dienstleistungen erfüllen, darüber unterrichtet werden."

Art. 33 - In Artikel 32 Absatz 1 desselben Gesetzbuches wird Nr. 1 wie folgt ersetzt:

"1. entweder von den Antragstellern".

Art. 34 - Artikel 34 desselben Gesetzbuches wird wie folgt ersetzt:

"Art. 34 - Unbeschadet von Artikel 45 arbeitet der Infrastrukturbetreiber mit den Infrastrukturbetreibern der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zusammen, damit Anträge, die sich auf mehr als ein Netz beziehen, darunter das belgische Netz, an eine einzige Anlaufstelle gerichtet werden können, bei der es sich entweder um eine von den Infrastrukturbetreibern eingerichtete gemeinsame Stelle oder um einen einzelnen an der Zugtrasse beteiligten Infrastrukturbetreiber handelt. Dieser Infrastrukturbetreiber sucht dann bei den anderen beteiligten Infrastrukturbetreibern im Auftrag des Antragstellers um Fahrwegkapazität nach.

Absatz 1 lässt die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr unberührt.

Die grenzüberschreitenden Zugtrassen, so wie sie von den verschiedenen Betreibern der Eisenbahninfrastruktur vereinbart sind, werden in den Netzfahrplanentwurf aufgenommen, bevor Konsultationen über diesen Entwurf aufgenommen werden. Änderungen dürfen nur vorgenommen werden, wenn dies unbedingt erforderlich ist."

Art. 35 - In Artikel 35 desselben Gesetzbuches wird Absatz 3 wie folgt ersetzt:

"Ist der Netzfahrplanentwurf erstellt, hört der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur die Beteiligten zu diesem Entwurf und räumt ihnen zur Stellungnahme eine Frist von einem Monat ein. Beteiligte sind alle Antragsteller, die Fahrwegkapazität nachgefragt haben, sowie Dritte, die zu etwaigen Auswirkungen des Netzfahrplans auf ihre Möglichkeiten zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen in der betreffenden Netzfahrplanperiode Stellung nehmen möchten. Der Infrastrukturbetreiber trifft geeignete Maßnahmen, um Beanstandungen Rechnung zu tragen."

Art. 36 - Artikel 37 desselben Gesetzbuches wird durch einen Absatz mit folgendem Wortlaut ergänzt:

"Der Infrastrukturbetreiber unterrichtet die Beteiligten so früh wie möglich über die Nichtverfügbarkeit von Fahrwegkapazität aufgrund außerplanmäßiger Instandhaltungsarbeiten."

Art. 37 - Artikel 39 desselben Gesetzbuches wird durch einen Absatz mit folgendem Wortlaut ergänzt:

"Der Infrastrukturbetreiber darf lediglich in den in Artikel 38, 41 und 43 geregelten Fällen speziellen Verkehrsarten im Netzfahrplanstellungs- und Koordinierungsverfahren Vorrang einräumen."

Art. 38 - Artikel 40 desselben Gesetzbuches wird wie folgt ersetzt:

"Art. 40 - § 1 - Ergeben sich bei der Netzfahrplanerstellung Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Anträgen, so bemüht sich der Infrastrukturbetreiber durch Koordinierung der Anträge um eine bestmögliche Erfüllung aller Erfordernisse.

§ 2 - Ergibt sich eine Situation, in der eine Koordinierung erforderlich ist, so hat der Infrastrukturbetreiber das Recht, innerhalb vertretbarer Grenzen Fahrwegkapazität anzubieten, die von der beantragten Kapazität abweicht.

§ 3 - Der Infrastrukturbetreiber bemüht sich in Absprache mit den betreffenden Antragstellern um eine Lösung für Unvereinbarkeiten. Für die Zwecke der Absprache werden die folgenden Informationen innerhalb einer angemessenen Frist unentgeltlich und in schriftlicher oder elektronischer Form offengelegt:

- a) die von allen übrigen Antragstellern auf denselben Strecken beantragten Zugtrassen,
- b) die allen übrigen Antragstellern auf denselben Strecken vorläufig zugewiesenen Zugtrassen,
- c) die auf den betreffenden Strecken gemäß § 2 vorgeschlagenen alternativen Zugtrassen,
- d) vollständige Angaben zu den bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität verwendeten Kriterien.

Diese Informationen werden bereitgestellt, ohne dass die Identität anderer Antragsteller preisgegeben wird, es sei denn, die betreffenden Antragsteller haben einer Offenlegung zugestimmt.

Die Grundsätze des Koordinierungsverfahrens sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festgelegt. Sie tragen insbesondere der Schwierigkeit, grenzüberschreitende Zugtrassen zu vereinbaren, und den Auswirkungen etwaiger Änderungen auf andere Betreiber der Eisenbahninfrastruktur Rechnung.“

Art. 39 - Artikel 41 desselben Gesetzbuches wird wie folgt abgeändert:

1. *[Abänderung des niederländischen und französischen Textes]*
2. *[Abänderung des französischen Textes]*
3. Paragraph 4 wird aufgehoben.

Art. 40 - Artikel 43 desselben Gesetzbuches wird wie folgt abgeändert:

1. Absatz 2 wird wie folgt ersetzt:

“Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur legt in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen Bedingungen fest, anhand deren er dem Grad der bisherigen Inanspruchnahme von Zugtrassen bei der Festlegung von Rangfolgen im Zuweisungsverfahren Rechnung trägt.“

2. Der Artikel wird durch einen Absatz mit folgendem Wortlaut ergänzt:

“Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur verlangt die Aufgabe von Zugtrassen, die in einem Zeitraum von mindestens einem Monat unterhalb eines in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen bestimmten Schwellenwerts genutzt wurden, es sei denn, dass dies auf nichtwirtschaftliche Gründe zurückzuführen ist, die sich dem Einfluss des betreffenden Antragstellers entziehen.“

Art. 41 - Artikel 45 desselben Gesetzbuches wird wie folgt ersetzt:

“Art. 45 - § 1 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur arbeitet im Interesse einer effizienten Schaffung und Zuweisung von netzübergreifender Fahrwegkapazität mit den Infrastrukturbetreibern der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zusammen, auch bei Rahmenverträgen gemäß Artikel 24. Im Rahmen dieser Zusammenarbeit richtet der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur grenzüberschreitende Zugtrassen ein und arbeitet die hierzu erforderlichen Verfahren aus. Er bewertet ebenfalls den Bedarf an grenzüberschreitenden Zugtrassen und schlägt gegebenenfalls deren Einrichtung vor und organisiert diese, um den Betrieb von Güterzügen zu erleichtern, für die ein Ad-hoc-Antrag nach Artikel 36 gestellt wurde.“

Unbeschadet der besonderen Bestimmungen über Schienengüterverkehrsnetze arbeitet der Infrastrukturbetreiber, dessen Zuweisungsentscheidungen sich auf andere Infrastrukturbetreiber auswirken, mit diesen zusammen, um die Fahrwegkapazität auf internationaler Ebene zuzuweisen oder deren Zuweisung zu koordinieren. Die im Rahmen dieser Zusammenarbeit aufgestellten Grundsätze und Kriterien für die Kapazitätszuweisung veröffentlicht der Infrastrukturbetreiber in seinen Schienennetz-Nutzungsbedingungen.

§ 2 - Wenn die Initiative für diese Zusammenarbeit vom Betreiber der belgischen Eisenbahninfrastruktur ausgeht, setzt dieser die Europäische Kommission davon in Kenntnis und ersucht sie, als Beobachter daran teilzunehmen. Gleichmaßen informiert er auf angemessene Weise die Öffentlichkeit darüber. Er trägt ebenfalls dafür Sorge, dass die Teilnahme der verschiedenen Parteien, die Funktionsweise der Zusammenarbeit und alle für die Bewertung und Zuweisung von Fahrwegkapazität relevanten Kriterien öffentlich zugänglich gemacht werden.

Der Infrastrukturbetreiber übermittelt dem Kontrollorgan Informationen über die Entwicklung gemeinsamer Grundsätze und Verfahren für die Zuweisung von Fahrwegen und über die IT-Systeme für die Fahrwegzuweisung, die für die Durchführung seiner Aufgaben erforderlich sind.“

Art. 42 - Artikel 47 desselben Gesetzbuches wird wie folgt ersetzt:

“Art. 47 - § 1 - Der König legt durch einen im Ministerrat beratenen Erlass geeignete Maßnahmen fest - Ex-ante-Zahlungen eventuell einbegriffen -, um dafür zu sorgen, dass sich die Gewinn- und Verlustrechnung des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur aus Wegeentgelten, dem Gewinn aus anderen wirtschaftlichen Tätigkeiten, nicht rückzahlbaren Zuschüssen aus privater Quelle und der staatlichen Finanzierung, wobei gegebenenfalls auch staatliche Vorauszahlungen eingeschlossen sind, einerseits und die Fahrwegausgaben andererseits unter normalen geschäftlichen Umständen und über einen angemessenen Zeitraum, der fünf Jahre nicht überschreitet, zumindest ausgleicht.“

§ 2 - Den Betreibern der Eisenbahninfrastruktur sind unter gebührender Berücksichtigung der Sicherheit und der Verbesserung der Qualität der Fahrwegbereitstellung Anreize zur Senkung der mit der Fahrwegbereitstellung verbundenen Kosten und der Zugangsentgelte zu geben.

§ 3 - Die Umsetzung von § 2 erfolgt im Rahmen einer zwischen dem Infrastrukturbetreiber und dem belgischen Staat für einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren geschlossenen vertraglichen Vereinbarung, die die in Anlage 25 aufgeführten Grundsätze und Eckdaten einhält.

Die Bedingungen der vertraglichen Vereinbarung gemäß Absatz 1 und die Modalitäten der Zahlungen, mit denen dem Infrastrukturbetreiber Mittel zur Verfügung gestellt werden, werden für die gesamte Vertragslaufzeit im Voraus vereinbart.

Antragsteller und auf Verlangen potenzielle Antragsteller werden vom Infrastrukturbetreiber vor der Unterzeichnung der vertraglichen Vereinbarung gemäß Absatz 1 über deren Inhalt unterrichtet und erhalten die Möglichkeit, sich dazu zu äußern. Die vertragliche Vereinbarung wird innerhalb eines Monats nach ihrer Unterzeichnung veröffentlicht.

Der Infrastrukturbetreiber sorgt für Kohärenz zwischen der vertraglichen Vereinbarung und dem in Titel 3 Kapitel 2/1 erwähnten Geschäftsplan.“

Art. 43 - In dasselbe Gesetzbuch wird ein Artikel 47/1 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 47/1 - Der Infrastrukturbetreiber erstellt und führt ein Verzeichnis seiner eigenen Aktiva und der Aktiva, deren Verwaltung ihm obliegt; das Verzeichnis dient der Beurteilung des Finanzbedarfs für Instandhaltung oder Ersetzung im Zusammenhang mit den Aktiva. Zusätzlich werden Einzelheiten zu Aufwendungen für die Erneuerung und Umrüstung der Fahrwege angegeben."

Art. 44 - In Kapitel 5 Abschnitt 1 desselben Gesetzbuches wird ein Artikel 48/1 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 48/1 - Verhandlungen zwischen Antragstellern und einem Infrastrukturbetreiber über die Höhe von Weagentgelten sind gegebenenfalls nur zulässig, sofern sie unter Aufsicht des Kontrollorgans erfolgen. Das Kontrollorgan hat einzugreifen, wenn bei den Verhandlungen ein Verstoß gegen die Bestimmungen des vorliegenden Gesetzbuches droht."

Art. 45 - Artikel 49 desselben Gesetzbuches wird wie folgt ersetzt:

"Art. 49 - § 1 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur legt die Weagentgelte auf nichtdiskriminierende Weise gemäß dem vorliegenden Eisenbahngesetzbuch und seinen Ausführungserlassen fest und nimmt sie unter denselben Bedingungen ein. Der Betreiber einer Serviceeinrichtung legt die Entgelte für die Nutzung von Serviceeinrichtungen auf nichtdiskriminierende Weise gemäß dem vorliegenden Eisenbahngesetzbuch und seinen Ausführungserlassen fest und nimmt sie unter denselben Bedingungen ein. Diese Entgelte dienen zur Finanzierung ihrer Unternehmenstätigkeit.

§ 2 - Der Infrastrukturbetreiber und der Betreiber der Serviceeinrichtung legen dem Kontrollorgan alle erforderlichen Informationen zu den erhobenen Entgelten vor, damit dieses seine in vorliegendem Gesetzbuch genannten Funktionen wahrnehmen kann.

Der König kann Modalitäten für die Übermittlung dieser Information an das Kontrollorgan festlegen."

Art. 46 - Artikel 50 desselben Gesetzbuches wird wie folgt ersetzt:

"Art. 50 - § 1 - Das Entgelt für das Mindestzugangspaket und für den Schienenzugang zu Serviceeinrichtungen ist in Höhe der Kosten festzulegen, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.

Der König kann Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, festlegen.

Der Infrastrukturbetreiber kann beschließen, diese Modalitäten schrittweise zu übernehmen; hierfür steht ihm ein Zeitraum von höchstens vier Jahren nach dem Inkrafttreten dieses Königlichen Erlasses zur Verfügung.

§ 2 - Das Weagentgelt kann einen Entgeltbestandteil umfassen, der die Knappheit der Fahrwegkapazität auf dem bestimmbaren Fahrwegabschnitt in Zeiten der Überlastung widerspiegelt.

§ 3 - Das Weagentgelt kann geändert werden, um den Kosten umweltbezogener Auswirkungen aufgrund des Zugbetriebs Rechnung zu tragen. Solche Änderungen müssen nach Maßgabe der verursachten Auswirkungen differenziert werden. Jede derartige Änderung von Weagentgelten, die dazu dient, den Kosten von Lärmauswirkungen Rechnung zu tragen, unterstützt die Nachrüstung von Wagen mit der wirtschaftlich sinnvollsten verfügbaren geräuscharmen Bremstechnik.

Der König kann Modalitäten für die Anwendung der Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen festlegen.

Eine Anlastung umweltbezogener Kosten, die eine Erhöhung der Gesamterlöse des Infrastrukturbetreibers mit sich bringt, ist jedoch nur dann zulässig, wenn auch im Straßengüterverkehr in Einklang mit dem Recht der Europäischen Union eine solche Anlastung erfolgt. Gegebenenfalls entscheidet der König über die Verwendung dieser zusätzlichen Erlöse.

§ 4 - Um übermäßige Schwankungen zu vermeiden, können die in den Paragraphen 1 bis 3 genannten Entgelte über eine angemessene Spanne der in Anlage 1 Punkt 1 und 2 genannten Zugverkehrsdienste und Zeiträume gemittelt werden. Die relative Höhe der Weagentgelte muss jedoch zu den von den Verkehrsdiensten verursachten Kosten in Beziehung stehen."

Art. 47 - Artikel 51 desselben Gesetzbuches wird wie folgt ersetzt:

"Art. 51 - Die Entgelte für den Schienenzugang innerhalb von Serviceeinrichtungen gemäß Anlage 1 Punkt 2 und für die Erbringung von Leistungen in diesen Einrichtungen dürfen die Kosten für deren Erbringung, zuzüglich eines angemessenen Gewinns, nicht übersteigen.

Werden die in Anlage 1 Punkt 3 und 4 erwähnten Dienste für Zusatz- und Nebenleistungen nur von einem einzigen Dienstleister angeboten, so darf das für eine derartige Leistung erhobene Entgelt die Kosten für deren Erbringung, zuzüglich eines angemessenen Gewinns, nicht übersteigen."

Art. 48 - In dasselbe Gesetzbuch wird ein Artikel 52/1 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 52/1 - Die Weagentgelte für die Nutzung der in der Entscheidung 2009/561/EG angegebenen Eisenbahnkorridore werden differenziert, um Anreize dafür zu geben, dass Züge mit einer Version des ETCS ausgerüstet werden, die mit der durch die Entscheidung 2008/386/EG gebilligten Version und Folgeversionen konform ist. Eine solche Differenzierung darf die Erlöse des Infrastrukturbetreibers insgesamt nicht verändern.

Diese Differenzierung der Weagentgelte gilt nicht für in der Entscheidung 2009/561/EG angegebene Schienenstrecken, auf denen nur Züge verkehren dürfen, die mit ETCS ausgerüstet sind.

Der König kann beschließen, diese Differenzierung auf Schienenstrecken auszudehnen, die nicht in der Entscheidung 2009/561/EG angegeben sind.

Der König kann Modalitäten festlegen, die bei der Anwendung der Differenzierung der Weagentgelte zu befolgen sind.

Vorliegender Artikel findet keine Anwendung auf Züge, die nicht mit dem ETCS-System ausgerüstet sind und für regionale Personenverkehrsdienste verwendet werden, die vor 1985 zum ersten Mal in Betrieb genommen wurden."

Art. 49 - Artikel 53 desselben Gesetzbuches wird wie folgt ersetzt:

"Art. 53 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und der Betreiber der Serviceeinrichtung müssen jederzeit belegen können, dass die tatsächlich berechneten Wege- und Dienstleistungsentgelte den in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen vorgesehenen Verfahren, Regeln und Tabellen entsprechen.

Im Rahmen der Anlastung umweltbezogener Kosten bewahrt der Infrastrukturbetreiber die erforderlichen Informationen auf und gewährleistet, dass der Ursprung dieser Abgaben verfolgt werden kann."

Art. 50 - In dasselbe Gesetzbuch wird ein Artikel 53/1 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 53/1 - Der Betreiber der Einrichtung zur Erbringung der in Anlage 1 Punkt 2, 3 und 4 genannten Leistungen teilt dem Infrastrukturbetreiber die entgeltbezogenen Informationen mit, die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten sein müssen, oder er gibt eine Website an, auf der diese Informationen unentgeltlich in elektronischer Form veröffentlicht werden."

Art. 51 - Artikel 54 desselben Gesetzbuches wird wie folgt ersetzt:

"Art. 54 - Der Infrastrukturbetreiber kann ein angemessenes Entgelt für Fahrwegkapazität erheben, die zugewiesen, aber nicht in Anspruch genommen wurde. Dieses Nichtnutzungsentgelt schafft Anreize für die effiziente Nutzung der Fahrwegkapazität. Die Erhebung eines derartigen Entgelts von Antragstellern, denen eine Zugtrasse zugewiesen wurde, ist zwingend, falls sie es regelmäßig versäumen, zugewiesene Trassen oder Teile davon zu nutzen. Um dieses Entgelt zu verhängen, veröffentlichen die Infrastrukturbetreiber in ihren Schienennetz-Nutzungsbedingungen die Kriterien für die Feststellung einer solchen Nichtnutzung. Das Kontrollorgan überwacht diese Kriterien. Das Entgelt wird entweder vom Antragsteller oder von dem nach Artikel 27/1 benannten Eisenbahnunternehmen gezahlt. Die Infrastrukturbetreiber müssen zu jeder Zeit in der Lage sein, jedem Beteiligten Auskunft über den Umfang der Fahrwegkapazität zu geben, die den diese Kapazität nutzenden Eisenbahnunternehmen bereits zugewiesen wurde."

Art. 52 - Artikel 55 desselben Gesetzbuches wird wie folgt ersetzt:

"Art. 55 - § 1 - Der Infrastrukturbetreiber kann mit Rücksicht auf legitime Erwartungen hinsichtlich seiner künftigen Erlöse und hinsichtlich der Fahrwegnutzung Anforderungen an Antragsteller festlegen. Die Anforderungen müssen angemessen, transparent und nichtdiskriminierend sein. Sie werden in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen angegeben. Sie dürfen nur die Stellung einer Finanzgarantie in angemessener Höhe im Verhältnis zum geplanten Umfang der Tätigkeit des Antragstellers sowie die Fähigkeit zur Abgabe konformer Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität vorsehen.

§ 2 - Der König kann die für die Anwendung des vorliegenden Artikels geltenden Kriterien festlegen."

Art. 53 - Artikel 56 desselben Gesetzbuches wird wie folgt ersetzt:

"Art. 56 - § 1 - Um eine volle Deckung der dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur entstehenden Kosten zu erhalten, kann der König in Abweichung von Abschnitt 2 durch einen im Ministerrat beratenen Erlass beschließen, sofern der Markt dies tragen kann, Aufschläge des Weegeentgelts auf der Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze zu erheben, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes zu gewährleisten ist. Die Entgeltregelung muss dem von den Eisenbahnunternehmen erzielten Produktivitätszuwachs Rechnung tragen.

Der in Absatz 1 erwähnte Erlass darf nicht die Nutzung der Fahrwege durch Marktsegmente ausschließen, die mindestens die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, sowie eine Rendite, die der Markt tragen kann, erbringen können.

Vor Inkrafttreten des in Absatz 1 erwähnten Erlasses erstellt der Infrastrukturbetreiber einen Bericht zur Beurteilung, inwieweit die Aufschläge für bestimmte Marktsegmente relevant sind; dabei zieht er mindestens die in Anlage 24 Punkt 1 genannten Verkehrsdienst-Paare in Betracht und wählt die zutreffenden aus. Die Liste der vom Infrastrukturbetreiber festgelegten Marktsegmente umfasst mindestens die drei folgenden Segmente: Güterverkehrsdienste, Personenverkehrsdienste im Rahmen eines Vertrags über öffentliche Dienstleistungen und andere Personenverkehrsdienste.

Der Infrastrukturbetreiber kann Marktsegmente je nach Art der Güter- oder Personenbeförderung weiter untergliedern.

Marktsegmente, in denen Eisenbahnunternehmen gegenwärtig nicht tätig sind, in denen sie aber möglicherweise während der Laufzeit der Entgeltregelung Leistungen erbringen, werden ebenfalls festgelegt. Der Infrastrukturbetreiber nimmt in die Entgeltregelung für diese Marktsegmente keine Aufschläge auf.

Die Liste der Marktsegmente wird in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlicht und mindestens alle fünf Jahre überprüft. Das Kontrollorgan überwacht diese Liste gemäß Artikel 62.

§ 2 - Werden wesentliche Bestandteile der gemäß § 1 Absatz 1 festgelegten Entgeltregelung geändert, werden diese Änderungen mindestens drei Monate vor Ablauf der Frist für die Veröffentlichung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlicht."

Art. 54 - Artikel 59 § 5 desselben Gesetzbuches wird durch folgenden Satz ergänzt:

"Nachlassregelungen werden nichtdiskriminierend auf alle Eisenbahnunternehmen angewandt."

Art. 55 - *[Abänderung des niederländischen Textes]*

Art. 56 - In Titel 3 Kapitel 5 desselben Gesetzbuches wird ein Abschnitt 4 mit folgender Überschrift eingefügt:

"Abschnitt 4 - Zusammenarbeit mit anderen Betreibern der Eisenbahninfrastruktur".

Art. 57 - In Abschnitt 4, eingefügt durch Artikel 56, wird ein Artikel 60/1 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 60/1 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur arbeitet mit den Infrastrukturbetreibern der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zusammen, um die Anwendung effizienter Entgeltregelungen zu ermöglichen, und schließt sich mit diesen zur Koordinierung der Entgelterhebung oder zur Erhebung der Entgelte für den netzübergreifenden Zugbetrieb im Eisenbahnsystem in der Union zusammen. Der Infrastrukturbetreiber muss insbesondere bestrebt sein, die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit grenzüberschreitender Schienenverkehrsdienste zu gewährleisten und die effiziente Nutzung der Schienennetze sicherzustellen. Zu diesem Zweck schafft er die dafür erforderlichen Verfahren gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums.

Der Infrastrukturbetreiber arbeitet mit den Infrastrukturbetreibern der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zusammen und ermöglicht es somit, dass bei netzübergreifendem Verkehr im Eisenbahnsystem in der Union Aufschläge gemäß Artikel 56 und leistungsabhängige Entgeltregelungen gemäß Artikel 23 effizient angewandt werden."

Art. 58 - Artikel 62 desselben Gesetzbuches, abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 21. Dezember 2013, wird wie folgt abgeändert:

1. Paragraph 3 Nr. 1 wird wie folgt ersetzt:

"1. Es kontrolliert, ob der Entwurf und die Endfassung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen mit den Bestimmungen des vorliegenden Eisenbahngesetzbuches und seiner Ausführungserlasse übereinstimmen,".

2. Paragraph 3 Nr. 5 wird durch folgenden Satz ergänzt:

"Der König kann das Verfahren und die Kriterien für diese Prüfung bestimmen,".

3. Paragraph 3 Nr. 9 wird wie folgt ersetzt:

"9. kontrolliert den Zugang zu Leistungen und die dafür erhobenen Entgelte gemäß Artikel 9,".

4. Paragraph 3 Nr. 10 wird wie folgt ersetzt:

"10. prüft, ob die Ausübung der in Artikel 156^{quater} § 1 des Gesetzes vom 21. März 1991 zur Umstrukturierung bestimmter öffentlicher Wirtschaftsunternehmen erwähnten immerwährenden Dienstbarkeit das in Artikel 9 des Eisenbahngesetzbuches erwähnte Zugangsrecht nicht beeinträchtigt."

5. Paragraph 3 wird durch einen Absatz mit folgendem Wortlaut ergänzt:

"Unbeschadet der Befugnisse der nationalen Wettbewerbsbehörden für die Sicherstellung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten ist das Kontrollorgan berechtigt, die Wettbewerbssituation in den Schienenverkehrsmärkten zu überwachen; sie prüft insbesondere von sich aus die in Absatz 1 Nr. 1 bis 10 genannten Punkte, um der Diskriminierung von Antragstellern vorzubeugen. Sie prüft insbesondere, ob die Schienennetz-Nutzungsbedingungen diskriminierende Bestimmungen enthalten oder den Infrastrukturbetreibern einen Ermessensspielraum geben, der die Diskriminierung von Antragstellern ermöglicht."

6. In § 4 Absatz 1 wird eine Nr. 3 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"3. im Streitfall auf Ersuchen des Infrastrukturbetreibers oder eines Eisenbahnunternehmens unbeschadet der bestehenden Rechtsmittel binnen zehn Werktagen eine Entscheidung über die leistungsabhängige Entgeltregelung."

7. Paragraph 4 wird durch folgenden Satz ergänzt:

"Diese Modalitäten werden ebenfalls in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufgenommen."

8. Paragraph 5 wird wie folgt ersetzt:

"§ 5 - Im Rahmen seines Auftrags zur Behandlung administrativer Beschwerden kann das Kontrollorgan mit per Einschreiben notifizierten schriftlichen Beschwerden von jedem Antragsteller, wenn dieser der Auffassung ist, ungerecht behandelt, diskriminiert oder auf andere Weise in seinen Rechten verletzt worden zu sein, mit Beschwerden befasst werden, und zwar insbesondere gegen Entscheidungen des Infrastrukturbetreibers oder gegebenenfalls des Eisenbahnunternehmens oder des Betreibers einer Serviceeinrichtung betreffend:

1. den Entwurf und die Endfassung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen oder die darin enthaltenen Kriterien,
2. das Verfahren der Zuweisung von Fahrwegkapazität und dessen Ergebnis und die sich daraus ergebenden Verpflichtungen,
3. die Entgeltregelung, einschließlich der in Artikel 23 Absatz 3 erwähnten leistungsabhängigen Entgeltregelung, die Höhe oder die Struktur der Wegeentgelte und die sich daraus ergebenden Verpflichtungen,
4. die in den Artikeln 5, 6, 7 Nr. 1 und Nr. 3, 8 und 9 erwähnten Bestimmungen in Sachen Zugang zur Eisenbahninfrastruktur,
5. die in Artikel 9 erwähnten Bestimmungen in Sachen Zugang zu den Serviceeinrichtungen,
6. die Ausübung der in Artikel 156^{quater} § 1 des Gesetzes vom 21. März 1991 zur Umstrukturierung bestimmter öffentlicher Wirtschaftsunternehmen erwähnten immerwährenden Dienstbarkeit.

Die administrative Beschwerde setzt die angefochtene Entscheidung nicht aus, vorbehaltlich einer anders lautenden, mit Gründen versehenen Entscheidung des Kontrollorgans auf Ersuchen der klagenden Partei."

Art. 59 - Artikel 63 desselben Gesetzbuches, abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 21. Dezember 2013, wird wie folgt abgeändert:

1. Paragraph 3 wird wie folgt ersetzt:

"§ 3 - In Ausführung seines Kontrollauftrags und seines Auftrags zur Behandlung administrativer Beschwerden ergreift das Kontrollorgan in Übereinstimmung mit den Artikeln 64 und 65 alle notwendigen Maßnahmen, Sicherungsmaßnahmen und administrative Geldbußen einbegriffen, um den Verstößen gegen die Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die Kapazitätszuweisung, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Bestimmungen für den Zugang zum Netz und insbesondere für den Zugang zu den Serviceeinrichtungen in Übereinstimmung mit Artikel 9 ein Ende zu setzen.

Wird das Kontrollorgan mit einer Beschwerde wegen der Verweigerung der Zuweisung von Fahrwegkapazität oder wegen der Bedingungen eines Angebots an Fahrwegkapazität befasst, entscheidet das Kontrollorgan entweder, dass keine Änderung der Entscheidung des Infrastrukturbetreibers erforderlich ist, oder dass die angefochtene Entscheidung gemäß seiner Entscheidung geändert wird."

2. Der Artikel wird durch einen Paragraphen 4 mit folgendem Wortlaut ergänzt:

"§ 4 - Das Kontrollorgan ist befugt, Audits vorzunehmen oder externe Kontrollen von dem Infrastrukturbetreiber, Betreibern von Serviceeinrichtungen und gegebenenfalls Eisenbahnunternehmen einzuleiten, um festzustellen, ob die Bestimmungen zur getrennten Buchführung gemäß Artikel 4 eingehalten werden. Diesbezüglich ist das Kontrollorgan befugt, alle sachdienlichen Informationen zu verlangen. Das Kontrollorgan ist insbesondere befugt, von dem Infrastrukturbetreiber, den Betreibern von Serviceeinrichtungen sowie von sämtlichen Unternehmen oder sonstigen Stellen, die unterschiedliche Leistungen im Bereich des Schienenverkehrs oder des Infrastrukturbetriebs gemäß Artikel 4 § 1 und Artikel 9 erbringen oder in sich integrieren, zu verlangen, dass sie alle oder einen Teil der in Anlage 26 genannten Buchführungsdaten so hinreichend detailliert vorlegen, wie es für erforderlich und angemessen erachtet wird.

Unbeschadet der Befugnisse der für staatliche Beihilfen zuständigen Behörden kann das Kontrollorgan aus diesen Finanzdaten auch Rückschlüsse auf staatliche Beihilfen ziehen, die sie diesen Behörden mitteilt."

Art. 60 - Artikel 64 desselben Gesetzbuches wird wie folgt abgeändert:

1. Absatz 3 wird aufgehoben.

2. Der Artikel wird durch vier Absätze mit folgendem Wortlaut ergänzt:

"Die Geldbuße wird von der Mehrwertsteuer-, Registrierungs- und Domänenverwaltung zugunsten der Staatskasse eingenommen.

Die Beträge werden jedes Jahr am 1. Januar gemäß folgender Formel an den Gesundheitsindex angepasst: Basisbetrag, multipliziert mit dem neuen Index und geteilt durch den Anfangsindex.

Der neue Index ist der Gesundheitsindex des Monats November des Jahres, das der Anpassung der Beträge gemäß Absatz 4 vorausgeht. Der Anfangsindex ist der Gesundheitsindex von November 2013. Das Ergebnis wird auf den nächsthöheren Euro aufgerundet, wenn der Dezimalteil mindestens fünfzig Cent beträgt. Das Ergebnis wird auf den nächstniedrigeren Euro abgerundet, wenn der Dezimalteil weniger als fünfzig Cent beträgt.

Die Verjährungsfrist für die Auferlegung einer administrativen Geldbuße wird auf drei Jahre ab dem Datum der Begehung der Taten festgelegt. Das Recht, die administrative Geldbuße einzufordern, verjährt zwei Jahre nach dem letzten Tag, an dem der Zuwiderhandelnde hätte zahlen müssen.

Zahlt der Zuwiderhandelnde die administrative Geldbuße mit Verspätung, wird der Betrag von Rechts wegen um den gesetzlichen Zinssatz erhöht, und dies mit einem Minimum von fünf Prozent des Betrags der administrativen Geldbuße."

Art. 61 - In Artikel 65 desselben Gesetzbuches wird Absatz 1 wie folgt ersetzt:

"Das Kontrollorgan befindet in den in Artikel 63 § 3 erwähnten Fällen nach Anhörung der betroffenen Parteien innerhalb von sechs Wochen nach Erhalt aller sachdienlichen Informationen. Binnen einem Monat ab Erhalt einer Beschwerde bearbeitet das Kontrollorgan diese, fordert sachdienliche Informationen an und leitet Gespräche mit allen Betroffenen ein. Der König bestimmt die Modalitäten für das Verfahren in den in Artikel 63 § 3 erwähnten Fällen."

Art. 62 - In Titel 3 Kapitel 6 desselben Gesetzbuches wird ein Abschnitt 3/1 mit folgender Überschrift eingefügt:

"Abschnitt 3/1 - Zusammenarbeit mit anderen Organen, Konsultierung und Auskunftsersuchen".

Art. 63 - In Abschnitt 3/1, eingefügt durch Artikel 62, wird ein Artikel 66/1 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 66/1 - Das Kontrollorgan arbeitet eng mit der Sicherheitsbehörde und der Genehmigungsbehörde zusammen.

Diese Organe schaffen gemeinsam einen Rahmen für den Austausch von Informationen und die Zusammenarbeit, der dazu dient, eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs oder der Sicherheit auf dem Eisenbahnmarkt zu verhindern. In diesem Rahmen ist auch ein Mechanismus vorgesehen, mit dem einerseits das Kontrollorgan den Sicherheits- und Genehmigungsbehörden Empfehlungen zu Belangen unterbreiten kann, die den Wettbewerb auf dem Eisenbahnmarkt beeinträchtigen können, und andererseits die Sicherheitsbehörde dem Kontrollorgan und der Genehmigungsbehörde Empfehlungen zu Belangen unterbreiten kann, die die Sicherheit beeinträchtigen können. Unbeschadet der Unabhängigkeit der betreffenden Behörde in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich prüft die betreffende Behörde solche Empfehlungen, bevor sie entsprechende Entscheidungen trifft. Beschließt die betreffende Behörde, von diesen Empfehlungen abzuweichen, so führt sie in ihren Entscheidungen die Gründe dafür an."

Art. 64 - In denselben Abschnitt 3/1 wird ein Artikel 66/2 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 66/2 - Das Kontrollorgan konsultiert regelmäßig und mindestens alle zwei Jahre Vertreter der Nutzer von Dienstleistungen in den Bereichen Schienengütertransport und -personenverkehr und trägt ihren Ansichten zum Eisenbahnmarkt Rechnung."

Art. 65 - In denselben Abschnitt 3/1 wird ein Artikel 66/3 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 66/3 - § 1 - Das Kontrollorgan ist berechtigt, sachdienliche Auskünfte von dem Infrastrukturbetreiber, Antragstellern und betroffenen Dritten einzuholen.

Die verlangten Auskünfte sind innerhalb eines vom Kontrollorgan festgesetzten angemessenen Zeitraums von höchstens einem Monat zu erteilen, es sei denn, es liegen außergewöhnliche Umstände vor und das Kontrollorgan stimmt einer befristeten Verlängerung von nicht mehr als zwei Wochen zu und genehmigt diese.

Die dem Kontrollorgan zu erteilenden Auskünfte umfassen sämtliche Daten, die es in seiner Eigenschaft als Beschwerdeinstanz und für die Überwachung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten benötigt. Dazu gehören auch Daten, die für statistische und Marktbeobachtungszwecke erforderlich sind.

§ 2 - Kommen der Infrastrukturbetreiber, die Antragsteller oder betroffene Dritte dem Ersuchen des Kontrollorgans um Auskunft innerhalb der von diesem Organ festgelegten Frist nicht nach, so stellt dies einen Verstoß dar, der mit einer administrativen Geldbuße - auf der Grundlage eines Pauschalbetrags oder pro Tag - belegt werden kann.

Die Geldbuße darf pro Kalendertag nicht niedriger als 1.000 EUR, nicht höher als 2.000 EUR und insgesamt nicht höher als 60.000 EUR sein.

Die Geldbuße wird von der Mehrwertsteuer-, Registrierungs- und Domänenverwaltung zugunsten der Staatskasse eingenommen.

Die Beträge werden jedes Jahr am 1. Januar gemäß folgender Formel an den Gesundheitsindex angepasst: Basisbetrag, multipliziert mit dem neuen Index und geteilt durch den Anfangsindex.

Der neue Index ist der Gesundheitsindex des Monats November des Jahres, das der Anpassung der Beträge gemäß Absatz 4 vorausgeht. Der Anfangsindex ist der Gesundheitsindex von November 2013. Das Ergebnis wird auf den nächsthöheren Euro aufgerundet, wenn der Dezimalteil mindestens fünfzig Cent beträgt. Das Ergebnis wird auf den nächstniedrigeren Euro abgerundet, wenn der Dezimalteil weniger als fünfzig Cent beträgt.

Die Verjährungsfrist für die Auferlegung einer administrativen Geldbuße wird auf drei Jahre ab dem Datum der Begehung der Taten festgelegt. Das Recht, die administrative Geldbuße einzufordern, verjährt zwei Jahre nach dem letzten Tag, an dem der Zuwiderhandelnde hätte zahlen müssen.

Zahlt der Zuwiderhandelnde die administrative Geldbuße mit Verspätung, wird der Betrag von Rechts wegen um den gesetzlichen Zinssatz erhöht, und dies mit einem Minimum von fünf Prozent des Betrags der administrativen Geldbuße."

Art. 66 - In denselben Abschnitt 3/1 wird ein Artikel 66/4 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 66/4 - § 1 - Das Kontrollorgan tauscht mit den Regulierungsstellen der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union Informationen über seine Arbeit, seine Entscheidungsgrundsätze und seine Entscheidungspraxis aus und tauscht insbesondere Informationen über die wichtigsten Fragen seiner Verfahren und Probleme bei der Auslegung des umgesetzten Unionsrechts für den Eisenbahnsektor aus. Es arbeitet mit den Regulierungsstellen der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zusammen, um Entscheidungen zu koordinieren. Zu diesem Zweck ist es Mitglied in einem Netzwerk, in dem die Regulierungsstellen der Mitgliedstaaten zusammenarbeiten.

§ 2 - Das Kontrollorgan arbeitet auch im Rahmen von Arbeitsvereinbarungen, zum Zwecke der Amtshilfe bei der Marktüberwachung, der Bearbeitung von Beschwerden oder der Durchführung von Untersuchungen eng mit den Regulierungsstellen der anderen Mitgliedstaaten zusammen.

§ 3 - Bei Beschwerden oder Untersuchungen aus eigener Initiative im Zusammenhang mit dem Zugang zu grenzüberschreitenden Zugtrassen und entsprechenden Wegeentgelten sowie der Überwachung des Wettbewerbs im grenzüberschreitenden Schienenverkehr hört das Kontrollorgan, bevor es eine Entscheidung trifft, die Regulierungsstellen der anderen Mitgliedstaaten, durch deren Gebiet die betreffende grenzüberschreitende Zugtrasse führt, und gegebenenfalls die Europäische Kommission an und ersucht sie um alle erforderlichen Informationen.

§ 4 - Wird das Kontrollorgan von der Regulierungsstelle eines anderen Mitgliedstaates angehört, erteilt es sämtliche Informationen, die es selbst aufgrund des vorliegenden Gesetzbuches anfordern darf. Diese Informationen dürfen nur zur Bearbeitung der Beschwerde oder zur Durchführung der Untersuchung gemäß § 3 verwendet werden.

§ 5 - Erhält das Kontrollorgan eine Beschwerde oder führt es von sich aus eine Untersuchung durch, übergibt es der zuständigen Regulierungsstelle die sachdienlichen Informationen, damit diese gegenüber den Beteiligten die erforderlichen Maßnahmen ergreift.

§ 6 - Die beteiligten Vertreter der Infrastrukturbetreiber gemäß Artikel 45 stellen unverzüglich sämtliche Informationen bereit, die zur Bearbeitung der Beschwerde oder zur Durchführung der Untersuchung gemäß § 3 erforderlich sind und von der Regulierungsstelle des Mitgliedstaats, in dem der Vertreter ansässig ist, angefordert wurden. Das Kontrollorgan ist befugt, die Informationen über die betreffende grenzüberschreitende Zugtrasse an die in § 3 genannten Regulierungsstellen weiterzuleiten.

§ 7 - Auf Antrag einer Regulierungsstelle kann die Europäische Kommission an den Tätigkeiten gemäß § 2 bis 6 teilnehmen, um wie in diesen Paragraphen beschrieben die Zusammenarbeit der Regulierungsstellen zu fördern.

§ 8 - Das Kontrollorgan erarbeitet mit den anderen Regulierungsstellen gemeinsame Grundsätze und Verfahren für die Entscheidungen, zu denen sie aufgrund des vorliegenden Gesetzbuches befugt sind.

§ 9 - Das Kontrollorgan überprüft Entscheidungen und Verfahren von Vereinigungen von Infrastrukturbetreibern gemäß Artikel 60/1 und 45, die der Durchführung des vorliegenden Gesetzbuches oder anderweitigen Erleichterung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs dienen."

Art. 67 - *[Abänderung des niederländischen Textes]*

Art. 68 - In Artikel 93 desselben Gesetzbuches wird § 5 aufgehoben.

Art. 69 - In Artikel 112 § 1 desselben Gesetzbuches werden zwischen den Wörtern "Bei einem in Artikel 214 Absatz 1 Nr. 30" und den Wörtern "erwähnten Verstoß" die Wörter "und Artikel 215" eingefügt.

Art. 70 - In Artikel 168 § 1 desselben Gesetzbuches werden die Wörter "ihre Zustimmung" durch die Wörter "ihre Genehmigung" ersetzt.

Art. 71 - In Artikel 204 desselben Gesetzbuches werden die Wörter "der Minister" durch die Wörter "die Verwaltung" ersetzt.

Art. 72 - *[Abänderung des niederländischen Textes]*

Art. 73 - *[Abänderung des niederländischen Textes]*

Art. 74 - In Artikel 223 desselben Gesetzbuches werden die Wörter "beim Wettbewerbsrat" durch die Wörter "bei der Belgischen Wettbewerbsbehörde" ersetzt.

Art. 75 - *[Abänderungen des niederländischen und französischen Textes]*

Art. 76 - *[Abänderung des niederländischen Textes]*

Art. 77 - Anlage 4 zu demselben Gesetzbuch wird wie folgt abgeändert:

1. *[Abänderung des niederländischen Textes]*

2. In Punkt 1.17 der Anlage wird das Wort "Schwerverletzte" durch die Wörter "Verletzte (Schwerverletzte)" ersetzt.

3. *[Abänderung des französischen Textes]*

Art. 78 - In Anlage 8 Punkt 3.3 zu demselben Gesetzbuch wird in der Überschrift das Wort "psychologischen" durch das Wort "arbeitspsychologischen" ersetzt.

Art. 79 - *[Abänderung des niederländischen Textes]*

Art. 80 - In Anlage 12 Punkt 8 zu demselben Gesetzbuch werden zwischen den Wörtern "der Entscheidung 2002/734/EG der Kommission" und den Wörtern ", abgeändert durch" die Wörter "vom 30. Mai 2002" eingefügt.

Art. 81 - Anlage 16 zu demselben Gesetzbuch wird wie folgt abgeändert:

1. Punkt 1.4.4 wird wie folgt ersetzt:

"1.4.4. Bei Konzeption und Betrieb des Eisenbahnsystems ist eine Überschreitung der zulässigen Grenzwerte durch die davon ausgehenden Lärmemissionen:

- in den in der Nähe einer Eisenbahninfrastruktur gelegenen Gebieten und

- im Führerstand zu vermeiden."

2. *[Abänderung des niederländischen Textes]*

3. *[Abänderung des französischen Textes]*

4. [Abänderung des niederländischen Textes]

Art. 82 - [Abänderung des niederländischen Textes]

Art. 83 - [Abänderung des niederländischen Textes]

Art. 84 - In demselben Gesetzbuch wird Anlage 2 durch Anlage 1 zu vorliegendem Gesetz ersetzt.

Art. 85 - In dasselbe Gesetzbuch wird eine Anlage 23 eingefügt, die vorliegendem Gesetz als Anlage 2 beigefügt ist.

Art. 86 - In dasselbe Gesetzbuch wird eine Anlage 24 eingefügt, die vorliegendem Gesetz als Anlage 3 beigefügt ist.

Art. 87 - In dasselbe Gesetzbuch wird eine Anlage 25 eingefügt, die vorliegendem Gesetz als Anlage 4 beigefügt ist.

Art. 88 - In dasselbe Gesetzbuch wird eine Anlage 26 eingefügt, die vorliegendem Gesetz als Anlage 5 beigefügt ist.

KAPITEL 3 - Inkrafttreten

Art. 89 - Vorliegendes Gesetz tritt am zehnten Tag nach seiner Veröffentlichung im *Belgischen Staatsblatt* in Kraft, mit Ausnahme von Artikel 29, der am 16. Juni 2015 in Kraft tritt.

Wir fertigen das vorliegende Gesetz aus und ordnen an, dass es mit dem Staatssiegel versehen und durch das *Belgische Staatsblatt* veröffentlicht wird.

Gegeben zu Brüssel, den 15. Juni 2015

PHILIPPE

Von Königs wegen:

Die Ministerin der Mobilität

J. GALANT

Mit dem Staatssiegel versehen:

Der Minister der Justiz

K. GEENS

ANLAGEN

Anlage 1 zum Gesetz vom 15. Juni 2015 zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches

Anlage 2 zum Gesetz vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches

Anlage 2

INHALT DER SCHIENENNETZ-NUTZUNGSBEDINGUNGEN

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß Artikel 21 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. Die Angaben in diesem Abschnitt müssen - auf Jahresbasis - mit den gemäß Artikel 211 zu veröffentlichenden Eisenbahninfrastrukturregistern im Einklang stehen oder auf diese verweisen,

2. einen Abschnitt mit einer Darlegung der Entgeltgrundsätze und der Tarife. Dieser Abschnitt umfasst hinreichende Einzelheiten der Entgeltregelung sowie ausreichende Informationen zu den Entgelten und andere für den Zugang relevante Angaben bezüglich der in Anlage 1 aufgeführten Leistungen, die nur von einem einzigen Anbieter erbracht werden. Es ist im Einzelnen aufzuführen, welche Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen zur Durchführung der Artikel 23 sowie 49 bis 60/1 in Bezug sowohl auf Kosten als auch auf Entgelte angewandt werden. Dieser Abschnitt enthält ferner Angaben zu bereits beschlossenen oder, soweit verfügbar, in den kommenden fünf Jahren 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 und der Verfahren, die bei der Anforderung von Informationen zur Netzfahrplanerstellung einzuhalten sind, sowie der Verfahren zur zeitlichen Planung planmäßiger und außerplanmäßiger Instandhaltungsarbeiten,

d) Grundsätze des Koordinierungsverfahrens und des in diesem Rahmen eingerichteten Streitbeilegungssystems,

e) im Fall einer Fahrwegüberlastung durchzuführende Verfahren und anzuwendende Kriterien,

f) Einzelheiten zur Nutzungsbeschränkung von Fahrwegen,

g) 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. Er enthält ein Muster für die Beantragung von Fahrwegkapazität. Der Infrastrukturbetreiber veröffentlicht zudem genaue Angaben zu den Verfahren für die Zuweisung grenzüberschreitender Fahrtrassen,

4. einen Abschnitt mit Informationen bezüglich der Beantragung von Genehmigungen gemäß Artikel 13 und von den nach der Richtlinie 2004/49/EG erteilten Sicherheitsbescheinigungen oder mit der Angabe einer Website, auf der diese Informationen unentgeltlich in elektronischer Form zur Verfügung gestellt werden,

5. einen Abschnitt mit Angaben zu den Streitbeilegungs- und Beschwerdeverfahren bezüglich des Zugangs zu Schieneninfrastruktur und Diensten sowie der leistungsabhängigen Entgeltregelung gemäß Artikel 23,

6. einen Abschnitt mit Informationen über den Zugang zu den Serviceeinrichtungen gemäß Anlage 1 und die dafür erhobenen Entgelte. Die Betreiber von Serviceeinrichtungen, die nicht dem Infrastrukturbetreiber unterstehen, stellen Informationen über die Entgelte, die für den Zugang zu den Einrichtungen und die erbrachten Leistungen erhoben werden, sowie über die technischen Zugangsbedingungen bereit, die in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzunehmen sind, oder sie geben eine Website an, auf der diese Informationen unentgeltlich in elektronischer Form zur Verfügung gestellt werden,

7. einen Mustervertrag für den Abschluss von Rahmenverträgen zwischen Infrastrukturbetreibern und Antragstellern gemäß Artikel 24.

Gesehen, um dem Gesetz vom 15. Juni 2015 zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches beigefügt zu werden

Anlage 2 zum Gesetz vom 15. Juni 2015 zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches

Anlage 23 zum Gesetz vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches

Anlage 23

VERZEICHNIS DER EISENBAHNINFRASTRUKTURANLAGEN

Die Eisenbahninfrastruktur umfasst folgende Anlagen, sofern diese zu den Haupt- und Dienstgleisen gehören, ausgenommen Gleise innerhalb der Ausbesserungswerke, Bahnbetriebswerke oder Lokomotivschuppen sowie private Gleisanschlüsse:

- Grundstücke,
- Bahnkörper und Planum, insbesondere Dämme, Einschnitte, Dränagen und Entwässerungsgräben, Öffnungen geringer Lichtweite, Futtermauern und Anpflanzungen zum Schutz der Böschungen usw., Personenbahnsteige und Laderampen, auch in Personenbahnhöfen und Güterterminals, Seitenstreifen und Seitenwege, Einfriedungsmauern, Hecken und Zäune, Feuerschutzstreifen, Heizanlagen für Weichen, Gleiskreuzungen, Schneezäune,
- Kunstbauten: Brücken, Durchlässe und sonstige Bahnüberführungen, Tunnel, überdeckte Einschnitte und sonstige Bahnunterführungen, Stützmauern und Schutzbauten gegen Lawinen, Steinschlag usw.,
- schienengleiche Übergänge einschließlich der zur Sicherung des Straßenverkehrs erforderlichen Anlagen,
- Oberbau: Schienen, Rillenschienen und Leitschienen, Schwellen und Langschwellen, Kleineisen zur Schienenverbindung, Bettung einschließlich Kies und Sand, Weichen und Gleiskreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen (ausgenommen diejenigen, die nur den Triebfahrzeugen dienen),
- Zugangswege für Passagiere und Güter, einschließlich der Zufahrtsstraßen und des Zugangs für Fußgänger,
- Sicherheits-, Signal- und Fernmeldeanlagen auf freier Strecke, auf Bahnhöfen und Rangierbahnhöfen, einschließlich der Anlagen zur Erzeugung, Umwandlung und Verteilung von elektrischem Strom für das Signalwesen und die Fernmeldeanlagen, die zu den vorgenannten Anlagen gehörenden Gebäude, Gleisbremsen,
- Beleuchtungsanlagen für den Ablauf und die Sicherung des Verkehrs,
- Anlagen zur Umwandlung und Zuleitung von Strom für die elektrische Zugförderung: Unterwerke, Stromversorgungsleitungen zwischen Unterwerk und Fahrdraht, Fahrleitungen mit Masten, dritte Schiene mit Tragstützen,
- Dienstgebäude des Wegedienstes, einschließlich eines Teils der Anlagen für die Erhebung von Beförderungsentgelten.

Gesehen, um dem Gesetz vom 15. Juni 2015 zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches beigefügt zu werden

Anlage 3 zum Gesetz vom 15. Juni 2015 zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches

Anlage 24 zum Gesetz vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches

Anlage 24

ANFORDERUNGEN IN BEZUG AUF EISENBAHNINFRASTRUKTURKOSTEN UND ZUGANGSENTGELTE

1. Die Paare, die von den Infrastrukturbetreibern zu berücksichtigen sind, wenn sie eine Liste von Marktsegmenten im Hinblick auf die Einführung von Aufschlägen in der Entgeltregelung gemäß Artikel 56 § 1 festlegen, umfassen mindestens die folgenden:

- a) Personenverkehr/Güterverkehr,
- b) Gefahrgutzüge/andere Güterzüge,
- c) inländischer Verkehr/grenzüberschreitender Verkehr,
- d) kombinierter Verkehr/Direktverkehr,
- e) Personenstadtverkehr oder -regionalverkehr/Personenfernverkehr,
- f) Ganzzüge/Einzelwagenverkehr,
- g) Netzfahrplan/Gelegenheitsverkehr.

2. Für leistungsabhängige Entgeltregelungen nach Artikel 23 gelten die folgenden Grundsätze:

a) Um ein vereinbartes Leistungsniveau zu erreichen und die wirtschaftliche Tragfähigkeit eines Verkehrsdienstes nicht zu gefährden, vereinbart der Infrastrukturbetreiber mit den Antragstellern die Eckdaten der leistungsabhängigen Entgeltregelung, insbesondere die Dauer von Verspätungen und die Grenzwerte, ab denen nach Maßgabe der leistungsabhängigen Entgeltregelung Zahlungen fällig werden, und zwar sowohl für Einzelfahrten als auch für sämtliche Zugbewegungen, die ein Eisenbahnunternehmen in einer bestimmten Zeit durchführt.

b) Der Infrastrukturbetreiber teilt den Eisenbahnunternehmen den Netzfahrplan, anhand dessen die Verspätungen berechnet werden, mindestens fünf Tage vor der Zugfahrt mit. Im Falle höherer Gewalt oder kurzfristiger Netzfahrplanänderungen kann der Infrastrukturbetreiber eine kürzere Mitteilungsfrist anwenden.

c) Alle Verspätungen sind einer der nachstehenden Kategorien und Unterkategorien zuzuordnen:

1. Betriebs-/Planungsmanagement des Infrastrukturbetreibers:

1.1 Fahrplanerstellung

1.2 Zugbildung

1.3 Fehler im Betriebsverfahren

1.4 Falsche Anwendung der Vorrangregeln

1.5 Personal

1.6 Andere Ursachen

2. Infrastruktureinrichtungen des Infrastrukturbetreibers:

2.1 Signalanlagen

2.2 Signalanlagen an Bahnübergängen

2.3 Telekommunikationsanlagen

2.4 Stromversorgungseinrichtungen

2.5 Gleis

2.6 Bauwerke

2.7 Personal

2.8 Andere Ursachen

3. Dem Infrastrukturbetreiber zuzuschreibende bautechnische Ursachen:

3.1 Geplante Bauarbeiten

3.2 Probleme bei der Ausführung von Bauarbeiten

3.3 Geschwindigkeitsbeschränkung wegen schadhafter Gleise

3.4 Andere Ursachen

4. Anderen Infrastrukturbetreibern zuzuschreibende Probleme:

4.1 verursacht durch den vorgelagerten Infrastrukturbetreiber

4.2 verursacht durch den nachgelagerten Infrastrukturbetreiber

5. Dem Eisenbahnunternehmen zuzuschreibende kommerzielle Ursachen:

5.1 Überschreitung der Haltezeit

5.2 Antrag des Eisenbahnunternehmens

5.3 Ladevorgänge

5.4 Ladeprobleme

5.5 Zugvorbereitung

5.6 Personal

5.7 Andere Ursachen

6. Fahrzeuge des Eisenbahnunternehmens:

6.1 Umlaufplanerstellung und -änderung

6.2 Zugbildung durch das Eisenbahnunternehmen

6.3 Probleme mit Reisezugwagen

6.4 Probleme mit Güterwagen

6.5 Probleme mit Fahrzeugen, Lokomotiven und Triebwagen

6.6 Personal

6.7 Andere Ursachen

7. Anderen Eisenbahnunternehmen zuzuschreibende Probleme:

7.1 verursacht durch das nachgelagerte Eisenbahnunternehmen

7.2 verursacht durch das vorgelagerte Eisenbahnunternehmen

8. Externe Ursachen, die weder dem Infrastrukturbetreiber noch dem Eisenbahnunternehmen zuzuschreiben sind:

8.1 Streik

8.2 Verwaltungsformalitäten

8.3 Äußere Einflüsse

8.4 Wetterbedingte Auswirkungen und natürliche Ursachen

8.5 Verspätung durch externe Ursachen im nachgelagerten Schienennetz

8.6 Andere Ursachen

9. Sekundäre Ursachen, die weder dem Infrastrukturbetreiber noch dem Eisenbahnunternehmen zuzuschreiben sind:

9.1 Gefährliche Ereignisse, Unfälle und Risiken

9.2 Streckenbelegung wegen Verspätung desselben Zuges

9.3 Streckenbelegung wegen Verspätung eines anderen Zuges

9.4 Umlauf

9.5 Anschlüsse

9.6 Weitere Untersuchung erforderlich.

d) Verspätungen sollten nach Möglichkeit nur einer einzigen Organisation zugeschrieben werden, wobei sowohl die Verantwortung für die Störung als auch die Fähigkeit zur Wiederherstellung des normalen Verkehrsbetriebs zu berücksichtigen sind.

e) Bei der Berechnung der Zahlungen ist die durchschnittliche Verspätung von Eisenbahnverkehrsdiensten zu berücksichtigen, für die ähnliche Pünktlichkeitsanforderungen gelten.

f) Der Infrastrukturbetreiber teilt den Eisenbahnunternehmen so rasch wie möglich die Berechnung der nach der leistungsabhängigen Entgeltregelung fälligen Zahlungen mit. Die Berechnung umfasst sämtliche verspäteten Zugfahrten innerhalb eines Zeitraums von höchstens einem Monat.

g) Auf der Grundlage der in der leistungsabhängigen Entgeltregelung vereinbarten Eckdaten veröffentlicht der Infrastrukturbetreiber einmal jährlich das von den Eisenbahnunternehmen im Jahresdurchschnitt erzielte Leistungsniveau.

Gesehen, um dem Gesetz vom 15. Juni 2015 zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches beigefügt zu werden

Anlage 4 zum Gesetz vom 15. Juni 2015 zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches

Anlage 25 zum Gesetz vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches

Anlage 25

GRUNDSÄTZE UND ECKDATEN FÜR VERTRAGLICHE VEREINBARUNGEN ZWISCHEN ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDEN UND INFRASTRUKTURBETREIBERN

Die vertragliche Vereinbarung spezifiziert die in Artikel 47 § 3 aufgeführten Elemente, was sich mindestens auf Folgendes bezieht:

1. die Infrastruktur und die Serviceeinrichtungen, auf die sich die Vereinbarung bezieht, entsprechend der Gliederung in Anlage 1. Dies beinhaltet sämtliche Aspekte des Infrastrukturbetriebs, einschließlich der Instandhaltung und Erneuerung der bereits in Betrieb befindlichen Infrastruktur. Gegebenenfalls kann dies auch den Bau neuer Infrastruktur umfassen,

2. die Modalitäten der Zahlungen oder der Finanzierung für die in Anlage 1 aufgeführten Infrastrukturleistungen, für die Instandhaltung und Erneuerung und für den Abbau von Instandhaltungs- und Erneuerungsrückständen. Gegebenenfalls kann dies auch die Modalitäten von Zahlungen oder Finanzierungen für neue Infrastruktur umfassen,

3. nutzerorientierte Leistungsvorgaben in Form von Indikatoren und Qualitätskriterien in Bezug auf Elemente wie:

a) Zugbetriebsleistung (z. B. unter den Gesichtspunkten Streckengeschwindigkeit und Zuverlässigkeit) und Kundenzufriedenheit,

b) Netzkapazität,

c) Vermögensverwaltung,

d) Tätigkeitsvolumen,

e) Sicherheitsniveaus und

f) Umweltschutz,

4. den möglichen Instandhaltungsrückstand und die Vermögenswerte, die außer Betrieb genommen werden und dadurch unterschiedliche Finanzströme freisetzen,

5. die Anreize gemäß Artikel 47 § 2,

6. Mindestanforderungen an Inhalt und Häufigkeit der Berichterstattung der Infrastrukturbetreiber, einschließlich der jährlich zu veröffentlichen Informationen,

7. die vereinbarte Laufzeit der Vereinbarung, die gegebenenfalls an die Laufzeit des Geschäftsplans, der Konzession oder der Lizenz des Infrastrukturbetreibers anzupassen ist und mit den vom Staat festgelegten Rahmenbedingungen und Vorschriften für die Entgelterhebung im Einklang stehen muss,

8. Regeln für den Umgang mit größeren Betriebsstörungen und Notfällen, einschließlich Notfallplänen und vorzeitiger Kündigung der Vereinbarung, sowie für die rechtzeitige Unterrichtung der Nutzer,

9. Abhilfemaßnahmen für den Fall, dass eine Vertragspartei ihre vertraglichen Verpflichtungen nicht erfüllt, oder für außergewöhnliche Umstände, die die Verfügbarkeit öffentlicher Mittel beeinträchtigen. Dies umfasst auch die Voraussetzungen und Verfahren für Neuverhandlungen und vorzeitige Kündigung.

Gesehen, um dem Gesetz vom 15. Juni 2015 zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches beigefügt zu werden

Anlage 5 zum Gesetz vom 15. Juni 2015 zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches

Anlage 26 zum Gesetz vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches

Anlage 26

DEM KONTROLLORGAN AUF VERLANGEN VORZULEGENDE BUCHFÜHRUNGSDATEN

1. Getrennte Buchführung:

a) getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen für die Bereiche Güterverkehr, Personenverkehr und Infrastrukturbetrieb,

b) genaue und transparente Angaben über einzelne Quellen und Verwendungen von öffentlichen Geldern und Ausgleichsleistungen anderer Art. Dazu gehört auch eine detaillierte Übersicht über die Zahlungsströme der Unternehmen, damit festgestellt werden kann, wofür diese öffentlichen Mittel und Ausgleichsleistungen anderer Art verwendet wurden,

c) Aufwands- und Ertragsposten, anhand deren sich gemäß den Anforderungen des Kontrollorgans feststellen lässt, ob zwischen den verschiedenen Geschäftsbereichen eine Quersubvention stattgefunden hat,

- d) das für die Aufteilung der Kosten auf die einzelnen Geschäftsbereiche angewendete Verfahren,
 e) falls das regulierte Unternehmen Teil einer Unternehmensgruppe ist, vollständige Angaben über Zahlungen zwischen den Unternehmen der Gruppe.

2. Kontrolle der Wegeentgelte:

- a) verschiedene Kostenkategorien, insbesondere hinreichende Informationen über die Grenzkosten/direkten Kosten der einzelnen Dienste oder Gruppen von Diensten, um eine Kontrolle der Wegeentgelte zu ermöglichen,
 b) hinreichende Angaben, um eine Kontrolle der Einzelentgelte, die für Dienste (oder Gruppen von Diensten) entrichtet werden, zu ermöglichen. Auf Verlangen des Kontrollorgans gehören dazu auch Angaben zum Umfang einzelner Dienste, zu den Preisen für einzelne Dienste sowie zu den Gesamteinnahmen, die aus den von internen und externen Kunden für einzelne Dienste entrichteten Entgelten erzielt werden,
 c) gemäß der vom Kontrollorgan geforderten Kostenrechnungsmethode Angaben zu den Kosten einzelner Dienste (oder Gruppen von Diensten) und den daraus erzielten Einnahmen, damit eine etwaige wettbewerbswidrige Preispolitik (Quersubventionen, Verdrängungspreise und überhöhte Preise) festgestellt werden kann.

3. Angaben zur finanziellen Leistungsfähigkeit:

- a) Erklärung zur finanziellen Leistungsfähigkeit,
 b) Ausgabenerklärung (Übersicht),
 c) Erklärung zu den Instandhaltungsausgaben,
 d) Erklärung zu den Betriebsausgaben,
 e) Gewinn- und Verlustrechnung,
 f) etwaige Anmerkungen zur näheren Erläuterung der Erklärungen.

Gesehen, um dem Gesetz vom 15. Juni 2015 zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches beigelegt zu werden

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

[C - 2018/30751]

31 JULI 2017. — **Wet houdende omzetting van meerdere Richtlijnen inzake de verplichte automatische uitwisseling van inlichtingen op belastinggebied. — Duitse vertaling van uittreksels**

De hierna volgende tekst is de Duitse vertaling van de artikelen 1 tot 3 van de wet van 31 juli 2017 houdende omzetting van meerdere Richtlijnen inzake de verplichte automatische uitwisseling van inlichtingen op belastinggebied (*Belgisch Staatsblad* van 11 augustus 2017).

Deze vertaling is opgemaakt door de Centrale dienst voor Duitse vertaling in Malmédy.

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

[C - 2018/30751]

31 JUILLET 2017. — **Loi transposant plusieurs Directives en ce qui concerne l'échange automatique et obligatoire d'informations dans le domaine fiscal. — Traduction allemande d'extraits**

Le texte qui suit constitue la traduction en langue allemande des articles 1 à 3 de la loi du 31 juillet 2017 transposant plusieurs Directives en ce qui concerne l'échange automatique et obligatoire d'informations dans le domaine fiscal (*Moniteur belge* du 11 août 2017).

Cette traduction a été établie par le Service central de traduction allemande à Malmédy.

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST INNERES

[C - 2018/30751]

31. JULI 2017 — **Gesetz zur Umsetzung mehrerer Richtlinien in Bezug auf die Verpflichtung zum automatischen Austausch von Informationen im Bereich der Besteuerung — Deutsche Übersetzung von Auszügen**

Der folgende Text ist die deutsche Übersetzung der Artikel 1 bis 3 des Gesetzes vom 31. Juli 2017 zur Umsetzung mehrerer Richtlinien in Bezug auf die Verpflichtung zum automatischen Austausch von Informationen im Bereich der Besteuerung.

Diese Übersetzung ist von der Zentralen Dienststelle für Deutsche Übersetzungen in Malmédy erstellt worden.

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST FINANZEN

31. JULI 2017 — **Gesetz zur Umsetzung mehrerer Richtlinien in Bezug auf die Verpflichtung zum automatischen Austausch von Informationen im Bereich der Besteuerung**

PHILIPPE, König der Belgier,
 Allen Gegenwärtigen und Zukünftigen, Unser Gruß!
 Die Abgeordnetenkammer hat das Folgende angenommen und Wir sanktionieren es:

KAPITEL 1 - *Einleitende Bestimmungen*

Artikel 1 - Vorliegendes Gesetz regelt eine in Artikel 74 der Verfassung erwähnte Angelegenheit.

Art. 2 - Vorliegendes Gesetz dient der Teilumsetzung der Richtlinie 2014/107/EU des Rates vom 9. Dezember 2014 zur Änderung der Richtlinie 2011/16/EU bezüglich der Verpflichtung zum automatischen Austausch von Informationen im Bereich der Besteuerung, der Umsetzung der Richtlinie 2015/2376/EU des Rates vom 8. Dezember 2015 zur Änderung der Richtlinie 2011/16/EU bezüglich der Verpflichtung zum automatischen Austausch von Informationen im Bereich der Besteuerung und der Umsetzung der Richtlinie 2016/881/EU des Rates vom 25. Mai 2016 zur Änderung der Richtlinie 2011/16/EU bezüglich der Verpflichtung zum automatischen Austausch von Informationen im Bereich der Besteuerung.