

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

[C – 2024/004003]

20 JANUARI 2021. — Wet tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex. — Duitse vertaling van uittreksels

De hierna volgende tekst is de Duitse vertaling van de artikelen 1 tot 23, 25 tot 61, 64, 65 en 70 tot 190 van de wet van 20 januari 2021 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex (*Belgisch Staatsblad* van 23 februari 2021).

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

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

[C – 2024/004003]

20 JANVIER 2021. — Loi modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire. — Traduction allemande d'extraits

Le texte qui suit constitue la traduction en langue allemande des articles 1 à 23, 25 à 61, 64, 65 et 70 à 190 de la loi du 20 janvier 2021 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire (*Moniteur belge* du 23 février 2021).

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

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST INNERES

[C – 2024/004003]

20. JANUAR 2021 — Gesetz zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches — Deutsche Übersetzung von Auszügen

Der folgende Text ist die deutsche Übersetzung der Artikel 1 bis 23, 25 bis 61, 64, 65 und 70 bis 190 des Gesetzes vom 20. Januar 2021 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

20. JANUAR 2021 — Gesetz zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches

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

KAPITEL 1 - Allgemeine Bestimmungen

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

Art. 2 - Vorliegendes Gesetz setzt die Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit und die Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union teilweise um.

KAPITEL 2 - Abänderung des Eisenbahngesetzbuches

Art. 3 - Artikel 1 des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches, zuletzt abgeändert durch das Gesetz vom 23. November 2017, wird wie folgt ersetzt:

„Artikel 1 - Vorliegendes Eisenbahngesetzbuch regelt eine in Artikel 78 der Verfassung erwähnte Angelegenheit, mit Ausnahme von Titel 7/1, der eine in Artikel 77 der Verfassung erwähnte Angelegenheit regelt.

Vorliegendes Eisenbahngesetzbuch setzt folgende Richtlinien teilweise um:

1. 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, wie durch die Richtlinie 2016/882 der Kommission vom 1. Juni 2016 zur Änderung der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf sprachliche Anforderungen abgeändert,

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

3. Richtlinie (UE) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union,

4. Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit.“

Art. 4 - Artikel 2 § 2 desselben Gesetzbuches, ersetzt durch das Gesetz vom 15. Juni 2016, wird wie folgt abgeändert:

1. In Nr. 1 werden die Wörter „und auf Fahrzeuge, die nur auf diesen Infrastrukturen benutzt werden und ausschließlich zur Nutzung durch ihre Eigentümer für den eigenen Güterverkehr bestimmt sind“ durch die Wörter „, einschließlich der Gleisanschlüsse, die vom Eigentümer oder von einem Betreiber für den eigenen Güterverkehr oder für die Personenbeförderung zu nichtgewerblichen Zwecken genutzt werden, sowie auf ausschließlich auf diesen Infrastrukturen genutzte Fahrzeuge“ ersetzt.

2. Nummer 2 wird wie folgt ersetzt:

„2. Netze, die vom übrigen Eisenbahnsystem der Union funktional getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr genutzt werden, und auf Unternehmen, die ausschließlich diese Netze nutzen,“.

3. In Nr. 4 werden zwischen den Wörtern „schienegebundenen Betriebsmodi“ und den Wörtern „, insofern Letztere“ die Wörter „sowie auf Infrastrukturen, die ausschließlich von diesen Fahrzeugen genutzt werden“ eingefügt.

Art. 5 - Artikel 3 desselben Gesetzbuches, zuletzt abgeändert durch das Gesetz vom 23. Juni 2020, wird wie folgt abgeändert:

1. In Nr. 2 werden die Wörter „vergleichbare Unfälle“ durch die Wörter „Unfälle mit den gleichen Folgen und“ ersetzt.

2. Nummer 5 wird wie folgt ersetzt:

„5. „Agentur“: die Eisenbahnagentur der Europäischen Union, eingesetzt durch die Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016,“.

3. Nummer 9 wird durch die Wörter "oder eine Stelle, die von mehreren Mitgliedstaaten mit diesen Aufgaben betraut ist, um eine einheitliche Sicherheitsordnung zu gewährleisten" ergänzt.
4. Nummer 10 wird aufgehoben.
5. Nummer 13 wird wie folgt ersetzt:
- "13. "Sonderfall": jeder Teil des Eisenbahnsystems, der in den TSI besonderer Vorkehrungen vorübergehender oder dauerhafter Art bedarf, da geografische, topografische, städtebauliche oder die Kohärenz mit dem bestehenden System betreffende Zwänge vorliegen, insbesondere Eisenbahnstrecken und -netze, die vom Netz des übrigen Gebiets der Union abgeschnitten sind, das Lichtraumprofil, die Spurweite oder der Gleisabstand sowie Fahrzeuge ausschließlich für den lokal oder regional begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische Zwecke und Fahrzeuge aus Drittländern oder mit Zielort in Drittländern,".
6. Nummer 16 wird wie folgt ersetzt:
- "16. "einheitliche Sicherheitsbescheinigung": das Dokument, mit dem nachgewiesen werden soll, dass das betreffende Eisenbahnunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt hat und in der Lage ist, einen sicheren Betrieb im geplanten geografischen Tätigkeitsgebiet durchzuführen,".
7. *[Abänderung des französischen und des niederländischen Texts]*
8. In Nr. 21 werden die Wörter "als solche" durch die Wörter "als solcher" ersetzt.
9. In Nr. 25 werden die Wörter "Bei dieser Stelle kann es sich um ein Eisenbahnunternehmen, einen Infrastrukturbetreiber, einen Fahrzeughalter oder den mit der Durchführung eines Vorhabens beauftragten Auftragnehmer handeln" aufgehoben.
10. In Nr. 28 werden zwischen den Wörtern "das Eisenbahnsystem" und den Wörtern ", die Teilsysteme" die Wörter "der Union" eingefügt.
11. Nummer 31 wird wie folgt ersetzt:
- "31. "Störung": ein anderes Ereignis als ein Unfall oder ein schwerer Unfall, das den sicheren Eisenbahnbetrieb beeinträchtigt oder beeinträchtigen könnte,".
12. Nummer 34 wird wie folgt ersetzt:
- "34. "Interoperabilität": die Eignung eines Eisenbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr, indem den erforderlichen Leistungskennwerten entsprochen wird,".
13. Nummer 37 wird wie folgt ersetzt:
- "37. "gemeinsame Sicherheitsmethoden (CSM)": die Methoden zur Beschreibung der Art und Weise, wie die Sicherheitsniveaus, die Erreichung der Sicherheitsziele und die Einhaltung der anderen Sicherheitsanforderungen beurteilt werden,".
14. In Nr. 40 werden die Wörter "oder ein Fahrzeug in seine nominale Betriebsbereitschaft versetzt wird" durch die Wörter "in Dienst gestellt wird" ersetzt.
15. Nummer 41 wird wie folgt ersetzt:
- "41. "harmonisierte Norm": jede europäische Norm im Sinne von Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 zur europäischen Normung, zur Änderung der Richtlinien 89/686/EWG und 93/15/EWG des Rates sowie der Richtlinien 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG und 2009/105/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung des Beschlusses 87/95/EWG des Rates und des Beschlusses Nr. 1673/2006/EG des Europäischen Parlaments und des Rates,".
16. Nummer 42 wird wie folgt ersetzt:
- "42. "gemeinsame Sicherheitsziele (CST)": die Mindestsicherheitsniveaus, die das Gesamtsystem und, soweit möglich, die einzelnen Bereiche des Eisenbahnsystems der Union (wie das konventionelle Eisenbahnsystem, das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem, lange Eisenbahntunnel oder Strecken, die ausschließlich für den Güterverkehr genutzt werden) erreichen müssen,".
17. Nummer 45 wird aufgehoben.
18. Nummer 46 wird aufgehoben.
19. Nummer 49 wird wie folgt ersetzt:
- "49. "Zugpersonal": das Personal, das sich einerseits aus den Zugführern und andererseits aus den Begleitern von Personenzügen zusammensetzt. Zu diesem Personal zählt nicht das Personal von Securail,".
20. Nummer 51 wird wie folgt ersetzt:
- "51. "Vorhaben in fortgeschrittenem Entwicklungsstadium": Vorhaben, deren Planung oder Bau so weit fortgeschritten ist, dass ihre Tragfähigkeit in der geplanten Form durch eine Änderung der technischen Spezifikationen beeinträchtigt werden könnte,".
21. Nummer 52 wird wie folgt ersetzt:
- "52. "Umrüstung": umfangreiche Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder einem Teil davon, die eine Änderung des der EG-Prüferklärung beigefügten technischen Dossiers, soweit dieses vorhanden ist, zur Folge haben und mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems verbessert wird,".
22. Nummer 54 wird aufgehoben.
23. Nummer 55 wird aufgehoben.
24. Nummer 56 wird wie folgt ersetzt:
- "56. "nationale Vorschriften": alle vom König gemäß Artikel 68 § 2 Nr. 1 erlassenen verbindlichen Vorschriften, in denen die Eisenbahnsicherheit betreffende oder technische Anforderungen - mit Ausnahme der durch Unions- oder internationale Vorschriften festgelegten Anforderungen - enthalten sind, die auf dem belgischen Eisenbahnnetz für Infrastrukturnutzer gelten,".
25. *[Abänderung des französischen und des niederländischen Texts]*
26. Nummer 59 wird wie folgt ersetzt:
- "59. "Netz":
- a) hinsichtlich Interoperabilität und Eisenbahnsicherheit: Strecken, Bahnhöfe, Terminals und ortsfeste Einrichtungen jeglicher Art, die für die Gewährleistung des sicheren und durchgehenden Betriebs des Eisenbahnsystems der Union erforderlich sind,

b) hinsichtlich Marktverwaltung und -zugang: die gesamte von einem Infrastrukturbetreiber verwaltete Eisenbahninfrastruktur,“.

27. Nummer 65 wird wie folgt ersetzt:

“65. “Teilsysteme”: die strukturellen oder funktionellen Teile des Eisenbahnsystems der Union, wie in Anlage 15 bestimmt,“.

28. Nummer 66 wird wie folgt ersetzt:

“66. “europäische Spezifikation”: eine Spezifikation, die einer der folgenden Kategorien zuzuordnen ist:

- eine gemeinsame technische Spezifikation im Sinne von Anhang VIII der Richtlinie 2014/25/EU,

- eine europäische technische Zulassung im Sinne von Artikel 60 der Richtlinie 2014/25/EU oder

- eine europäische Norm im Sinne von Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 zur europäischen Normung, zur Änderung der Richtlinien 89/686/EWG und 93/15/EWG des Rates sowie der Richtlinien 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG und 2009/105/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung des Beschlusses 87/95/EWG des Rates und des Beschlusses Nr. 1673/2006/EG des Europäischen Parlaments und des Rates,“.

29. In Nr. 67 wird das Wort “Eisenbahnsystems” durch die Wörter “Eisenbahnsystems der Union” ersetzt.

30. Nummer 69 wird wie folgt ersetzt:

“69. “Sicherheitsmanagementsystem”: die von einem Infrastrukturbetreiber oder einem Eisenbahnunternehmen eingerichtete Organisation und die von ihm getroffenen Vorkehrungen und festgelegten Verfahren, die die sichere Steuerung seiner Betriebsabläufe gewährleisten,“.

31. Nummer 70 wird wie folgt ersetzt:

“70. “Eisenbahnsystem”: die Infrastruktur, die durch die Strecken und ortsfeste Einrichtungen des Eisenbahnnetzes und durch die auf dieser Infrastruktur verkehrenden Fahrzeuge jeder Kategorie und Herkunft gebildet wird,“.

32. Nummer 71 wird wie folgt ersetzt:

“71. “Eisenbahnsystem der Union”: die in Anlage 14 aufgeführten Bestandteile,“.

33. In Nr. 72 werden die Wörter “einer einzigen EG-Baumusterprüfbescheinigung nach Anhang II Modul B des Beschlusses Nr. 768/2008/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über einen gemeinsamen Rechtsrahmen für die Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung des Beschlusses 93/465/EWG des Rates” durch die Wörter “einer in dem einschlägigen Prüfungsmodul beschriebenen Baumuster- oder Entwurfsprüfbescheinigung” ersetzt.

34. In Nr. 73 werden die Wörter “auf eigenen Rädern” durch die Wörter “auf Rädern” ersetzt und die Wörter “oder Teilen davon” aufgehoben.

35. Nummer 78 wird aufgehoben.

36. In Nr. 82 werden die Wörter “nationalen Sicherheitsvorschriften” durch die Wörter “nationalen Vorschriften” ersetzt.

37. In Nr. 83 werden die Wörter “Richtlinie 2004/49/EG” durch die Wörter “Richtlinie 2016/798/EG” ersetzt.

38. Nummer 84 wird wie folgt abgeändert:

1. In Buchstabe a) werden die Wörter “, und ihre Hilfsunternehmen” aufgehoben.

2. In Buchstabe b) werden die Wörter “und ihre Hilfsunternehmen” aufgehoben.

39. Artikel 3 wird durch die Nummern 85 bis 115 mit folgendem Wortlaut ergänzt:

“85. “Konformitätsbewertungsstelle”: eine Stelle, die als zuständige Stelle für Konformitätsbewertungstätigkeiten, einschließlich Kalibrierung, Prüfung, Zertifizierung und Inspektion, benannt oder bestimmt wurde; eine Konformitätsbewertungsstelle gilt nach der Benennung durch einen Mitgliedstaat als “benannte Stelle”; eine Konformitätsbewertungsstelle gilt nach der Bestimmung durch einen Mitgliedstaat als “bestimmte Stelle”,

86. “Hersteller”: jede natürliche oder juristische Person, die Produkte in Gestalt von Interoperabilitätskomponenten, Teilsystemen oder Fahrzeugen herstellt beziehungsweise konstruiert oder herstellen lässt und sie unter ihrem eigenen Namen oder ihrer eigenen Marke in Verkehr bringt,

87. “Absender”: ein Unternehmen, das Güter entweder für sich selbst oder für einen Dritten versendet,

88. “Verlader”: ein Unternehmen, das verpackte Güter, Kleincontainer oder ortsbewegliche Tanks in oder auf einen Wagen oder Container verlädt oder das einen Container, einen Schüttgutcontainer, einen Gascontainer mit mehreren Elementen, einen Tankcontainer oder einen ortsbeweglichen Tank auf einen Wagen verlädt,

89. “Entlader”: ein Unternehmen, das einen Container, einen Schüttgutcontainer, einen Gascontainer mit mehreren Elementen, einen Tankcontainer oder einen ortsbeweglichen Tank von einem Wagen entlädt, oder jedes Unternehmen, das verpackte Güter, Kleincontainer oder ortsbewegliche Tanks von einem Wagen oder Container entlädt, oder jedes Unternehmen, das Güter aus einem Tank (Tankwagen, abnehmbarem Tank, ortsbeweglichem Tank oder Tankcontainer), aus einem Batteriewagen oder Gascontainer mit mehreren Elementen, aus einem Wagen, Großcontainer oder Kleincontainer für Güter in loser Schüttung oder aus einem Schüttgutcontainer entlädt,

90. “Befüller”: ein Unternehmen, das Güter in einen Tank (einschließlich Tankwagen, Wagen mit abnehmbarem Tank, ortsbeweglichem Tank oder Tankcontainer), in einen Wagen, Großcontainer oder Kleincontainer für Güter in loser Schüttung oder in einen Batteriewagen oder Gascontainer mit mehreren Elementen einfüllt,

91. “Entleerer”: ein Unternehmen, das Güter aus einem Tank (einschließlich Tankwagen, Wagen mit abnehmbarem Tank, ortsbeweglichem Tank oder Tankcontainer), einem Wagen, einem Großcontainer oder Kleincontainer für Güter in loser Schüttung oder aus einem Batteriewagen oder Gascontainer mit mehreren Elementen entleert,

92. “Beförderer”: ein Unternehmen, mit Ausnahme eines Eisenbahnunternehmens, das eine Beförderung nach Maßgabe eines Beförderungsvertrags durchführt,

93. “Betriebsart”: die Art des Betriebs, gekennzeichnet durch die Personenbeförderung unter Einschluss oder Ausschluss von Hochgeschwindigkeitsdiensten, die Güterbeförderung unter Einschluss oder Ausschluss der Beförderung gefährlicher Güter und den ausschließlichen Rangierbetrieb,

94. “Betriebsumfang”: den Umfang des Betriebs, gekennzeichnet durch die Beförderungsleistung im Personen-/Güterverkehr und/oder die überschlägige Größe eines Eisenbahnunternehmens hinsichtlich der Zahl der im Eisenbahnbereich tätigen Mitarbeiter (zum Beispiel als ein Kleinstunternehmen, Kleinunternehmen, mittelgroßes Unternehmen oder Großunternehmen),

95. "geografisches Tätigkeitsgebiet": ein Netz oder mehrere Netze in einem oder mehreren Mitgliedstaaten, in denen ein Eisenbahnunternehmen seine Tätigkeit auszuüben beabsichtigt,

96. "mobiles Teilsystem": das Teilsystem "Fahrzeuge" und das Teilsystem "fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung",

97. "Produkt": ein Erzeugnis, das in einem Fertigungsprozess hergestellt worden ist, einschließlich Interoperabilitätskomponenten und Teilsystemen,

98. "Antragsteller":

a) für die Zwecke von Titel 6 Kapitel 4 Abschnitt 2 Artikel 13, 80, 81, 88 und 95, Titel 6 Kapitel 4/1 Artikel 159, Artikel 199 und Titel 6 Kapitel 6: eine natürliche oder juristische Person, die eine Genehmigung oder eine Fahrerlaubnis beantragt, wobei es sich um ein Eisenbahnunternehmen, einen Infrastrukturbetreiber oder andere natürliche oder juristische Personen wie einen Hersteller, einen Eigentümer oder einen Halter handeln kann,

b) für die Zwecke von Titel 6 Kapitel 4 Abschnitt 3 Unterabschnitt 1: einen Auftraggeber, einen Hersteller oder deren Bevollmächtigte,

c) für die Zwecke von Titel 6 Kapitel 4/1 Abschnitt 1 und Anlage 29 im Falle von Vorhaben in Bezug auf die streckenseitige ERTMS-Ausrüstung eine natürliche oder juristische Person, die eine Entscheidung der Agentur zur Genehmigung von technischen Lösungen für Vorhaben in Bezug auf die streckenseitige ERTMS-Ausrüstung beantragt,

99. "nominale Betriebsbereitschaft": die normale Betriebsart und die vorhersehbaren erschwerten Bedingungen (einschließlich Verschleiß) innerhalb des Bereichs und unter den Einsatzbedingungen, die in den technischen und den Instandhaltungsunterlagen spezifiziert sind,

100. "Verwendungsgebiet eines Fahrzeugs": ein Netz oder Netze in einem Mitgliedstaat oder einer Gruppe von Mitgliedstaaten, in dem beziehungsweise denen ein Fahrzeug verwendet werden soll,

101. "Inverkehrbringen": die erstmalige Bereitstellung einer Interoperabilitätskomponente, eines Teilsystems oder eines Fahrzeugs in nominaler Betriebsbereitschaft auf dem Unionsmarkt,

102. "Bevollmächtigter": jede in der Union ansässige natürliche oder juristische Person, die von einem Hersteller oder Auftraggeber schriftlich beauftragt wurde, im Namen dieses Herstellers oder Auftraggebers bestimmte Aufgaben wahrzunehmen,

103. "Akkreditierung": die Akkreditierung im Sinne von Artikel 2 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008,

104. "nationale Akkreditierungsstelle": eine nationale Akkreditierungsstelle im Sinne von Artikel 2 Nr. 11 der vorerwähnten Verordnung (EG) Nr. 765/2008,

105. "Konformitätsbewertung": das Verfahren zur Bewertung, ob bestimmte Anforderungen an ein Produkt, ein Verfahren, eine Dienstleistung, ein Teilsystem, eine Person oder eine Stelle erfüllt sind,

106. "Person mit Behinderung" und "Person mit eingeschränkter Mobilität": jede Person mit einer dauerhaften oder vorübergehenden körperlichen, geistigen, intellektuellen oder sensorischen Beeinträchtigung, die in Wechselwirkung mit verschiedenen Hindernissen der vollen, tatsächlichen und gleichberechtigten Benutzung von Beförderungsmitteln durch diese Person entgegenstehen können, oder eine Person, die aufgrund ihres Alters bei der Benutzung von Beförderungsmitteln nur eingeschränkt mobil ist,

107. "Empfänger": jede natürliche oder juristische Person, die Güter nach Maßgabe eines Beförderungsvertrags erhält; wenn die Beförderung ohne Beförderungsvertrag erfolgt, gilt die natürliche oder juristische Person, die die Güter bei Ankunft übernimmt, als der Empfänger,

108. "Verordnung 2016/796/EU": die Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Eisenbahngagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004,

109. "Richtlinie 2012/34/EU": die Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums,

110. "Sicherheitspersonal": das Personal, das - wenn auch nur gelegentlich - eine oder mehrere sicherheitskritische Aufgaben wahrnimmt,

111. "Richtlinie 2016/797/EU": die Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union,

112. "Richtlinie 2016/798/EU": die Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit,

113. "RID": die Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter, angenommen durch die Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland,

114. "Verordnung (EG) Nr. 765/2008": die Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates,

115. "Verordnung (EU) 2016/679": die Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG."

Art. 6 - In Artikel 4/2/1 § 2 Absatz 2 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch das Gesetz vom 11. Januar 2019, werden die Wörter "Artikel 94" durch die Wörter "Artikel 67/1 § 3" ersetzt.

Art. 7 - Artikel 8 desselben Gesetzbuches, abgeändert durch das Gesetz vom 15. Juni 2015, wird wie folgt abgeändert:

1. Das Wort "Sicherheitsvorschriften" wird jeweils durch die Wörter "nationalen Vorschriften" ersetzt.

2. Die Wörter "Benutzer der Eisenbahninfrastruktur" werden durch das Wort "Infrastrukturnutzer" ersetzt.

Art. 8 - In Artikel 23 Absatz 2 desselben Gesetzbuches, zuletzt abgeändert durch das Gesetz vom 23. November 2017, wird das Wort "Sicherheitsvorschriften" durch die Wörter "nationalen Vorschriften" ersetzt.

Art. 9 - Artikel 62 desselben Gesetzbuches, zuletzt abgeändert durch das Gesetz vom 11. Januar 2019, wird wie folgt abgeändert:

1. *[Abänderung des niederländischen Texts]*

2. Paragraph 3 wird durch eine Nr. 12 mit folgendem Wortlaut ergänzt:

"12. kontrolliert den fairen und nichtdiskriminierenden Zugang zu Ausbildungsmöglichkeiten zu einem angemessenen und nichtdiskriminierenden Preis, der kostenorientiert ist und eine Gewinnspanne umfassen kann, gemäß den Artikeln 124/2 und 143."

Art. 10 - Artikel 63 desselben Gesetzbuches, zuletzt abgeändert durch das Gesetz vom 11. Januar 2019, wird wie folgt abgeändert:

1. Paragraph 3 wird wie folgt ersetzt:

"§ 3 - In Ausführung seines Auftrags zur Behandlung administrativer Beschwerden ergreift das Kontrollorgan 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 Infrastruktur und die Bestimmungen für den Zugang und insbesondere für den Zugang zu den Serviceeinrichtungen gemäß Artikel 9 und für den fairen und nichtdiskriminierenden Zugang zu Ausbildungsmöglichkeiten zu einem angemessenen und nichtdiskriminierenden Preis, der kostenorientiert ist und eine Gewinnspanne umfassen kann, gemäß den Artikeln 124/2 und 143 ein Ende zu setzen."

2. Paragraph 4 wird wie folgt ersetzt:

"§ 4 - Das Kontrollorgan ist befugt, Audits vorzunehmen oder externe Audits beim Infrastrukturbetreiber, bei Betreibern von Serviceeinrichtungen und gegebenenfalls Eisenbahnunternehmen einzuleiten, um festzustellen, ob die Bestimmungen zur getrennten Buchführung gemäß Artikel 4, die Bestimmungen zur finanziellen Transparenz gemäß Artikel 4/2/1 § 3 und die Bestimmungen zum fairen und nichtdiskriminierenden Zugang zu Ausbildungsmöglichkeiten zu einem angemessenen und nichtdiskriminierenden Preis, der kostenorientiert ist und eine Gewinnspanne umfassen kann, eingehalten werden. Diesbezüglich ist das Kontrollorgan befugt, alle sachdienlichen Informationen zu verlangen. Das Kontrollorgan ist insbesondere befugt, vom Infrastrukturbetreiber, von 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 erwähnten 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. 11 - In Titel 4 desselben Gesetzbuches wird vor Kapitel 1 ein Kapitel 0 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Kapitel 0 - Rolle der Akteure des Eisenbahnsystems der Union bei der Entwicklung und Verbesserung der Eisenbahnsicherheit".

Art. 12 - In Titel 4 Kapitel 0 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch Artikel 11, wird ein Artikel 67/1 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 67/1 - § 1 - Mit dem Ziel, die Eisenbahnsicherheit zu entwickeln und zu verbessern, sorgen die zuständigen nationalen Behörden im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten dafür, dass:

1. die Eisenbahnsicherheit allgemein aufrechterhalten und, soweit in angemessener Weise durchführbar, kontinuierlich verbessert wird, wobei die Entwicklung des Unionsrechts und internationaler Regelungen sowie der technische und wissenschaftliche Fortschritt berücksichtigt werden und die Verhütung von Unfällen Vorrang erhält,

2. alle geltenden Rechtsvorschriften auf offene und nichtdiskriminierende Weise durchgesetzt werden und so die Entwicklung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnverkehrssystems gefördert wird,

3. Maßnahmen zur Entwicklung und Verbesserung der Eisenbahnsicherheit der Notwendigkeit eines systembasierten Ansatzes Rechnung tragen,

4. die Verantwortung für den sicheren Betrieb des Eisenbahnsystems der Union und die Begrenzung der damit verbundenen Risiken dem Infrastrukturbetreiber und den Eisenbahnunternehmen jeweils für ihren Teil des Systems auferlegt wird, indem diese verpflichtet werden,

a) die in den CSM festgelegten erforderlichen Maßnahmen zur Risikobegrenzung - gegebenenfalls in gegenseitiger Zusammenarbeit - durchzuführen,

b) Unionsvorschriften und nationale Vorschriften anzuwenden,

c) Sicherheitsmanagementsysteme gemäß dem vorliegenden Eisenbahngesetzbuch einzuführen,

5. der Infrastrukturbetreiber und jedes Eisenbahnunternehmen für seinen jeweiligen Systembereich und dessen sicheren Betrieb, einschließlich der Materialbeschaffung und der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen, gegenüber Nutzern, Kunden, den betroffenen Arbeitnehmern und anderen in § 4 erwähnten Akteuren, unbeschadet einer zivilrechtlichen Haftung gemäß den bestehenden Rechtsvorschriften, haftet,

§ 2 - Der König bestimmt die Stelle, die für die Ausarbeitung und Veröffentlichung eines jährlichen Sicherheitsplans zuständig ist, in dem die geplanten Maßnahmen zur Erreichung der CST aufgeführt werden.

Dieser Plan trägt den Abänderungen der in Artikel 69 § 6 Absatz 2 erwähnten nationalen Vorschriften Rechnung.

§ 3 - Unbeschadet der zivilrechtlichen Haftung gemäß den bestehenden Rechtsvorschriften haftet der Infrastrukturbetreiber und jedes Eisenbahnunternehmen für seinen jeweiligen Systembereich und dessen sicheren Betrieb, einschließlich der Materialbeschaffung und der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen, gegenüber Nutzern, Kunden, den betroffenen Arbeitnehmern und Dritten, und für die Begrenzung der damit verbundenen Risiken.

Insbesondere müssen der Infrastrukturbetreiber und jedes Eisenbahnunternehmen:

1. Unionsvorschriften und nationale Vorschriften anwenden,

2. ein Sicherheitsmanagementsystem gemäß dem vorliegenden Eisenbahngesetzbuch einführen,

3. die in den CSM festgelegten erforderlichen Maßnahmen zur Risikobegrenzung - gegebenenfalls in gegenseitiger Zusammenarbeit und in Zusammenarbeit mit anderen Akteuren - durchführen,

4. in ihrem Sicherheitsmanagementsystem den Risiken, die mit den Tätigkeiten anderer Akteure und Dritter verbunden sind, Rechnung tragen,

5. gegebenenfalls die in § 4 erwähnten anderen Akteure, die den sicheren Betrieb des Eisenbahnsystems der Union potenziell beeinflussen, vertraglich dazu verpflichten, Maßnahmen zur Risikobegrenzung durchzuführen,

6. dafür sorgen, dass seine Auftragnehmer die auf der Grundlage der CSM von jedem Eisenbahnunternehmen und vom Infrastrukturbetreiber in ihrem Sicherheitsmanagementsystem festgelegten Maßnahmen zur Risikobegrenzung anwenden, und dass das in den vertraglichen Vereinbarungen vorgeschrieben wird, die auf Verlangen der Agentur oder der nationalen Sicherheitsbehörde offenzulegen sind.

§ 4 - Unbeschadet der Verantwortung der Eisenbahnunternehmen und des Infrastrukturbetreibers gemäß § 3 müssen die für die Instandhaltung zuständigen Stellen und alle anderen Akteure, die den sicheren Betrieb des Eisenbahnsystems der Union potenziell beeinflussen, einschließlich Herstellern, Instandhaltungsbetrieben, Haltern, Dienstleistern, Auftraggebern, Beförderern, Absendern, Empfängern, Verladern, Entladern, Befüllern und Entleerern:

1. die erforderlichen Maßnahmen zur Risikobegrenzung gemäß § 3 Nr. 4 - gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit anderen Akteuren - durchführen,

2. dafür sorgen, dass die von ihnen gelieferten Teilsysteme, Zubehörteile und Ausrüstungen sowie erbrachten Dienstleistungen den vorgegebenen Anforderungen und Einsatzbedingungen entsprechen, sodass sie vom betreffenden Eisenbahnunternehmen und/oder Infrastrukturbetreiber sicher betrieben werden können.

§ 5 - Unbeschadet von Artikel 179/13 und im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten müssen Eisenbahnunternehmen, der Infrastrukturbetreiber und jeder in § 4 erwähnte Akteur, die ein Sicherheitsrisiko aufgrund von Mängeln, nicht konformer Bauweise oder Fehlfunktionen von technischer Ausrüstung, einschließlich bei strukturellen Teilsystemen, erkennen oder davon Kenntnis erhalten:

1. etwaige erforderliche Abhilfemaßnahmen ergreifen, um das erkannte Sicherheitsrisiko auszuräumen,

2. diese Risiken den Betroffenen melden, damit diese etwaige weitere erforderliche Abhilfemaßnahmen ergreifen können, um die fortdauernde Aufrechterhaltung der sicherheitsbezogenen Leistung des Eisenbahnsystems der Union zu gewährleisten.

§ 6 - Im Fall eines Austauschs von Fahrzeugen zwischen Eisenbahnunternehmen übermitteln alle betroffenen Akteure einander alle für einen sicheren Betrieb relevanten Informationen; hierzu zählen unter anderem Informationen zum Zustand und zur Vorgeschichte des betreffenden Fahrzeugs, Teile der Instandhaltungsunterlagen für Rückverfolgungszwecke, Informationen zur Rückverfolgbarkeit von Verladevorgängen und die Frachtpapiere."

Art. 13 - In Titel 4 desselben Gesetzbuches wird die Überschrift von Kapitel 1 wie folgt ersetzt:

"Kapitel 1 - Nationale Vorschriften".

Art. 14 - Artikel 68 desselben Gesetzbuches, ersetzt durch das Gesetz vom 23. Juni 2020, wird wie folgt abgeändert:

1. In den Paragraphen 1 und 2 werden die Wörter "nationalen Sicherheitsvorschriften" jeweils durch die Wörter "nationalen Vorschriften" ersetzt.

2. *[Abänderung des niederländischen Textes]*

Art. 15 - Artikel 69 desselben Gesetzbuches, ersetzt durch das Gesetz vom 23. Juni 2020, wird wie folgt ersetzt:

"Art. 69 - § 1 - Der König kann nur in den folgenden Fällen neue nationale Vorschriften festlegen:

1. wenn Vorschriften in Bezug auf vorhandene Sicherheitsmethoden nicht von einer CSM abgedeckt sind,

2. wenn Betriebsvorschriften des Eisenbahnnetzes von TSI noch nicht abgedeckt sind,

3. als dringende Vorbeugungsmaßnahme, insbesondere nach einem Unfall oder einer Störung,

4. wenn eine bereits notifizierte Vorschrift überarbeitet werden muss,

5. wenn Vorschriften mit Anforderungen für Personal, das sicherheitskritische Aufgaben wahrnimmt, einschließlich Auswahlkriterien, körperliche und psychische Eignung und Berufsausbildung, noch nicht von einer TSI oder durch Titel 5 Kapitel 1 des vorliegenden Eisenbahngesetzbuches abgedeckt sind,

6. wenn eine TSI den grundlegenden Anforderungen nicht in vollem Umfang entspricht oder wenn bestimmte, grundlegende Anforderungen betreffende Aspekte - einschließlich der in der entsprechenden Anlage aufgeführten offenen Punkte - in den TSI nicht oder nicht vollständig behandelt werden,

7. wenn gemäß Artikel 159 ein Antrag auf die vollständige oder teilweise Nichtanwendung einer oder mehrerer TSI eingereicht wurde,

8. wenn ein Sonderfall die Anwendung technischer Vorschriften, die in der einschlägigen TSI nicht enthalten sind, erfordert,

9. bei nationalen Vorschriften zur Spezifizierung bestehender Systeme, mit denen lediglich auf die Bewertung der technischen Vereinbarkeit des Fahrzeugs mit dem Netz abgestellt wird,

10. bei Netzen und Fahrzeugen, die nicht von TSI erfasst werden.

Wenn der König gemäß Absatz 1 eine neue nationale Vorschrift annimmt, tut Er dies unter Einhaltung der in den Paragraphen 3 und folgenden vorgesehenen Bedingungen.

Der König bestimmt die Stelle, die für die Umsetzung dieser Bedingungen zuständig ist.

§ 2 - Bei Abänderungen einer nationalen Vorschrift, auf deren Grundlage eine Typgenehmigung für Fahrzeuge ausgestellt wurde, wird in dieser Vorschrift bestimmt, ob die bereits ausgestellte Typgenehmigung für Fahrzeuge weiterhin gültig ist oder erneuert werden muss.

§ 3 - Bei der Gestaltung des nationalen Regelungsrahmens hört die vom König bestimmte Stelle alle Akteure und Beteiligten, einschließlich der Sicherheitsbehörde, des Infrastrukturbetreibers, Eisenbahnunternehmen, Herstellern und für die Instandhaltung zuständigen Stellen sowie Nutzern und Personalvertretern an.

§ 4 - Die vom König bestimmte Stelle übermittelt der Agentur und der Europäischen Kommission mithilfe des geeigneten IT-Systems gemäß Artikel 27 der Verordnung 2016/796/EU den vollständigen Text des Entwurfs für eine neue nationale Vorschrift zusammen mit einer Begründung für die Einführung zur Prüfung; die Übermittlung erfolgt rechtzeitig und binnen der in Artikel 25 Absatz 1 der Verordnung 2016/796/EU erwähnten Fristen vor Inkrafttreten der vorgeschlagenen neuen Vorschrift, wobei die Stelle gegebenenfalls die Notwendigkeit dieser Vorschrift zur Erfüllung einer grundlegenden Anforderung nachweist, die von der einschlägigen TSI noch nicht abgedeckt ist. Die vom König bestimmte Stelle stellt sicher, dass der Entwurf ausreichend ausgearbeitet ist, damit die Agentur die Prüfung gemäß Artikel 25 Absatz 2 der Verordnung 2016/796/EU durchführen kann.

§ 5 - Im Fall dringender Vorbeugungsmaßnahmen kann der König eine neue Vorschrift unverzüglich erlassen und anwenden.

Diese Vorschrift wird gemäß Artikel 27 Absatz 2 der Verordnung 2016/796/EU notifiziert und unterliegt der Beurteilung der Agentur gemäß Artikel 26 Absatz 1, 2 und 5 der Verordnung 2016/796/EU.

§ 6 - Der König überarbeitet die notifizierten nationalen Vorschriften oder hebt sie auf, wenn sie nach der Veröffentlichung oder Überarbeitung von Unionsvorschriften hinfällig sind oder im Widerspruch dazu stehen, insbesondere auch zu TSI, CST und CSM.

Insbesondere nimmt der König alle Abänderungen an den nationalen Vorschriften vor, damit zumindest die CST und die überarbeiteten CST nach Maßgabe der für sie geltenden Umsetzungszeitpläne erreicht werden.

§ 7 - Die vom König bestimmte Stelle notifiziert der Agentur und der Europäischen Kommission die erlassenen nationalen Vorschriften.

Sie nutzt die geeigneten IT-Systeme gemäß Artikel 27 der Verordnung 2016/796/EU.

Die vom König bestimmte Stelle sorgt dafür, dass die bestehenden nationalen Vorschriften, einschließlich derjenigen, die die Schnittstellen zwischen Fahrzeugen und Netzen abdecken, leicht und allgemein zugänglich sind und in einer für alle Interessierten verständlichen Sprache formuliert sind.

Jede Person kann die vom König bestimmte Stelle auffordern, zusätzliche Informationen zu den nationalen Vorschriften zur Verfügung zu stellen.

Letztere beantwortet diese Aufforderung.

§ 8 - Die vom König bestimmte Stelle teilt keine Vorschriften und Einschränkungen strikt lokaler Art mit.

In diesem Fall gibt der Infrastrukturbetreiber diese Vorschriften und Einschränkungen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen an.

§ 9 - Aufgrund des vorliegenden Artikels notifizierte nationale Vorschriften unterliegen nicht dem Notifizierungsverfahren der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft.“

Art. 16 - In Artikel 70 § 1 desselben Gesetzbuches, abgeändert durch das Gesetz vom 23. Juni 2020, wird das Wort "Sicherheitsvorschriften" durch die Wörter "nationalen Vorschriften" ersetzt.

Art. 17 - Artikel 74 desselben Gesetzbuches, abgeändert durch das Gesetz vom 23. Juni 2020, wird wie folgt ersetzt:
"Art. 74 - Die Sicherheitsbehörde ist mit folgenden Aufgaben betraut:

1. Genehmigung der Inbetriebnahme der Teilsysteme streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung sowie Energie und Infrastruktur des Eisenbahnsystems der Union und Überprüfung, ob diese entsprechend den einschlägigen grundlegenden Anforderungen betrieben und instand gehalten werden,

2. Überwachung der Konformität der Interoperabilitätskomponenten mit den grundlegenden Anforderungen,

3. Ausstellung, Erneuerung, Änderung und Widerruf von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen gemäß Artikel 179/9,

4. Unterstützung der Agentur bei Ausstellung, Erneuerung, Änderung und Widerruf von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen gemäß Artikel 21 Absatz 5 der Richtlinie 2016/797/EU und von Typgenehmigungen für Fahrzeuge gemäß Artikel 24 der Richtlinie 2016/797/EU,

5. Ausstellung, Erneuerung, Änderung und Widerruf der gemäß Titel 4 Kapitel 4 erteilten Sicherheitszulassungen, einschließlich der Überprüfung der darin enthaltenen Bedingungen und Anforderungen und der Konformität der Tätigkeiten des Infrastrukturbetreibers mit den für den Erhalt der Zulassung vorgesehenen Anforderungen,

6. Ausstellung, Erneuerung, Änderung und Widerruf der gemäß Artikel 100 erteilten einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen, einschließlich der Überprüfung der darin enthaltenen Bedingungen und Anforderungen und der Konformität der Tätigkeiten der Eisenbahnunternehmen mit den für den Erhalt der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung vorgesehenen Anforderungen,

7. Unterstützung der Agentur bei Ausstellung, Erneuerung, Änderung und Widerruf der gemäß Artikel 10 Absatz 5 der Richtlinie 2016/798/EU erteilten einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen,

8. Abgabe einer gleich lautenden Stellungnahme betreffend die technischen Spezifikationen für die Nutzung des Netzes und die Betriebsverfahren für den sicheren Betrieb der Eisenbahninfrastruktur, die in Artikel 68 § 3 erwähnt sind,

9. Fortschreibung und Anpassung des nationalen Fahrzeugregisters und Überwachung, ob die Fahrzeuge ordnungsgemäß im nationalen Fahrzeugregister eingetragen sind und ob die darin enthaltenen Informationen über die Sicherheit richtig und aktuell sind, und zwar gemäß Artikel 105,

10. unbeschadet von Artikel 219, Prüfung der Einhaltung der Anforderungen in Bezug auf Ausbildungen, die in den TSI oder gegebenenfalls in den vom König gemäß Artikel 68 § 2 Nr. 1 bestimmten nationalen Vorschriften festgelegt sind;

11. Aufgaben in Bezug auf die in Titel 5 Kapitel 1 erwähnte Zertifizierung von Zugführern, einschließlich der Ausstellung, der Erneuerung, der Änderung und des Widerrufs von Fahrerlaubnissen für Zugführer,

12. Überprüfung der Leistungsfähigkeit des Bremssystems des Eisenbahnrollmaterials, wie vorgesehen in Kapitel II des Königlichen Erlasses vom 15. September 1976 zur Einführung einer Regelung über die Personenbeförderung mit Straßenbahnen, Unterpflasterbahnen, U-Bahnen, Linien- und Reisebussen,

13. Auferlegung von administrativen Geldbußen,

14. Überprüfung, Förderung, Durchsetzung und Mitwirkung an der Entwicklung des rechtlichen Rahmens im Bereich der Sicherheit,

15. ordnungsgemäße Anwendung der Bestimmungen in Bezug auf die Nutzungsbedingungen von mobilen Arbeitnehmern, die grenzüberschreitende Interoperabilitätsleistungen im Eisenbahnsektor erbringen.

16. Beaufsichtigung von Eisenbahnunternehmen und des Infrastrukturbetreibers gemäß Artikel 74/1,

17. gegebenenfalls Unterstützung der Agentur bei ihrem Auftrag zur Überwachung der Entwicklung der Eisenbahnsicherheit auf Unionsebene.“

Art. 18 - In Titel 4 Kapitel 2 Abschnitt 2 desselben Gesetzbuches wird ein Artikel 74/1 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 74/1 - § 1 - Die Sicherheitsbehörde beaufsichtigt die kontinuierliche Einhaltung der Eisenbahnunternehmen sowie dem Infrastrukturbetreiber obliegenden Verpflichtung, ein Sicherheitsmanagementsystem, wie in den Artikeln 89 bis 92 erwähnt, anzuwenden.

Zu diesem Zweck wendet die Sicherheitsbehörde die in der einschlägigen CSM für die Aufsicht dargelegten Grundsätze an und stellt sicher, dass die Aufsichtstätigkeiten insbesondere die Überprüfung der Anwendung der folgenden Punkte durch Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreiber einschließen:

1. des Sicherheitsmanagementsystems zwecks Überwachung seiner Wirksamkeit,
2. der einzelnen Komponenten oder Teilkomponenten des Sicherheitsmanagementsystems - einschließlich der Betriebstätigkeiten, der Bereitstellung von Instandhaltung und Material sowie des Einsatzes von Auftragnehmern - zwecks Überwachung ihrer Wirksamkeit und
3. der einschlägigen CSM. Die diesbezüglichen Aufsichtstätigkeiten betreffen gegebenenfalls auch die für die Instandhaltung zuständigen Stellen.

§ 2 - Eisenbahnunternehmen setzen die betreffende(n) Sicherheitsbehörde(n) spätestens zwei Monate vor der Aufnahme eines neuen Eisenbahnbetriebs hiervon in Kenntnis, damit Letztere die Planung der Aufsichtstätigkeiten vornehmen kann (können).

Eisenbahnunternehmen legen ferner eine Aufstellung der Personalkategorien und der Fahrzeugtypen vor.

§ 3 - Unbeschadet von § 2 setzt der Inhaber einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung die betreffende(n) Sicherheitsbehörde(n) unverzüglich von jeder wesentlichen Änderung der in § 2 erwähnten Informationen in Kenntnis, einschließlich der Einführung neuer Personalkategorien und neuer Rollmaterialtypen.

§ 4 - Die Überwachung der Einhaltung der geltenden Vorschriften über die Arbeits-, Fahr- und Ruhezeiten für Zugführer wird vom Föderalen Öffentlichen Dienst Beschäftigung, Arbeit und Soziale Konzertierung sichergestellt, außer in dem in Artikel 74 Nr. 15 vorgesehenen Fall.

Im Rahmen der in Absatz 1 erwähnten Aufgaben arbeitet der Föderale Öffentliche Dienst Beschäftigung, Arbeit und Soziale Konzertierung mit der Sicherheitsbehörde zusammen, damit diese ihre Rolle bei der Überwachung der Eisenbahnsicherheit wahrnehmen kann.

§ 5 - Im Rahmen der Zusammenarbeit mit der Sicherheitsbehörde gemäß § 4 Absatz 2 sorgt der Föderale Öffentliche Dienst Beschäftigung, Arbeit und Soziale Konzertierung dafür, dass er der Sicherheitsbehörde nur die personenbezogenen Daten übermittelt, die erforderlich sind, um die Aufsicht in ausreichendem Umfang zu gewährleisten und Informationen auf der Grundlage der von beiden Parteien durchgeführten Inspektionen und Audits abzugleichen.

§ 6 - Stellt die Sicherheitsbehörde fest, dass der Inhaber einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung die Bedingungen für die Bescheinigung nicht mehr erfüllt, so beantragt sie gemäß Artikel 10 Absatz 5 der Richtlinie 2016/798/EU bei der Agentur die Einschränkung oder den Widerruf dieser Bescheinigung.

Im Fall von Meinungsunterschieden zwischen der Agentur und der nationalen Sicherheitsbehörde findet das in Artikel 10 Absatz 7 der Richtlinie 2016/798/EU aufgeführte Schiedsverfahren Anwendung. Endet das Schiedsverfahren mit der Entscheidung, dass die einheitliche Sicherheitsbescheinigung weder eingeschränkt noch widerrufen wird, so werden die in § 7 erwähnten vorläufigen Sicherheitsmaßnahmen ausgesetzt.

Hat die nationale Sicherheitsbehörde selbst die einheitliche Sicherheitsbescheinigung gemäß Artikel 100 ausgestellt, so kann sie diese Bescheinigung einschränken oder widerrufen; sie setzt die Agentur davon in Kenntnis.

Der Inhaber einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung, dessen Bescheinigung von der nationalen Sicherheitsbehörde eingeschränkt oder widerrufen wurde, hat das Recht, gemäß Artikel 104 Beschwerde einzulegen.

§ 7 - Stellt die Sicherheitsbehörde im Rahmen der Aufsichtstätigkeit ein schwerwiegendes Sicherheitsrisiko fest, so kann sie zu jeder Zeit vorläufige Sicherheitsmaßnahmen treffen, einschließlich einer sofortigen Einschränkung oder Aussetzung des betreffenden Betriebs.

Wurde die einheitliche Sicherheitsbescheinigung von der Agentur ausgestellt, so unterrichtet die Sicherheitsbehörde die Agentur unverzüglich darüber und legt Belege zur Rechtfertigung ihrer Entscheidung vor, und zwar gemäß dem in Artikel 17 Absatz 6 Unterabsatz 2 und 3 der Richtlinie 2016/798/EU erwähnten Verfahren.

In diesem Fall können die vorläufigen Sicherheitsmaßnahmen unbeschadet von § 6 bis zum Abschluss der gerichtlichen Kontrolle angewandt werden.

Beträgt die Geltungsdauer einer vorläufigen Maßnahme mehr als drei Monate, so ersucht die Sicherheitsbehörde die Agentur, die einheitliche Sicherheitsbescheinigung einzuschränken oder zu widerrufen; es gilt dann das in § 6 beschriebene Verfahren.

§ 8 - Die Sicherheitsbehörde beaufsichtigt die Teilsysteme streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung sowie Energie und Infrastruktur und stellt sicher, dass sie den grundlegenden Anforderungen genügen.

Bei grenzüberschreitenden Infrastrukturen führt sie ihre Aufsichtstätigkeiten in Zusammenarbeit mit anderen zuständigen Sicherheitsbehörden durch.

Stellt die Sicherheitsbehörde fest, dass ein Infrastrukturbetreiber, der Inhaber einer Sicherheitszulassung ist, die dafür geltenden Bedingungen nicht mehr erfüllt, so schränkt sie die Zulassung ein oder widerruft sie.

§ 9 - Bei der Beaufsichtigung des Infrastrukturbetreibers und der Eisenbahnunternehmen hinsichtlich der Wirksamkeit der Sicherheitsmanagementsysteme kann die Sicherheitsbehörde die Sicherheitsleistung der Akteure gemäß Artikel 67/1 § 4 und gegebenenfalls der in Titel 5 Kapitel 1 Abschnitt 6 erwähnten Ausbildungszentren berücksichtigen, sofern deren Tätigkeiten sich auf die Eisenbahnsicherheit auswirken.

Vorliegender Paragraph gilt unbeschadet der in Artikel 67/1 § 3 erwähnten Verantwortung der Eisenbahnunternehmen und des Infrastrukturbetreibers.

§ 10 - Die Sicherheitsbehörde arbeitet mit den Sicherheitsbehörden anderer Mitgliedstaaten, in denen ein in Belgien tätiges Eisenbahnunternehmen seine Tätigkeiten ausübt, bei der Koordinierung ihrer Aufsichtstätigkeiten in Bezug auf dieses Eisenbahnunternehmen zusammen, um sicherzustellen, dass alle wesentlichen Informationen zu dem jeweiligen Eisenbahnunternehmen ausgetauscht werden, insbesondere in Bezug auf bekannte Risiken und die Sicherheitsleistung.

Zudem tauscht die Sicherheitsbehörde Informationen mit anderen zuständigen Sicherheitsbehörden und der Agentur aus, wenn sie feststellt, dass das Eisenbahnunternehmen nicht die erforderlichen Maßnahmen zur Risikokontrolle trifft.

Ziel dieser Zusammenarbeit ist es, die Aufsicht in ausreichendem Umfang zu gewährleisten und Doppelinspektionen und -audits zu vermeiden.

Die Sicherheitsbehörden können einen gemeinsamen Aufsichtsplan aufstellen, mit dem gewährleistet wird, dass regelmäßig Audits und andere Inspektionen durchgeführt werden, wobei der Art und dem Umfang der Beförderungstätigkeiten in jedem der betroffenen Mitgliedstaaten Rechnung getragen wird.

§ 11 - Die Sicherheitsbehörde kann Mahnungen an den Infrastrukturbetreiber und an Eisenbahnunternehmen richten, wenn sie ihren in § 1 dargelegten Verpflichtungen nicht nachkommen.

§ 12 - Die Sicherheitsbehörde verwendet die von der Agentur bei der Bewertung des Dossiers gemäß Artikel 10 Absatz 5 Buchstabe a der Richtlinie 2016/798/EU für die Zwecke der Beaufsichtigung eines Eisenbahnunternehmens nach der Ausstellung seiner einheitlichen Sicherheitsbescheinigung zusammengetragenen Informationen.

Sie verwendet die bei der Erteilung der Sicherheitszulassung gemäß den Artikeln 95 bis 98/1 zusammengetragenen Informationen für die Zwecke der Beaufsichtigung des Infrastrukturbetreibers.

§ 13 - Für die Erneuerung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen verwendet die Sicherheitsbehörde im Fall einer gemäß Artikel 100 ausgestellten einheitlichen Sicherheitsbescheinigung die bei ihrer Aufsichtstätigkeit zusammengetragenen Informationen.

Für die Zwecke der Erneuerung von Sicherheitszulassungen verwendet die Sicherheitsbehörde auch die bei ihrer Aufsichtstätigkeit zusammengetragenen Informationen.

§ 14 - Die Sicherheitsbehörde trifft in Absprache mit der Agentur die erforderlichen Vorkehrungen, um den vollständigen Austausch der in den Paragraphen 11, 12 und 13 erwähnten Informationen zu koordinieren und sicherzustellen.“

Art. 19 - In Titel 4 Kapitel 2 Abschnitt 2 desselben Gesetzbuches wird ein Artikel 74/2 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

“Art. 74/2 - § 1 - Die Sicherheitsbehörde ist für die Verarbeitung personenbezogener Daten im Sinne der Verordnung (EU) 2016/679 verantwortlich, und zwar für die Daten, die sie im Rahmen ihrer Aufsichtsaufgaben gemäß Artikel 74/1 verarbeitet.

Bei den in Absatz 1 erwähnten personenbezogenen Daten handelt es sich um Namen, Funktion, Sprachrolle, geschäftliche E-Mail-Adresse und geschäftliche Telefonnummer(n) der Personen, die als Kontaktstellen des betreffenden Unternehmens bestimmt sind, und der Personen, die die Sicherheitsbehörde im Rahmen ihrer in Artikel 74/1 erwähnten Aufsichtsaufgaben überwacht, prüft oder befragt.

Sie sorgt dafür, dass die in Absatz 2 erwähnten Daten in einer gesonderten und gesicherten Datei aufbewahrt werden, auf die nur die Mitglieder der Sicherheitsbehörde zuzugreifen befugt sind.

Die Sicherheitsbehörde wendet eine strenge Nutzungs- und Zugriffspolitik an und ergreift technische und organisatorische Maßnahmen zum Schutz der in Absatz 2 erwähnten personenbezogenen Daten.

Die Verarbeitung personenbezogener Daten im Rahmen der in Artikel 74/1 erwähnten Aufträge der Sicherheitsbehörde dient dazu, die ordnungsgemäße Ausführung dieser Aufgaben zu gewährleisten.

Im Rahmen der Zusammenarbeit mit anderen Sicherheitsbehörden sowie mit der Agentur gemäß Artikel 74/1 § 10 sorgt die Sicherheitsbehörde dafür, dass sie diesen nur die personenbezogenen Daten übermittelt, die erforderlich sind, um die Aufsicht in ausreichendem Umfang zu gewährleisten und Doppelinspektionen und -audits zu vermeiden.

§ 2 - Personen, deren personenbezogene Daten in der in § 1 Absatz 3 erwähnten Datei aufgeführt sind, verfügen über ein Zugriffs- und Berichtigungsrecht in Bezug auf die sie betreffenden Daten.

Bei Berichtigungsantrag teilt die Sicherheitsbehörde jedem Empfänger, dem die personenbezogenen Daten übermittelt worden sind, jede vorgenommene Berichtigung personenbezogener Daten mit, sofern sich eine solche Mitteilung nicht als unmöglich erweist oder kein unverhältnismäßiger Aufwand damit verbunden ist.

Die Sicherheitsbehörde erteilt der betreffenden Person auf Anfrage Informationen über diese Empfänger.

Personenbezogene Daten, die gemäß § 1 verarbeitet werden, können fünf Jahre lang aufbewahrt werden, gerechnet ab dem Tag, an dem die Sicherheitsbehörde Zugriff auf diese Daten gehabt hat und sie in die in Absatz 1 erwähnte Datei aufgenommen hat. Nach Ablauf dieser Frist werden sie entweder vernichtet oder anonymisiert.

Im Rahmen der vorliegenden Verarbeitung personenbezogener Daten haben Personen nicht das Recht auf Löschung, auf Einschränkung der Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit, auf Widerspruch und auf eine automatisierte Entscheidungsfindung im Einzelfall. Diese Rechte sind nämlich unvereinbar mit den Zwecken, die mit der vorliegenden Verarbeitung personenbezogener Daten verfolgt werden, nämlich der Aufbewahrung und Analyse von Daten in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit und auf die Art und Weise, wie die betreffenden Akteure die Verpflichtungen des rechtlichen Rahmens im Bereich der Sicherheit anwenden. Diese Zwecke beziehen sich nämlich auf einen wichtigen Kontrollauftrag zur Gewährleistung eines wichtigen Ziels von allgemeinem öffentlichem Interesse, nämlich der Eisenbahnsicherheit auf dem belgischen Netz.“

Art. 20 - In Artikel 75 desselben Gesetzbuches werden die Wörter “zwecks Erfüllung ihrer Aufgaben“ aufgehoben.

Art. 21 - Artikel 77 desselben Gesetzbuches, abgeändert durch das Gesetz vom 23. November 2017, wird wie folgt ersetzt:

“Art. 77 - Die Sicherheitsbehörde führt ihre Aufgaben auf eine durch Offenheit, Nichtdiskriminierung und Transparenz gekennzeichnete Art und Weise durch, um die Entwicklung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnverkehrssystems zu fördern.

Insbesondere gibt sie allen Beteiligten Gelegenheit, sich zu äußern.

Die Sicherheitsbehörde kann unbeschadet der Artikel 213 und 217 alle Audits, Inspektionen und Untersuchungen durchführen, die zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben notwendig sind, und erhält Einsicht in alle sachdienlichen Unterlagen sowie Zugang zu Einrichtungen, Anlagen und Ausrüstungen des Infrastrukturbetreibers und von Eisenbahnunternehmen sowie - falls erforderlich - von allen in Artikel 67/1 erwähnten Akteuren.

Sie reagiert umgehend auf Anfragen und Informationensuchen und trifft alle ihre Entscheidungen innerhalb von vier Monaten, nachdem alle einschlägigen Informationen vorgelegt wurden. In bestimmten Fällen kann der König diesen Zeitraum verkürzen.

Die in Artikel 74 erwähnten Aufgaben dürfen an einen Infrastrukturbetreiber, ein Eisenbahnunternehmen oder einen Auftraggeber weder übertragen noch als Auftrag vergeben werden.

Bei der Durchführung der in Artikel 74 Nr. 1 bis 10, 14 und 15 erwähnten Aufgaben kann die Sicherheitsbehörde jederzeit die technische Unterstützung des Infrastrukturbetreibers, der Eisenbahnunternehmen oder anderer von der Sicherheitsbehörde ausgewählter qualifizierter Stellen anfordern.

Wenn es sich im Rahmen der in Artikel 74 Nr. 1, 2, 5, 6 und 14 erwähnten Aufgaben als notwendig erweist, beauftragen die Mitglieder der Sicherheitsbehörde oder die durch die Sicherheitsbehörde bevollmächtigten Personen den Infrastrukturbetreiber damit, - je nach zu verrichtenden Tätigkeiten - geeignete Maßnahmen zwecks Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs zu ergreifen. Diese Maßnahmen können beinhalten, dass der Eisenbahnverkehr hin zu einem oder mehreren Gleisen verboten ist.

Die Sicherheitsbehörde und der Infrastrukturbetreiber schließen ein Protokoll über die in Absatz 7 erwähnten Maßnahmen ab.

Die Sicherheitsbehörde führt insbesondere im Rahmen des von der Agentur eingerichteten Netzes einen aktiven Meinungs- und Erfahrungsaustausch mit den Sicherheitsbehörden anderer Mitgliedstaaten zur Harmonisierung ihrer Entscheidungskriterien auf Unionsebene durch.

Die Sicherheitsbehörde organisiert mindestens einmal im Jahr eine Konzertierung über das Sicherheitskonzept, bei der alle Parteien, die von der Eisenbahnsicherheit betroffen oder an ihr beteiligt sind, und insbesondere die Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber, die Hersteller und die Untersuchungsstelle zusammenkommen."

Art. 22 - Artikel 78 desselben Gesetzbuches, abgeändert durch das Gesetz vom 23. November 2017, wird wie folgt ersetzt:

"Art. 78 - Die Sicherheitsbehörde veröffentlicht einen Jahresbericht über ihre Tätigkeiten des Vorjahres und übermittelt ihn der Agentur bis zum 30. September. Der Bericht enthält Angaben über:

1. die Entwicklung der Eisenbahnsicherheit einschließlich einer Zusammenstellung der in Anlage 4 definierten gemeinsamen Sicherheitsindikatoren,
2. wichtige Abänderungen von Gesetzen und Vorschriften im Bereich der Eisenbahnsicherheit,
3. die Entwicklung bei Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitszulassungen,
4. die Ergebnisse und Erfahrungen im Zusammenhang mit der Kontrolle des Infrastrukturbetreibers und von Eisenbahnunternehmen, einschließlich der Anzahl und der Ergebnisse von Inspektionen und Audits,
5. die gemäß Artikel 109 festgelegten Abweichungen,
6. die Erfahrungen der Eisenbahnunternehmen und des Infrastrukturbetreibers mit der Anwendung der einschlägigen CSM."

Art. 23 - Artikel 79 desselben Gesetzbuches, ersetzt durch das Gesetz vom 23. November 2017, wird wie folgt ersetzt:

"Art. 79 - § 1 - Im vorliegenden Abschnitt werden die Gebühren festgelegt, die für die Vergütung der von der Sicherheitsbehörde in Anwendung des vorliegenden Gesetzbuches erbrachten Leistungen zu entrichten sind, um die Betriebskosten der Sicherheitsbehörde zu decken.

Diese Gebühren werden dem durch Artikel 5 des Programmgesetzes vom 23. Dezember 2009 geschaffenen Fonds für die Arbeitsweise der Eisenbahnsicherheitsbehörde zugeführt.

§ 2 - Die in den Artikeln 80, 81 und 85 erwähnten Gebühren werden jedes Jahr am 1. Januar nach folgender Formel an den Gesundheitsindex angepasst: Basisbetrag, wie in diesen Artikeln festgelegt, multipliziert mit dem neuen Index und geteilt durch den Anfangsindex.

Für die in den Artikeln 81 und 85 erwähnten Gebühren:

1. ist der neue Index der Gesundheitsindex des Monats November des Jahres vor dem Jahr, in dem die Beträge gemäß Absatz 1 angepasst werden,
2. ist der Anfangsindex der Gesundheitsindex von November 2009.

Für die in Artikel 80 erwähnten Gebühren:

1. ist der neue Index der Gesundheitsindex des Monats November des Jahres vor dem Jahr, in dem die Beträge gemäß Absatz 1 angepasst werden,
2. ist der Anfangsindex der Gesundheitsindex von November 2019.

Das Ergebnis wird:

1. auf den nächsthöheren Euro aufgerundet, wenn der Dezimalteil mindestens fünfzig Cent beträgt.
2. auf den nächstniedrigeren Euro abgerundet, wenn der Dezimalteil weniger als fünfzig Cent beträgt.

Absatz 4 findet keine Anwendung auf die in Artikel 85 erwähnte Gebühr.

Der anwendbare indexierte Betrag ist der Betrag, der an dem Tag gilt, an dem die Fristen einsetzen, die durch oder aufgrund des vorliegenden Gesetzbuches für die Ausführung der beantragten Leistung festgelegt wurden.

§ 3 - Die Gebühren werden spätestens dreißig Tage nach dem Datum der Versendung der Rechnung und gemäß den darin enthaltenen Anweisungen an die Sicherheitsbehörde gezahlt.

§ 4 - Die Gebühr wird nicht zurückerstattet, wenn die Situation, die dazu Anlass gab, nicht mehr besteht oder sich verändert, ungeachtet dessen, ob diese Veränderung dem Gebührenschuldner oder der Sicherheitsbehörde zuzuschreiben ist.

In Abweichung von Absatz 1 erstattet die Sicherheitsbehörde die in Artikel 81 erwähnten Gebühren, wenn der Antragsteller seinen Antrag zurückzieht, bevor die Sicherheitsbehörde mit der Untersuchung begonnen hat."

(...)

Art. 25 - Artikel 81 desselben Gesetzbuches, ersetzt durch das Gesetz vom 23. November 2017, dessen heutiger Text § 1 bilden wird, wird durch einen Paragraphen 2 mit folgendem Wortlaut ergänzt:

"§ 2 - Antragsteller entrichten die in § 1 erwähnte Gebühr bei der Einreichung ihres Antrags."

Art. 26 - Artikel 82 desselben Gesetzbuches, ersetzt durch das Gesetz vom 23. November 2017, wird aufgehoben.

Art. 27 - Artikel 83 desselben Gesetzbuches, ersetzt durch das Gesetz vom 23. November 2017, wird aufgehoben.

Art. 28 - Artikel 84 desselben Gesetzbuches, ersetzt durch das Gesetz vom 23. November 2017, wird aufgehoben.

Art. 29 - Artikel 86 desselben Gesetzbuches, ersetzt durch das Gesetz vom 23. November 2017, wird aufgehoben.

Art. 30 - Artikel 87 desselben Gesetzbuches, ersetzt durch das Gesetz vom 23. November 2017, wird aufgehoben.

Art. 31 - Artikel 88 desselben Gesetzbuches, ersetzt durch das Gesetz vom 23. November 2017, wird aufgehoben.

Art. 32 - Artikel 88/1 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch das Gesetz vom 23. November 2017, wird aufgehoben.

Art. 33 - Artikel 88/2 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch das Gesetz vom 23. November 2017, wird wie folgt ersetzt:

"Art. 88/2 - § 1 - Der Inhaber einer Sicherheitszulassung und die Inhaber einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung, die das Netz befahren, entrichten eine jährliche Gebühr, die sich auf ein Viertel des Jahresbetrags pro Quartal beläuft.

Der König legt durch einen im Ministerrat beratenen Erlass den Betrag dieser Gebühr fest.

§ 2 - Die Gebühr wird zwischen dem Inhaber einer Sicherheitszulassung und den Inhabern einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung wie folgt aufgeteilt:

1. Dreißig Prozent des Gesamtbetrags gehen zu Lasten des Inhabers einer Sicherheitszulassung.
2. Siebzig Prozent des Gesamtbetrags gehen zu Lasten der Inhaber einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung.

Der in Absatz 1 Nr. 2 erwähnte Anteil wird zwischen den Inhabern im Verhältnis zur Anzahl Zugkilometer aufgeteilt, die sie in dem Quartal geleistet haben, das drei Monate vor dem von der Gebühr betroffenen Quartal abgeschlossen wurde.

Die von jedem Inhaber einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung geleisteten Zugkilometer werden vom Inhaber der Sicherheitszulassung sofort nach Abschluss jedes Quartals an die Sicherheitsbehörde übermittelt.

§ 3 - Bei Nichtzahlung kann die Sicherheitsbehörde die Gültigkeit der Sicherheitszulassung oder der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung, die sie ausgestellt hat, aussetzen.“

Art. 34 - Artikel 89 desselben Gesetzbuches, ersetzt durch das Gesetz vom 23. Juni 2020, wird wie folgt ersetzt:

“Art. 89 - § 1 - Der Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen führen unter Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des rechtlichen Rahmens im Bereich der Sicherheit und insbesondere der gemeinsamen Sicherheitsziele, der in den TSI festgelegten Sicherheitsanforderungen und der einschlägigen Elemente der gemeinsamen Sicherheitsmethoden ihr Sicherheitsmanagementsystem ein.

§ 2 - Das Sicherheitsmanagementsystem wird in allen wichtigen Elementen dokumentiert; insbesondere wird die Zuständigkeitsverteilung innerhalb der jeweiligen Organisation beschrieben.

§ 3 - Das Sicherheitsmanagementsystem beschreibt, auf welche Weise:

1. die Geschäftsleitung die Kontrolle in den verschiedenen Bereichen sicherstellt,
2. das Personal und seine Vertreter auf allen Ebenen einbezogen werden,
3. die fortlaufende Verbesserung des Sicherheitsmanagementsystems gewährleistet wird.

Es enthält ein eindeutiges Bekenntnis zur durchgängigen Anwendung von Kenntnissen des Faktors Mensch und von Methoden zum Umgang damit.

Mit dem Sicherheitsmanagementsystem fördern der Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen eine Kultur des gegenseitigen Vertrauens und des wechselseitigen Lernens, durch die das Personal ermutigt wird, zum Ausbau der Sicherheit beizutragen, während gleichzeitig die Vertraulichkeit gewährleistet wird.“

Art. 35 - Artikel 90 desselben Gesetzbuches, abgeändert durch das Gesetz vom 23. Juni 2020, wird wie folgt ersetzt:

“Art. 90 - Das Sicherheitsmanagementsystem erfüllt die einschlägigen Bestimmungen des rechtlichen Rahmens im Bereich der Sicherheit und insbesondere die in den TSI festgelegten Sicherheitsanforderungen, enthält die in Anlage 5 festgelegten Elemente und trägt der Betriebsart, dem Betriebsumfang und dem geografischen Tätigkeitsgebiet und anderen Merkmalen der ausgeübten Tätigkeit Rechnung.

Es gewährleistet die Kontrolle aller Risiken, die mit der Tätigkeit des Infrastrukturbetreibers oder des Eisenbahnunternehmens, einschließlich Instandhaltungsarbeiten, unbeschadet der Artikel 105 bis 108, und der Materialbeschaffung sowie des Einsatzes von Auftragnehmern, verbunden sind.

Unbeschadet der nationalen und internationalen Haftungsregeln berücksichtigt das Sicherheitsmanagementsystem, soweit angezeigt und angemessen, auch die Risiken, die sich aus der Tätigkeit anderer in Artikel 67/1 §§ 3 und 4 erwähnter Akteure ergeben.“

Art. 36 - Artikel 91 desselben Gesetzbuches wird wie folgt ersetzt:

“Art. 91 - Das Sicherheitsmanagementsystem des Infrastrukturbetreibers berücksichtigt die Folgen, die sich aus der betrieblichen Tätigkeit verschiedener Eisenbahnunternehmen auf dem Netz ergeben, und gewährleistet, dass alle Eisenbahnunternehmen im Einklang mit den TSI, den nationalen Vorschriften und den Anforderungen ihrer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung tätig sein können.

Es wird ferner mit dem Ziel entwickelt, die Notfallverfahren des Infrastrukturbetreibers mit allen Eisenbahnunternehmen, die seine Infrastruktur nutzen, und mit den Notfalldiensten zu koordinieren, um ein schnelles Eingreifen der Rettungsdienste zu erleichtern, sowie mit allen sonstigen Akteuren, die in einer Notsituation hinzugezogen werden könnten.

Der Infrastrukturbetreiber arbeitet mit den grenzüberschreitenden Infrastrukturbetreibern zusammen, um die Koordinierung und die Vorbereitung der zuständigen Notfalldienste beiderseits der Grenze zu erleichtern.“

Art. 37 - In Artikel 92 desselben Gesetzbuches, ersetzt durch das Gesetz vom 23. November 2017, wird § 1 wie folgt ersetzt:

“Art. 92 - § 1 - Der Infrastrukturbetreiber und alle Eisenbahnunternehmen legen der Sicherheitsbehörde jedes Jahr vor dem 31. Mai einen Sicherheitsbericht vor, der sich auf das vorangegangene Kalenderjahr bezieht. Dieser Sicherheitsbericht beinhaltet Folgendes:

1. Angaben darüber, wie der Infrastrukturbetreiber oder das Eisenbahnunternehmen die unternehmensbezogenen Sicherheitsziele erreicht, sowie die Ergebnisse der Sicherheitspläne,
2. Bericht über die Entwicklung von nationalen Sicherheitsindikatoren und den in Anlage 4 definierten gemeinsamen Sicherheitsindikatoren, sofern diese für die berichtende Organisation von Belang ist,
3. Ergebnisse der internen Sicherheitsprüfungen,
4. Angaben über Mängel und Störungen des Eisenbahn- beziehungsweise Infrastrukturbetriebs, die für die Sicherheitsbehörde von Bedeutung sein können, einschließlich einer Zusammenfassung der von den einschlägigen Akteuren gemäß Artikel 67/1 § 5 Nr. 2 bereitgestellten Informationen, und
5. Bericht über die Anwendung der einschlägigen CSM.

Der König legt die auf den Sicherheitsbericht anwendbaren Regeln fest und kann zusätzliche Inhalte für diesen Bericht vorschreiben.

Die Sicherheitsbehörde veröffentlicht auf ihrer Website ein Muster für den Sicherheitsbericht.“

Art. 38 - Artikel 93 desselben Gesetzbuches, zuletzt abgeändert durch das Gesetz vom 21. April 2016, wird wie folgt abgeändert:

1. *[Abänderung des niederländischen Textes]*
2. Paragraph 5 wird mit folgendem Wortlaut wieder aufgenommen:

"§ 5 - Nach einem schweren Unfall bietet das Eisenbahnunternehmen den Opfern Hilfe an, indem es sie bei den Beschwerdeverfahren gemäß dem Unionsrecht, insbesondere der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, unterstützt; die Verpflichtungen der anderen Parteien bleiben hiervon unberührt.

Bei dieser Hilfe werden Kanäle für die Kommunikation mit den Familien der Opfer genutzt, und es wird unter anderem psychologische Hilfe für die Unfallopfer und ihre Familienangehörigen geleistet."

Art. 39 - Artikel 94 desselben Gesetzbuches wird aufgehoben.

Art. 40 - Artikel 94/1 desselben Gesetzbuches, abgeändert durch das Gesetz vom 23. Juni 2020, wird wie folgt ersetzt:

"Art. 94/1 - Ein Eisenbahnunternehmen oder der Infrastrukturbetreiber, das beziehungsweise der im Rahmen der Wahrnehmung einer sicherheitskritischen Aufgabe einen Auftragnehmer heranzieht, ohne diesen in seine einheitliche Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitszulassung aufzunehmen, setzt die Sicherheitsbehörde und das Kontrollorgan davon in Kenntnis.

Ein Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber teilt der Sicherheitsbehörde ebenfalls folgende Angaben mit:

1. Name oder Gesellschaftsname des Auftragnehmers,
2. betreffende sicherheitskritische Aufgabe(n) und Ort, an dem sie ausgeübt wird/werden.

Bei einer Änderung der in Absatz 2 erwähnten Informationen setzt das Eisenbahnunternehmen oder der Infrastrukturbetreiber die Sicherheitsbehörde sofort von dieser Änderung in Kenntnis.

Der in Absatz 1 erwähnte Auftragnehmer verfügt über ein Konformitätsmanagementsystem, das den Artikeln 89 und 91 des vorliegenden Gesetzbuches entspricht."

Art. 41 - In Titel 4 Kapitel 3 desselben Gesetzbuches wird ein Artikel 94/2 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 94/2 - § 1 - Ein Eisenbahnunternehmen oder der Infrastrukturbetreiber, das beziehungsweise der im Rahmen der Wahrnehmung einer sicherheitskritischen Aufgabe unter Verwendung seiner einheitlichen Sicherheitsbescheinigung oder seiner Sicherheitszulassung einen Auftragnehmer heranzieht, setzt die Sicherheitsbehörde und das Kontrollorgan davon in Kenntnis.

Neben dem Namen oder Gesellschaftsnamen des Auftragnehmers teilt ein Eisenbahnunternehmen oder der Infrastrukturbetreiber der Sicherheitsbehörde ebenfalls folgende Angaben mit:

1. Datum, an dem die als Unterauftrag vergebene Tätigkeit beginnt,
2. die vom Auftragnehmer ausgeübten sicherheitskritischen Aufgaben,
3. die Abgrenzung der Eisenbahninfrastruktur, die durch die als Unterauftrag vergebene Tätigkeit gedeckt ist,
4. gegebenenfalls die Liste der lokalen Protokolle, die dem Auftragnehmer bekannt sein müssen.

Bei einer Änderung der in Absatz 2 erwähnten Informationen setzt das Eisenbahnunternehmen oder der Infrastrukturbetreiber die Sicherheitsbehörde sofort von dieser Änderung in Kenntnis.

§ 2 - Das Heranziehen eines in § 1 erwähnten Auftragnehmers entbindet das Eisenbahnunternehmen oder den Infrastrukturbetreiber nicht von seiner Verantwortung und seinen Verpflichtungen in Bezug auf Sicherheit und Übertragung der Kapazitäten gemäß Artikel 29.

Das Heranziehen eines in § 1 erwähnten Auftragnehmers darf nicht gegen die Anwendung der Wettbewerbsregeln verstoßen und nicht den Schienenverkehrsmarkt stören gemäß Artikel 62 § 3.

§ 3 - Die Beweislast für die Risikokontrolle obliegt in jedem Fall dem Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber, das beziehungsweise der einen in § 1 erwähnten Auftragnehmer heranzieht.

§ 4 - Das Eisenbahnunternehmen oder der Infrastrukturbetreiber, das beziehungsweise der einen in § 1 erwähnten Auftragnehmer heranzieht, bezieht die Zertifizierung des Sicherheitspersonals dieses Auftragnehmers, einschließlich der Ausstellung der in Titel 5 Kapitel 1 Abschnitt 3 erwähnten zusätzlichen Bescheinigung, in sein Sicherheitsmanagementsystem ein."

Art. 42 - Artikel 95 desselben Gesetzbuches wird wie folgt ersetzt:

"Art. 95 - § 1 - Der Infrastrukturbetreiber benötigt für die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur eine von der Sicherheitsbehörde ausgestellte Sicherheitszulassung.

§ 2 - Die Sicherheitszulassung beinhaltet:

1. die Bestätigung der Zulassung des Sicherheitsmanagementsystems des Infrastrukturbetreibers, wie erwähnt in Titel 4 Kapitel 3,
2. die Bestätigung der Zulassung der Verfahren und Bestimmungen des Infrastrukturbetreibers zur Erfüllung der für eine sichere Planung und Instandhaltung sowie einen sicheren Betrieb der Eisenbahninfrastruktur erforderlichen Anforderungen, wozu gegebenenfalls die Instandhaltung und der Betrieb des Verkehrssteuerungs- und Signalgebungssystems gehören."

Art. 43 - Artikel 96 desselben Gesetzbuches, abgeändert durch das Gesetz vom 23. Juni 2020, wird wie folgt ersetzt:

"Art. 96 - Die Sicherheitszulassung ist fünf Jahre lang gültig und kann auf Antrag des Infrastrukturbetreibers erneuert werden.

Der Infrastrukturbetreiber überarbeitet die Sicherheitszulassung vollständig oder teilweise, wenn die Teilsysteme Infrastruktur, Signalgebung oder Energieversorgung oder die Grundsätze für deren Betrieb und Instandhaltung wesentlich geändert werden.

Der Infrastrukturbetreiber unterrichtet die Sicherheitsbehörde unverzüglich über alle derartigen Änderungen.

Bei wesentlichen Änderungen der einschlägigen Bestimmungen des rechtlichen Rahmens im Bereich der Sicherheit kann die Sicherheitsbehörde die Überarbeitung der Sicherheitszulassung verlangen.

Wenn der Infrastrukturbetreiber, der Inhaber einer Sicherheitszulassung ist, die für die Sicherheitszulassung geltenden Bedingungen nicht mehr erfüllt, kann die Sicherheitsbehörde die Zulassung widerrufen."

Art. 44 - Artikel 97 desselben Gesetzbuches wird wie folgt abgeändert:

1. Die Wörter "binnen einem Monat" werden durch die Wörter "unverzüglich und in jedem Fall binnen zwei Wochen" ersetzt.
2. Das Wort "geändert" wird durch das Wort "überarbeitet" ersetzt.

Art. 45 - In Artikel 98 desselben Gesetzbuches, abgeändert durch das Gesetz vom 23. November 2017, wird das Wort "Aktualisierung" durch das Wort "Überarbeitung" ersetzt.

Art. 46 - In Titel 4 Kapitel 4 desselben Gesetzbuches wird ein Artikel 98/1 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 98/1 - Im Fall einer grenzüberschreitenden Infrastruktur arbeitet die Sicherheitsbehörde bei der Ausstellung von Sicherheitszulassungen mit der Sicherheitsbehörde des betreffenden Mitgliedstaats zusammen."

Art. 47 - In Titel 4 Kapitel 4 desselben Gesetzbuches wird die Überschrift von Abschnitt 2 wie folgt ersetzt:

"Abschnitt 2 - Einheitliche Sicherheitsbescheinigung von Eisenbahnunternehmen".

Art. 48 - Artikel 99 desselben Gesetzbuches, abgeändert durch das Gesetz vom 23. November 2017, wird wie folgt ersetzt:

"Art. 99 - Eisenbahnunternehmen benötigen für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung, die entweder von der Agentur gemäß Artikel 10 Absatz 5, 6 und 7 der Richtlinie 2016/798/EU oder von der Sicherheitsbehörde gemäß vorliegendem Abschnitt ausgestellt wird."

Art. 49 - Artikel 100 desselben Gesetzbuches wird wie folgt ersetzt:

"Art. 100 - § 1 - Ist das geografische Tätigkeitsgebiet eines Eisenbahnunternehmens auf das belgische Staatsgebiet beschränkt, kann das Eisenbahnunternehmen einen Antrag auf eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung bei der Sicherheitsbehörde einreichen, die nach Anwendung des in Absatz 3 erwähnten Verfahrens entscheidet, ob sie ihm eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung ausstellt.

Die Sicherheitsbehörde trägt für die von ihr ausgestellten einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen die Verantwortung.

Für die Ausstellung, Erneuerung und Änderung einheitlicher Sicherheitsbescheinigungen in Anwendung des vorliegenden Paragraphen wendet die Sicherheitsbehörde die Ausführungsbestimmungen über das Zertifizierungsverfahren gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2018/763 der Kommission vom 9. April 2018 über die praktischen Festlegungen für die Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 653/2007 der Kommission an.

Der König legt durch einen im Ministerrat beratenen Erlass die Modalitäten für die Verlängerung, Aussetzung und den Widerruf der Sicherheitsbescheinigung fest.

§ 2 - Im Rahmen der Ausstellung einheitlicher Sicherheitsbescheinigungen in Anwendung von § 1 oder der in Artikel 10 Absatz 5 Buchstabe b der Richtlinie 2016/798/EU erwähnten Bewertungen kann die Sicherheitsbehörde Vor-Ort-Besuche und -Inspektionen bei den Eisenbahnunternehmen sowie Audits durchführen und einschlägige zusätzliche Angaben anfordern.

Handelt sie im Rahmen der in Artikel 10 Absatz 5 Buchstabe b der Richtlinie 2016/798/EU erwähnten Bewertungen, stimmt sie zusammen mit der Agentur die Organisation dieser Besuche, Audits und Inspektionen ab.

§ 3 - Unbeschadet von Artikel 74/1 § 6 widerruft die Sicherheitsbehörde die gemäß § 1 ausgestellte einheitliche Sicherheitsbescheinigung, wenn deren Inhaber:

- die erforderlichen Bedingungen gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2018/763 der Kommission vom 9. April 2018 über die praktischen Festlegungen für die Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 653/2007 der Kommission nicht mehr erfüllt oder

- diese im Verlauf des Jahres nach ihrer Ausstellung nicht genutzt hat.

Der Widerruf einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung kann vollständig sein oder auf eine oder mehrere Arten von Tätigkeiten oder eine oder mehrere der bedienten Strecken beschränkt werden.

§ 4 - Die Sicherheitsbehörde informiert den betreffenden Infrastrukturbetreiber über jede gemäß Artikel 74/1 § 7 getroffene Entscheidung zur sofortigen Aussetzung oder Einschränkung oder jede gemäß Absatz 1 und Artikel 74/1 § 6 Absatz 3 getroffene Entscheidung zum vollständigen oder teilweisen Widerruf der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung."

Art. 50 - Artikel 101 desselben Gesetzbuches wird aufgehoben.

Art. 51 - Artikel 102 desselben Gesetzbuches, abgeändert durch das Gesetz vom 23. Juni 2020, wird aufgehoben.

Art. 52 - Artikel 103 desselben Gesetzbuches, abgeändert durch das Gesetz vom 23. November 2017, wird wie folgt ersetzt:

"Art. 103 - § 1 - Die gemäß Artikel 100 von der Sicherheitsbehörde ausgestellte einheitliche Sicherheitsbescheinigung kann ferner ohne Erweiterung des geografischen Tätigkeitsgebiets gültig sein für Eisenbahnunternehmen, die die Bahnhöfe benachbarter Mitgliedstaaten mit ähnlichen Netzmerkmalen und Betriebsvorschriften anfahren, wenn sich diese Bahnhöfe in Grenznähe befinden, sofern zuvor die Sicherheitsbehörden dieser Mitgliedstaaten gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2018/763 der Kommission vom 9. April 2018 über die praktischen Festlegungen für die Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 653/2007 der Kommission angehört wurden.

Diese Anhörung kann in einer grenzüberschreitenden Vereinbarung zwischen den Mitgliedstaaten oder den Sicherheitsbehörden festgelegt sein.

Der König kann die Ausführungsbestimmungen in Bezug auf Anträge auf eine in Absatz 1 erwähnte einheitliche Sicherheitsbescheinigung erlassen.

§ 2 - Gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2018/763 der Kommission vom 9. April 2018 über die praktischen Festlegungen für die Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 653/2007 der Kommission kann die von einer Sicherheitsbehörde eines benachbarten Mitgliedstaats ausgestellte einheitliche Sicherheitsbescheinigung nach Anhörung der Sicherheitsbehörde ferner ohne Erweiterung des geografischen Tätigkeitsgebiets gültig sein für Eisenbahnunternehmen, die auf belgischem Staatsgebiet gelegene Bahnhöfe mit ähnlichen Netzmerkmalen und Betriebsvorschriften anfahren, wenn sich diese Bahnhöfe in Grenznähe befinden.

Diese Anhörung kann in einer grenzüberschreitenden Vereinbarung zwischen den Mitgliedstaaten oder den Sicherheitsbehörden festgelegt sein."

Art. 53 - Artikel 104 desselben Gesetzbuches wird wie folgt ersetzt:

"Art. 104 - § 1 - Der Antragsteller kann innerhalb eines Monats nach Eingang einer ablehnenden Entscheidung der Sicherheitsbehörde, mit der die Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung abgelehnt wird, beantragen, dass sie diese Entscheidung überprüft.

Die Sicherheitsbehörde verfügt nach dem Zeitpunkt des Eingangs des Antrags auf Überprüfung über eine Frist von zwei Monaten, um ihre Entscheidung zu bestätigen oder zu widerrufen.

§ 2 - Wird die ablehnende Entscheidung der Sicherheitsbehörde bestätigt, kann der Antragsteller den Märktegerichtshof anrufen."

Art. 54 - In Titel 4 Kapitel 4 Abschnitt 2 desselben Gesetzbuches wird ein Artikel 104/1 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 104/1 - In einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen werden Art und Umfang des Eisenbahnbetriebs sowie das von ihnen erfasste geografische Tätigkeitsgebiet angegeben.

Eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung kann sich auch auf die im Besitz des Eisenbahnunternehmens befindlichen Gleisanschlüsse erstrecken, wenn diese in sein Sicherheitsmanagementsystem einbezogen sind."

Art. 55 - In Titel 4 Kapitel 4 Abschnitt 2 desselben Gesetzbuches wird ein Artikel 104/2 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 104/2 - § 1 - Eine von der Sicherheitsbehörde in Anwendung des vorliegenden Abschnitts ausgestellte einheitliche Sicherheitsbescheinigung wird auf Antrag des Eisenbahnunternehmens spätestens alle fünf Jahre erneuert.

Sie wird vollständig oder teilweise aktualisiert, wenn sich die Art oder der Umfang des Betriebs wesentlich ändert.

§ 2 - Bei wesentlichen Änderungen der einschlägigen Bestimmungen des rechtlichen Rahmens im Bereich der Sicherheit kann die Sicherheitsbehörde die Überarbeitung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen, die sie ausgestellt hat, verlangen.

§ 3 - Die Sicherheitsbehörde unterrichtet die Agentur unverzüglich, auf jeden Fall aber innerhalb von zwei Wochen, über die von ihr ausgestellten einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen.

Die Sicherheitsbehörde unterrichtet die Agentur unverzüglich über die Erneuerung, die Änderung oder den Widerruf einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung.

Dabei werden der Name und die Anschrift des Eisenbahnunternehmens, das Ausstellungsdatum, Art und Umfang des Betriebs, die Gültigkeitsdauer der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung und das von ihr erfasste geografische Tätigkeitsgebiet angegeben."

Art. 56 - Artikel 105 desselben Gesetzbuches wird wie folgt ersetzt:

"Art. 105 - Der Inhaber jedes Fahrzeugs weist diesem vor Benutzung auf dem Netz eine Stelle zu, die für die Instandhaltung zuständig ist.

Diese Stelle wird bis zum 16. Juni 2024 in das NFR eingetragen.

Die für die Instandhaltung zuständige Stelle kann unter anderem ein Eisenbahnunternehmen, ein Infrastrukturbetreiber oder der Inhaber sein."

Art. 57 - Artikel 106 desselben Gesetzbuches wird wie folgt abgeändert:

1. In Absatz 1 werden die Wörter "Unabhängig von" durch das Wort "Unbeschadet" und werden die Wörter "für die in Artikel 94 erwähnte sichere Betreuung" durch die Wörter "für den in Artikel 67/1 § 3 erwähnten sicheren Betrieb" ersetzt.

2. Absatz 2 wird wie folgt ersetzt:

"Zu diesem Zweck richtet die für die Instandhaltung zuständige Stelle ein Instandhaltungssystem für diese Fahrzeuge ein und verfährt mittels dieses Systems wie folgt:

1. Sie stellt sicher, dass die Instandhaltung der Fahrzeuge gemäß den Instandhaltungsunterlagen jedes Fahrzeugs und den anwendbaren Anforderungen, einschließlich Instandhaltungsbestimmungen und einschlägiger Bestimmungen der TSI, erfolgt,

2. sie wendet die in den CSM festgelegten erforderlichen Methoden für die Evaluierung und Bewertung von Risiken - gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit anderen Akteuren - an,

3. sie sorgt dafür, dass ihre Auftragnehmer Maßnahmen zur Risikobegrenzung ergreifen und hierzu die CSM anwenden, und dass das in den vertraglichen Vereinbarungen vorgeschrieben wird, die auf Verlangen der Agentur oder der Sicherheitsbehörde offenzulegen sind, und

4. sie stellt die Nachvollziehbarkeit der Instandhaltungstätigkeiten sicher."

3. Absatz 3 wird aufgehoben.

Art. 58 - In Titel 4 Kapitel 5 desselben Gesetzbuches wird ein Artikel 106/1 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 106/1 - § 1 - Das Instandhaltungssystem umfasst folgende Funktionen:

1. Managementfunktion zur Beaufsichtigung und Koordinierung der in den Nummern 2 bis 4 erwähnten Instandhaltungsfunktionen und zur Gewährleistung des sicheren Zustands von Fahrzeugen im Eisenbahnsystem,

2. Instandhaltungsentwicklungsfunktion mit Zuständigkeit für die Verwaltung der Instandhaltungsunterlagen, einschließlich des Konfigurationsmanagements, auf der Grundlage von Konstruktions- und Betriebsdaten sowie Leistung und Erfahrungen,

3. Fuhrpark-Instandhaltungsmanagementfunktion zur Verwaltung der Abzweigung von Fahrzeugen zur Instandhaltung und deren Wiederinbetriebnahme nach der Instandhaltung,

4. Instandhaltungserbringungsfunktion zur Erbringung der technischen Instandhaltung eines Fahrzeugs oder von Teilen davon, einschließlich der Betriebsfreigabeunterlagen.

§ 2 - Die für die Instandhaltung zuständige Stelle führt die Managementfunktion selbst aus, kann die in § 1 Nr. 2 bis 4 erwähnten Instandhaltungsfunktionen jedoch ganz oder in Teilen an andere Vertragsparteien wie etwa Ausbesserungswerke untervergeben.

§ 3 - Die für die Instandhaltung zuständige Stelle gewährleistet, dass alle in § 1 Nr. 1 bis 4 erwähnten Funktionen die Anforderungen und Bewertungskriterien von Anlage 27 erfüllen.

§ 4 - Ausbesserungswerke wenden die einschlägigen Abschnitte von Anlage 27 an, die in den von der Europäischen Kommission erlassenen Durchführungsrechtsakten festgelegt werden und sich auf die zu zertifizierenden Funktionen und Tätigkeiten beziehen."

Art. 59 - Artikel 107 desselben Gesetzbuches wird wie folgt ersetzt:

"Art. 107 - Jede für die Instandhaltung zuständige Stelle muss zertifiziert sein und von einer Stelle, die gemäß dem in der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 vorgesehenen Verfahren akkreditiert wurde, mit einer Instandhaltungsstellen-Bescheinigung (ECM-Zertifikat) versehen werden, und zwar gemäß folgenden Bedingungen:

1. Die Akkreditierungs- und Anerkennungsverfahren im Rahmen des Zertifizierungsverfahrens erfolgen anhand der Kriterien Unabhängigkeit, Sachverstand und Unparteilichkeit.

2. Mit dem System der Zertifizierung wird nachgewiesen, dass eine für die Instandhaltung zuständige Stelle das Instandhaltungssystem eingeführt hat, um den sicheren Betriebszustand jedes Fahrzeugs, für dessen Instandhaltung sie zuständig ist, sicherzustellen.

3. Die ECM-Zertifizierung beruht auf einer Bewertung der Fähigkeit der für die Instandhaltung zuständigen Stelle, die einschlägigen Anforderungen und Bewertungskriterien von Anlage 27 zu erfüllen und diese durchgängig anzuwenden. Das schließt ein System der Überwachung ein, um die fortlaufende Erfüllung dieser Anforderungen und Bewertungskriterien nach Erteilung des ECM-Zertifikats sicherzustellen.

4. Die Zertifizierung von Ausbesserungswerken beruht auf der Erfüllung der einschlägigen Abschnitte von Anlage 27, die auf die entsprechenden zu zertifizierenden Funktionen und Tätigkeiten angewandt werden.

Ist die für die Instandhaltung zuständige Stelle ein Eisenbahnunternehmen oder ein Infrastrukturbetreiber, kann die Einhaltung der in Absatz 1 erwähnten Bedingungen in Abweichung von Absatz 1 von der Sicherheitsbehörde gemäß den in den Artikeln 95 bis 98/1 in Bezug auf die Sicherheitszulassung und in den Artikeln 99 bis 104/2 in Bezug auf die einheitliche Sicherheitsbescheinigung erwähnten Verfahren geprüft und auf den Bescheinigungen, die gemäß diesen Verfahren erteilt werden, bestätigt werden."

Art. 60 - Artikel 108 desselben Gesetzbuches wird wie folgt ersetzt:

"Art. 108 - Die gemäß Artikel 107 ausgestellten Bescheinigungen sind in der gesamten Union gültig."

Art. 61 - Artikel 109 desselben Gesetzbuches wird wie folgt ersetzt:

"Art. 109 - Der König kann bestimmen, dass der Verpflichtung zur Bestimmung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle in folgenden Fällen durch andere Maßnahmen als durch das in den Artikeln 105 bis 108 eingeführte Instandhaltungssystem nachgekommen wird:

1. Fahrzeuge, die in einem Drittland registriert sind und gemäß den Rechtsvorschriften dieses Landes instand gehalten werden,

2. Fahrzeuge, die auf Netzen oder Eisenbahnstrecken genutzt werden, deren Spurweite sich von der des Haupteisenbahnnetzes der Union unterscheidet und bei denen die Einhaltung der in Artikel 106 erwähnten Anforderungen durch internationale Vereinbarungen mit Drittstaaten sichergestellt wird,

3. Fahrzeuge, die bei Sondertransporten oder Transporten von militärischem Gerät genutzt werden, für die eine Ad-hoc-Genehmigung der Sicherheitsbehörde erforderlich ist, die vor der Inbetriebnahme ausgestellt werden muss. In diesem Fall werden die Abweichungen für Zeiträume von höchstens fünf Jahren gewährt,

4. Güterwagen und Reisezugwagen in gemeinsamer Nutzung mit Drittländern, deren Spurweite sich von der des Haupteisenbahnnetzes der Union unterscheidet.

Diese alternativen Maßnahmen werden durch Abweichungen, die von der Sicherheitsbehörde oder der Agentur gewährt werden, durchgeführt:

1. bei der Registrierung von Fahrzeugen gemäß Artikel 210, soweit das die Bestimmung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle betrifft,

2. bei der Ausstellung von Sicherheitszulassungen und einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber gemäß den Artikeln 95 bis 104/2, soweit das die Bestimmung oder Zertifizierung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle betrifft.

Die in Absatz 2 erwähnten Abweichungen werden in dem in Artikel 78 erwähnten Jahresbericht über die Sicherheit ermittelt und gerechtfertigt. Wenn der Eindruck gegeben ist, dass im Eisenbahnsystem der Union ungerechtfertigte Sicherheitsrisiken eingegangen werden, informiert die Agentur die Europäische Kommission unverzüglich darüber. Die Europäische Kommission nimmt Kontakt mit den Beteiligten auf und fordert gegebenenfalls den betreffenden Mitgliedstaat auf, seine Entscheidung zur Gewährung einer Abweichung zurückzunehmen."

(...)

Art. 64 - Artikel 112 desselben Gesetzbuches, zuletzt abgeändert durch das Gesetz vom 23. November 2017, wird wie folgt abgeändert:

1. In § 1 werden die Wörter "in Artikel 214 Absatz 1 Nr. 30 und Artikel 215" durch die Wörter "in Artikel 216/3 § 1 Nr. 14 und Artikel 216/4" ersetzt.

2. In § 6 Absatz 2 werden die Wörter "Artikel 214 und 215" durch die Wörter "Artikel 216/3 und 216/4" ersetzt.

3. In § 8 einziger Absatz Nr. 2 werden die Wörter "geführt hat" durch die Wörter "geführt haben" ersetzt.

Art. 65 - Artikel 112/1 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch das Gesetz vom 23. November 2017, wird wie folgt ersetzt:

"Art. 112/1 - § 1 - Der Inhaber einer Sicherheitszulassung und die Inhaber einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung, die das Netz befahren, entrichten als Beteiligung an der Deckung der Kosten der Untersuchungsstelle zur Untersuchung von Unfällen und des allgemeinen Sicherheitsniveaus eine jährliche Gebühr.

§ 2 - Der König legt durch einen im Ministerrat beratenen Erlass den Betrag dieser Gebühr fest.

Pro Quartal muss ein Viertel des Jahresbetrags entrichtet werden.

§ 3 - Die Gebühr wird zwischen dem Inhaber einer Sicherheitszulassung und den Inhabern einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung aufgeteilt.

Der Anteil des Inhabers einer Sicherheitszulassung beträgt dreißig Prozent des Gesamtbetrags.

Der Anteil der Inhaber einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung beträgt siebenzig Prozent des Gesamtbetrags.

Der Anteil der Inhaber einer in § 1 erwähnten einheitlichen Sicherheitsbescheinigung wird zwischen den Inhabern im Verhältnis zur Anzahl Zugkilometer aufgeteilt, die sie in dem Quartal geleistet haben, das drei Monate vor dem von der Gebühr betroffenen Quartal abgeschlossen wurde. Sofort nach Abschluss jedes Quartals werden die von jedem Inhaber einer in § 1 erwähnten einheitlichen Sicherheitsbescheinigung geleisteten Zugkilometer vom Inhaber der Sicherheitszulassung an die Untersuchungsstelle übermittelt, die diese Information anschließend an den Föderalen Öffentlichen Dienst Mobilität und Transportwesen übermittelt.

§ 4 - Der Inhaber der Sicherheitszulassung und die Inhaber einer in § 1 erwähnten einheitlichen Sicherheitsbescheinigung bezahlen die Gebühr zu Beginn des Quartals an die Untersuchungsstelle, und dies spätestens dreißig Tage nach dem Datum der Rechnung und gemäß den darin enthaltenen Anweisungen.

§ 5 - Bei Nichtzahlung informiert die Untersuchungsstelle die Sicherheitsbehörde, die die Gültigkeit der Sicherheitszulassung oder der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung aussetzen kann."

(...)

Art. 70 - In Titel 4 Kapitel 6 Abschnitt 4 desselben Gesetzbuches wird ein Artikel 116/1 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 116/1 - § 1 - Im Rahmen der Zusammenlegung der Ergebnisse mit anderen Untersuchungsstellen einerseits und der Übermittlung von Informationen an Beteiligte andererseits gemäß Artikel 116 sorgt die Untersuchungsstelle für die Anonymisierung personenbezogener Daten, zu denen sie gemäß Artikel 113 Zugang gehabt hat.

§ 2 - Bei der Zusammenarbeit mit anderen Untersuchungsstellen gemäß Artikel 115 stellt die Untersuchungsstelle, sofern diese Zusammenarbeit mit der Verarbeitung personenbezogener Daten im Sinne der Verordnung (EU) 2016/679 einhergeht, sicher, dass die Bestimmungen der vorerwähnten Verordnung eingehalten werden.

Die Untersuchungsstelle als Verantwortliche für die Verarbeitung personenbezogener Daten, über die sie im Rahmen der Ausübung ihrer in den Artikeln 111 und 112 erwähnten Aufgaben verfügt, stellt gemäß Artikel 113 § 2 sicher, dass sie im Rahmen der in Absatz 1 erwähnten Zusammenarbeit den anderen Untersuchungsstellen nur für die Untersuchung erforderliche personenbezogene Daten übermittelt.

Die Untersuchungsstelle nimmt diese Daten in eine gesonderte und gesicherte Datei auf, auf die nur Untersuchungsbeauftragte, beigeordnete Untersuchungsbeauftragte, Untersuchungssachverständige und das eventuell zugewiesene Verwaltungspersonal sowie die Mitglieder des Personals anderer Untersuchungsstellen, mit denen sie zusammenarbeitet, zugreifen dürfen.

Die Untersuchungsstelle wendet eine strenge Nutzungs- und Zugriffspolitik an und ergreift technische und organisatorische Maßnahmen zum Schutz personenbezogener Daten.

Personen, deren personenbezogene Daten in der in Absatz 3 erwähnten Datei aufgeführt sind, verfügen über ein Zugriffs- und Berichtigungsrecht in Bezug auf die sie betreffenden Daten.

Bei Berichtigungsantrag teilt die Untersuchungsstelle jedem Empfänger, dem die personenbezogenen Daten übermittelt worden sind, jede vorgenommene Berichtigung personenbezogener Daten mit, sofern sich eine solche Mitteilung nicht als unmöglich erweist oder kein unverhältnismäßiger Aufwand damit verbunden ist. Die Untersuchungsstelle erteilt der betreffenden Person auf Anfrage Informationen über diese Empfänger.

Personenbezogene Daten, die anderen Untersuchungsstellen gemäß Absatz 2 übermittelt und gemäß Absatz 4 in eine gesonderte und gesicherte Datei aufgenommen wurden, sind anderen Untersuchungsstellen nur so lange zugänglich, wie dies für die Untersuchung erforderlich ist, längstens jedoch fünf Jahre nach Eintritt des Unfalls oder der Störung. Nach Ablauf dieser Frist werden sie vernichtet oder anonymisiert.

Im Rahmen der vorliegenden Verarbeitung personenbezogener Daten haben Personen nicht das Recht auf Löschung, auf Einschränkung der Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit, auf Widerspruch und auf eine automatisierte individuelle Entscheidungsfindung. Diese Rechte sind nämlich unvereinbar mit den Zwecken, die mit der vorliegenden Verarbeitung personenbezogener Daten verfolgt werden, nämlich der Aufbewahrung und Analyse von Daten in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit und auf die Art und Weise, wie die betreffenden Akteure die Verpflichtungen des rechtlichen Rahmens im Bereich der Sicherheit anwenden. Diese Zwecke beziehen sich nämlich auf einen wichtigen Kontrollauftrag zur Gewährleistung eines wichtigen Ziels von allgemeinem öffentlichem Interesse, nämlich der Eisenbahnsicherheit auf dem belgischen Netz."

Art. 71 - In Artikel 120 Absatz 2 desselben Gesetzbuches wird zwischen dem ersten und dem zweiten Satz ein Satz mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Kann der Abschlussbericht nicht binnen zwölf Monaten veröffentlicht werden, so gibt die Untersuchungsstelle mindestens zu jedem Jahrestag des Unfalls einen Zwischenbericht heraus, in dem der Untersuchungsfortgang und etwaige aufgetretene Sicherheitsprobleme dargelegt werden."

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

Art. 73 - Artikel 122 desselben Gesetzbuches wird wie folgt ersetzt:

"Art. 122 - § 1 - Die von der Untersuchungsstelle ausgesprochenen Sicherheitsempfehlungen werden an die Sicherheitsbehörde und, sofern es die Art der Empfehlung erfordert, an die Agentur, an andere belgische Stellen oder Behörden oder an andere Mitgliedstaaten gerichtet. Sie beinhalten auf keinen Fall eine Vermutung von Schuld oder Haftung.

§ 2 - Die Sicherheitsbehörde und die anderen Behörden oder Stellen ergreifen im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Sicherheitsempfehlungen der Untersuchungsstellen berücksichtigt und gegebenenfalls umgesetzt werden.

§ 3 - Die Sicherheitsbehörde und die anderen Behörden oder Stellen, an die die Empfehlungen gerichtet sind, unterrichten die Untersuchungsstelle regelmäßig, und zwar mindestens jährlich und jeweils spätestens bis zum 30. Juni, über Maßnahmen, die als Reaktion auf diese Empfehlungen ergriffen wurden oder geplant sind."

Art. 74 - In Titel 5 desselben Gesetzbuches wird ein Kapitel 0 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"KAPITEL 0 - Zugang zu Ausbildungsmöglichkeiten".

Art. 75 - In Titel 5 Kapitel 0 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch Artikel 74, wird ein Artikel 124/1 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 124/1 - § 1 - Bei der Einstellung von Sicherheitspersonal können Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber alle zuvor bei anderen und einem Infrastrukturbetreiber absolvierten Ausbildungen, Qualifizierungen und dort gemachten Erfahrungen berücksichtigen.

Zu diesem Zweck sind diese Personalmitglieder zum Zugang zu allen Dokumenten, die ihre Ausbildungen, Qualifikationen und Erfahrungen belegen, sowie zur Vervielfältigung und Weiterleitung dieser Dokumente berechtigt.

§ 2 - Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber sind für den Ausbildungsstand und die Qualifikationen ihres mit sicherheitskritischen Aufgaben betrauten Personals verantwortlich."

Art. 76 - In Titel 5 Kapitel 0 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch Artikel 74, wird ein Artikel 124/2 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 124/2 - § 1 - Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber gewähren ihrem Sicherheitspersonal einen fairen und nichtdiskriminierenden Zugang zu Ausbildungsmöglichkeiten, sofern derartige Ausbildungen für die Erbringung von Diensten im Netz notwendig sind.

Werden Ausbildungsleistungen nur von einem einzigen Eisenbahnunternehmen oder dem Infrastrukturbetreiber angeboten, so sorgt dieses/dieser dafür, dass andere Eisenbahnunternehmen oder der Infrastrukturbetreiber zu einem angemessenen und nichtdiskriminierenden Preis, der kostenorientiert ist und eine Gewinnspanne umfassen kann, Zugang zu diesen Ausbildungen erhalten/erhält.

§ 2 - Vorbehaltlich des Artikels 144 Absatz 1 umfassen Ausbildungsleistungen eine Vermittlung der erforderlichen Streckenkennnisse, der Betriebsvorschriften und -verfahren, der Systeme für Signalgebung und Zugsteuerung/Zugsicherung sowie der für die betreffenden Strecken geltenden Notfallverfahren.

§ 3 - Die mit der Bereitstellung von Ausbildungsleistungen beauftragten Stellen erteilen dem Personal der Eisenbahnunternehmen und des Infrastrukturbetreibers auf seinen Antrag eine Bescheinigung über die Teilnahme an einer Ausbildung."

Art. 77 - In Artikel 132 § 4 desselben Gesetzbuches wird Absatz 2 wie folgt ersetzt:

"Wenn die Sicherheitsbehörde gemäß den Bestimmungen des vorliegenden Artikels eingreift, hält sie alle Bestimmungen der Verordnung (EU) 2016/679 und des Gesetzes vom 30. Juli 2018 über den Schutz natürlicher Personen hinsichtlich der Verarbeitung personenbezogener Daten ein, außer wenn vorliegendes Eisenbahngesetzbuch davon abweicht."

Art. 78 - Artikel 133 desselben Gesetzbuches wird aufgehoben.

Art. 79 - In Artikel 140 § 4 desselben Gesetzbuches wird Absatz 2 wie folgt ersetzt:

"Wenn der Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen gemäß den Bestimmungen des vorliegenden Artikels eingreifen, halten sie alle Bestimmungen für die Verordnung (EU) 2016/679 und des Gesetzes vom 30. Juli 2018 über den Schutz natürlicher Personen hinsichtlich der Verarbeitung personenbezogener Daten ein, außer wenn vorliegendes Eisenbahngesetzbuch davon abweicht."

Art. 80 - Artikel 142 desselben Gesetzbuches, abgeändert durch das Gesetz vom 23. November 2017, wird wie folgt abgeändert:

1. In § 1 Absatz 1 werden die Wörter "Artikels 74 Nr. 9" durch die Wörter "Artikels 74 Nr. 10 und 11" ersetzt.

2. In § 3 Absatz 1 werden die Wörter "Titel 5" durch die Wörter "Titel 5 Kapitel 1" ersetzt.

Art. 81 - In Artikel 143 desselben Gesetzbuches werden die Absätze 2 und 3 wie folgt ersetzt:

"Unbeschadet von Artikel 124/2 § 1 Absatz 2 verpflichtet die Anerkennung die Ausbilder oder Ausbildungszentren zur Gewährleistung eines fairen und nichtdiskriminierenden Zugangs zu Ausbildungsmöglichkeiten für Zugführer, immer wenn derartige Ausbildungen für die Erfüllung von Bedingungen zur Erlangung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung oder gegebenenfalls der Sicherheitszulassung notwendig sind.

"Unbeschadet von Artikel 124/2 § 1 Absatz 2 verpflichtet die Anerkennung die Ausbilder oder Ausbildungszentren, den Eisenbahnunternehmen und dem Infrastrukturbetreiber qualitativ hochwertige Ausbildungen zu ermöglichen, und zwar zu einem angemessenen und nichtdiskriminierenden Preis, der kostenorientiert ist und eine Gewinnspanne umfassen kann."

Art. 82 - Artikel 144 desselben Gesetzbuches wird wie folgt ersetzt:

"Art. 144 - Die Ausbildung von Zugführern umfasst einen Teil, der sich auf die Fahrerlaubnis für Zugführer bezieht und die allgemeinen Fachkenntnisse zum Gegenstand hat, und einen Teil, der sich auf die Bescheinigung bezieht und die spezifischen Fachkenntnisse zum Gegenstand hat.

Gemäß Artikel 124/2 § 1 haben die sich bewerbenden Zugführer einen fairen und nichtdiskriminierenden Zugang zu der Ausbildung, die zur Erfüllung der Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrerlaubnis und die Ausstellung der Bescheinigung erforderlich ist.

Art. 83 - Artikel 152 desselben Gesetzbuches wird wie folgt ersetzt:

"Art. 152 - Bevor der König von einer oder mehreren der in vorliegendem Titel vorgesehenen Ermächtigungen Gebrauch macht, holt Er die Stellungnahme der Datenschutzbehörde ein.

In Abweichung von Artikel 26 § 1 Absatz 2 des Gesetzes vom 3. Dezember 2017 zur Schaffung der Datenschutzbehörde gibt die Datenschutzbehörde ihre Stellungnahme binnen einer Frist von dreißig Tagen ab, nachdem ihr alle zu diesem Zweck notwendigen Angaben mitgeteilt worden sind."

Art. 84 - In Artikel 154 Absatz 1 desselben Gesetzbuches werden zwischen dem Wort "jedes" und dem Wort "Teilsystem" die Wörter "in Anlage 15 beschriebene" eingefügt.

Art. 85 - Artikel 155 desselben Gesetzbuches wird wie folgt ersetzt:

"Art. 155 - Ortsfeste Teilsysteme müssen mit den zum Zeitpunkt des Antrags auf Genehmigung der Inbetriebnahme geltenden TSI und nationalen Vorschriften übereinstimmen.

Fahrzeuge müssen mit den zum Zeitpunkt des Antrags auf Genehmigung des Inverkehrbringens geltenden TSI und nationalen Vorschriften übereinstimmen.

Nutzer ortsfester Teilsysteme und von Fahrzeugen müssen während der Nutzung ständig die in den Absätzen 1 und 2 erwähnte Konformität aufrechterhalten.

In jeder TSI werden die für bestehende Teilsysteme und Fahrzeuge geltenden Bestimmungen angegeben, insbesondere in Bezug auf Umrüstungen und Erneuerungen, und in diesen Fällen unter Angabe der Änderungsarbeiten, die einen Antrag für eine neue Genehmigung erforderlich machen."

Art. 86 - Artikel 156 desselben Gesetzbuches wird aufgehoben.

Art. 87 - Artikel 157 desselben Gesetzbuches wird aufgehoben.

Art. 88 - Artikel 158 desselben Gesetzbuches wird aufgehoben.

Art. 89 - In Titel 6 Kapitel 2 desselben Gesetzbuches wird die Überschrift von Abschnitt 3 wie folgt ersetzt:

"Abschnitt 3 - Nichtanwendung einer TSI".

Art. 90 - Artikel 159 desselben Gesetzbuches wird wie folgt ersetzt:

"Art. 159 - § 1 - Die Sicherheitsbehörde kann dem Antragsteller in folgenden Fällen gestatten, ganz oder teilweise von der Anwendung einer oder mehrerer TSI abzusehen:

1. bei Vorhaben, die den Neubau eines Teilsystems oder eines Teils davon oder die Erneuerung oder Umrüstung eines bestehenden Teilsystems oder eines Teils davon betreffen, oder bei allen das Eisenbahnsystem betreffenden Phasen oder Bereichen, die bei Inkrafttreten der betreffenden TSI in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrags sind,

2. bei Vorhaben, die die Erneuerung, Erweiterung oder Umrüstung eines bestehenden Teilsystems oder eines Teils davon betreffen, wenn die Anwendung der betreffenden TSI die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens und/oder die Vereinbarkeit mit dem belgischen Eisenbahnsystem, wie etwa in Bezug auf das Lichtraumprofil, die Spurweite, den Gleisabstand oder die elektrische Spannung beeinträchtigen würde,

3. wenn die Bedingungen für eine rasche Wiederherstellung des Netzes nach einem Unfall oder einer Naturkatastrophe eine teilweise oder vollständige Anwendung der entsprechenden TSI wirtschaftlich oder technisch nicht erlauben, und zwar bis zur Wiederherstellung des Netzes,

4. bei Fahrzeugen aus Drittländern oder mit Zielort in Drittländern, deren Spurweite sich vom Hauptisenbahnnetz in der Union unterscheidet.

§ 2 - Unbeschadet von Artikel 225/4 § 1 Absatz 2 reicht der Antragsteller bei der Sicherheitsbehörde einen Antrag auf Ausnahmeregelung gemäß dem in Artikel 7 Absatz 5 der Richtlinie 2016/797/EU erwähnten Durchführungsrechtsakt ein und versieht den Antrag auf Ausnahmeregelung mit Gründen.

§ 3 - In dem in § 1 Nr. 1 erwähnten Fall übermittelt die Sicherheitsbehörde der Europäischen Kommission binnen einem Jahr nach Inkrafttreten einer jeden TSI ein Verzeichnis der Vorhaben, die sich ihres Erachtens in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befinden.

§ 4 - In den in § 1 Nr. 1 und 3 erwähnten Fällen unterrichtet die Sicherheitsbehörde die Europäische Kommission über ihre Entscheidung, ganz oder teilweise von der Anwendung einer oder mehrerer TSI abzusehen.

§ 5 - In den in § 1 Nr. 1, 2 und 4 erwähnten Fällen übermittelt die Sicherheitsbehörde der Europäischen Kommission den Antrag auf vollständige oder teilweise Nichtanwendung der TSI zusammen mit einem Dossier, in dem der Antrag begründet wird, und nennt darin auch die Ausweichbestimmungen, die diese anstatt der TSI anzuwenden beabsichtigt.

§ 6 - Die Sicherheitsbehörde kann die in § 5 erwähnten Ausweichbestimmungen umgehend anwenden, bis die Europäische Kommission gemäß Artikel 7 Absatz 4 der Richtlinie 2016/797/EU eine Entscheidung getroffen hat.

Wenn binnen einer Frist von vier Monaten nach Einreichung des Antrags und des vollständigen Dossiers keine Entscheidung der Europäischen Kommission ergeht, so betrachtet die Sicherheitsbehörde den Antrag als genehmigt."

Art. 91 - *[Abänderung des niederländischen Textes]*

Art. 92 - Artikel 160 desselben Gesetzbuches wird wie folgt abgeändert:

1. *[Abänderung des niederländischen Textes]*

2. Absatz 1 Nr. 1 wird wie folgt ersetzt:

"1. wenn sie die Verwirklichung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Union ermöglichen und den grundlegenden Anforderungen entsprechen,".

3. Absatz 1 Nr. 2 wird wie folgt ersetzt:

"2. wenn sie in ihrem Verwendungsgebiet bestimmungsgemäß verwendet und ordnungsgemäß installiert und instand gehalten werden."

Art. 93 - Artikel 161 desselben Gesetzbuches wird wie folgt abgeändert:

1. Die Wörter "das Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten zur Verwendung im Eisenbahnsystem nicht unter Berufung auf das Gesetz verbieten, beschränken oder behindern, wenn diese Komponenten den Bestimmungen des vorliegenden Eisenbahngesetzbuches entsprechen" werden durch die Wörter "das Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten zur Verwendung im Eisenbahnsystem der Union nicht unter Berufung auf das Gesetz verbieten, beschränken oder behindern, wenn diese Komponenten den Bestimmungen des vorliegenden Eisenbahngesetzbuches entsprechen" ersetzt.

2. Ein Absatz 2 mit folgendem Wortlaut wird eingefügt:

"Insbesondere schreibt die Sicherheitsbehörde keine Prüfungen vor, die bereits im Rahmen des Verfahrens zur Ausstellung der in den Artikeln 163 und 164 vorgesehenen EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung erfolgt sind."

Art. 94 - Artikel 162 desselben Gesetzbuches wird wie folgt ersetzt:

"Art. 162 - § 1 - Es wird davon ausgegangen, dass Interoperabilitätskomponenten den grundlegenden Anforderungen genügen, wenn sie die Bedingungen der entsprechenden TSI oder die zur Einhaltung dieser Bedingungen ausgearbeiteten europäischen Spezifikationen erfüllen.

In der EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung wird bescheinigt, dass die Interoperabilitätskomponenten den in der entsprechenden TSI festgelegten Verfahren für die Bewertung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit unterzogen wurden.

§ 2 - Falls in der TSI verlangt, ist der EG-Erklärung Folgendes beizufügen:

1. eine von einer oder mehreren benannten Stellen ausgestellte Bescheinigung über die Konformität einer einzelnen Interoperabilitätskomponente mit den einschlägigen technischen Spezifikationen,

2. eine von einer oder mehreren benannten Stellen ausgestellte Bescheinigung über die Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente, wobei diese in ihrer eisenbahntechnischen Umgebung, insbesondere im Fall funktionaler Anforderungen, zu prüfen ist.

§ 3 - Die EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung der Interoperabilitätskomponenten wird vom Hersteller oder seinem Bevollmächtigten datiert und unterzeichnet.

Die EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung für Interoperabilitätskomponenten steht im Einklang mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/250 der Kommission vom 12. Februar 2019 über die Muster der EG-Erklärungen und -Bescheinigungen für Eisenbahn-Interoperabilitätskomponenten und -Teilsysteme, das Muster der Typenkonformitätserklärung für Schienenfahrzeuge und über die EG-Prüfverfahren für Teilsysteme gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 201/2011 der Kommission.

§ 4 - In Abweichung von den Paragraphen 1 und 2 können Ersatzteile von Teilsystemen, die bei Inkrafttreten der TSI bereits in Betrieb genommen wurden, in diese Teilsysteme eingebaut werden, ohne dass für sie das Verfahren zur Bewertung der Konformität und der Gebrauchstauglichkeit durchgeführt werden muss.

Art. 95 - Artikel 163 desselben Gesetzbuches wird wie folgt abgeändert:

1. In den Absätzen 1 und 2 werden jeweils die Wörter "in der Europäischen Union ansässiger" gestrichen.
2. In Absatz 3 werden die Wörter "Regelungen zur Umsetzung anderer europäischer Richtlinien, die andere Gesichtspunkte betreffen" durch die Wörter "andere Rechtsakte der Union, die andere Angelegenheiten betreffen" ersetzt.
3. In Absatz 3 werden die Wörter "dieser anderen Regelungen" durch die Wörter "dieser anderen Rechtsakte" ersetzt.

Art. 96 - *[Abänderung des niederländischen Textes]*

Art. 97 - Artikel 165 desselben Gesetzbuches wird wie folgt abgeändert:

1. In Absatz 1 werden die Wörter "den Hersteller oder seinen in der Europäischen Union ansässigen Bevollmächtigten" durch die Wörter "den Hersteller oder seinen Bevollmächtigten" ersetzt.

2. *[Abänderung des niederländischen Textes]*

Art. 98 - Artikel 166 desselben Gesetzbuches wird wie folgt abgeändert:

1. In Absatz 1 werden zwischen den Wörtern "ihre Verwendung zu verbieten" und den Wörtern "oder sie vom Markt zu nehmen" die Wörter ", sie zurückzurufen" eingefügt.

2. *[Abänderung des niederländischen Textes]*

3. In Absatz 2 werden zwischen den Wörtern "die Europäische Kommission" und dem Wort "unverzüglich" die Wörter ", die Agentur und die anderen Mitgliedstaaten" eingefügt.

Art. 99 - In Titel 6 Kapitel 3 Abschnitt 4 Unterabschnitt 2 desselben Gesetzbuches wird ein Artikel 166/1 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 166/1 - Hat eine Unzulänglichkeit in den europäischen Spezifikationen Anlass zu der in Artikel 166 erwähnten Entscheidung gegeben, schlägt die Sicherheitsbehörde der Agentur oder der Europäischen Kommission eine oder mehrere der folgenden Maßnahmen vor:

1. vollständige oder teilweise Streichung der betreffenden Spezifikation aus den Veröffentlichungen, in denen sie aufgeführt ist,
2. wenn es sich bei der betreffenden Spezifikation um eine harmonisierte Norm handelt, Einschränkung oder Streichung dieser Norm gemäß Artikel 11 der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 zur europäischen Normung, zur Änderung der Richtlinien 89/686/EWG und 93/15/EWG des Rates sowie der Richtlinien 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG und 2009/105/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung des Beschlusses 87/95/EWG des Rates und des Beschlusses Nr. 1673/2006/EG des Europäischen Parlaments und des Rates,
3. Überarbeitung der TSI durch die Europäische Kommission, wenn Unzulänglichkeiten in der TSI festgestellt werden."

Art. 100 - Artikel 167 Absatz 1 desselben Gesetzbuches wird wie folgt abgeändert:

1. Die Wörter "konform ist, so beschränkt sie deren Einsatzbereich, nimmt sie vom Markt oder verbietet ihre Verwendung und trifft die gebotenen Maßnahmen gegenüber demjenigen, der" werden durch die Wörter "mit den wesentlichen Anforderungen konform ist, so unterrichtet sie die benennende Behörde, die die gebotenen Maßnahmen gegenüber der Stelle trifft, die" ersetzt.

2. *[Abänderung des französischen Textes]*

Art. 101 - Artikel 168 desselben Gesetzbuches, abgeändert durch das Gesetz vom 23. November 2017, wird aufgehoben.

Art. 102 - Artikel 169 desselben Gesetzbuches wird wie folgt abgeändert:

1. In Absatz 1 werden die Wörter "Artikel 168" durch die Wörter "Titel 6 Kapitel 4/1" ersetzt.
2. In Absatz 1 wird das Wort "Eisenbahnsystems" durch die Wörter "Eisenbahnsystems der Union" ersetzt.
3. In Absatz 2 Nr. 1 werden die Wörter "gemäß Anlage 18" aufgehoben.
4. In Absatz 2 Nr. 2 werden die Wörter "dem 19. Juli 2008" durch die Wörter "dem 16. Juni 2016" ersetzt.

Art. 103 - Artikel 170 desselben Gesetzbuches wird wie folgt ersetzt:

"Art. 170 - Die Sicherheitsbehörde geht davon aus, dass strukturelle Teilsysteme, die Bestandteil des Eisenbahnsystems der Union sind und für die eine mit Bezug auf die TSI gemäß Artikel 172 § 1 ausgestellte EG-Prüferklärung beziehungsweise eine mit Bezug auf die nationalen Vorschriften gemäß Artikel 172 § 8 ausgestellte Prüferklärung oder beides vorliegt, den grundlegenden Anforderungen entsprechen."

Art. 104 - Artikel 171 desselben Gesetzbuches wird aufgehoben.

Art. 105 - Artikel 172 desselben Gesetzbuches wird wie folgt ersetzt:

"Art. 172 - § 1 - Zur Ausstellung der für das Inverkehrbringen und die Inbetriebnahme gemäß Kapitel 4/1 erforderlichen EG-Prüferklärung ersucht der Antragsteller die Konformitätsbewertungsstelle oder -stellen seiner Wahl, das in Anlage 19 erwähnte EG-Prüfverfahren durchzuführen.

§ 2 - Der Antragsteller gibt die EG-Prüferklärung für ein Teilsystem gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2019/250 der Kommission vom 12. Februar 2019 über die Muster der EG-Erklärungen und -Bescheinigungen für Eisenbahn-Interoperabilitätskomponenten und -Teilsysteme, das Muster der Typenkonformitätserklärung für Schienenfahrzeuge und über die EG-Prüfverfahren für Teilsysteme gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 201/2011 der Kommission ab.

Der Antragsteller erklärt in alleiniger Verantwortung, dass das betreffende Teilsystem den jeweiligen Prüfverfahren unterworfen wurde und die Anforderungen des einschlägigen Unionsrechts und die eventuell einschlägigen nationalen Vorschriften erfüllt.

Der Antragsteller datiert und unterzeichnet die EG-Prüferklärung und ihre Anlagen.

§ 3 - Der Auftrag der mit der EG-Prüfung eines Teilsystems betrauten benannten Stelle erstreckt sich über den gesamten Zeitraum von der Planung über den Bau bis hin zur Abnahme vor Inverkehrbringen oder Inbetriebnahme des Teilsystems.

Diese Aufgabe umfasst auch die Prüfung der Schnittstellen des betreffenden Teilsystems mit dem System, dessen Teil es bildet, und zwar auf der Grundlage der in der jeweiligen TSI und in den in den Artikeln 210 § 4 Nr. 2 und 211 vorgesehenen Registern verfügbaren Informationen.

§ 4 - Der Antragsteller ist für die Erstellung des technischen Dossiers verantwortlich, das der vom Antragsteller abgegebenen EG-Prüferklärung beiliegen muss.

Das technische Dossier enthält alle erforderlichen Schriftstücke hinsichtlich der Merkmale des Teilsystems sowie gegebenenfalls alle Bescheinigungen über die Konformität der Interoperabilitätskomponenten.

Es enthält ferner alle Angaben über Einsatzbedingungen und -beschränkungen, Wartung, laufende oder periodische Überwachung, Regelung und Instandhaltung.

§ 5 - Im Fall einer Erneuerung oder Umrüstung eines Teilsystems, die eine Änderung am technischen Dossier bewirkt und die Gültigkeit der bereits durchgeführten Prüfverfahren beeinträchtigt, prüft der Antragsteller, ob eine neue EG-Prüferklärung erforderlich ist.

§ 6 - Die benannte Stelle kann Zwischenprüfbescheinigungen ausstellen, die sich auf bestimmte Phasen des Prüfverfahrens oder bestimmte Teile des Teilsystems beziehen.

§ 7 - Wenn es nach den einschlägigen TSI zulässig ist, kann die benannte Stelle Prüfbescheinigungen für ein oder mehrere Teilsysteme oder für bestimmte Teile dieser Teilsysteme ausstellen.

§ 8 - Die bestimmten Stellen, die mit der Durchführung des Prüfverfahrens nach den nationalen Vorschriften beauftragt sind, sind für die entsprechenden Aufgaben zuständig.

Unbeschadet von Artikel 202 kann eine benannte Stelle als bestimmte Stelle bestimmt werden; in diesem Fall kann das gesamte Verfahren von einer einzigen Konformitätsbewertungsstelle durchgeführt werden."

Art. 106 - In Titel 6 Kapitel 4 Abschnitt 3 desselben Gesetzbuches wird Unterabschnitt 2, der Artikel 173 umfasst, aufgehoben.

Art. 107 - In Titel 6 Kapitel 4 Abschnitt 3 desselben Gesetzbuches wird Unterabschnitt 3, der Artikel 174 umfasst, aufgehoben.

Art. 108 - In Titel 6 Kapitel 4 Abschnitt 3 desselben Gesetzbuches wird Unterabschnitt 4, der Artikel 175 umfasst, aufgehoben.

Art. 109 - Artikel 176 Absatz 2 desselben Gesetzbuches wird wie folgt ersetzt:

"Die Sicherheitsbehörde teilt der Europäischen Kommission unter Angabe der Gründe umgehend mit, welche ergänzenden Prüfungen beantragt wurden, und gibt an, ob die nicht vollständige Einhaltung der Bestimmungen des vorliegenden Gesetzbuches auf Folgendes zurückzuführen ist:

1. Nichterfüllung der grundlegenden Anforderungen oder einer TSI oder mangelhafte Anwendung einer TSI,
2. eine unvollständige TSI."

Art. 110 - In Titel 6 Kapitel 4 Abschnitt 4 desselben Gesetzbuches wird ein Artikel 176/1 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 176/1 - Bei Interoperabilitätskomponenten und Teilsystemen, die mit harmonisierten Normen oder Teilen davon übereinstimmen, deren Fundstellen im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht worden sind, wird davon ausgegangen, dass sie mit den grundlegenden Anforderungen, die in den betreffenden Normen oder Teilen behandelt werden, im Einklang stehen."

Art. 111 - In Titel 6 Kapitel 4 desselben Gesetzbuches wird Abschnitt 5, der Artikel 178 umfasst, aufgehoben.

Art. 112 - In Titel 6 desselben Gesetzbuches wird ein Kapitel 4/1 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"KAPITEL 4/1 - Inverkehrbringen und Inbetriebnahme".

Art. 113 - In Titel 6 Kapitel 4/1 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch Artikel 112, wird ein Abschnitt 1 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Abschnitt 1 - Genehmigungen zur Inbetriebnahme ortsfester Einrichtungen".

Art. 114 - In Titel 6 Kapitel 4/1 Abschnitt 1 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch Artikel 113, wird ein Artikel 179/1 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 179/1 - § 1 - Die neuen Teilsysteme "streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung", "Energie" und "Infrastruktur" werden nur in Betrieb genommen, wenn sie so geplant, gebaut und installiert werden, dass die grundlegenden Anforderungen erfüllt sind, und wenn die erforderliche Genehmigung gemäß den Paragraphen 3 und 5 erteilt wurde.

§ 2 - Die Sicherheitsbehörde genehmigt die Inbetriebnahme der auf belgischem Staatsgebiet installierten oder betriebenen Teilsysteme "Energie", "Infrastruktur" und "streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung".

§ 3 - Die Sicherheitsbehörde gibt ausführliche Hinweise zur Beantragung der Genehmigungen und arbeitet bei der Verbreitung dieser Informationen mit der Agentur zusammen.

Sie stellt Antragstellern auf ihrer Website unentgeltlich einen Antragsleitfaden zur Verfügung, in dem die Voraussetzungen für diese Genehmigungen beschrieben und erklärt und die notwendigen Unterlagen aufgeführt werden.

§ 4 - Vor der Phase der Ausführung des Vorhabens und der in § 5 erwähnten Beantragung einer Genehmigung zur Inbetriebnahme reicht der Antragsteller bei der Sicherheitsbehörde ein einleitendes Dossier ein.

Der Inhalt dieses Dossiers ist in Anlage 30 festgelegt.

Die Sicherheitsbehörde gibt binnen vier Monaten nach Einreichung des einleitenden Dossiers eine Stellungnahme zur technischen Konzeption und zum anwendbaren Bezugsrahmen ab.

Wenn binnen der vorgeschriebenen Frist keine Stellungnahme abgegeben worden ist, kann der Antragsteller mit seinem Vorhaben fortfahren.

Das Ausbleiben einer Stellungnahme begründet nicht die Vermutung, dass eine positive Stellungnahme vorliegt.

Bei einer negativen Stellungnahme passt der Antragsteller sein Vorhaben an und reicht ein neues einleitendes Dossier gemäß Absatz 1 ein.

§ 5 - Nach Erhalt einer positiven Stellungnahme oder in Ermangelung einer Stellungnahme der Sicherheitsbehörde gemäß § 4 reicht der Antragsteller bei der Sicherheitsbehörde einen Antrag auf Genehmigung zur Inbetriebnahme ortsfester Einrichtungen ein; dem Antrag wird ein Dossier beigelegt, in dem Folgendes durch Unterlagen belegt ist:

1. die in Artikel 172 erwähnten Prüferklärungen,

2. die aufgrund der einschlägigen TSI, nationalen Vorschriften und Register festgestellte technische Kompatibilität der Teilsysteme mit dem System, in das sie integriert werden,

3. die aufgrund der einschlägigen TSI, nationalen Vorschriften und CSM festgestellte sichere Integration der Teilsysteme,

4. im Fall von Teilsystemen "streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und streckenseitige Signalgebung", die Ausrüstung mit dem Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem (ETCS) und/oder dem Globalen Mobilfunksystem für Eisenbahnen (GSM-R) umfassen, die positive Entscheidung der Agentur, die gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2016/797/EU getroffen wurde, und im Fall einer Änderung des Entwurfs der Leistungsbeschreibung oder der Beschreibung der geplanten technischen Lösungen, die nach der positiven Entscheidung vorgenommen wurde, die Übereinstimmung mit dem Ergebnis des in Artikel 30 Absatz 2 der Verordnung 2016/796/EU erwähnten Verfahrens.

Der Antragsteller versendet den vollständigen Antrag per Einschreiben mit Rückschein oder händigt ihn persönlich gegen Empfangsbestätigung aus und übermittelt ihn in elektronischer Form.

Wenn die elektronische Fassung nicht mit dem Lesesystem der Sicherheitsbehörde kompatibel ist, setzt die Sicherheitsbehörde den Antragsteller davon in Kenntnis, der ihr daraufhin die erforderliche Software kostenlos zur Verfügung stellt.

§ 6 - Binnen einem Monat nach Eingang des Antrags teilt die Sicherheitsbehörde dem Antragsteller mit, dass das Dossier vollständig ist, oder fordert unter Setzung einer angemessenen Frist zusätzliche zweckdienliche Informationen an.

Die Sicherheitsbehörde überprüft die Vollständigkeit, Relevanz und Kohärenz des Dossiers und, im Fall von streckenseitiger ERTMS-Ausrüstung, die Übereinstimmung mit der positiven Entscheidung der Agentur, die gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2016/797/EU getroffen wurde, und gegebenenfalls die Übereinstimmung mit dem Ergebnis des in Artikel 30 Absatz 2 der Verordnung 2016/796/EU erwähnten Verfahrens.

Nach dieser Überprüfung stellt die Sicherheitsbehörde binnen der in Artikel 77 Absatz 4 erwähnten Frist die Genehmigung zur Inbetriebnahme ortsfester Einrichtungen aus oder unterrichtet den Antragsteller über eine ablehnende Entscheidung.

§ 7 - Der Antragsteller bewahrt während der gesamten Lebensdauer des Teilsystems ein Exemplar des vollständigen Dossiers des Inbetriebnahmeantrags und der ausgestellten Genehmigung auf.

§ 8 - Bei einer Erneuerung oder Umrüstung bestehender Teilsysteme reicht der Antragsteller gegebenenfalls vor dem in § 4 erwähnten vorläufigen Dossier bei der Sicherheitsbehörde ein Planungsdossier mit der Beschreibung des Vorhabens ein.

Der Inhalt dieses Dossiers ist in Anlage 31 festgelegt.

Binnen einem Monat nach Eingang des Dossiers teilt die Sicherheitsbehörde dem Antragsteller mit, dass das Dossier vollständig ist, oder sie fordert unter Setzung einer angemessenen Frist zusätzliche zweckdienliche Informationen an.

Die Sicherheitsbehörde prüft das Dossier - im Fall von Vorhaben zu streckenseitiger ERTMS-Ausrüstung in enger Zusammenarbeit mit der Agentur - und entscheidet auf der Grundlage folgender Kriterien, ob eine neue Genehmigung für die Inbetriebnahme erforderlich ist, weil

1. durch die geplanten Arbeiten das Gesamtsicherheitsniveau des betreffenden Teilsystems beeinträchtigt werden könnte,

2. die Genehmigung in den einschlägigen TSI vorgeschrieben ist,

3. die Genehmigung in den nationalen Umsetzungsplänen vorgeschrieben ist oder

4. Änderungen an den Werten der Parameter, auf deren Grundlage die Genehmigung bereits erteilt wurde, vorgenommen werden.

Im Fall von Vorhaben zu streckenseitiger ERTMS-Ausrüstung wenden die Sicherheitsbehörde und der Antragsteller Anlage 29 an.

§ 9 - Ist die Sicherheitsbehörde in einer Phase des Verfahrens der Ansicht, dass zusätzliche Informationen oder Unterlagen erforderlich sind, so notifiziert sie dies dem Antragsteller, der diese Unterlagen der Sicherheitsbehörde übermittelt.

Die in Artikel 77 § 4 erwähnte Frist wird ab der Notifizierung bis zum Zeitpunkt des Eingangs der angeforderten Unterlagen ausgesetzt.

§ 10 - Der Antragsteller kann binnen einem Monat nach Eingang einer ablehnenden Entscheidung beantragen, dass die Sicherheitsbehörde ihre Entscheidung überprüft.

Dieser Antrag wird mit Gründen versehen. Die Sicherheitsbehörde verfügt dann über einen Zeitraum von zwei Monaten nach dem Zeitpunkt des Eingangs des Antrags auf Überprüfung, um ihre Entscheidung zu bestätigen oder zu widerrufen.

§ 11 - Unbeschadet der vorhergehenden Paragraphen kann der König das Verfahren zur Genehmigung zur Inbetriebnahme ortsfester Einrichtungen "Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung" erlassen."

Art. 115 - In Titel 6 Kapitel 4/1 Abschnitt 1 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch Artikel 113, wird ein Artikel 179/2 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 179/2 - Gemäß Anlage 29 kann die Sicherheitsbehörde über die in Artikel 12 der Verordnung 2016/796/EU erwähnte zentrale Anlaufstelle zu jedem Zeitpunkt des Verfahrens, einschließlich in der Phase der ursprünglichen Verpflichtung, eine Stellungnahme zu dem in Artikel 19 Absatz 3 der Richtlinie 2016/797/EU erwähnten Genehmigungsantrag in Bezug auf technische Aspekte und Planung abgeben."

Art. 116 - In Titel 6 Kapitel 4/1 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch Artikel 112, wird ein Abschnitt 2 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Abschnitt 2 - Inverkehrbringen mobiler Teilsysteme".

Art. 117 - In Titel 6 Kapitel 4/1 Abschnitt 2 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch Artikel 116, wird ein Artikel 179/3 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 179/3 - § 1 - Der Antragsteller bringt ein mobiles Teilsystem nur in Verkehr, wenn es so geplant, gebaut und installiert wird, dass die grundlegenden Anforderungen erfüllt sind.

§ 2 - Insbesondere stellt der Antragsteller sicher, dass die in Artikel 172 erwähnte EG-Prüferklärung vorliegt."

Art. 118 - In Titel 6 Kapitel 4/1 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch Artikel 112, wird ein Abschnitt 3 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Abschnitt 3 - Fahrzeuge".

Art. 119 - In Titel 6 Kapitel 4/1 Abschnitt 3 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch Artikel 118, wird ein Artikel 179/4 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 179/4 - Der Antragsteller bringt ein Fahrzeug erst in Verkehr, wenn er die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen erhalten hat, die von der Agentur gemäß Artikel 21 Absätze 5 bis 7 der Richtlinie 2016/797/EU oder von der Sicherheitsbehörde gemäß Artikel 179/9 ausgestellt wird."

Art. 120 - In Titel 6 Kapitel 4/1 Abschnitt 3 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch Artikel 118, wird ein Artikel 179/5 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 179/5 - Um eine Genehmigung für das Inverkehrbringen eines Fahrzeugs oder eines Fahrzeugtyps zu erhalten, hält der Antragsteller das Verfahren und die Modalitäten ein, die in der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 der Kommission vom 4. April 2018 über die praktischen Modalitäten für die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen und die Genehmigung von Schienenfahrzeugtypen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates aufgeführt sind.

Unbeschadet der vorerwähnten Verordnung enthält das Dossier, das dem Antrag auf Genehmigung für das Inverkehrbringen eines Fahrzeugs oder eines Fahrzeugtyps beigefügt ist, auch die Nachweise für das Inverkehrbringen der mobilen Teilsysteme, aus denen das Fahrzeug besteht, gemäß Artikel 179/3, auf der Grundlage der EG-Prüferklärung."

Art. 121 - In Titel 6 Kapitel 4/1 Abschnitt 3 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch Artikel 118, wird ein Artikel 179/6 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 179/6 - Wenn Prüffahrten erforderlich sind, um die technische Kompatibilität des Fahrzeugs gemäß Artikel 21 Absatz 3 Buchstabe b und d der Richtlinie 2016/797/EU durch Unterlagen nachzuweisen, unternimmt der Infrastrukturbetreiber unbeschadet von Artikel 8 in Absprache mit dem Antragsteller alle Anstrengungen, um sicherzustellen, dass eventuelle Prüffahrten binnen drei Monaten nach Eingang des Antrags des Antragstellers stattfinden.

Gegebenenfalls ergreift die Sicherheitsbehörde Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Prüffahrten stattfinden."

Art. 122 - In Titel 6 Kapitel 4/1 Abschnitt 3 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch Artikel 118, wird ein Artikel 179/7 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 179/7 - Im Rahmen der in Artikel 21 Absatz 5 Unterabsatz 1 der Richtlinie 2016/797/EU erwähnten Bewertungen kann die Agentur oder die Sicherheitsbehörde im Fall begründeter Zweifel die Durchführung von Prüffahrten im Netz verlangen."

Art. 123 - In Titel 6 Kapitel 4/1 Abschnitt 3 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch Artikel 118, wird ein Artikel 179/8 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 179/8 - § 1 - Stimmt die Agentur einer negativen Bewertung der Sicherheitsbehörde nach einer gemäß Artikel 21 Absatz 5 Buchstabe b der Richtlinie 2016/797/EU durchgeführten Überprüfung nicht zu, so arbeitet die Sicherheitsbehörde mit der Agentur zusammen, um sich auf eine für beide Seiten annehmbare Bewertung zu einigen.

Erforderlichenfalls wird auch der Antragsteller in den Prozess einbezogen, wenn die Agentur und die Sicherheitsbehörde dies in gegenseitigem Einvernehmen für notwendig erachten.

§ 2 - Kann sich nicht binnen einem Monat, nachdem die Agentur die Sicherheitsbehörde über ihre Nichtzustimmung zu einer negativen Bewertung unterrichtet hat, auf eine für beide Seiten annehmbare Bewertung geeinigt werden, so kann die Sicherheitsbehörde die Frage der aufgrund von Artikel 55 der Verordnung 2016/796/EU eingerichteten Beschwerdekammer im Rahmen eines Schiedsverfahrens vorlegen."

Art. 124 - In Titel 6 Kapitel 4/1 Abschnitt 3 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch Artikel 118, wird ein Artikel 179/9 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 179/9 - § 1 - Ist das Verwendungsgebiet auf ein Netz oder Netze auf belgischem Staatsgebiet beschränkt, so kann die Sicherheitsbehörde auf Antrag des Antragstellers die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen ausstellen.

Im Hinblick auf die Ausstellung dieser Genehmigungen bewertet die Sicherheitsbehörde Anträge gemäß der Durchführungsverordnung 2018/545/EU der Kommission vom 4. April 2018 über die praktischen Modalitäten für die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen und die Genehmigung von Schienenfahrzeugtypen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates.

Die Genehmigung ist ferner ohne Erweiterung des Verwendungsgebiets gültig für Fahrzeuge, die die Bahnhöfe benachbarter Mitgliedstaaten mit ähnlichen Netzmerkmalen anfahren, wenn sich diese Bahnhöfe in Grenznähe befinden, sofern zuvor die zuständigen Sicherheitsbehörden gemäß der Durchführungsverordnung 2018/545/EU der Kommission vom 4. April 2018 über die praktischen Modalitäten für die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen und die Genehmigung von Schienenfahrzeugtypen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates angehört wurden.

Diese Anhörung kann im jeweiligen Einzelfall erfolgen oder in einer grenzübergreifenden Vereinbarung zwischen Sicherheitsbehörden festgelegt sein.

Der König kann die Ausführungsmodalitäten in Bezug auf Anträge auf Genehmigung für das Inverkehrbringen eines Fahrzeugs, wie in Absatz 3 erwähnt, erlassen.

§ 2 - Gemäß der Durchführungsverordnung 2018/545/EU der Kommission vom 4. April 2018 über die praktischen Modalitäten für die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen und die Genehmigung von Schienenfahrzeugtypen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates kann die von einer Sicherheitsbehörde eines benachbarten Mitgliedstaats ausgestellte Genehmigung nach Anhörung der Sicherheitsbehörde ferner ohne Erweiterung des geografischen Tätigkeitsgebiets gültig sein für Fahrzeuge, die auf belgischem Staatsgebiet gelegene Bahnhöfe mit ähnlichen Netzmerkmalen und Betriebsvorschriften anfahren, wenn sich diese Bahnhöfe in Grenznähe befinden.

Diese Anhörung kann im jeweiligen Einzelfall erfolgen oder in einer grenzübergreifenden Vereinbarung zwischen Sicherheitsbehörden festgelegt sein.

§ 3 - Ist das Verwendungsgebiet auf das belgische Staatsgebiet beschränkt, so stellt im Fall der Nichtanwendung einer oder mehrerer TSI oder von Teilen davon gemäß Artikel 159 die Sicherheitsbehörde die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen erst nach Anwendung des in jenem Artikel festgelegten Verfahrens aus.

§ 4 - Die Sicherheitsbehörde trägt für die von ihr ausgestellten Genehmigungen die Verantwortung."

Art. 125 - In Titel 6 Kapitel 4/1 Abschnitt 3 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch Artikel 118, wird ein Artikel 179/10 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 179/10 - Bei der Erneuerung oder Umrüstung bestehender Fahrzeuge, die bereits über eine Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen verfügen, ist eine neue Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen erforderlich, wenn:

1. Änderungen an den Werten der in Artikel 21 Absatz 10 Buchstabe b der Richtlinie 2016/797/EU erwähnten Parameter vorgenommen werden, die außerhalb des Bereichs annehmbarer Parameter gemäß den TSI liegen,
2. durch die geplanten Arbeiten das Gesamtsicherheitsniveau des betreffenden Fahrzeugs beeinträchtigt werden könnte oder
3. sie in den einschlägigen TSI vorgeschrieben ist."

Art. 126 - In Titel 6 Kapitel 4/1 Abschnitt 3 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch Artikel 118, wird ein Artikel 179/11 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 179/11 - Hat der Antragsteller eine Genehmigung gemäß Artikel 179/9 erhalten und möchte er das Verwendungsgebiet auf belgischem Staatsgebiet erweitern, so ergänzt er das Dossier mit den in Artikel 21 Absatz 3 der Richtlinie 2016/797/EU erwähnten einschlägigen Unterlagen in Bezug auf das zusätzliche Verwendungsgebiet.

Er legt das Dossier der Sicherheitsbehörde vor, die nach Durchführung der in Artikel 179/9 beschriebenen Verfahren eine aktualisierte Genehmigung für das erweiterte Verwendungsgebiet ausstellt."

Art. 127 - In Titel 6 Kapitel 4/1 Abschnitt 3 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch Artikel 118, wird ein Artikel 179/12 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 179/12 - § 1 - Bevor ein Infrastrukturnutzer ein Fahrzeug in dem in seiner Genehmigung angegebenen Verwendungsgebiet einsetzt, vergewissert er sich:

1. dass für das Fahrzeug eine gemäß den Artikeln 179/4 bis 179/11 ausgestellte Genehmigung für das Inverkehrbringen ausgestellt wurde und dass es Gegenstand einer gültigen Registrierung ist,
2. dass das Fahrzeug mit der Strecke kompatibel ist, und zwar auf der Grundlage des Infrastrukturregisters, der einschlägigen TSI oder anderer, vom Infrastrukturbetreiber gebührenfrei und innerhalb einer angemessenen Frist bereitzustellender Informationen, falls ein derartiges Register nicht besteht oder unvollständig ist,
3. dass sich das Fahrzeug ordnungsgemäß in die Zusammensetzung des Zuges, als dessen Teil es betrieben werden soll, einfügt, und zwar unter Berücksichtigung des in den Artikeln 89, 90, 91 und 92 erwähnten Sicherheitsmanagementsystems und der TSI in Bezug auf Betriebsführung und Verkehrssteuerung.

§ 2 - Für die Zwecke von § 1 und unbeschadet von Artikel 8 kann das Eisenbahnunternehmen in Zusammenarbeit mit dem Infrastrukturbetreiber Prüffahrten durchführen.

Der Infrastrukturbetreiber unternimmt in Absprache mit dem betreffenden Eisenbahnunternehmen alle Anstrengungen, um sicherzustellen, dass eventuelle Prüffahrten binnen drei Monaten nach Eingang des Antrags des Antragstellers stattfinden."

Art. 128 - In Titel 6 Kapitel 4/1 Abschnitt 3 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch Artikel 118, wird ein Artikel 179/13 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 179/13 - § 1 - Stellt ein Infrastrukturnutzer während des Betriebs fest, dass ein von ihm genutztes Fahrzeug eine der geltenden grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt, so ergreift er die erforderlichen Korrekturmaßnahmen, um die Übereinstimmung des Fahrzeugs herzustellen.

Darüber hinaus unterrichtet er die Agentur und jede betreffende Sicherheitsbehörde über die ergriffenen Maßnahmen.

§ 2 - Liegen dem Infrastrukturnutzer Hinweise vor, dass die Nichterfüllung bereits vorlag zum Zeitpunkt:

1. der Ausstellung der Inbetriebnahmegenehmigung gemäß Titel 6 Kapitel 5 in der geltenden Fassung vor Inkrafttreten des Gesetzes vom 20. Januar 2021 zur Abänderung des Eisenbahngesetzbuches oder
 2. der Ausstellung der Genehmigung für das Inverkehrbringen,
- informiert er die Agentur und alle anderen betreffenden Sicherheitsbehörden."

Art. 129 - In Titel 6 Kapitel 4/1 Abschnitt 3 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch Artikel 118, wird ein Artikel 179/14 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 179/14 - Erhält die Sicherheitsbehörde Kenntnis davon, dass ein Fahrzeug oder ein Fahrzeugtyp bei bestimmungsgemäßer Verwendung, für das beziehungsweise den

1. eine Inbetriebnahmegenehmigung gemäß Titel 6 Kapitel 5 in der geltenden Fassung vor Inkrafttreten des Gesetzes vom 20. Januar 2021 zur Abänderung des Eisenbahngesetzbuches ausgestellt wurde oder
2. eine Genehmigung für das Inverkehrbringen entweder von der Agentur oder von ihr selbst gemäß den Artikeln 179/4 bis 179/11 beziehungsweise 179/20 erteilt wurde,

eine der geltenden grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt, unterrichtet sie den Infrastrukturnutzer, der das Fahrzeug oder den Fahrzeugtyp einsetzt, und fordert ihn auf, Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, um die Übereinstimmung des Fahrzeugs/der Fahrzeuge binnen einer von ihr festgelegten Frist herzustellen.

Die Sicherheitsbehörde informiert die Agentur und die anderen betreffenden Sicherheitsbehörden, wenn sie über Informationen verfügt, aus denen hervorgeht, dass diese Behörden betroffen sind, insbesondere weil sie einen Antrag auf Genehmigung für das Inverkehrbringen eines Fahrzeugs desselben Typs bearbeiten."

Art. 130 - In Titel 6 Kapitel 4/1 Abschnitt 3 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch Artikel 118, wird ein Artikel 179/15 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 179/15 - § 1 - Wenn der Infrastrukturnutzer in den in den Artikeln 179/13 und 179/14 erwähnten Fällen nicht binnen der vorgegebenen Frist gewährleistet, dass die angewandten Korrekturmaßnahmen mit den geltenden grundlegenden Anforderungen übereinstimmen und dass die Nichtübereinstimmung zu einem schwerwiegenden Sicherheitsrisiko führt, kann die Sicherheitsbehörde im Rahmen ihrer Überwachungsaufgaben gemäß Artikel 74/1 § 7 vorübergehende Sicherheitsmaßnahmen ergreifen.

Die Sicherheitsbehörde oder die Agentur kann parallel dazu vorübergehende Sicherheitsmaßnahmen in Form einer Aussetzung der Fahrzeugtypgenehmigung ergreifen.

§ 2 - Unbeschadet von Artikel 26 Absatz 4 der Richtlinie 2016/797/EU kann die Sicherheitsbehörde, die die Genehmigung ausgestellt hat, in den in § 1 erwähnten Fällen nach einer Überprüfung der Wirksamkeit der zur Beseitigung des schwerwiegenden Sicherheitsrisikos ergriffenen Maßnahmen entscheiden, die Genehmigung zu widerrufen oder zu ändern, wenn erwiesen ist, dass eine grundlegende Anforderung zum Zeitpunkt der Ausstellung der Genehmigung nicht erfüllt wurde.

Sie notifiziert ihre Entscheidung dem Inhaber:

1. der Inbetriebnahmegenehmigung, die gemäß Titel 6 Kapitel 5 in der geltenden Fassung vor Inkrafttreten des Gesetzes vom 20. Januar 2021 zur Abänderung des Eisenbahngesetzbuches ausgestellt wurde, oder
2. der Genehmigung für das Inverkehrbringen oder der Fahrzeugtypgenehmigung.

Der Inhaber kann binnen einem Monat nach Eingang der Entscheidung der Sicherheitsbehörde beantragen, dass die Entscheidung überprüft wird.

In diesem Fall wird die Widerrufsentscheidung ausgesetzt.

Die Sicherheitsbehörde verfügt über einen Zeitraum von einem Monat nach Eingang des Antrags auf Überprüfung, um ihre Entscheidung zu bestätigen oder zu widerrufen.

§ 3 - Gegebenenfalls ist im Fall von Meinungsverschiedenheiten zwischen der Agentur und der Sicherheitsbehörde hinsichtlich der Notwendigkeit, die Genehmigung einzuschränken oder zu widerrufen, das in Artikel 179/8 § 2 erwähnte Schiedsverfahren zu befolgen.

Endet dieses Verfahren mit der Entscheidung, dass die Fahrzeuggenehmigung weder eingeschränkt noch widerrufen wird, so werden die in § 1 erwähnten vorübergehenden Sicherheitsmaßnahmen ausgesetzt."

Art. 131 - In Titel 6 Kapitel 4/1 Abschnitt 3 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch Artikel 118, wird ein Artikel 179/16 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 179/16 - Beschließt die Sicherheitsbehörde:

1. eine Inbetriebnahmegenehmigung, die gemäß Titel 6 Kapitel 5 in der geltenden Fassung vor Inkrafttreten des Gesetzes vom 20. Januar 2021 zur Abänderung des Eisenbahngesetzbuches ausgestellt wurde, oder
 2. eine von ihr erteilte Genehmigung für das Inverkehrbringen zu widerrufen,
- so unterrichtet sie unverzüglich die Agentur unter Angabe der Gründe für ihre Entscheidung."

Art. 132 - In Titel 6 Kapitel 4/1 Abschnitt 3 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch Artikel 118, wird ein Artikel 179/17 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 179/17 - § 1 - Die Entscheidung der Sicherheitsbehörde, die Genehmigung zu widerrufen, wird in das entsprechende Fahrzeugregister gemäß Artikel 210 beziehungsweise im Fall einer Genehmigung für einen Fahrzeugtyp in das Europäische Register für genehmigte Fahrzeugtypen gemäß Artikel 179/20 § 6 eingetragen.

§ 2 - Die Sicherheitsbehörde unterrichtet Infrastrukturnutzer, die Fahrzeuge des gleichen Typs des vom Widerruf betroffenen Fahrzeugs oder Typs einsetzen.

Diese Infrastrukturnutzer prüfen zunächst, ob das gleiche Problem der Nichterfüllung vorliegt. Gegebenenfalls findet das in den Artikeln 179/14 und folgenden vorgesehene Verfahren Anwendung."

Art. 133 - In Titel 6 Kapitel 4/1 Abschnitt 3 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch Artikel 118, wird ein Artikel 179/18 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 179/18 - § 1 - Wird eine Inbetriebnahmegenehmigung, die gemäß Titel 6 Kapitel 5 in der geltenden Fassung vor Inkrafttreten des Gesetzes vom 20. Januar 2021 zur Abänderung des Eisenbahngesetzbuches ausgestellt wurde, widerrufen, so wird das betreffende Fahrzeug nicht mehr eingesetzt.

§ 2 - Wird eine Genehmigung für das Inverkehrbringen widerrufen, wird das betreffende Fahrzeug nicht mehr eingesetzt und sein Verwendungsgebiet nicht erweitert.

§ 3 - Wird eine Typgenehmigung für ein Fahrzeug widerrufen, so werden darauf aufbauende Fahrzeuge nicht in Verkehr gebracht oder, falls sie bereits in Verkehr gebracht wurden, aus dem Verkehr genommen.

§ 4 - Eine neue Genehmigung kann beantragt werden gemäß dem Verfahren:

1. der Artikel 179/4 bis 179/11 für Einzelfahrzeuge beziehungsweise
2. des Artikels 179/20 §§ 1, 2, 4 Absatz 1 und 2 und §§ 5 und 6 für Fahrzeugtypen."

Art. 134 - In Titel 6 Kapitel 4/1 Abschnitt 3 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch Artikel 118, wird ein Artikel 179/19 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 179/19 - Beschränkt sich in den in den Artikeln 179/13 und 179/14 erwähnten Fällen die Nichterfüllung der grundlegenden Anforderungen auf einen Teil des Verwendungsgebiets des betreffenden Fahrzeugs und bestand diese Nichterfüllung bereits zum Zeitpunkt der Ausstellung der Genehmigung für das Inverkehrbringen, so wird diese so geändert, dass die betreffenden Teile des Verwendungsgebiets ausgeschlossen werden."

Art. 135 - In Titel 6 Kapitel 4/1 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch Artikel 112, wird ein Abschnitt 4 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Abschnitt 4 - Typgenehmigungen für Fahrzeuge".

Art. 136 - In Titel 6 Kapitel 4/1 Abschnitt 4 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch Artikel 135, wird ein Artikel 179/20 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 179/20 - § 1 - Die Sicherheitsbehörde kann gemäß dem in den Artikeln 179/4 bis 179/11 festgelegten Verfahren Typgenehmigungen für Fahrzeuge ausstellen.

Der Antrag auf eine Typgenehmigung sowie Informationen über alle Anträge, über den Stand der entsprechenden Verfahren und ihr Ergebnis sowie gegebenenfalls über die Ersuchen und Entscheidungen der Beschwerdekammer werden über die in Artikel 12 der Verordnung 2016/796/EU erwähnte zentrale Anlaufstelle gestellt.

§ 2 - Stellt die Sicherheitsbehörde eine Genehmigung für das Inverkehrbringen eines Fahrzeugs aus, so stellt sie auf Antrag des Antragstellers gleichzeitig die Typgenehmigung für das Fahrzeug aus, die sich auf das gleiche Verwendungsgebiet für das Fahrzeug bezieht.

§ 3 - Ein Fahrzeug oder eine Serie von Fahrzeugen, für das beziehungsweise für die die Konformität mit einem genehmigten Fahrzeugtyp gegeben ist, erhält auf der Grundlage einer vom Antragsteller vorgelegten Typenkonformitätserklärung ohne weitere Prüfungen eine in den Artikeln 179/4 bis 179/11 vorgesehene Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen.

§ 4 - Wird eine Typgenehmigung für Fahrzeuge erneuert, so betreffen die von der Sicherheitsbehörde durchgeführten Prüfungen nur die geänderten Vorschriften.

Genehmigungen für das Inverkehrbringen, die aufgrund der früheren Genehmigung für das Inverkehrbringen des betreffenden Fahrzeugtyps ausgestellt wurden, bleiben von der Erneuerung von Typgenehmigungen für Fahrzeuge unberührt.

§ 5 - Die Ausstellung der Typenkonformitätserklärung erfolgt:

1. nach den Prüfverfahren der einschlägigen TSI,

2. - für Fahrzeuge, für die TSI nicht angewandt werden - gemäß den Konformitätsbewertungsverfahren der Module B+D, B+F und H1 des Beschlusses 768/2008/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über einen gemeinsamen Rechtsrahmen für die Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung des Beschlusses 93/465/EWG des Rates.

§ 6 - Die Sicherheitsbehörde trägt die Typgenehmigungen für Fahrzeuge in das in Artikel 48 der Richtlinie 2016/797/EU erwähnte Europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen ein.

Art. 137 - In Titel 6 desselben Gesetzbuches werden Kapitel 5 und die darin enthaltenen Artikel aufgehoben.

Art. 138 - In Titel 6 desselben Gesetzbuches werden die Wörter "Kapitel 6 - Benannte und bestimmte Stellen" durch folgende Wörter ersetzt: "Kapitel 6 - Konformitätsbewertungsstellen".

Art. 139 - In Titel 6 Kapitel 6 desselben Gesetzbuches wird ein Abschnitt 0 mit folgendem Wortlaut eingefügt:
"Abschnitt 0 - Benennende Behörde".

Art. 140 - In Titel 6 Kapitel 6 Abschnitt 0 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch Artikel 139, wird ein Artikel 200/1 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 200/1 - § 1 - Der König bestimmt die benennende Behörde, die für die Einrichtung und Anwendung der erforderlichen Verfahren für die Begutachtung, Benennung, Bestimmung und Überwachung von Konformitätsbewertungsstellen, einschließlich der Einhaltung von Artikel 204/1, zuständig ist.

§ 2 - Die benennende Behörde:

1. stellt sicher, dass die Stellen, die befugt sind, als Dritte in Artikel 163 Absatz 2 und Artikel 172 § 1 vorgesehene Konformitätsbewertungsaufgaben wahrzunehmen, gegenüber der Europäischen Kommission und den anderen Mitgliedstaaten benannt werden,

2. unterrichtet die Europäische Kommission und die anderen Mitgliedstaaten über die in Artikel 172 § 8 erwähnten bestimmten Stellen.

§ 3 - Der König kann beschließen, dass die in § 1 erwähnte Begutachtung und Überwachung von einer nationalen Akkreditierungsstelle im Sinne und gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 durchgeführt wird.

§ 4 - Die benennende Behörde trägt die Verantwortung für die von dieser Stelle durchgeführten Tätigkeiten.

§ 5 - Die benennende Behörde unterrichtet die Europäische Kommission über die Verfahren zur Begutachtung, Benennung und Überwachung von Konformitätsbewertungsstellen sowie über Änderungen an diesen Verfahren."

Art. 141 - In Titel 6 Kapitel 6 Abschnitt 0 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch Artikel 139, wird ein Artikel 200/2 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 200/2 - Die benennende Behörde:

1. wird so eingerichtet, dass jeder Interessenkonflikt mit Konformitätsbewertungsstellen vermieden wird,

2. wird so strukturiert und geführt, dass bei der Ausübung ihrer Tätigkeit Objektivität und Unparteilichkeit gewahrt ist,

3. wird so strukturiert, dass jede Entscheidung über die Notifizierung einer Konformitätsbewertungsstelle von kompetenten Personen getroffen wird, die nicht mit den Personen identisch sind, die die Begutachtung durchgeführt haben,

4. bietet weder Tätigkeiten, die Konformitätsbewertungsstellen durchführen, noch Beratungsleistungen auf gewerblicher oder wettbewerblicher Grundlage an, noch erbringt sie diese,

5. wahrt die Vertraulichkeit der von ihr erlangten Informationen,

6. verfügt über kompetente Mitarbeiter in ausreichender Zahl, sodass sie ihre Aufgaben ordnungsgemäß wahrnehmen kann."

Art. 142 - In Titel 6 Kapitel 6 Abschnitt 0 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch Artikel 139, wird ein Artikel 200/3 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 200/3 - § 1 - Auf Verlangen der benennenden Behörde und der zuständigen Marktüberwachungsbehörden hält jede benannte Stelle ihre Akten zu deren Verfügung, wenn ihre Benennung eingeschränkt, ausgesetzt oder widerrufen wird oder wenn die benannte Stelle ihre Tätigkeit einstellt.

§ 2 - Die benennende Behörde erteilt der Europäischen Kommission auf Verlangen sämtliche Informationen über die Grundlage der Benennung oder die Erhaltung der Kompetenz der betreffenden Stelle."

Art. 143 - In Titel 6 Kapitel 6 Abschnitt 0 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch Artikel 139, wird ein Artikel 200/4 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 200/4 - Die benennende Behörde stellt sicher, dass die Konformitätsbewertungsstellen, die die in den Artikeln 202 und 203 und in Anlage 21 erwähnten Anforderungen erfüllen, gegenüber der Europäischen Kommission und den anderen Mitgliedstaaten mithilfe des elektronischen Benennungsinstruments, das von der Europäischen Kommission entwickelt und verwaltet wird, benannt werden.

Die Benennung enthält vollständige Angaben zu den Konformitätsbewertungstätigkeiten, dem/den Konformitätsbewertungsmodul(en) und dem/den Produkt(en) sowie die einschlägige Akkreditierungsurkunde.

Die benennende Behörde informiert die Europäische Kommission und die anderen Mitgliedstaaten über jede spätere wesentliche Änderung der Benennung."

Art. 144 - Artikel 201 desselben Gesetzbuches, ersetzt durch das Gesetz vom 23. November 2017, wird wie folgt ersetzt:

"Art. 201 - Die Stelle, die benannt wird, darf nur dann die Aufgaben einer benannten Stelle wahrnehmen, wenn weder die Europäische Kommission noch die übrigen Mitgliedstaaten binnen zwei Wochen nach ihrer Benennung Einwände erhoben haben."

Art. 145 - Artikel 202 desselben Gesetzbuches, ersetzt durch das Gesetz vom 23. November 2017, wird wie folgt ersetzt:

"Art. 202 - § 1 - Um im Hinblick auf ihre Benennung zugelassen werden zu können, müssen in Belgien ansässige Konformitätsbewertungsstellen bei der benennenden Behörde einen Antrag auf Zulassung einreichen.

Der Antrag:

1. enthält:

a) eine Beschreibung der Konformitätsbewertungstätigkeiten, des Konformitätsbewertungsmoduls oder der -module und des Produkts oder der Produkte, für die diese Stelle Kompetenz beansprucht,

b) eine Akkreditierungsurkunde, die zum Zeitpunkt der Einreichung des Antrags und jederzeit danach gültig ist, von einer nationalen Akkreditierungsstelle gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 ausgestellt wurde und in der diese bescheinigt, dass die Konformitätsbewertungsstelle die in Artikel 2(10) der vorerwähnten Verordnung erwähnten harmonisierten Normen und die in den Artikeln 202 bis 204 festgelegten zusätzlichen Anforderungen erfüllt,

2. bescheinigt, dass Konformitätsbewertungsstellen die in Anlage 21 festgelegten Anforderungen erfüllen.

§ 2 - Der König legt die Modalitäten für die Einreichung des Zulassungsdossiers, das Verfahren für die Ausstellung der Zulassung und die Regeln in Bezug auf Kontrolle, Einschränkung, Aussetzung und Widerruf der Zulassung fest."

Art. 146 - Artikel 203 desselben Gesetzbuches, abgeändert durch das Gesetz vom 23. November 2017, wird wie folgt ersetzt:

"Art. 203 - § 1 - Konformitätsbewertungsstellen wirken an den einschlägigen Normungstätigkeiten und den Tätigkeiten der Koordinierungsgruppe benannter Konformitätsbewertungsstellen mit, die im Rahmen des einschlägigen Unionsrechts geschaffen wurde, beziehungsweise sorgen dafür, dass ihr Bewertungspersonal darüber informiert wird, und wenden die von dieser Gruppe erarbeiteten Verwaltungsentscheidungen und Dokumente als allgemeine Leitlinien an.

§ 2 - Konformitätsbewertungsstellen, die für die Teilsysteme "streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung" oder "fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung" benannt sind, wirken an den Tätigkeiten der in Artikel 29 der Verordnung (EU) 2016/796 erwähnten ERTMS-Arbeitsgruppe mit beziehungsweise sorgen dafür, dass ihr Bewertungspersonal darüber informiert wird. Sie wenden die von dieser Gruppe erarbeiteten Leitlinien an. Sollten sie die Anwendung für nicht angebracht oder unmöglich halten, so teilen die betreffenden Konformitätsbewertungsstellen ihre Bemerkungen der ERTMS-Arbeitsgruppe zur Erörterung und fortlaufenden Verbesserung der Leitlinien mit."

Art. 147 - Artikel 204 desselben Gesetzbuches, zuletzt abgeändert durch das Gesetz vom 23. November 2017, wird wie folgt ersetzt:

"Art. 204 - Weist eine Konformitätsbewertungsstelle nach, dass sie die Kriterien in einschlägigen harmonisierten Normen oder in Teilen davon erfüllt, deren Fundstellen im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht worden sind, so wird davon ausgegangen, dass sie die in den Artikeln 202 und 203 und in Anlage 1 festgelegten Anforderungen erfüllt, soweit die anwendbaren harmonisierten Normen diese Anforderungen abdecken."

Art. 148 - In Titel 6 Kapitel 6 Abschnitt 1 desselben Gesetzbuches wird ein Artikel 204/1 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 204/1 - Vergibt eine benannte Stelle bestimmte mit der Konformitätsbewertung verbundene Aufgaben an Unterauftragnehmer oder überträgt sie diese einem Tochterunternehmen, stellt sie sicher, dass der Unterauftragnehmer oder das Tochterunternehmen die in den Artikeln 201 § 1 Absatz 1, 202 und 203 und in Anlage 21 festgelegten Anforderungen konstant erfüllt.

Die benannte Stelle unterrichtet die benennende Behörde über die Inanspruchnahme eines Unterauftragnehmers oder eines Tochterunternehmens.

Benannte Stellen tragen die volle Verantwortung für die von Unterauftragnehmern oder Tochterunternehmen durchgeführten Aufgaben, unabhängig davon, wo diese niedergelassen sind.

Die Tätigkeiten benannter Stellen dürfen nur mit Zustimmung des Auftraggebers an einen Unterauftragnehmer vergeben oder einem Tochterunternehmen übertragen werden.

Benannte Stellen halten die einschlägigen Unterlagen über die Begutachtung der Qualifikation des Unterauftragnehmers oder des Tochterunternehmens und die von ihm gemäß den einschlägigen TSI ausgeführten Arbeiten für die benennende Behörde bereit."

Art. 149 - In Titel 6 Kapitel 6 Abschnitt 1 desselben Gesetzbuches wird ein Artikel 204/2 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 204/2 - § 1 - Benannte Stellen:

1. führen Konformitätsbewertungen im Einklang mit den Konformitätsbewertungsverfahren gemäß den einschlägigen TSI durch,

2. führen Konformitätsbewertungen unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit durch, wobei unnötige Belastungen der Wirtschaftsteilnehmer vermieden werden,

3. üben ihre Tätigkeiten unter gebührender Berücksichtigung der Größe eines Unternehmens, der Branche, in der es tätig ist, seiner Struktur, des Grads der Komplexität der jeweiligen Produkttechnologie und des Massenfertigungs- oder Seriencharakters des Herstellungsprozesses aus,

4. gehen dabei so vor, wie es für die Bewertung der Konformität des Produkts mit den einschlägigen TSI erforderlich ist.

§ 2 - Stellt eine benannte Stelle fest, dass ein Hersteller die Anforderungen nicht erfüllt hat, die in der einschlägigen TSI oder in den entsprechenden harmonisierten Normen oder technischen Spezifikationen festgelegt sind, so fordert sie den Hersteller zu geeigneten Korrekturmaßnahmen auf und stellt keine Konformitätsbescheinigung aus.

§ 3 - Hat eine benannte Stelle bereits eine Bescheinigung gemäß dem Beschluss 2010/713/EU der Kommission vom 9. November 2010 über Module für die Verfahren der Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsbewertung sowie der EG-Prüfung, die in den gemäß Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates angenommenen technischen Spezifikationen für die Interoperabilität zu verwenden sind, ausgestellt und stellt im Rahmen der Überwachung der Konformität fest, dass das Produkt die Anforderungen, die in der einschlägigen TSI oder in den entsprechenden harmonisierten Normen oder technischen Spezifikationen festgelegt sind, nicht mehr erfüllt, so fordert sie den Hersteller zu geeigneten Korrekturmaßnahmen auf und setzt die Bescheinigung falls nötig aus oder widerruft sie.

§ 4 - Werden keine Korrekturmaßnahmen ergriffen oder zeigen sie nicht die nötige Wirkung, versieht die benannte Stelle gegebenenfalls alle Bescheinigungen mit Einschränkungen, setzt sie aus beziehungsweise widerruft sie.

Art. 150 - In Titel 6 Kapitel 6 Abschnitt 1 desselben Gesetzbuches wird ein Artikel 204/3 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 204/3 - § 1 - Benannte Stellen melden der benennenden Behörde:

1. jede Verweigerung, Einschränkung, Aussetzung oder jeden Widerruf einer Bescheinigung,
2. alle Umstände mit Auswirkungen auf den Geltungsbereich und die Bedingungen der Benennung,
3. jedes Auskunftsersuchen über Konformitätsbewertungstätigkeiten, das sie von den Marktüberwachungsbehörden erhalten haben,
4. auf Verlangen, welchen Konformitätsbewertungstätigkeiten sie im Geltungsbereich ihrer Benennung nachgegangen sind und welche anderen Tätigkeiten sie ausgeführt haben, einschließlich grenzübergreifender Tätigkeiten und der Vergabe von Unteraufträgen.

Benannte Stellen unterrichten die zuständigen Sicherheitsbehörden auch über jede Verweigerung, Einschränkung, Aussetzung und jeden Widerruf einer in Nr. 1 erwähnten Bescheinigung.

§ 2 - Benannte Stellen übermitteln übrigen Stellen, die im Rahmen der Benennung nach der Richtlinie 2016/797/EU benannt wurden und ähnlichen Konformitätsbewertungstätigkeiten für dieselben Produkte nachgehen, einschlägige Informationen über negative und auf Verlangen auch über positive Ergebnisse von Konformitätsbewertungen.

§ 3 - Benannte Stellen übermitteln der Agentur die EG-Prüfbescheinigungen für Teilsysteme sowie die EG-Konformitäts- und die EG-Gebrauchstauglichkeitsbescheinigungen für Interoperabilitätskomponenten.

§ 4 - Benannte Stellen beteiligen sich an der Arbeit der in Artikel 44 der Richtlinie 2016/797/EU erwähnten sektoralen Gruppe direkt oder über bestimmte Bevollmächtigte."

Art. 151 - Artikel 205 desselben Gesetzbuches, ersetzt durch das Gesetz vom 23. November 2017, wird wie folgt ersetzt:

"Art. 205 - § 1 - Um als mit der Durchführung des Prüfverfahrens nach den nationalen Vorschriften beauftragte Stelle bestimmt zu werden, müssen Konformitätsbewertungsstellen:

1. den in den Artikeln 203, 204, 204/1 und in Anlage 21 erwähnten Verpflichtungen nachkommen, außer in Bezug auf die gemäß Artikel 204/1 Absatz 4 für die benennende Behörde bereitzuhaltenden Dokumente, wenn die bestimmte Stelle die Dokumente, die sich auf die von Tochterunternehmen oder Unterauftragnehmern gemäß den einschlägigen nationalen Vorschriften durchgeführten Tätigkeiten beziehen, beifügen muss,
2. sowohl zum Zeitpunkt der Einreichung des Antrags als auch während der Dauer ihrer Benennung im Besitz einer gültigen Akkreditierungsurkunde sein, die von einer nationalen Akkreditierungsstelle gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 ausgestellt wurde und in der diese bescheinigt, dass die Konformitätsbewertungsstelle die in Nr. 1 erwähnten Anforderungen erfüllt.

§ 2 - Der König legt die Modalitäten für die Einreichung des Antrags auf Bestimmung, das Verfahren für die Zuerkennung und die Modalitäten der Kontrolle, Aussetzung und Widerruf der Bestimmung fest."

Art. 152 - In Titel 6 Kapitel 6 Abschnitt 2 desselben Gesetzbuches wird ein Artikel 205/1 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 205/1 - Die in Artikel 204/2 vorgesehenen Verpflichtungen in Bezug auf die Tätigkeit gelten für die gemäß Artikel 172 § 8 bestimmten Stellen, außer wenn diese Verpflichtungen sich auf nationale Vorschriften anstatt auf TSI beziehen."

Art. 153 - In Titel 6 Kapitel 6 Abschnitt 2 desselben Gesetzbuches wird ein Artikel 205/2 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 205/2 - Die in Artikel 204/3 § 1 vorgesehene Meldepflicht gilt für die bestimmten Stellen, die die benennende Stelle entsprechend unterrichten."

Art. 154 - In Titel 6 Kapitel 6 desselben Gesetzbuches wird ein Abschnitt 3 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Abschnitt 3 - Akkreditierte interne Stellen".

Art. 155 - In Titel 6 Kapitel 6 Abschnitt 3 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch Artikel 154, wird ein Artikel 205/3 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 205/3 - § 1 - Antragsteller können die Konformitätsbewertungsverfahren, die in den Modulen A1, A2, C1 oder C2 gemäß Anhang II des Beschlusses Nr. 768/2008/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über einen gemeinsamen Rechtsrahmen für die Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung des Beschlusses 93/465/EWG des Rates und in den Modulen CA1 und CA2 gemäß Anhang I des Beschlusses 2010/713/EU der Kommission vom 9. November 2010 über Module für die Verfahren der Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsbewertung sowie der EG-Prüfung, die in den gemäß Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates angenommenen technischen Spezifikationen für die Interoperabilität zu verwenden sind, festgelegt sind, von einer akkreditierten internen Stelle durchführen lassen.

Diese Stelle stellt einen eigenen und gesonderten Teil des betreffenden Antragstellers dar und darf sich nicht an der Planung, Herstellung, Lieferung, Installation, Verwendung oder Wartung der durch sie bewerteten Produkte beteiligen.

§ 2 - Akkreditierte interne Stellen erfüllen folgende Anforderungen:

1. Sie sind gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 akkreditiert.
2. Die betreffende Stelle und ihre Mitarbeiter müssen vom Unternehmen, dem sie angehören, organisatorisch unterscheidbar sein und darin über Berichtsverfahren verfügen, die ihre Unparteilichkeit gewährleisten, und müssen das gegenüber der zuständigen nationalen Akkreditierungsstelle nachweisen.
3. Weder die Stelle noch ihre Mitarbeiter sind für die Planung, die Herstellung, die Lieferung, die Installation, den Betrieb oder die Wartung der von ihnen zu bewertenden Produkte verantwortlich, und sie gehen keiner Tätigkeit nach, die der Unabhängigkeit ihres Urteils oder ihrer Integrität im Zusammenhang mit den Bewertungsaufgaben schaden könnte.
4. Die Stelle erbringt ihre Leistungen ausschließlich für das Unternehmen, dem sie angehört.

§ 3 - Akkreditierte interne Stellen werden den Mitgliedstaaten oder der Europäischen Kommission nicht benannt, allerdings werden der benennenden Behörde auf deren Verlangen Informationen über ihre Akkreditierung von dem Unternehmen, dem sie angehört, oder von der nationalen Akkreditierungsstelle übermittelt."

Art. 156 - Artikel 207 desselben Gesetzbuches wird aufgehoben.

Art. 157 - Artikel 208 desselben Gesetzbuches wird aufgehoben.

Art. 158 - Artikel 209 desselben Gesetzbuches wird wie folgt ersetzt:

"Art. 209 - Die Sicherheitsbehörde weist jedem Fahrzeug bei seiner Registrierung gemäß Artikel 210 § 5 eine europäische Fahrzeugnummer (European vehicle number - im Folgenden "EVN") zu. Jedes Fahrzeug wird mit der zugeteilten EVN gekennzeichnet.

Die Spezifikationen der EVN sind in den von der Europäischen Kommission erlassenen Durchführungsrechtsakten nach Maßgabe der jeweiligen TSI festgelegt.

Jedem Fahrzeug wird nur einmal eine EVN zugeteilt, es sei denn, dass in den von der Europäischen Kommission erlassenen Durchführungsrechtsakten nach Maßgabe der jeweiligen TSI etwas anderes bestimmt ist.

In Abweichung von Absatz 1 kann Belgien bei Fahrzeugen, die auf Fahrten aus oder nach Drittländern eingesetzt werden oder eingesetzt werden sollen und deren Spurweite sich von der im Haupteisenbahnnetz in der Union unterscheidet, akzeptieren, dass Fahrzeuge nach einem anderen Kennzeichnungscode eindeutig identifiziert sind."

Art. 159 - Artikel 210 desselben Gesetzbuches, abgeändert durch das Gesetz vom 23. November 2017, wird wie folgt ersetzt:

"Art. 210 - § 1 - Bis zum 16. Juni 2024 wird ein nationales Register der in Belgien zugelassenen Fahrzeuge erstellt.

§ 2 - Das Register wird von der Sicherheitsbehörde geführt und aktualisiert. Die Sicherheitsbehörde übernimmt in ihr Register die Änderungen, die ein anderer Mitgliedstaat der Europäischen Union für Daten vorgenommen hat, die das belgische Netz betreffen.

Solange die nationalen Fahrzeugregister der Mitgliedstaaten nicht miteinander verbunden sind, aktualisiert die Sicherheitsbehörde ihr Register, indem sie bei den betreffenden Daten Änderungen übernimmt, die ein anderer Mitgliedstaat in seinem eigenen Register vorgenommen hat.

§ 3 - Das Register ist den in den Artikeln 16 und 22 der Richtlinie 2016/798/EU erwähnten Sicherheitsbehörden und Untersuchungsstellen zugänglich.

Aufgrund von Artikel 55 der Richtlinie 2012/34/EU bestimmte Regulierungsstellen, die Agentur, Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber und Personen oder Organisationen, die mit der Registrierung von Fahrzeugen beauftragt sind oder im Register erwähnt sind und ein berechtigtes Interesse geltend machen, haben ebenfalls Zugang zum Register.

§ 4 - Das Register entspricht den gemeinsamen Spezifikationen, die im Rahmen des Durchführungsbeschlusses (EU) 2018/1614 der Kommission vom 25. Oktober 2018 zur Festlegung der Spezifikationen für die Fahrzeugeinstellungsregister nach Artikel 47 der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie zur Änderung und Aufhebung der Entscheidung 2007/756/EG der Kommission festgelegt wurden.

Dieses Register enthält mindestens folgende Angaben:

1. die EVN,
2. Angaben zur EG-Prüferklärung und ausstellenden Stelle,
3. Angaben zu dem in Artikel 179/20 § 6 erwähnten Europäischen Register genehmigter Fahrzeugtypen,
4. Identifizierung des Fahrzeugeigners und des Fahrzeughalters,
5. Betriebsbeschränkungen für das Fahrzeug,
6. Angaben zu der für die Instandhaltung zuständigen Stelle.

Die Sicherheitsbehörde ist für die Verarbeitung personenbezogener Daten im Sinne der Verordnung (EU) 2016/679 verantwortlich, und zwar für die im Register aufgeführten Daten. Zu den Daten des Halters, des Eigners und der für die Instandhaltung des Fahrzeugs zuständigen Stelle gehören: der Name einer Kontaktperson, eine Geschäftsadresse, eine Telefonnummer und eine E-Mail-Adresse.

Die Sicherheitsbehörde stellt sicher, dass das Register in Bezug auf die Verarbeitung dieser Daten, auf die nur die Mitglieder der Sicherheitsbehörde und die in § 3 erwähnten Stellen zuzugreifen befugt sind, gesichert ist.

Die Sicherheitsbehörde wendet eine strenge Nutzungs- und Zugriffspolitik an und ergreift technische und organisatorische Maßnahmen zum Schutz personenbezogener Daten.

Die Verarbeitung personenbezogener Daten im Rahmen des Registers dient dem Zweck, die ordnungsgemäße Ausführung der Aufgaben der in § 3 Absatz 1 erwähnten Sicherheitsbehörden und Untersuchungsstellen zu gewährleisten oder dem berechtigten Interesse der in § 3 Absatz 2 erwähnten Einrichtungen zu dienen, um die Rückverfolgbarkeit und die Sicherheit von Fahrzeugen zu gewährleisten.

Personen, deren personenbezogene Daten im Register aufgeführt sind, verfügen über ein Zugriffs- und Berichtigungsrecht in Bezug auf die sie betreffenden Daten.

Bei Berichtigungsantrag teilt die Sicherheitsbehörde jedem Empfänger, dem die personenbezogenen Daten übermittelt worden sind, jede vorgenommene Berichtigung personenbezogener Daten mit, sofern sich eine solche Mitteilung nicht als unmöglich erweist oder kein unverhältnismäßiger Aufwand damit verbunden ist.

Die Sicherheitsbehörde erteilt der betreffenden Person auf Anfrage Informationen über diese Empfänger.

Personenbezogene Daten, die gemäß vorliegendem Paragraphen verarbeitet werden, werden so lange aufbewahrt, bis das Fahrzeug, für das die Daten übermittelt wurden, abgewrackt oder seine Registrierung endgültig gestrichen wird. Nach Ablauf dieser Fristen werden die in das Register aufgenommenen personenbezogenen Daten vernichtet oder anonymisiert.

Im Rahmen der vorliegenden Verarbeitung personenbezogener Daten haben Personen nicht das Recht auf Löschung, auf Einschränkung der Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit, auf Widerspruch und auf eine automatisierte Entscheidungsfindung im Einzelfall. Diese Rechte sind nämlich unvereinbar mit den Zwecken, die mit der vorliegenden Verarbeitung personenbezogener Daten verfolgt werden, nämlich der Aufbewahrung und Analyse von Daten in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit und auf die Art und Weise, wie die betreffenden Akteure die Verpflichtungen des rechtlichen Rahmens im Bereich der Sicherheit anwenden. Diese Zwecke beziehen sich nämlich auf einen wichtigen Kontrollauftrag zur Gewährleistung eines wichtigen Ziels von allgemeinem öffentlichem Interesse, nämlich der Eisenbahnsicherheit auf dem belgischen Netz.

§ 5 - Vor der ersten Nutzung und nach Erteilung der Genehmigung für das Inverkehrbringen gemäß Artikel 179/4 und wenn das Verwendungsgebiet auf das belgische Staatsgebiet beschränkt ist, beantragt der Halter die Eintragung des Fahrzeugs in das in § 1 erwähnte Register.

Erstreckt sich das Verwendungsgebiet des Fahrzeugs auf das belgische Staatsgebiet und das Hoheitsgebiet anderer Mitgliedstaaten, beantragt der Halter die Eintragung des Fahrzeugs entweder in das in § 1 erwähnte Register oder in das Register eines der anderen betreffenden Mitgliedstaaten.

§ 6 - Der Halter informiert die Sicherheitsbehörde anhand der auf ihrer Website zur Verfügung gestellten Formulare unverzüglich über etwaige Änderungen in Bezug auf die Daten im nationalen Fahrzeugregister, die Abwrackung eines Fahrzeugs oder seinen Antrag auf endgültige Streichung der Registrierung eines Fahrzeugs.

Erfährt die Sicherheitsbehörde oder wird sie darüber informiert, dass der Halter den in Absatz 1 erwähnten Anforderungen nicht nachkommt, oder stellt sie fest, dass Daten unvollständig sind oder fehlen, setzt sie die Registrierung aus.

Sie notifiziert dem Registrierungsinhaber ihre Entscheidung und fordert ihn auf, die Situation zu regularisieren.

In Ermangelung einer solchen Regularisierung binnen sechs Monaten ab der Notifizierung streicht die Sicherheitsbehörde endgültig die Registrierung.

Fahrzeuge, deren Registrierung ausgesetzt oder gestrichen worden ist, dürfen auf dem Schienennetz nicht eingesetzt werden.

Um erneut eingesetzt werden zu dürfen, muss für das Fahrzeug, dessen Registrierung gestrichen wurde, ein neuer Antrag auf Genehmigung für das Inverkehrbringen gemäß Titel 6 Kapitel 4/1 eingereicht werden.

§ 7 - Im Fall von Fahrzeugen, für die erstmals in einem Drittland eine Genehmigung erteilt wurde und die anschließend auf belgischem Staatsgebiet eingesetzt wurden, sorgt die Sicherheitsbehörde dafür, dass die Fahrzeugdaten, die mindestens Angaben über den Halter des betreffenden Fahrzeugs, die für die Instandhaltung zuständige Einrichtung und Betriebsbeschränkungen für das Fahrzeug einschließen, über ein Fahrzeugregister abgefragt werden können oder unverzüglich auf andere Weise in einem leicht lesbaren Format nach den gleichen nichtdiskriminierenden Grundsätzen bereitgestellt werden, wie sie für ähnliche Daten eines Fahrzeugregisters gelten."

Art. 160 - Artikel 211 desselben Gesetzbuches, ersetzt durch das Gesetz vom 23. November 2017, wird wie folgt ersetzt:

"Art. 211 - Der Infrastrukturbetreiber veröffentlicht ein Infrastrukturregister und schreibt es gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2019/777 der Kommission vom 16. Mai 2019 zu gemeinsamen Spezifikationen für das Eisenbahn-Infrastrukturregister und zur Aufhebung des Durchführungsbeschlusses 2014/880/EU der Kommission fort.

Die Sicherheitsbehörde überwacht, dass das Register veröffentlicht und aktualisiert wird."

Art. 161 - Artikel 212 desselben Gesetzbuches wird wie folgt ersetzt:

"Art. 212 - Im Infrastrukturregister werden gemäß der jeweiligen TSI für die jeweiligen Teilsysteme oder Teile davon die Werte der Netzparameter angegeben, die zusammen mit den Werten der Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen dazu verwendet werden, die technische Kompatibilität zwischen Fahrzeug und Netz zu prüfen.

Das Infrastrukturregister kann Bedingungen für ortsfeste Einrichtungen und sonstige Beschränkungen enthalten."

Art. 162 - Artikel 216/2 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch das Gesetz vom 23. November 2017, wird wie folgt abgeändert:

1. In § 1 Nr. 1 werden die Wörter "Sicherheitsvorschriften" durch die Wörter "nationalen Vorschriften" ersetzt.

2. In § 1 Nr. 3 werden die Wörter "Artikel 77 Absatz 4" durch die Wörter "Artikel 77 Absatz 6" ersetzt.

3. In § 1 Nr. 6 werden die Wörter "Artikel 96 Absatz 1" durch die Wörter "Artikel 96" ersetzt.

4. In § 1 Nr. 7 werden die Wörter "Artikel 102 Absatz 2" durch die Wörter "Artikel 104/2 § 2" ersetzt.

5. In § 1 Nr. 11 werden die Wörter "Artikel 210 § 5" durch die Wörter "Artikel 210 § 6" ersetzt.

6. In § 1 wird eine Nr. 12 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"12. das Nichteinhalten der in Artikel 94/2 erwähnten Verpflichtungen,".

7. *[Abänderung des niederländischen Textes]*

Art. 163 - Artikel 216/3 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch das Gesetz vom 23. November 2017 und abgeändert durch das Gesetz vom 23. Juni 2020, wird wie folgt abgeändert:

1. Paragraph 1 Nr. 7 wird aufgehoben.

2. In § 1 Nr. 16 werden die Wörter "Artikel 180" durch die Wörter "Artikel 179/4" ersetzt.

Art. 164 - In Titel 7 desselben Gesetzbuches wird die Überschrift von Kapitel 4 wie folgt ersetzt:

"Kapitel 4 - Überprüfung durch die Sicherheitsbehörde in Bezug auf die in Titel 5 Kapitel 1 erwähnte Zertifizierung".

Art. 165 - Artikel 221/3 Absatz 1 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch das Gesetz vom 30. August 2013 und abgeändert durch das Gesetz vom 25. Dezember 2016, wird wie folgt ersetzt:

"Jede Person, die ein Interesse nachweist, kann beim Märktegerichtshof, der wie im Eilverfahren tagt, gegen die von der Sicherheitsbehörde in Anwendung des vorliegenden Gesetzbuches getroffenen Entscheidungen Beschwerde einreichen."

Art. 166 - Artikel 221/4 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch das Gesetz vom 30. August 2013 und abgeändert durch das Gesetz vom 23. November 2017, wird wie folgt ersetzt:

"Art. 221/4 - Zur Vermeidung der Unzulässigkeit, die vom Gerichtshof von Amts wegen ausgesprochen werden kann, wird die in Artikel 221/3 erwähnte Beschwerde binnen einer Frist von einem Monat ab der Notifizierung der Entscheidung eingereicht oder, für die Interesse habenden Personen, denen die Entscheidung nicht notifiziert werden musste, binnen einer Frist von einem Monat ab dem Zeitpunkt, zu dem die Sache, die ihr Handlungsinteresse rechtfertigt, sich zugetragen hat.

Wenn sich die Beschwerde auf die in Artikel 179/15 § 2 erwähnte Widerrufsentscheidung bezieht, wird sie in Abweichung von Absatz 1 binnen einer Frist von zwei Monaten eingereicht.

Was das Verfahren betrifft, findet das Gerichtsgesetzbuch Anwendung, außer wenn die Bestimmungen des vorliegenden Gesetzbuches davon abweichen.

Die Beschwerde hat keine aufschiebende Wirkung, aber der Gerichtshof kann von Amts wegen oder auf einen in der einleitenden Ladung ordnungsgemäß mit Gründen versehenen Antrag der einen oder der anderen Partei hin die Aussetzung der angefochtenen Entscheidung anordnen.

Vorbehaltlich außergewöhnlicher, vom Gerichtshof mit Gründen versehener Umstände, die mit der Einhaltung der Verteidigungsrechte in Zusammenhang stehen, befindet der Gerichtshof spätestens binnen zehn Tagen nach Einleitung des Verfahrens über den Antrag auf Aussetzung.

Die Sicherheitsbehörde übermittelt dem Antragsteller und dem Gerichtshof spätestens am Tag der Hinterlegung seines ersten Schriftsatzes eine Kopie der Verwaltungsakte.

In Abweichung von Absatz 4 hat die Beschwerde gegen eine in Artikel 74 § 1 Nr. 13 und in Artikel 111 § 1 Nr. 5 erwähnte Entscheidung aufschiebende Wirkung.

Art. 167 - In Artikel 221/5 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch das Gesetz vom 30. August 2013 und abgeändert durch das Gesetz vom 25. Dezember 2016, werden die Wörter "die Inbetriebnahme" durch die Wörter "das Inverkehrbringen" ersetzt.

Art. 168 - Artikel 224 desselben Gesetzbuches wird aufgehoben.

Art. 169 - Artikel 225 desselben Gesetzbuches wird wie folgt ersetzt:

"Art. 225 - § 1 - Sicherheitsbescheinigungen, die gemäß dem Eisenbahngesetzbuch vor Inkrafttreten des Gesetzes vom 20. Januar 2021 zur Abänderung des Eisenbahngesetzbuches ausgestellt wurden, sind bis zu ihrem Ablaufdatum gültig.

Die Bestimmungen von Titel 3 Kapitel 6 Abschnitt 4, Titel 4 Kapitel 2 Abschnitt 4, Kapitel 3 und Kapitel 4 Abschnitt 2, Kapitel 6 Abschnitt 2/1, Titel 7 Kapitel 2 und 3 und Anlage 5 des vorliegenden Gesetzbuches, wie sie vor Inkrafttreten des Gesetzes vom 20. Januar 2021 zur Abänderung des Eisenbahngesetzbuches in Kraft waren, bleiben auf die in Absatz 1 erwähnten Sicherheitsbescheinigungen bis zu ihrem Ablaufdatum anwendbar.

§ 2 - Sicherheitszulassungen, die gemäß dem Eisenbahngesetzbuch vor Inkrafttreten des Gesetzes vom 20. Januar 2021 zur Abänderung des Eisenbahngesetzbuches ausgestellt wurden, sind bis zu ihrem Ablaufdatum gültig.

Die Bestimmungen von Titel 3 Kapitel 6 Abschnitt 4, Titel 4 Kapitel 2 Abschnitt 4, Kapitel 3 und Kapitel 4 Abschnitt 1, Kapitel 6 Abschnitt 2/1, Titel 7 Kapitel 2 und 3 und Anlage 5 des vorliegenden Gesetzbuches, wie sie vor Inkrafttreten des Gesetzes vom 20. Januar 2021 zur Abänderung des Eisenbahngesetzbuches in Kraft waren, bleiben auf die in Absatz 1 erwähnten Sicherheitszulassungen bis zu ihrem Ablaufdatum anwendbar."

Art. 170 - Artikel 225/2 desselben Gesetzbuches, eingefügt durch das Gesetz vom 23. Juni 2020, wird wie folgt ersetzt:

"Art. 225/2 - Der König bestimmt durch einen im Ministerrat beratenen Erlass das Datum der Anwendung:

1. der Artikel 68 und 70 § 3, wie sie durch das Gesetz vom 23. Juni 2020 zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches und das Gesetz vom 20. Januar 2021 zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches abgeändert worden sind,

2. der Artikel 69, 74 § 1 Nr. 8, 94/1 und 94/2, wie sie durch das Gesetz vom 20. Januar 2021 zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches abgeändert worden sind,

3. des Artikels 216/3 § 1 Nr. 1 und 2, wie er durch das Gesetz vom 23. Juni 2020 zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches abgeändert worden ist.

Infrastrukturnutzer, der Infrastrukturbetreiber, bestimmte Stellen, die Sicherheitsbehörde und die vom König gemäß Artikel 69 § 1 Absatz 3 bestimmte Stelle müssen die in Absatz 1 erwähnten Bestimmungen an dem vom König gemäß Absatz 1 festgelegten Datum einhalten.

Im Hinblick auf die Anwendung von Absatz 2 finden die Artikel 68, 69, 70 § 3, 74 § 1 Nr. 5, 94/1 und 216/3 § 1 Nr. 1 und 2, wie sie vor Inkrafttreten des Gesetzes vom 23. Juni 2020 zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches in Kraft waren, bis zu dem Tag vor dem gemäß Absatz 1 festgelegten Datum weiterhin Anwendung."

Art. 171 - In Titel 8 Kapitel 2 desselben Gesetzbuches wird ein Artikel 225/3 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 225/3 - § 1 - Gemäß dem Eisenbahngesetzbuch vor Inkrafttreten des Gesetzes vom 20. Januar 2021 zur Abänderung des Eisenbahngesetzbuches erteilte Genehmigungen für die Inbetriebnahme von Fahrzeugen - einschließlich Genehmigungen, die aufgrund von internationalen Übereinkünften, insbesondere des RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) und des RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), erteilt wurden - bleiben zu den Bedingungen, unter denen sie erteilt wurden, weiterhin gültig.

§ 2 - Fahrzeuge, deren Inbetriebnahme in Anwendung von § 1 genehmigt wurde, erhalten eine neue Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen, damit sie auf einem oder mehreren Netzen, auf die sich ihre Genehmigung noch nicht erstreckt, betrieben werden können.

Das Inverkehrbringen in diesen zusätzlichen Netzen unterliegt den Artikeln 179/4 bis 179/11."

Art. 172 - In Titel 8 Kapitel 2 desselben Gesetzbuches wird ein Artikel 225/4 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 225/4 - § 1 - Anlage 6 ist bis zum Datum des Inkrafttretens der in Artikel 24 Absatz 2 der Richtlinie 2016/798/EU erwähnten Durchführungsrechtsakte anwendbar.

Anlage 22 ist bis zum Datum des Inkrafttretens des in Artikel 7 Absatz 5 der Richtlinie 2016/797/EU erwähnten Durchführungsrechtsakts anwendbar."

Art. 173 - In Titel 8 Kapitel 2 desselben Gesetzbuches wird ein Artikel 225/5 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 225/5 - § 1 - Bis zum 16. Juni 2031 unterliegen Optionen in vor dem 15. Juni 2016 unterzeichneten Verträgen über Vorhaben im Zusammenhang mit streckenseitiger ERTMS-Ausrüstung nicht der Vorabgenehmigung durch die Agentur gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2016/797/EU; dies gilt auch dann, wenn sie nach dem 15. Juni 2016 umgesetzt werden.

§ 2 - Vor der Genehmigung der Inbetriebnahme streckenseitiger ERTMS-Ausrüstung, die nicht der Vorabgenehmigung durch die Agentur gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2016/797/EU unterlag, arbeitet die Sicherheitsbehörde mit der Agentur zusammen, um sicherzustellen, dass die technischen Lösungen entsprechend Artikel 30 Absatz 3 und Artikel 31 Absatz 2 der Verordnung 2016/796/EU in vollem Umfang interoperabel sind."

Art. 174 - Dasselbe Gesetzbuch wird wie folgt abgeändert:

1. Der Begriff "Sicherheitsbescheinigung" wird jedes Mal durch den Begriff "einheitliche Sicherheitsbescheinigung" ersetzt.

2. [Abänderung des niederländischen Textes]

3. Der Begriff "Betreiber der Eisenbahninfrastruktur" wird jedes Mal durch den Begriff "Infrastrukturbetreiber" ersetzt.

Art. 175 - In Anlage 2 desselben Gesetzbuches, ersetzt durch das Gesetz vom 15. Juni 2016, werden in Nr. 4 die Wörter "Richtlinie 2004/49/EG" durch die Wörter "Richtlinie 2016/798/EU" ersetzt.

Art. 176 - Anlage 4 zu demselben Gesetzbuch, abgeändert durch das Gesetz vom 23. November 2017, wird durch Anlage 1 zum vorliegenden Gesetz ersetzt.

Art. 177 - Anlage 5 zu demselben Gesetzbuch wird durch Anlage 2 zum vorliegenden Gesetz ersetzt.

Art. 178 - Anlage 14 zu demselben Gesetzbuch, abgeändert durch das Gesetz vom 23. November 2017, wird durch Anlage 3 zum vorliegenden Gesetz ersetzt.

Art. 179 - Anlage 15 zu demselben Gesetzbuch wird durch Anlage 4 zum vorliegenden Gesetz ersetzt.

Art. 180 - Anlage 16 zu demselben Gesetzbuch, abgeändert durch das Gesetz vom 15. Juni 2015, wird durch Anlage 5 zum vorliegenden Gesetz ersetzt.

Art. 181 - Anlage 17 zu demselben Gesetzbuch wird aufgehoben.

Art. 182 - Anlage 18 zu demselben Gesetzbuch, ersetzt durch das Gesetz vom 20. Oktober 2015, wird aufgehoben.

Art. 183 - Anlage 19 zu demselben Gesetzbuch, ersetzt durch das Gesetz vom 20. Oktober 2015, wird durch Anlage 6 zum vorliegenden Gesetz ersetzt.

Art. 184 - Anlage 20 zu demselben Gesetzbuch wird aufgehoben.

Art. 185 - Anlage 21 zu demselben Gesetzbuch wird durch Anlage 7 zum vorliegenden Gesetz ersetzt.

Art. 186 - Anlage 27 zu demselben Gesetzbuch, eingefügt durch das Gesetz vom 23. November 2017, wird durch Anlage 8 zum vorliegenden Gesetz ersetzt.

Art. 187 - In dasselbe Gesetzbuch wird eine Anlage 29 eingefügt, die vorliegendem Gesetz als Anlage 9 beigefügt ist.

Art. 188 - In dasselbe Gesetzbuch wird eine Anlage 30 eingefügt, die vorliegendem Gesetz als Anlage 10 beigefügt ist.

Art. 189 - In dasselbe Gesetzbuch wird eine Anlage 31 eingefügt, die vorliegendem Gesetz als Anlage 11 beigefügt ist.

KAPITEL 3 - Inkrafttreten

Art. 190 - Vorliegendes Gesetz tritt am Datum der Umsetzung der Richtlinien (EU) 2016/797 und 2016/798, das in Artikel 57 (2a) beziehungsweise in Artikel 33 (2a) der erwähnten Richtlinien festgelegt ist, in Kraft.

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 20. Januar 2021

PHILIPPE

Von Königs wegen:

Der Minister der Mobilität

G. GILKINET

Die Ministerin des Öffentlichen Dienstes, der Öffentlichen Unternehmen,
des Fernmeldewesens und der Post

P. DE SUTTER

Mit dem Staatssiegel versehen:

Der Minister der Justiz

V. VAN QUICKENBORNE

Anlage 1 zum Gesetz vom 20. Januar 2021 zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches

Anlage 4 zum Gesetz vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches

ANLAGE 4 - GEMEINSAME SICHERHEITSINDIKATOREN

In vorliegender Anlage werden die gemeinsamen Sicherheitsindikatoren (CSI) festgelegt, die in dem Bericht enthalten sein müssen, den die Sicherheitsbehörde gemäß Artikel 78 veröffentlicht und der Agentur übermittelt.

Ergeben sich nach der Vorlage des Berichts neue Sachverhalte oder werden Fehler entdeckt, so ändert beziehungsweise berichtigt die Sicherheitsbehörde die Sicherheitsindikatoren eines bestimmten Jahres bei nächster Gelegenheit, spätestens jedoch im folgenden Jahresbericht.

Die Anlage zu vorliegender Anlage enthält gemeinsame Definitionen für die CSI und Methoden für die Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen von Unfällen.

1. Unfallbezogene Indikatoren

1.1 Gesamtzahl und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der schweren Unfälle, aufgeschlüsselt nach folgenden Unfallarten:

- Kollision eines Zuges mit einem Schienenfahrzeug,
- Kollision eines Zuges mit einem Hindernis innerhalb des Lichtraumprofils,
- Zugentgleisung,
- Bahnübergangsunfall, einschließlich Unfällen mit Fußgängerbeteiligung, aufgeschlüsselt nach den unter Punkt 6.2 aufgeführten fünf Arten von Bahnübergängen,
- Unfall mit Personenschaden, an dem ein in Bewegung befindliches Eisenbahnfahrzeug beteiligt ist, mit Ausnahme von Suiziden und Suizidversuchen,
- Fahrzeugbrand,
- sonstiger Unfall.

Jeder signifikante Unfall wird in Bezug auf die jeweils ursächliche Unfallart aufgeführt, auch wenn die Folgen eines Sekundärunfalls schwerwiegender sind (beispielsweise bei einem Brand nach einer Entgleisung).

1.2 Gesamtzahl und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der Schwerverletzten und Getöteten je Unfallart, aufgeschlüsselt nach folgenden Kategorien:

- Fahrgäste (auch im Verhältnis zu den gesamten Personenkilometern und Personenzugkilometern),
- Mitarbeiter oder Auftragnehmer,
- Benutzer von Bahnübergängen,
- unbefugte Personen,
- sonstige Personen auf einem Bahnsteig,
- sonstige Personen außerhalb eines Bahnsteigs.

2. Indikatoren für gefährliche Güter

Gesamtzahl und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der Unfälle bei der Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter, aufgeschlüsselt nach folgenden Kategorien:

- Unfall, an dem mindestens ein Eisenbahnfahrzeug beteiligt ist, das gefährliche Güter nach der Definition in der Anlage befördert,
- Zahl von Unfällen dieser Art, bei denen gefährliche Güter freigesetzt werden.

3. Indikatoren für Suizide

Gesamtzahl und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der Suizide und Suizidversuche.

4. Indikatoren für Vorläufer von Unfällen

Gesamtzahl und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der Vorläufer von Unfällen, aufgeschlüsselt nach folgenden Arten:

- Schienenbruch,
- Schienenverbiegung oder sonstiger Gleislagefehler,
- Signalisierungsfehler,
- überfahrenes Haltesignal mit Erreichen des Gefahrenpunkts,
- überfahrenes Haltesignal ohne Erreichen des Gefahrenpunkts,
- Radbruch an einem in Betrieb befindlichen Fahrzeug,
- Achs- beziehungsweise Wellenbruch an einem in Betrieb befindlichen Fahrzeug.

Alle Vorläufer sind zu melden, unabhängig davon, ob sie zu Unfällen führen oder nicht. (Ein Vorläufer, der zu einem signifikanten Unfall führt, ist auch unter den Indikatoren für Vorläufer zu melden; ein Vorläufer, der nicht zu einem signifikanten Unfall führt, ist nur unter den Indikatoren für Vorläufer zu melden.)

5. Indikatoren für die Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen von Unfällen

Gesamtbetrag in Euro und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) Durchschnittswerte für:

- die Zahl der Toten und Schwerverletzten multipliziert mit dem Wert der Vermeidung von Unfallopfern (*Value of Preventing a Casualty, "VPC"*),
- die Kosten im Zusammenhang mit Umweltschäden,
- die Kosten von Sachschäden an Fahrzeugen oder Infrastruktur,
- die Kosten unfallbedingter Verspätungen.

Die Sicherheitsbehörde gibt die wirtschaftlichen Auswirkungen signifikanter Unfälle in dem in Artikel 78 erwähnten Sicherheitsbericht an.

Der VPC ist der Wert, den die Gesellschaft der Vermeidung eines Unfallopfers beimisst, und als solcher kein Bezugswert für Ausgleichsleistungen zwischen Unfallbeteiligten.

6. Indikatoren für die technische Sicherheit der Infrastruktur und ihre Umsetzung

6.1 Prozentualer Anteil der mit Zugsicherungssystemen (TPS) betriebenen Strecken und prozentualer Anteil der unter Nutzung fahrzeugseitiger TPS gefahrenen Zugkilometer, wobei diese Systeme Folgendes umfassen:

- Warnung,
- Warnung und selbsttätiges Anhalten,
- Warnung und selbsttätiges Anhalten sowie abschnittsweise Geschwindigkeitsüberwachung,
- Warnung und selbsttätiges Anhalten sowie kontinuierliche Geschwindigkeitsüberwachung.

6.2 Zahl der Bahnübergänge (insgesamt, pro Streckenkilometer und pro Gleiskilometer), aufgeschlüsselt nach folgenden fünf Arten:

- a) passiv gesicherter Bahnübergang,
- b) aktiv gesicherter Bahnübergang:
 - i) manuell,
 - ii) automatisch mit benutzerseitiger Warnung,
 - iii) automatisch mit benutzerseitigem Schutz,
 - iv) mit bahnseitigem Schutz.

Anlage

Gemeinsame Definitionen für die CSI und Methoden für die Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen von Unfällen**1. Unfallbezogene Indikatoren**

1.1 "Signifikanter Unfall": jeder Unfall, an dem mindestens ein in Bewegung befindliches Schienenfahrzeug beteiligt ist und bei dem mindestens eine Person getötet oder schwer verletzt wird oder erheblicher Sachschaden an Fahrzeugen, Schienen, sonstigen Anlagen oder der Umwelt entstanden ist oder beträchtliche Betriebsstörungen aufgetreten sind, mit Ausnahme von Unfällen in Werkstätten, Lagern und Depots.

1.2 "Erheblicher Sachschaden an Fahrzeugen, Gleisen, sonstigen Anlagen oder der Umwelt": Schaden in Höhe von mindestens 150 000 EUR.

1.3 "Beträchtliche Betriebsstörung": Verkehrsunterbrechung auf einer Haupteisenbahnstrecke für mindestens sechs Stunden.

1.4 "Zug": Einheit aus einem oder mehreren Eisenbahnfahrzeugen, die von einer oder mehreren Lokomotiven oder Schienenfahrzeugen gezogen werden, oder allein fahrender Triebwagen, der/die unter einer bestimmten Nummer oder einer besonderen Bezeichnung zwischen einem festen Ausgangspunkt und einem festen Endpunkt fährt, einschließlich Leerlokomotiven (einzeln fahrender Lokomotiven).

1.5 "Kollision eines Zugs mit einem Schienenfahrzeug": Zusammenstoß der Spitze eines Zuges mit der Spitze oder dem Schluss eines anderen Zuges, eines anderen Schienenfahrzeugs oder einer Rangiereinheit oder seitlicher Zusammenstoß zwischen einem Teil eines Zuges und einem Teil eines anderen Zuges, eines anderen Schienenfahrzeugs oder einer Rangiereinheit.

1.6 "Kollision eines Zugs mit einem Hindernis innerhalb des Lichtraumprofils": Zusammenstoß zwischen einem Teil eines Zuges und festen Gegenständen oder zeitweilig im oder am Gleis befindlichen Gegenständen (mit Ausnahme von Gegenständen auf Bahnübergängen, die von einem kreuzenden Fahrzeug oder Benutzer verloren wurden), einschließlich des Zusammenstoßes mit Oberleitungen.

1.7 "Zugentgleisung": Fall, bei dem mindestens ein Rad eines Zuges die Schiene verlassen hat.

1.8 "Bahnübergangsunfall": jeder Unfall auf Bahnübergängen, an dem mindestens ein Eisenbahnfahrzeug und ein oder mehrere den Schienenweg kreuzende Fahrzeuge, andere kreuzende Benutzer wie Fußgänger oder andere Gegenstände, die sich zeitweilig im oder am Gleis befinden und von einem kreuzenden Fahrzeug oder Benutzer verloren wurden, beteiligt sind.

1.9 "Unfall mit Personenschaden, an dem ein in Bewegung befindliches Schienenfahrzeug beteiligt ist": Unfall mit einer oder mehreren Personen, die von einem Eisenbahnfahrzeug oder einem Gegenstand erfasst werden, der mit dem Eisenbahnfahrzeug verbunden ist oder sich von diesem gelöst hat; dazu zählen auch Personen, die aus Eisenbahnfahrzeugen fallen, sowie Personen, die an Bord der Fahrzeuge fallen oder von losen Gegenständen getroffen werden.

1.10 "Fahrzeugbrand": Feuer oder Explosion in einem Eisenbahnfahrzeug (einschließlich dessen Ladung) während der Fahrt zwischen Abfahrts- und Zielbahnhof, beim Halt an diesen Bahnhöfen und bei Zwischenhalten sowie bei Unterwegsbehandlung.

1.11 "Sonstiger Unfall": Unfall, bei dem es sich nicht um eine Kollision eines Zuges mit einem Schienenfahrzeug, eine Kollision eines Zuges mit einem Hindernis innerhalb des Lichtraumprofils, eine Zugentgleisung, einen Bahnübergangsunfall, einen Unfall mit Personenschaden, an dem ein in Bewegung befindliches Schienenfahrzeug beteiligt ist, oder einen Fahrzeugbrand handelt.

1.12 "Fahrgast": jede mit der Eisenbahn reisende Person mit Ausnahme des Zugpersonals; nur hinsichtlich der Unfallstatistik zählen dazu auch Fahrgäste, die versuchen, in einen fahrenden Zug einzusteigen oder ihn zu verlassen.

1.13 "Mitarbeiter oder Auftragnehmer": jede Person, die im Zusammenhang mit der Eisenbahn beschäftigt ist und zum Zeitpunkt des Unfalls arbeitet, darunter auch Mitarbeiter von Auftragnehmern, selbständige Auftragnehmer, Zugpersonal sowie Personen, die Fahrzeuge und Infrastrukturanlagen bedienen.

1.14 "Benutzer von Bahnübergängen": jede Person, die einen Bahnübergang benutzt, um die Eisenbahnstrecke mit einem Verkehrsmittel oder zu Fuß zu überqueren.

1.15 "Unbefugte Person": jede Person, die sich entgegen den Vorschriften auf Eisenbahnanlagen aufhält, ausgenommen Benutzer von Bahnübergängen.

1.16 "Sonstige Person auf einem Bahnsteig": jede Person auf einem Bahnsteig, bei der es sich nicht um einen "Fahrgast", "Mitarbeiter oder Auftragnehmer", "Benutzer von Bahnübergängen", eine "sonstige Person außerhalb eines Bahnsteigs" oder eine "unbefugte Person" handelt.

1.17 "Sonstige Person außerhalb eines Bahnsteigs": jede Person außerhalb eines Bahnsteigs, bei der es sich nicht um einen "Fahrgast", "Mitarbeiter oder Auftragnehmer", "Benutzer von Bahnübergängen", eine "sonstige Person auf einem Bahnsteig" oder eine "unbefugte Person" handelt.

1.18 "Toter (Getöteter)": jede Person, die entweder unmittelbar nach einem Unfall oder innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen stirbt, mit Ausnahme von Personen, die Suizid begangen haben.

1.19 "Schwerverletzter": jede verletzte Person, die nach einem Unfall für mehr als 24 Stunden in ein Krankenhaus eingewiesen wurde, mit Ausnahme von Personen, die einen Suizidversuch unternommen haben.

2. Indikatoren für gefährliche Güter

2.1 "Unfall, an dem Gefahrguttransporte beteiligt sind": jeder Unfall oder Zwischenfall, der gemäß RID/ADR Abschnitt 1.8.5 meldepflichtig ist.

2.2 "Gefährliche Güter" beziehungsweise "Gefahrgut": Stoffe und Gegenstände, deren Beförderung gemäß RID verboten oder nur unter darin bestimmten Bedingungen gestattet ist.

3. Indikatoren für Suizide

3.1 "Suizid (Selbstmord)": Handlung vorsätzlicher Selbstverletzung mit Todesfolge, wie von der zuständigen nationalen Behörde entsprechend registriert und klassifiziert.

3.2 "Suizidversuch": Handlung vorsätzlicher Selbstverletzung, die zu einer schweren Verletzung führt.

4. Indikatoren für Vorläufer von Unfällen

4.1 "Schienenbruch": wenn eine Schiene in zwei oder mehr Teile aufgetrennt ist oder sich ein Metallstück von ihr gelöst hat, wodurch in der Lauffläche eine mehr als 50 mm lange und mehr als 10 mm tiefe Lücke entstanden ist.

4.2 "Schienenverbiegung oder anderer Gleislagefehler": jeder Mangel im Hinblick auf Gleiskontinuität und Gleisgeometrie, der eine sofortige Gleisperrung oder Geschwindigkeitsreduzierung erfordert.

4.3 "Signalisierungsfehler": technischer Fehler im Signalisierungssystem (streckenseitig oder fahrzeugseitig), der zu einer weniger restriktiven Signalisierung als erforderlich führt.

4.4 "Überfahrenes Haltesignal mit Erreichen des Gefahrenpunkts": jedes Ereignis, bei dem ein Teil des Zuges über den zulässigen Endpunkt seiner Zugfahrt hinaus fährt und den Gefahrenpunkt erreicht.

4.5 "Überfahrenes Haltesignal ohne Erreichen des Gefahrenpunkts": jedes Ereignis, bei dem ein Teil des Zuges über den zulässigen Endpunkt seiner Zugfahrt hinaus fährt, aber den Gefahrenpunkt nicht erreicht.

Eine Zugfahrt über den zulässigen Endpunkt hinaus im Sinne der Punkte 4.4 und 4.5 ist die Vorbeifahrt an:

- einem streckenseitigen haltzeigenden farbigen Licht- oder Formsignal oder einem sonstigen Haltsignal, wenn kein Zugsicherungssystem (TPS) in Betrieb ist,
- einem sicherheitsbedingten Endpunkt der Fahrerlaubnis in einem TPS,
- einem durch vorschriftsmäßige mündliche oder schriftliche Anweisung übermittelten Punkt,
- Haltetafeln (mit Ausnahme von Prellböcken) oder Handsignalen.

Alle Fälle, in denen Fahrzeuge ohne angekoppeltes Triebfahrzeug oder unbesetzte Züge entlaufen und ein Haltesignal überfahren, sind ausgenommen. Ebenso sind alle Fälle ausgenommen, in denen das Signal aus irgendeinem Grund erst so spät auf Halt gestellt wird, dass der Zugführer keine Möglichkeit hatte, den Zug rechtzeitig vor dem Signal anzuhalten.

Die Sicherheitsbehörde kann die unter den Gedankenstrichen aufgeführten vier Kategorien von Zugfahrten über den zulässigen Endpunkt hinaus separat übermitteln, muss aber mindestens einen aggregierten Indikator mit Daten zu allen vier Kategorien angeben.

4.6 "Radbruch an einem in Betrieb befindlichen Fahrzeug": jeder Bruch, bei dem ein Rad beschädigt wird und aus dem sich eine Unfallgefahr (Entgleisung oder Kollision) ergibt.

4.7 "Achs- beziehungsweise Wellenbruch an in einem Betrieb befindlichen Fahrzeug": jeder Bruch, bei dem eine Achse beziehungsweise Welle beschädigt wird und aus dem sich eine Unfallgefahr (Entgleisung oder Kollision) ergibt.

5. Gemeinsame Methoden für die Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen von Unfällen

5.1 Der Wert der Vermeidung von Unfallopfern (VPC) setzt sich zusammen aus:

1) dem Wert der Sicherheit an sich: Wert für die Zahlungsbereitschaft (Willingness to Pay, WTP) auf der Grundlage von "Stated-Preference"-Studien, die in Belgien durchgeführt werden, wo dieser Wert verwendet wird,

2) direkten und indirekten wirtschaftlichen Kosten: die in Belgien veranschlagten Kosten, bestehend aus:

- Kosten für medizinische Behandlung und Rehabilitation,
- Prozesskosten, Kosten für Polizei, private Unfallermittlungen, Rettungsdienste und Verwaltungskosten der Versicherungen,
- Produktionsausfällen: dem Wert der Güter und Dienstleistungen für die Gesellschaft, die von der Person hätten geschaffen werden können, wenn der Unfall nicht eingetreten wäre.

Bei der Berechnung der mit Unfallopfern verbundenen Kosten werden Todesopfer und Schwerverletzte separat betrachtet (unterschiedlicher VPC für Todesopfer und Schwerverletzte).

5.2 Gemeinsame Grundsätze für die Ermittlung des Wertes der Sicherheit an sich und der direkten und indirekten wirtschaftlichen Kosten:

Für den Wert der Sicherheit an sich werden bei der Beurteilung der Frage, ob die vorliegenden Abschätzungen angemessen sind, folgende Faktoren zugrunde gelegt:

- Die Abschätzungen müssen sich auf ein System zur Bewertung des verringerten Sterblichkeitsrisikos im Verkehrsbereich beziehen und dem WTP-Ansatz auf der Grundlage der "Stated-Preference"-Methodik entsprechen.
- Die zur Wertermittlung herangezogene Stichprobe der Befragten muss für die betreffende Bevölkerungsgruppe repräsentativ sein. Die Stichprobe muss insbesondere die Alters- und Einkommensverteilung zusammen mit anderen relevanten sozioökonomischen und/oder demografischen Merkmalen der Bevölkerung abbilden.
- Methode zur Ermittlung der WTP-Werte: Die Umfrage muss so gestaltet sein, dass die Fragen für die Befragten klar und sinnvoll sind.

Die direkten und indirekten wirtschaftlichen Kosten sind auf der Grundlage der von der Gesellschaft getragenen realen Kosten zu ermitteln.

5.3 Definitionen

5.3.1 "Kosten von Umweltschäden": die Kosten, die Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber, geschätzt auf der Grundlage von Erfahrungswerten, zu tragen haben, um den von einem Unfall betroffenen Bereich in den Zustand vor dem Unfall zurückzuführen.

5.3.2 "Kosten von Sachschäden an Fahrzeugen oder Infrastruktur": bei irreparablen Schäden die Kosten der Beschaffung neuer Fahrzeuge oder Infrastruktureinrichtungen mit den gleichen funktionalen und technischen Parametern sowie die Kosten der Reparaturen, mit denen Fahrzeuge oder Infrastruktureinrichtungen wieder in den Zustand vor dem Unfall zurückversetzt werden, die von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern auf der Grundlage von Erfahrungswerten zu schätzen sind, einschließlich aller Kosten für die Anmietung von Fahrzeugen zur Überbrückung des Ausfalls beschädigter Fahrzeuge.

5.3.3 "Kosten unfallbedingter Verspätungen": der Geldwert der den Bahnbenutzern (Fahrgäste oder Güterverkehrskunden) infolge von Unfällen entstandenen Verspätungen, der anhand des folgenden Modells berechnet wird:

VT = Geldwert von Reisezeiteinsparungen

Wert der Zeit für einen Fahrgast im Zug (eine Stunde):

VTP = [VT von Geschäftsreisenden] * [durchschnittlicher prozentualer Anteil der Geschäftsreisenden pro Jahr]

+ [VT von sonstigen Fahrgästen] * [durchschnittlicher prozentualer Anteil der sonstigen Fahrgäste pro Jahr]

VTP wird in Euro pro Fahrgast pro Stunde gemessen.

"Geschäftsreisender": Fahrgast, der im Zusammenhang mit seiner beruflichen Tätigkeit reist, mit Ausnahme von Pendlern.

Wert der Zeit für einen Güterzug (eine Stunde):

VTF = [VT von Güterzügen] * [(Tonnenkilometer)/(Zugkilometer)]

VTF wird in Euro pro Frachttonne pro Stunde gemessen.

Durchschnittlich pro Zug und pro Jahr beförderte Tonnen von Gütern = (Tonnenkilometer)/(Zugkilometer)

CM = Kosten für 1 Minute Verspätung eines Zuges

Personenzug

$CMP = K1 * (VTP/60) * [(Personenkilometer)/(Zugkilometer)]$

Durchschnittliche Zahl der Fahrgäste pro Zug und pro Jahr = $(Personenkilometer)/(Zugkilometer)$

Güterzug

$CMF = K2 * (VTF/60)$

Die Faktoren K1 und K2 liegen zwischen dem Wert der Zeit und dem Wert der Verspätung, die in den genannten "Stated-Preference"-Studien ermittelt wurden, um der Tatsache Rechnung zu tragen, dass der Zeitverlust infolge der Verspätung erheblich negativer wahrgenommen wird als die normale Reisezeit.

Kosten unfallbedingter Verspätungen = $CMP * (\text{Minuten Verspätung von Personenzügen}) + CMF * (\text{Minuten Verspätung von Güterzügen})$

Anwendungsbereich des Modells

Die Kosten von Verspätungen sind für signifikante Unfälle folgendermaßen zu berechnen:

- am Endbahnhof gemessene tatsächliche Verspätungen auf den Eisenbahnstrecken, auf denen sich Unfälle ereignet haben,

- tatsächliche Verspätungen oder, falls nicht verfügbar, geschätzte Verspätungen auf den anderen betroffenen Strecken.

6. Indikatoren für die technische Sicherheit der Infrastruktur und ihre Umsetzung

6.1 "Zugsicherungssystem" ("TPS"): System, das dazu beiträgt, dass Haltesignale und Geschwindigkeitsbegrenzungen beachtet werden.

6.2 "Fahrzeugseitige Systeme": Systeme, die dem Zugführer dabei helfen, streckenseitige Signale und Führerstandsignalisierung zu beachten, und somit den Schutz von Gefahrpunkten und die Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen sicherstellen. Fahrzeugseitige Zugsicherungssysteme werden wie folgt beschrieben:

a) Warnung, Abgabe einer automatischen Warnung an den Zugführer,

b) Warnung und selbsttätiges Anhalten, Abgabe einer automatischen Warnung an den Zugführer sowie selbsttätiges Anhalten im Fall eines überfahrenen Haltesignals,

c) Warnung und selbsttätiges Anhalten sowie abschnittsweise Geschwindigkeitsüberwachung zur Sicherung von Gefahrpunkten, wobei "abschnittsweise Geschwindigkeitsüberwachung" die Geschwindigkeitsüberwachung an bestimmten Stellen (Geschwindigkeitsprüfabschnitten) bei der Annäherung an ein Signal bezeichnet,

d) Warnung und selbsttätiges Anhalten sowie kontinuierliche Geschwindigkeitsüberwachung zur Sicherung von Gefahrpunkten und zur kontinuierlichen Überwachung der Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der Strecke, wobei "kontinuierliche Geschwindigkeitsüberwachung" die kontinuierliche Anzeige der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf allen Streckenabschnitten und die Sicherstellung ihrer Einhaltung bezeichnet.

Typ d) gilt als automatisches Zugsicherungssystem (*Automatic Train Protection, ATP*).

6.3 "Bahnübergang": jede vom Infrastrukturbetreiber als Übergang eingestufte höhengleiche Kreuzung zwischen einer Bahnstrecke und einer Straße oder einem Überweg mit öffentlichem oder privatem Verkehr. Durchgänge zwischen Bahnsteigen in Bahnhöfen sind ebenso ausgenommen wie Gleisübergänge, die ausschließlich für Bahnbedienstete vorgesehen sind.

6.4 "Straße": für die Zwecke der Eisenbahnunfallstatistik jede öffentliche oder private Straße oder Schnellstraße, einschließlich der angrenzenden Fuß- und Fahrradwege.

6.5 "Überweg": jeder für Menschen, Tiere, Fahrzeuge oder Maschinen zur Überquerung von Bahnstrecken bestimmte Weg mit Ausnahme von Straßen.

6.6 "Passiv gesicherter Bahnübergang": Bahnübergang ohne Schutz- oder Warneinrichtungen, die aktiviert werden, wenn das Überqueren der Gleise für den Benutzer nicht sicher ist.

6.7 "Aktiv gesicherter Bahnübergang": Bahnübergang, an dem die Bahnübergangsbenuer bei Annäherung eines Zuges durch Aktivierung von Einrichtungen geschützt oder gewarnt werden, wenn das Überqueren der Gleise für den Benutzer nicht sicher ist.

- Zu den physischen Schutzeinrichtungen zählen:

- Halb- oder Vollschraken,

- Tore, Gatter.

- Die Warnung durch Einsatz fest installierter Einrichtungen an Bahnübergängen erfolgt durch:

- sichtbare Einrichtungen: z. B. Lichtsignale,

- hörbare Einrichtungen: z. B. Glocken, Hupen, Sirenen usw.

Aktiv gesicherte Bahnübergänge werden wie folgt eingeteilt:

a) manuell: Bahnübergang, bei dem der benutzerseitige Schutz oder die benutzerseitige Warnung von einem Bahnmitarbeiter manuell aktiviert wird,

b) automatisch mit benutzerseitiger Warnung: Bahnübergang, bei dem die benutzerseitige Warnung durch den heranfahrenden Zug aktiviert wird,

c) automatisch mit benutzerseitigem Schutz: Bahnübergang, bei dem der benutzerseitige Schutz durch den heranfahrenden Zug aktiviert wird. Dies umfasst auch einen Bahnübergang mit beiden Merkmalen, d. h. mit benutzerseitigem Schutz und benutzerseitiger Warnung,

d) mit bahnseitigem Schutz: Bahnübergang, bei dem ein Signal oder ein anderes Zugsicherungssystem einen Zug nur dann weiterfahren lässt, wenn der Bahnübergang vollständig benutzerseitig geschützt und frei von Hindernissen ist.

7. Definitionen der Maßeinheiten

7.1 "Zugkilometer": Maßeinheit für die Bewegung eines Zuges über eine Entfernung von einem Kilometer. Zu berücksichtigen ist - sofern bekannt - die tatsächlich zurückgelegte Entfernung; andernfalls wird die Standardnetzentfernung zwischen Ausgangs- und Endpunkt zugrunde gelegt. Es wird nur die Wegstrecke im Hoheitsgebiet des Meldelandes berücksichtigt.

7.2 "Personenkilometer": Maßeinheit für die Beförderung eines Fahrgastes mit der Eisenbahn über eine Entfernung von einem Kilometer. Es wird nur die Wegstrecke im Hoheitsgebiet des Meldelandes berücksichtigt.

7.3 "Streckenkilometer": in Kilometern gemessene Länge des Eisenbahnnetzes in den Mitgliedstaaten, dessen Umfang in Artikel 2 der Richtlinie 2016/798/EU festgelegt ist. Bei mehrgleisigen Eisenbahnstrecken zählt nur die Entfernung zwischen Ausgangs- und Endpunkt.

7.4 "Gleiskilometer": in Kilometern gemessene Länge des Eisenbahnnetzes in den Mitgliedstaaten, dessen Umfang in Artikel 2 der Richtlinie 2016/798/EU festgelegt ist. Bei mehrgleisigen Eisenbahnstrecken zählt die Länge jedes einzelnen Gleises.

Gesehen, um dem Gesetz vom 20. Januar 2021 zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches beifügt zu werden

PHILIPPE

Von Königs wegen:

Der Minister der Mobilität

G. GILKINET

Die Ministerin, die die Aufsicht über den Dienst für Sicherheit und Interoperabilität der Eisenbahnsysteme und die Aufsicht über den Untersuchungsbeauftragten und den beigeordneten Untersuchungsbeauftragten der Untersuchungsstelle für Eisenbahnunfälle und -störungen ausübt

P. DE SUTTER

Anlage 2 zum Gesetz vom 20. Januar 2021 zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches

Anlage 5 zum Gesetz vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches

ANLAGE 5 - SICHERHEITSMANAGEMENTSYSTEME

Unbeschadet der Delegierten Verordnung (EU) 2018/762 der Kommission vom 8. März 2018 über gemeinsame Sicherheitsmethoden bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1158/2010 und (EU) Nr. 1169/2010 enthält das Sicherheitsmanagementsystem folgende Grundelemente:

1. eine Sicherheitsordnung, die vom Unternehmensleiter genehmigt und dem gesamten Personal mitgeteilt wird,
2. die Organisation betreffende qualitative und quantitative Ziele zur Erhaltung und Verbesserung der Sicherheit sowie Pläne und Verfahren für die Erreichung dieser Ziele,
3. Verfahren zur Einhaltung bestehender, neuer und geänderter Normen technischer und betrieblicher Art oder anderer Vorgaben, die in TSI, nationalen Vorschriften gemäß Artikel 68 § 1 Nr. 1, sonstigen einschlägigen Vorschriften gemäß Artikel 68 § 1 Nr. 2 oder Entscheidungen der Sicherheitsbehörde festgelegt sind,
4. Verfahren, mit denen sichergestellt wird, dass die Normen und anderen Vorgaben während der gesamten Lebensdauer des Materials und während des gesamten Betriebs erfüllt werden,
5. Verfahren und Methoden für die Ermittlung von Risiken, die Durchführung von Risikobewertungen und die Anwendung von Maßnahmen zur Risikokontrolle für den Fall, dass sich aus geänderten Betriebsbedingungen oder dem Einsatz von neuem Material neue Risiken für die Infrastruktur oder die Schnittstellen zwischen Mensch, Maschine und Organisation ergeben,
6. Ausbildungsprogramme für das Personal und Systeme, die sicherstellen, dass die Qualifikation des Personals aufrechterhalten und die Arbeit dementsprechend ausgeführt wird, einschließlich Vorkehrungen für die physische und psychische Eignung,
7. Vorkehrungen für einen ausreichenden Informationsfluss innerhalb der Organisation und gegebenenfalls zwischen Organisationen des Eisenbahnsystems,
8. Verfahren und Formate für die Dokumentierung von Sicherheitsinformationen und Bestimmung von Verfahren zur Kontrolle der Konfiguration von entscheidenden Sicherheitsinformationen,
9. Verfahren, die sicherstellen, dass Unfälle, Störungen, Beinaheunfälle und sonstige gefährliche Ereignisse gemeldet, untersucht und ausgewertet werden und die erforderlichen Vorbeugungsmaßnahmen ergriffen werden,
10. Bereitstellung von Einsatz-, Alarm- und Informationsplänen für den Notfall in Absprache mit den zuständigen öffentlichen Behörden,
11. Bestimmungen über regelmäßige interne Nachprüfungen des Sicherheitsmanagementsystems.

Der Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen nehmen entsprechend den Ergebnissen der Bewertung der Risiken, die sich aus ihren eigenen Tätigkeiten ergeben, jedes andere Element auf, das erforderlich ist, um Sicherheitsrisiken abzudecken.

Gesehen, um dem Gesetz vom 20. Januar 2021 zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches beifügt zu werden

PHILIPPE

Von Königs wegen:

Der Minister der Mobilität

G. GILKINET

Die Ministerin, die die Aufsicht über den Dienst für Sicherheit und Interoperabilität der Eisenbahnsysteme und die Aufsicht über den Untersuchungsbeauftragten und den beigeordneten Untersuchungsbeauftragten der Untersuchungsstelle für Eisenbahnunfälle und -störungen ausübt

P. DE SUTTER

Anlage 3 zum Gesetz vom 20. Januar 2021 zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches

Anlage 14 zum Gesetz vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches

ANLAGE 14 - BESTANDTEILE DES EISENBAHNSYSTEMS DER UNION

1. Netz

Für die Zwecke des vorliegenden Eisenbahngesetzbuches umfasst das Netz der Union folgende Bestandteile:

- a) eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebaute Strecken, die für Geschwindigkeiten von im Allgemeinen mindestens 250 km/h ausgelegt sind,
- b) eigens für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaute Strecken, die für Geschwindigkeiten von rund 200 km/h ausgelegt sind,
- c) eigens für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaute Strecken, die aufgrund der sich aus der Topografie, der Oberflächengestalt oder der städtischen Umgebung ergebenden Zwänge von spezifischer Beschaffenheit sind und deren Geschwindigkeit im Einzelfall angepasst werden muss. Dazu gehören auch die Verbindungsstrecken zwischen dem Hochgeschwindigkeits- und dem konventionellen Bahnnetz, Bahnhofsdurchfahrten, Anschlüsse zu Terminals, Betriebswerken usw., die von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen mit Normalgeschwindigkeit befahren werden,
- d) für den Personenverkehr vorgesehene konventionelle Strecken,
- e) für den gemischten Verkehr (Personen- und Güterverkehr) vorgesehene konventionelle Strecken,
- f) für den Güterverkehr vorgesehene konventionelle Strecken,
- g) Personenverkehrsknoten,
- h) Güterverkehrsknoten, einschließlich Terminals für kombinierten Verkehr,
- i) Verbindungswege zwischen den vorstehend genannten Elementen.

Dieses Netz umfasst Verkehrssteuerungs-, Orts- und Navigationssysteme, Datenverarbeitungs- und Telekommunikationseinrichtungen, die für den Personenfernverkehr und den Güterverkehr auf diesem Netz zur Gewährleistung eines sicheren und ausgewogenen Netzbetriebs und einer wirksamen Verkehrssteuerung vorgesehen sind.

2. Fahrzeuge

Für die Zwecke des vorliegenden Eisenbahngesetzbuches gehören zu den Fahrzeugen der Union alle Fahrzeuge, die für den Verkehr auf der Gesamtheit oder einem Teil des Netzes der Union geeignet sind:

- a) Lokomotiven und Fahrzeuge für den Personenverkehr, einschließlich Diesel- oder elektrischen Triebfahrzeugen, Diesel- oder elektrischen Triebzügen, und Reisezugwagen,
- b) Güterwagen, einschließlich Tiefladewagen, die für das gesamte Netz der Union ausgelegt sind, und Fahrzeuge zur Beförderung von Lastkraftwagen,
- c) Spezialfahrzeuge, z. B. Bau- und Instandhaltungsfahrzeuge.

Diese Liste von Fahrzeugen schließt auch jene Fahrzeuge ein, die speziell für den Betrieb auf den verschiedenen in Punkt 1 beschriebenen Typen von Hochgeschwindigkeitsstrecken konzipiert sind.

Gesehen, um dem Gesetz vom 20. Januar 2021 zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches beigefügt zu werden

PHILIPPE

Von Königs wegen:

Der Minister der Mobilität

G. GILKINET

Die Ministerin, die die Aufsicht über den Dienst für Sicherheit und Interoperabilität der Eisenbahnsysteme und die Aufsicht über den Untersuchungsbeauftragten und den beigeordneten Untersuchungsbeauftragten der Untersuchungsstelle für Eisenbahnunfälle und -störungen ausübt

P. DE SUTTER

Anlage 4 zum Gesetz vom 20. Januar 2021 zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches

Anlage 15 zum Gesetz vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches

ANLAGE 15 - TEILSYSTEME

1. Verzeichnis der Teilsysteme

Für die Zwecke des vorliegenden Eisenbahngesetzbuches wird das Eisenbahnsystem der Union wie folgt in Teilsysteme untergliedert:

- a) strukturelle Bereiche:
 - Infrastruktur,
 - Energie,
 - streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung,
 - fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung,
 - Fahrzeuge,
- b) funktionelle Bereiche:
 - Betriebsführung und Verkehrssteuerung,
 - Instandhaltung,
 - Telematikanwendungen für den Personen- und Güterverkehr.

2. Beschreibung der Teilsysteme

Für jedes Teilsystem oder jeden Teil von Teilsystemen wird von der Agentur bei der Erarbeitung des entsprechenden TSI-Entwurfs die Liste der mit der Interoperabilität verbundenen Elemente und Aspekte vorgeschlagen. Unbeschadet der Festlegung dieser Aspekte oder der Interoperabilitätskomponenten und unbeschadet der Reihenfolge, in der die Teilsysteme in die TSI einbezogen werden, umfassen die Teilsysteme Folgendes:

2.1 Infrastruktur

Gleise, Weichen, Bahnübergänge, Kunstbauten (Brücken, Tunnel usw.), eisenbahnbezogene Bahnhofsbestandteile (u. a. Eingänge, Bahnsteige, Zugangs- und Servicebereiche, Toiletten und Informationssysteme sowie deren Zugänglichkeitsfunktionen für Personen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität), Sicherheits- und Schutzausrüstung.

2.2 Energie

Elektrifizierungssystem, einschließlich Oberleitungen und streckenseitiger Teile der Stromverbrauchsmess- und Ladeeinrichtungen.

2.3 Streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung

Alle erforderlichen streckenseitigen Ausrüstungen zur Gewährleistung der Sicherung, Steuerung und Kontrolle der Bewegung von Zügen, die zum Verkehr im Netz zugelassen sind.

2.4 Fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung

Alle erforderlichen fahrzeugseitigen Ausrüstungen zur Gewährleistung der Sicherung, Steuerung und Kontrolle der Bewegung von Zügen, die zum Verkehr im Netz zugelassen sind.

2.5 Betriebsführung und Verkehrssteuerung

Verfahren und zugehörige Ausrüstungen, die eine kohärente Ausnutzung der verschiedenen strukturellen Teilsysteme erlauben, und zwar sowohl im Normalbetrieb als auch bei Betriebsstörungen, einschließlich insbesondere der Zugbildung und Zugführung, der Planung und der Abwicklung des Verkehrsbetriebs.

Die Gesamtheit der erforderlichen beruflichen Qualifikationen für die Durchführung von Eisenbahnverkehrsdiensten.

2.6 Telematikanwendungen

Dieses Teilsystem umfasst gemäß Anlage 14 zwei Teile:

a) Anwendungen im Personenverkehr, einschließlich der Systeme zur Information der Fahrgäste vor und während der Fahrt, Buchungssysteme, Zahlungssysteme, Reisegepäckabfertigung, Anschlüsse zwischen Zügen und zwischen der Eisenbahn und anderen Verkehrsträgern,

b) Anwendungen im Güterverkehr, einschließlich der Informationssysteme (Verfolgung der Güter und der Züge in Echtzeit), Rangier- und Zugbildungssysteme, Buchungssysteme, Zahlungs- und Fakturierungssysteme, Anschlüsse zu anderen Verkehrsträgern, Erstellung elektronischer Begleitdokumente.

2.7 Fahrzeuge

Wagenkastenstruktur, System der Zugsteuerung und Zugsicherung sowie die dazugehörigen Einrichtungen des Zuges, Stromabnahmeeinrichtungen, Traktions- und Energieumwandlungseinrichtungen, fahrzeugseitige Stromverbrauchsmess- und Ladeeinrichtungen, Bremsanlagen, Kupplungen, Laufwerk (Drehgestelle, Achsen usw.) und Aufhängung, Türen, Mensch-Maschine-Schnittstellen (Zugführer, Zugbegleitpersonal und Fahrgäste, einschließlich Zugänglichkeitsfunktionen für Personen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität), passive oder aktive Sicherheitseinrichtungen und Erfordernisse für die Gesundheit der Fahrgäste und des Zugbegleitpersonals.

2.8 Instandhaltung

Verfahren, zugehörige Ausrüstungen, logistische Instandhaltungseinrichtungen, Reserven zur Durchführung vorgeschriebener Instandsetzungsarbeiten und vorbeugender Instandhaltung im Hinblick auf die Gewährleistung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Union und der erforderlichen Leistungsfähigkeit.

Gesehen, um dem Gesetz vom 20. Januar 2021 zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches beigelegt zu werden

PHILIPPE

Von Königs wegen:

Der Minister der Mobilität

G. GILKINET

Die Ministerin, die die Aufsicht über den Dienst für Sicherheit und Interoperabilität der Eisenbahnsysteme und die Aufsicht über den Untersuchungsbeauftragten und den beigeordneten Untersuchungsbeauftragten der Untersuchungsstelle für Eisenbahnunfälle und -störungen ausübt

P. DE SUTTER

Anlage 5 zum Gesetz vom 20. Januar 2021 zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches

Anlage 16 zum Gesetz vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches

ANLAGE 16 - GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN

1. Allgemeine Anforderungen

1.1 Sicherheit

1.1.1 Die Planung, der Bau oder die Herstellung, die Instandhaltung und die Überwachung der sicherheitsrelevanten Bauteile, insbesondere derjenigen, die am Zugverkehr beteiligt sind, müssen die Sicherheit auch unter bestimmten Grenzbedingungen auf dem für das Netz festgelegten Niveau halten.

1.1.2 Die Kennwerte für das Rad-Schiene-System müssen die Kriterien der Laufstabilität erfüllen, damit bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eine sichere Fahrt gewährleistet ist. Die Kennwerte für die Bremsausrüstung müssen gewährleisten, dass bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit ein Anhalten innerhalb des festgelegten Bremswegs möglich ist.

1.1.3 Die verwendeten Bauteile müssen während ihrer gesamten Nutzungsdauer den spezifizierten gewöhnlichen oder Grenzbeanspruchungen standhalten. Durch geeignete Mittel ist sicherzustellen, dass sich die Sicherheitsauswirkungen eines unvorhergesehenen Versagens in Grenzen halten.

1.1.4 Die Auslegung der ortsfesten Einrichtungen und der Fahrzeuge und die Auswahl der Werkstoffe müssen das Entstehen, die Ausbreitung und die Auswirkungen von Feuer und Rauch im Fall eines Brandes in Grenzen halten.

1.1.5 Die für die Betätigung durch die Fahrgäste vorgesehenen Einrichtungen müssen so konzipiert sein, dass weder das sichere Funktionieren der Einrichtungen noch die Gesundheit und Sicherheit der Benutzer beeinträchtigt werden, wenn sie in einer voraussehbaren Weise betätigt werden, die jedoch den angebrachten Hinweisen nicht entspricht.

1.2 Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

Die Planung, Durchführung und Häufigkeit der Überwachung und Instandhaltung der festen und beweglichen Teile, die am Zugverkehr beteiligt sind, müssen deren Funktionsfähigkeit unter den vorgegebenen Bedingungen gewährleisten.

1.3 Gesundheit

1.3.1 Werkstoffe, die aufgrund ihrer Verwendungsweise die Gesundheit von Personen, die Zugang zu ihnen haben, gefährden können, dürfen in Zügen und Infrastruktureinrichtungen nicht verwendet werden.

1.3.2 Die Auswahl, die Verarbeitung und die Verwendung dieser Werkstoffe müssen eine gesundheitsschädliche oder -gefährdende Rauch- und Gasentwicklung insbesondere im Fall eines Brandes in Grenzen halten.

1.4 Umweltschutz

1.4.1 Die Umweltauswirkungen des Baus und Betriebs des Eisenbahnsystems sind bei der Planung dieses Systems entsprechend geltendem Unionsrecht zu berücksichtigen.

1.4.2 In Zügen und Infrastruktureinrichtungen verwendete Werkstoffe müssen eine umweltschädliche oder -gefährdende Rauch- und Gasentwicklung, insbesondere im Fall eines Brandes, verhindern.

1.4.3 Fahrzeuge und Energieversorgungsanlagen sind so auszulegen und zu bauen, dass sie mit Anlagen, Einrichtungen und öffentlichen oder privaten Netzen, bei denen Interferenzen möglich sind, elektromagnetisch verträglich sind.

1.4.4 Konzeption und Betrieb des Eisenbahnsystems dürfen nicht zu einer Überschreitung der zulässigen Grenzwerte der vom System ausgehenden Lärmemissionen an folgenden Orten führen:

- in den Gebieten, die in der Nähe einer Eisenbahninfrastruktur gelegen sind, wie sie in Artikel 3 Nr. 3 der Richtlinie 2012/34/EU beschrieben ist, und
- im Führerstand.

1.4.5 Der Betrieb des Eisenbahnsystems darf in normalem Instandhaltungszustand für die in der Nähe des Fahrwegs gelegenen Einrichtungen und Bereiche keine unzulässigen Bodenschwingungen verursachen.

1.5 Technische Kompatibilität

Die technischen Merkmale der Infrastrukturen und ortsfesten Einrichtungen müssen untereinander und mit denen der Züge, die im Eisenbahnsystem verkehren sollen, kompatibel sein. Diese Anforderung erstreckt sich auch auf die sichere Integration des Teilsystems Fahrzeuge in die Infrastruktur.

Erweist sich die Einhaltung dieser Merkmale auf bestimmten Teilen des Netzes als schwierig, so könnten Zwischenlösungen, die eine künftige Kompatibilität gewährleisten, eingeführt werden.

1.6 Zugänglichkeit

1.6.1 Die Teilsysteme "Infrastruktur" und "Fahrzeuge" müssen für Personen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität mithilfe von Barrierevermeidung und Barriereabbau sowie anderen geeigneten Maßnahmen zugänglich sein, um ihnen einen gleichberechtigten Zugang zu gewährleisten. Dies erstreckt sich auf Planung, Bau, Erneuerung, Umrüstung, Instandhaltung und Betrieb der einschlägigen Bestandteile der Teilsysteme, die der Öffentlichkeit zugänglich sind.

1.6.2 Die Teilsysteme "Betriebsführung" und "Telematikanwendungen für den Personenverkehr" müssen die erforderlichen Funktionen aufweisen, um Personen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität mithilfe von Barrierevermeidung und Barriereabbau sowie anderen geeigneten Maßnahmen einen gleichberechtigten Zugang zu ermöglichen.

2. Besondere Anforderungen an die einzelnen Teilsysteme

2.1 Infrastruktur

2.1.1 Sicherheit

Es müssen angemessene Vorkehrungen getroffen werden, um den Zugang zu den Anlagen oder deren unbefugtes Betreten zu verhindern.

Es müssen Vorkehrungen getroffen werden, um die Gefahren für Personen, insbesondere bei der Durchfahrt der Züge in Bahnhöfen, in Grenzen zu halten.

Infrastruktureinrichtungen, die der Öffentlichkeit zugänglich sind, müssen so konstruiert und gebaut werden, dass die Risiken für die Sicherheit von Personen (Stabilität, Brand, Zugang, Fluchtwege, Bahnsteige usw.) in Grenzen gehalten werden.

Zur Berücksichtigung der besonderen sicherheitstechnischen Bedingungen bei langen Tunneln und Viadukten sind geeignete Vorkehrungen zu treffen.

2.1.2 Zugänglichkeit

Öffentlich zugängliche Teilsysteme "Infrastruktur" müssen für Personen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität gemäß Punkt 1.6 zugänglich sein.

2.2 Energie

2.2.1 Sicherheit

Der Betrieb der Energieversorgungsanlagen darf die Sicherheit von Zügen und Personen (Fahrgäste, Betriebspersonal, Anlieger und Dritte) nicht gefährden.

2.2.2 Umweltschutz

Der Betrieb der Energieversorgungsanlagen (elektrisch oder thermisch) darf keine über die festgelegten Grenzwerte hinausgehenden Umweltbelastungen verursachen.

2.2.3 Technische Kompatibilität

Die Energieversorgungssysteme (elektrisch oder thermisch) müssen:

- den Zügen die Erreichung der festgelegten Leistungswerte gestatten,
- im Fall der Energieversorgungssysteme mit den Stromabnahmeeinrichtungen der Züge kompatibel sein.

2.3 Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung

2.3.1 Sicherheit

Die Anlagen und Verfahren der Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung müssen einen Zugverkehr entsprechend den Sicherheitsvorgaben für das Netz ermöglichen. Die Zugsteuerungs-/Zugsicherungs- und Signalgebungssysteme müssen weiterhin den sicheren Verkehr von Zügen ermöglichen, deren Weiterfahrt unter vorgegebenen Einschränkungen gestattet ist.

2.3.2 Technische Kompatibilität

Alle neuen Infrastruktureinrichtungen und alle neuen Fahrzeuge, die nach der Festlegung kompatibler Zugsteuerungs-/Zugsicherungs- und Signalgebungssysteme gebaut oder entwickelt werden, müssen sich für die Verwendung dieser Systeme eignen.

Die in den Führerständen der Züge eingebauten Einrichtungen für die Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung müssen unter den vorgegebenen Bedingungen einen flüssigen Betrieb des Eisenbahnsystems gewährleisten.

2.4 Fahrzeuge

2.4.1 Sicherheit

Die Bauart der Fahrzeuge und der Übergänge zwischen den Fahrzeugen muss so konzipiert sein, dass die Fahrgast- und Führerstandräume bei Zusammenstößen oder Entgleisungen geschützt sind.

Die elektrischen Anlagen dürfen die Betriebssicherheit der Zugsteuerungs-/Zugsicherungs- und Signalanlagen nicht beeinträchtigen.

Die Bremsverfahren und -kräfte müssen mit der Auslegung des Oberbaus, der Kunstbauten und der Signalanlagen vereinbar sein.

Es müssen Vorkehrungen für den Zugang zu den unter Spannung stehenden Bauteilen getroffen werden, um eine Gefährdung von Personen zu vermeiden.

Bei Gefahr müssen Vorrichtungen den Fahrgästen die Möglichkeit bieten, den Zugführer zu unterrichten, und es dem Zugbegleitpersonal ermöglichen, sich mit den Fahrgästen in Verbindung zu setzen.

Die Sicherheit der Fahrgäste beim Ein- und Aussteigen in die Züge beziehungsweise aus den Zügen muss gewährleistet sein. Die Schließ- und Öffnungsvorrichtung der Einstiegstüren muss die Sicherheit der Fahrgäste gewährleisten.

Es müssen Notausstiege vorhanden und ausgeschildert sein.

Zur Berücksichtigung der besonderen sicherheitstechnischen Bedingungen in langen Tunneln sind geeignete Vorkehrungen zu treffen.

Eine Notbeleuchtung mit ausreichender Beleuchtungsstärke und Autonomie ist an Bord der Züge zwingend vorgeschrieben.

Die Züge müssen mit einer Lautsprecheranlage ausgestattet sein, damit das Zugbegleitpersonal Mitteilungen an die Fahrgäste durchgeben kann.

Den Fahrgästen sind die für sie geltenden Regelungen sowohl in den Bahnhöfen als auch in den Zügen in leicht verständlicher Weise und umfassend mitzuteilen.

2.4.2 Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

Die Bauweise der wichtigsten Einrichtungen, Laufwerk, Traktionseinrichtungen und Bremsanlagen sowie Zugsteuerung und Zugsicherung müssen unter vorgegebenen Einschränkungen eine Weiterfahrt des Zuges ermöglichen, ohne dass die in Betrieb verbleibenden Einrichtungen dadurch beeinträchtigt werden.

2.4.3 Technische Kompatibilität

Die elektrische Ausrüstung muss mit dem Betrieb der Zugsteuerungs-/Zugsicherungs- und Signalanlagen kompatibel sein.

Bei elektrischem Antrieb müssen die Stromabnahmeeinrichtungen den Zugverkehr mit den Stromsystemen des Eisenbahnsystems ermöglichen.

Die Fahrzeuge müssen aufgrund ihrer Merkmale auf allen Strecken verkehren können, auf denen ihr Einsatz vorgesehen ist; die jeweiligen Klimabedingungen sind hierbei zu berücksichtigen.

2.4.4 Kontrolle

Die Züge sind mit einem Fahrtenschreiber auszustatten. Die Daten, die mit diesem Gerät aufgezeichnet werden, und die Verarbeitung der Daten müssen harmonisiert werden.

2.4.5 Zugänglichkeit

Öffentlich zugängliche Teilsysteme "Fahrzeuge" müssen für Personen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität gemäß Punkt 1.6 zugänglich sein.

2.5 Instandhaltung

2.5.1 Gesundheit und Sicherheit

Die technischen Anlagen und Arbeitsverfahren in den Instandhaltungswerken müssen den sicheren Betrieb des betreffenden Teilsystems gewährleisten und sie dürfen keine Gefahr für Gesundheit und Sicherheit darstellen.

2.5.2 Umweltschutz

Die von technischen Anlagen und Arbeitsverfahren in den Instandhaltungswerken ausgehenden Umweltbelastungen dürfen die zulässigen Werte nicht überschreiten.

2.5.3 Technische Kompatibilität

In den Instandhaltungsanlagen für Fahrzeuge müssen die Sicherheits-, Hygiene- und Komfortarbeiten, für die sie ausgelegt wurden, an allen Zügen durchgeführt werden können.

2.6 Betriebsführung und Verkehrssteuerung

2.6.1 Sicherheit

Die Angleichung der Betriebsvorschriften der Netze und die Qualifikation der Zugführer und des Zugbegleitpersonals und des Personals der Prüfstellen müssen einen sicheren Betrieb gewährleisten, wobei die unterschiedlichen Anforderungen für den grenzüberschreitenden Verkehr und den Inlandsverkehr zu berücksichtigen sind.

Die Art und Häufigkeit der Instandhaltungsarbeiten, die Ausbildung und Qualifikation des Instandhaltungspersonals und des Personals der Prüfstellen sowie das Qualitätssicherungssystem in den Prüfstellen und Instandhaltungswerken der betreffenden Betreiber müssen ein hohes Sicherheitsniveau gewährleisten.

2.6.2 Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

Die Art und Häufigkeit der Instandhaltungsarbeiten, die Ausbildung und Qualifikation des Instandhaltungspersonals und des Personals der Prüfstellen sowie das von den betreffenden Betreibern eingerichtete Qualitätssicherungssystem in den Prüfstellen und Instandhaltungswerken müssen ein hohes Niveau an Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft gewährleisten.

2.6.3 Technische Kompatibilität

Die Angleichung der Betriebsvorschriften der Netze und die Qualifikation der Zugführer, des Zugbegleitpersonals und des Personals der Betriebsleitstellen müssen einen effizienten Betrieb des Eisenbahnsystems gewährleisten, wobei die unterschiedlichen Anforderungen für den grenzüberschreitenden Verkehr und den Inlandsverkehr zu berücksichtigen sind.

2.6.4 Zugänglichkeit

Es sind geeignete Maßnahmen zu treffen, um sicherzustellen, dass die Betriebsvorschriften die Funktionen vorsehen, die erforderlich sind, um die Zugänglichkeit für Personen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität zu gewährleisten.

2.7 Telematikanwendungen für den Personen- und Güterverkehr

2.7.1 Technische Kompatibilität

Die grundlegenden Anforderungen für den Bereich der Telematikanwendungen gewährleisten eine Mindestqualität der Dienstleistung für Fahrgäste und Güterverkehrskunden, insbesondere hinsichtlich der technischen Kompatibilität.

Bei diesen Anwendungen ist sicherzustellen:

- dass Datenbanken, Software und Datenübertragungsprotokolle so erstellt werden, dass ein möglichst vielfältiger Datenaustausch zwischen verschiedenen Anwendungen und zwischen verschiedenen Betreibern gewährleistet ist, wobei vertrauliche Geschäftsdaten hiervon ausgeschlossen sind,
- dass Benutzer einen leichten Zugriff zu den Informationen haben.

2.7.2 Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

Die Methoden der Nutzung, Verwaltung, Aktualisierung und Pflege dieser Datenbanken, Software und Datenübertragungsprotokolle müssen die Effizienz der Systeme und die Leistungsqualität gewährleisten.

2.7.3 Gesundheit

Die Benutzerschnittstellen dieser Systeme müssen den Mindestregeln für Ergonomie und Gesundheitsschutz entsprechen.

2.7.4 Sicherheit

Im Hinblick auf die Speicherung oder Übertragung sicherheitsrelevanter Daten ist für angemessene Integrität und Zuverlässigkeit zu sorgen.

2.7.5 Zugänglichkeit

Es müssen geeignete Maßnahmen getroffen werden, damit die Teilsysteme "Telematikanwendungen für den Personenverkehr" die erforderlichen Funktionen aufweisen, um die Zugänglichkeit für Personen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität zu gewährleisten.

Gesehen, um dem Gesetz vom 20. Januar 2021 zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches beigefügt zu werden

PHILIPPE

Von Königs wegen:

Der Minister der Mobilität

G. GILKINET

Die Ministerin, die die Aufsicht über den Dienst für Sicherheit und Interoperabilität der Eisenbahnsysteme und die Aufsicht über den Untersuchungsbeauftragten und den beigeordneten Untersuchungsbeauftragten der Untersuchungsstelle für Eisenbahnunfälle und -störungen ausübt

P. DE SUTTER

Anlage 6 zum Gesetz vom 20. Januar 2021 zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches

Anlage 19 zum Gesetz vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches

Anlage 19 - EG-PRÜFVERFAHREN FÜR TEILSYSTEME

1. ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

„EG-Prüfung“ ist ein Verfahren, das der Antragsteller im Sinne von Artikel 172 durchführt, um nachzuweisen, dass die Anforderungen des einschlägigen Unionsrechts und aller einschlägigen nationalen Vorschriften an ein Teilsystem erfüllt sind und das Teilsystem genehmigt und in Betrieb genommen werden kann.

2. VON EINER BENANNTEN STELLE AUSGESTELLTE PRÜFBESCHEINIGUNG

2.1 Einleitung

Für den Zweck des vorliegenden Eisenbahngesetzbuches ist die Prüfung unter Bezugnahme auf die TSI das Verfahren, bei dem eine benannte Stelle prüft und bescheinigt, dass das Teilsystem den einschlägigen technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) entspricht.

Hiervon unberührt bleiben die Pflichten des Antragstellers zur Einhaltung der anderen anwendbaren Rechtsakte der Union, auch möglicherweise in den anderen Vorschriften vorgesehener Überprüfungen durch die Bewertungsstellen.

2.2 Zwischenprüfbescheinigung (ISV)

2.2.1 Grundsätze

Auf Antrag des Antragstellers können die Überprüfungen für bestimmte Teile eines Teilsystems durchgeführt oder auf bestimmte Stufen des Prüfverfahrens beschränkt werden. In solchen Fällen können die Ergebnisse der Überprüfung in einer „Zwischenprüfbescheinigung“ (ISV) dokumentiert werden, die die vom Antragsteller gewählte benannte Stelle ausstellt.

In der Zwischenprüfbescheinigung müssen die TSI aufgeführt sein, deren Einhaltung beurteilt worden ist.

2.2.2 Teile des Teilsystems

Der Antragsteller kann eine ISV für jeden Teil, in den er das Teilsystem unterteilt, beantragen. Jeder Teil ist in jeder der in Punkt 2.2.3 beschriebenen Stufen zu prüfen.

2.2.3 Stufen des Prüfverfahrens

Das Teilsystem oder bestimmte Teile des Teilsystems werden auf jeder der folgenden Stufen geprüft:

- a) Gesamtkonzeption,
- b) Herstellung; Bau, insbesondere einschließlich Tiefbauarbeiten, Fertigung, Montage der Komponenten und Abstimmung des gesamten Teilsystems,
- c) Abnahmeprüfung.

Der Antragsteller kann eine ISV für die Konzeptionsphase (einschließlich der Typprüfungen) und für die Herstellungsphase für das gesamte Teilsystem oder für jeden Teil, in den er das Teilsystem unterteilt, beantragen (siehe Punkt 2.2.2).

2.3 Prüfbescheinigung

2.3.1 Die benannten Stellen, die mit der EG-Prüfung beauftragt sind, bewerten die Konzeption, Herstellung und Abnahme des Teilsystems und stellen die Prüfbescheinigung für den Antragsteller aus, der seinerseits die EG-Prüferklärung abgibt. In der Prüfbescheinigung müssen die TSI aufgeführt sein, deren Einhaltung beurteilt worden ist.

Wurde ein Teilsystem nicht im Hinblick auf die Einhaltung aller einschlägigen TSI bewertet (z. B. bei Ausnahmen, Teilanwendung von TSI für Umrüstung oder Erneuerung, Übergangszeiträumen in einer TSI oder Sonderfällen), ist in der Prüfbescheinigung genau anzugeben, in Bezug auf welche TSI oder Teile davon die Einhaltung von der benannten Stelle im Zuge des Prüfverfahrens nicht geprüft worden ist.

2.3.2 Sind bereits Zwischenprüfbescheinigungen ausgestellt worden, werden diese von der benannten Stelle, die mit der Prüfung des Teilsystems beauftragt ist, berücksichtigt; die Stelle prüft vor Ausstellung ihrer Prüfbescheinigung:

- a) die ordnungsgemäße Erfüllung der einschlägigen Anforderungen der TSI durch die Zwischenprüfbescheinigungen,
- b) alle Aspekte, die von den ISV nicht abgedeckt sind,
- c) die Abnahme des gesamten Teilsystems.

2.3.3 Im Fall einer Änderung eines Teilsystems, für das bereits eine Prüfbescheinigung vorliegt, führt die benannte Stelle nur jene Prüfungen und Versuche durch, die zweckdienlich und erforderlich sind, d. h., die Bewertung bezieht sich nur auf die veränderten Teile des Teilsystems und deren Schnittstellen zu den unveränderten Teilen des Teilsystems.

2.3.4 Jede benannte Stelle, die an der Überprüfung eines Teilsystems beteiligt ist, legt für ihre Tätigkeiten ein technisches Dossier gemäß Artikel 172 § 4 an.

2.4 Der EG-Prüferklärung beigefügtes technisches Dossier

Das der EG-Prüferklärung beigefügte technische Dossier wird vom Antragsteller zusammengestellt und muss folgende Unterlagen enthalten:

a) technische Merkmale der Auslegung, einschließlich der mit der Ausführung übereinstimmenden Gesamt- und Teilpläne, Pläne der elektrischen und hydraulischen Einrichtungen, Pläne der Steuerstromkreise, Beschreibung der Datenverarbeitungs- und Automatiksysteme in der zur Dokumentation der durchgeführten Konformitätsprüfung erforderlichen Ausführlichkeit sowie Betriebs- und Wartungsanleitungen usw. für das betreffende Teilsystem,

b) ein Verzeichnis der in das Teilsystem eingebauten Interoperabilitätskomponenten gemäß Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe d der Richtlinie 2016/797/EU,

c) die in Artikel 172 § 4 erwähnten technischen Dossiers, die von jeder der an der Überprüfung eines Teilsystems beteiligten benannten Stelle angelegt wurden, mit folgenden Unterlagen:

- Kopien der EG-Prüferklärungen und gegebenenfalls der EG-Gebrauchstauglichkeitserklärungen, die für die in Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe d der Richtlinie 2016/797/EU erwähnten Interoperabilitätskomponenten ausgestellt wurden, gegebenenfalls zusammen mit den entsprechenden Berechnungsunterlagen und einer Ausfertigung der Berichte über die Versuche und Prüfungen, die aufgrund der gemeinsamen technischen Spezifikationen von den benannten Stellen durchgeführt wurden,

- eventuell vorhandene Zwischenprüfbescheinigungen, die der Prüfbescheinigung beigelegt sind, einschließlich des Ergebnisses der Überprüfung ihrer Gültigkeit durch die benannte Stelle,
- die Prüfbescheinigung mit den entsprechenden Berechnungsunterlagen, unterzeichnet von der benannten Stelle, die mit der Prüfung beauftragt ist, die bestätigt, dass das Teilsystem den Anforderungen der einschlägigen TSI entspricht, gegebenenfalls unter Angabe der während der Durchführung der Arbeiten geäußerten Vorbehalte, die nicht ausgeräumt werden konnten; der Prüfbescheinigung sind auch die von der benannten Stelle im Rahmen ihres Auftrags erstellten Besichtigungs- und Nachprüfungsberichte gemäß den Punkten 2.5.2 und 2.5.3 beizufügen,

d) Prüfbescheinigungen, die gemäß anderer Rechtsakte der Union ausgestellt wurden.

e) Ist eine Prüfung der sicheren Integration gemäß Artikel 179/1 § 5 Nr. 3 und Artikel 21 Absatz 3 Buchstabe c der Richtlinie 2016/797/EU erforderlich, so muss das betreffende technische Dossier den/die Bewertungsbericht(e) über die CSM für die Risikobewertung gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c der Richtlinie 2016/798/EU enthalten.

2.5 Beaufsichtigung durch die benannten Stellen

2.5.1 Der benannten Stelle, die mit der Prüfung der Herstellung beauftragt ist, ist ständig Zutritt zu den Baustellen, den Fertigungsstätten, den Lagerplätzen und gegebenenfalls zu den Vorfertigungsstätten, zu den Versuchsanlagen sowie generell zu allen Orten zu gewähren, deren Überprüfung sie im Rahmen ihres Auftrags für notwendig erachtet. Die benannte Stelle muss vom Antragsteller alle zweckdienlichen Unterlagen erhalten, insbesondere die Konstruktionszeichnungen und die technischen Unterlagen zum Teilsystem.

2.5.2 Die benannte Stelle, die mit der Prüfung der Ausführung beauftragt ist, nimmt in regelmäßigen Zeitabständen Nachprüfungen ("Audits") vor, um sich von der Einhaltung der einschlägigen TSI zu überzeugen. Sie erstellt bei dieser Gelegenheit einen Nachprüfungsbericht für die mit der Ausführung Beauftragten. Ihre Hinzuziehung kann in bestimmten Bauphasen erforderlich sein.

2.5.3 Darüber hinaus ist die benannte Stelle berechtigt, die Baustelle und die Fertigungsstätten unangemeldet zu besuchen. Bei dieser Gelegenheit kann die benannte Stelle vollständige oder Teilbereiche betreffende Nachprüfungen durchführen. Sie erstellt einen Besichtigungsbericht und liefert den für die Ausführung verantwortlichen Fachleuten gegebenenfalls einen Nachprüfungsbericht.

2.5.4 Die benannte Stelle muss in der Lage sein, ein Teilsystem zu überwachen, in das eine Interoperabilitätskomponente eingebaut wird, um ihre Gebrauchstauglichkeit in der eisenbahntechnischen Umgebung, in der sie benutzt werden soll, zu bewerten, wenn dies nach der einschlägigen TSI erforderlich ist.

2.6 Hinterlegung

Eine Kopie des der EG-Prüferklärung beigelegten technischen Dossiers wird vom Antragsteller während der gesamten Lebensdauer des Teilsystems aufbewahrt. Das Dossier wird anderen Mitgliedstaaten oder der Agentur auf Verlangen übermittelt.

Die Dokumentation zu einem Antrag auf Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung muss bei der Behörde eingereicht werden, bei der die Genehmigung angestrebt wird. Die nationale Sicherheitsbehörde oder die Agentur kann verlangen, dass Teile der mit dem Genehmigungsantrag eingereichten Unterlagen in ihre eigene Sprache übersetzt werden.

2.7 Veröffentlichung

Jede benannte Stelle veröffentlicht regelmäßig die einschlägigen Informationen über:

- a) eingegangene Prüfungs- und Zwischenprüfungsanträge,
- b) Anträge auf Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsbewertung für die Verwendung von Interoperabilitätskomponenten,
- c) die ausgestellten oder verweigerten Zwischenprüfbescheinigungen,
- d) ausgestellte und verweigte Prüfbescheinigungen und EG-Gebrauchstauglichkeitsbescheinigungen,
- e) ausgestellte oder verweigte Prüfbescheinigungen.

2.8 Sprache

Die Unterlagen und der Schriftwechsel im Zusammenhang mit den EG-Prüfverfahren werden in einer Unionsamtssprache des Mitgliedstaats, in dem der Antragsteller ansässig ist, oder in einer von diesem akzeptierten Amtssprache der Union abgefasst.

3. VON EINER BESTIMMTEN STELLE AUSGESTELLTE PRÜFBESCHEINIGUNG

3.1 Einleitung

Falls nationale Vorschriften Anwendung finden, muss das Prüfverfahren ein Verfahren umfassen, bei dem für jeden Mitgliedstaat, in dem das Teilsystem genehmigt und in Betrieb genommen werden soll, die gemäß Artikel 172 § 8 bestimmte Stelle ("bestimmte Stelle") prüft und bescheinigt, dass das Teilsystem den gemäß Artikel 14 der Richtlinie 2016/797/EU notifizierten nationalen Vorschriften entspricht.

3.2 Prüfbescheinigung

Die bestimmte Stelle stellt die Prüfbescheinigung für den Antragsteller aus.

Die Bescheinigung enthält eine genaue Angabe der nationalen Vorschrift(en), deren Konformität von der bestimmten Stelle im Zuge des Prüfverfahrens bewertet wurde.

Beziehen sich nationale Vorschriften auf die Teilsysteme, aus denen ein Fahrzeug besteht, so gliedert die bestimmte Stelle die Bescheinigung in zwei Teile: einen Teil mit den Angaben über die nationalen Vorschriften, die sich strikt auf die technische Kompatibilität zwischen dem Fahrzeug und dem betreffenden Netz beziehen, und den anderen Teil für alle sonstigen nationalen Vorschriften.

3.3 Dossier

Das von der bestimmten Stelle angelegte und der Prüfbescheinigung im Fall nationaler Vorschriften beigelegte Dossier wird in das in Punkt 2.4 erwähnte, der EG-Prüferklärung beigelegte technische Dossier aufgenommen und enthält die technischen Daten für die Bewertung der Konformität des Teilsystems mit den nationalen Vorschriften.

3.4 Sprache

Die Unterlagen und der Schriftwechsel im Zusammenhang mit den EG-Prüfverfahren werden in einer Unionsamtssprache des Mitgliedstaats, in dem der Antragsteller ansässig ist, oder in einer von diesem akzeptierten Amtssprache der Union abgefasst.

4. PRÜFVERFAHREN FÜR TEILE VON TEILSYSTEMEN NACH ARTIKEL 172 § 7

Falls eine Prüfbescheinigung für bestimmte Teile eines Teilsystems auszustellen ist, gelten hierfür die Vorschriften der vorliegenden Anlage für diese Teile entsprechend.

Gesehen, um dem Gesetz vom 20. Januar 2021 zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches beigelegt zu werden

PHILIPPE

Von Königs wegen:

Der Minister der Mobilität

G. GILKINET

Die Ministerin, die die Aufsicht über den Dienst für Sicherheit und Interoperabilität der Eisenbahnsysteme und die Aufsicht über den Untersuchungsbeauftragten und den beigeordneten Untersuchungsbeauftragten der Untersuchungsstelle für Eisenbahnunfälle und -störungen ausübt

P. DE SUTTER

Anlage 7 zum Gesetz vom 20. Januar 2021 zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches

Anlage 21 zum Gesetz vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches

ANLAGE 21 - ANFORDERUNGEN AN KONFORMITÄTSMITBEWERTUNGSSTELLEN

1. Eine Konformitätsbewertungsstelle wird nach dem nationalen Recht eines Mitgliedstaats der Europäischen Union, in dem sie ansässig ist, errichtet und verfügt über Rechtspersönlichkeit.

2. Eine Konformitätsbewertungsstelle ist in der Lage, alle Konformitätsbewertungsaufgaben durchzuführen, die ihr nach Maßgabe der einschlägigen TSI oder des vorliegenden Gesetzbuches zugewiesen wurden und im Rahmen derer sie beantragt, benannt oder bestimmt zu werden, gleichgültig, ob diese Aufgaben von der Konformitätsbewertungsstelle selbst, in ihrem Auftrag und unter ihrer Verantwortung gemäß Artikel 204/1 erfüllt werden.

3. Unbeschadet von Artikel 204/1 verfügt eine Konformitätsbewertungsstelle jederzeit, für jedes Konformitätsbewertungsverfahren und für jede Art oder Kategorie eines Produkts, im Rahmen dessen sie beantragt, benannt oder bestimmt zu werden, über Folgendes:

a) die erforderlichen Mitarbeiter mit Fachkenntnis und ausreichender einschlägiger Erfahrung, um die bei der Konformitätsbewertung anfallenden Aufgaben zu erfüllen, und zwar gemäß Punkt 8,

b) die maßgeblichen Beschreibungen von Verfahren, nach denen die Konformitätsbewertung durchgeführt wird, um die Transparenz und die Möglichkeit der Anwendung dieser Verfahren sicherzustellen. Die Stelle verfügt über geeignete Grundsätze und Verfahren, bei denen zwischen den Aufgaben, die sie als benannte oder bestimmte Konformitätsbewertungsstelle wahrnimmt, und anderen Tätigkeiten unterschieden wird,

c) geeignete Verfahren zur Durchführung der Tätigkeiten, bei denen die Größe eines Unternehmens, die Branche, in der es tätig ist, seine Struktur sowie der Grad der Komplexität der jeweiligen Produkttechnologie und der Massenfertigungs- oder Seriencharakter des Herstellungsprozesses gebührend berücksichtigt werden.

4. Ihr stehen die erforderlichen Mittel zur Verfügung, um die technischen und administrativen Aufgaben, die mit der Konformitätsbewertung verbunden sind, in angemessener Weise zu erledigen, und sie haben Zugang zu allen benötigten Ausrüstungen oder Einrichtungen.

5. Konformitätsbewertungsstellen schließen eine Haftpflichtversicherung ab.

6. Konformitätsbewertungsstellen verfügen über Mechanismen, die gewährleisten, dass ihre Mitarbeiter das Berufsgeheimnis in Bezug auf Informationen, die sie bei der Durchführung ihrer Aufgaben erhalten, wahren, außer gegenüber der benennenden Behörde.

7. Konformitätsbewertungsstellen verfügen über Verfahren zum Schutz von Eigentumsrechten.

8. Die für die Durchführung der Konformitätsbewertungstätigkeiten zuständigen Mitarbeiter verfügen über folgende Fähigkeiten:

a) eine solide Fach- und Berufsausbildung, die alle Tätigkeiten für die Konformitätsbewertung umfasst, für die die Konformitätsbewertungsstelle benannt oder bestimmt wurde,

b) eine ausreichende Kenntnis der Anforderungen, die mit den durchzuführenden Bewertungen verbunden sind, und die entsprechende Befugnis zur Durchführung solcher Bewertungen,

c) angemessene Kenntnisse und ein angemessenes Verständnis der wesentlichen Anforderungen, der geltenden harmonisierten Normen sowie des einschlägigen Unionsrechts oder des vorliegenden Gesetzbuches,

d) die Fähigkeit zur Erstellung von Bescheinigungen, Protokollen und Berichten als Nachweis für durchgeführte Bewertungen.

9. Die Entlohnung der obersten Führungsebene und des Bewertungspersonals der Konformitätsbewertungsstelle richtet sich nicht nach der Anzahl der durchgeführten Bewertungen oder deren Ergebnissen.

10. Bei einer Konformitätsbewertungsstelle handelt es sich um einen unabhängigen Dritten, der mit der Organisation oder dem Hersteller des Produkts, das er bewertet, in keinerlei Verbindung steht.

Eine Stelle, die einem Wirtschaftsverband oder einem Berufsverband angehört und die Produkte bewertet, an deren Planung, Herstellung, Bereitstellung, Montage, Gebrauch oder Wartung Unternehmen beteiligt sind, die von diesem Verband vertreten werden, kann als solche Stelle gelten, sofern ihre Unabhängigkeit und das Nichtbestehen von Interessenskonflikten nachgewiesen wird.

11. Die Unparteilichkeit der Konformitätsbewertungsstellen, ihrer obersten Führungsebene und ihres Bewertungspersonals ist zu garantieren.

12. Eine Konformitätsbewertungsstelle, ihre oberste Führungsebene und die für die Erfüllung der Konformitätsbewertungsaufgaben zuständigen Mitarbeiter dürfen weder Planer, Hersteller, Lieferant, Installateur, Käufer, Eigentümer, Verwender oder Wartungsbetrieb der Produkte, die sie bewerten, noch der Bevollmächtigte einer dieser Parteien sein. Dies schließt nicht die Verwendung von bereits einer Konformitätsbewertung unterzogenen Produkten, die für die Tätigkeit der Konformitätsbewertungsstelle nötig sind, oder die Verwendung solcher Produkte zum persönlichen Gebrauch aus.

13. Eine Konformitätsbewertungsstelle, ihre oberste Führungsebene und die für die Erfüllung der Konformitätsbewertungsaufgaben zuständigen Mitarbeiter nehmen weder direkt an Planung, Herstellung beziehungsweise Bau, Vermarktung, Installation, Verwendung oder Wartung dieser Produkte teil, noch sind sie Bevollmächtigter einer an diesen Tätigkeiten beteiligten Parteien. Sie befassen sich nicht mit Tätigkeiten, die ihre Unabhängigkeit bei der Beurteilung oder ihre Integrität im Zusammenhang mit den Konformitätsbewertungstätigkeiten, für die sie benannt oder bestimmt sind, beeinträchtigen können. Dieses Verbot gilt insbesondere für Beratungsdienstleistungen.

14. Konformitätsbewertungsstellen gewährleisten, dass die Tätigkeiten ihrer Tochterunternehmen oder Unterauftragnehmer die Vertraulichkeit, Objektivität oder Unparteilichkeit ihrer Konformitätsbewertungstätigkeiten nicht beeinträchtigen.

15. Konformitätsbewertungsstellen und ihre Mitarbeiter führen die Konformitätsbewertungstätigkeiten mit der größtmöglichen Professionalität und erforderlichen Fachkompetenz in dem betreffenden Bereich durch; sie dürfen keinerlei Einflussnahme, insbesondere finanzieller Art, ausgesetzt sein, die sich auf ihre Beurteilung oder die Ergebnisse ihrer Konformitätsbewertungstätigkeiten auswirken könnte und speziell von Personen oder Personengruppen ausgeht, die ein Interesse am Ergebnis dieser Tätigkeiten haben.

Gesehen, um dem Gesetz vom 20. Januar 2021 zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches beigelegt zu werden

PHILIPPE

Von Königs wegen:

Der Minister der Mobilität

G. GILKINET

Die Ministerin, die die Aufsicht über den Dienst für Sicherheit und Interoperabilität der Eisenbahnsysteme und die Aufsicht über den Untersuchungsbeauftragten und den beigeordneten Untersuchungsbeauftragten der Untersuchungsstelle für Eisenbahnunfälle und -störungen ausübt

P. DE SUTTER

Anlage 8 zum Gesetz vom 20. Januar 2021 zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches

Anlage 27 zum Gesetz vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches

ANLAGE 27 - ANFORDERUNGEN UND BEWERTUNGSKRITERIEN FÜR ORGANISATIONEN, DIE EINE INSTANDHALTUNGSSTELLEN-BESCHEINIGUNG ODER EINE BESCHEINIGUNG BEZÜGLICH DER INSTANDHALTUNGSFUNKTIONEN, DIE VON EINER FÜR DIE INSTANDHALTUNG ZUSTÄNDIGEN STELLE UNTERVERGEBEN WORDEN SIND, BEANTRAGEN

Alle wichtigen Elemente des Managements der Organisation müssen dokumentiert werden; insbesondere wird die Zuständigkeitsverteilung innerhalb der Organisation und mit Unterauftragnehmern beschrieben. Es wird beschrieben, auf welche Weise die Geschäftsleitung die Kontrolle in den verschiedenen Bereichen sicherstellt, das Personal und seine Vertreter auf allen Ebenen einbezogen werden und die fortlaufende Verbesserung gewährleistet wird.

Die folgenden grundlegenden Anforderungen werden auf die vier Funktionen einer für die Instandhaltung zuständigen Stelle (ECM), die von der Organisation selbst oder durch vertragliche Vereinbarungen abzudecken sind, angewandt:

1. Führungsaufgabe - Engagement bezüglich Entwicklung und Umsetzung des Instandhaltungssystems der Organisation und der ständigen Steigerung der Wirksamkeit dieses Systems,

2. Risikobewertung - strukturierter Ansatz zur Bewertung von Risiken, die mit der Instandhaltung von Fahrzeugen verbunden sind, einschließlich Risiken, die sich unmittelbar aus betrieblichen Verfahren und der Tätigkeit anderer Organisationen oder Personen ergeben, sowie zur Ermittlung der geeigneten Verfahren zur Risikobeherrschung,

3. Überwachung - strukturierter Ansatz, der gewährleistet, dass Maßnahmen zur Risikobeherrschung getroffen sind, ordnungsgemäß funktionieren und die Ziele der Organisation mit ihnen erreicht werden,

4. ständige Verbesserung - strukturierter Ansatz für die Auswertung der durch regelmäßige Überwachung, Audits oder aus anderen einschlägigen Quellen gewonnenen Informationen und Verwendung der Ergebnisse, um daraus zu lernen und Vorbeugungs- oder Abhilfemaßnahmen zur Aufrechterhaltung oder Verbesserung des Sicherheitsniveaus zu treffen,

5. Struktur und Verantwortlichkeiten - strukturierter Ansatz zur Festlegung der Verantwortlichkeiten von Einzelpersonen und Teams für die gesicherte Erreichung der Sicherheitsziele der Organisation,

6. Kompetenzmanagement - strukturierter Ansatz, der gewährleistet, dass das Personal über die erforderliche Kompetenz verfügt, um die Ziele der Organisation unter allen Umständen sicher, wirksam und effizient zu erreichen,

7. Information - strukturierter Ansatz, der gewährleistet, dass wichtige Informationen denjenigen zur Verfügung stehen, die auf allen Ebenen der Organisation Beurteilungen vornehmen und Entscheidungen treffen, und die Vollständigkeit und Angemessenheit der Informationen sicherstellt,

8. Dokumentation - strukturierter Ansatz, der die Nachverfolgbarkeit aller einschlägigen Informationen gewährleistet,

9. Untervergabetätigkeiten - strukturierter Ansatz, der gewährleistet, dass untervergebene Tätigkeiten in geeigneter Weise verwaltet werden, sodass die Ziele der Organisation erreicht werden, und dass alle Kompetenzen und Anforderungen abgedeckt sind,

10. Instandhaltungstätigkeiten - strukturierter Ansatz, der gewährleistet:

a) dass alle Instandhaltungstätigkeiten, die die Sicherheit und sicherheitskritische Komponenten betreffen, ermittelt und ordnungsgemäß verwaltet werden und dass alle notwendigen Änderungen dieser Instandhaltungstätigkeiten, die die Sicherheit und sicherheitskritische Komponenten betreffen, ermittelt, auf der Grundlage von Erfahrungswerten und der Anwendung der in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie 2016/798/EU erwähnten gemeinsamen Sicherheitsmethoden für die Risikobewertung ordnungsgemäß verwaltet und ordnungsgemäß dokumentiert werden,

b) dass die grundlegenden Anforderungen an die Interoperabilität eingehalten werden,

c) dass Instandhaltungseinrichtungen, Ausrüstungen und Werkzeuge, die für die Instandhaltungserbringung speziell entwickelt wurden und erforderlich sind, eingesetzt und kontrolliert werden,

d) dass die ursprüngliche Dokumentation zum Fahrzeug ausgewertet wird, damit die erste Instandhaltungsakte bereitgestellt werden kann und deren korrekte Umsetzung aufgrund der Ausarbeitung von Instandhaltungsaufträgen sichergestellt wird,

e) dass die Komponenten (einschließlich Ersatzteile) und Materialien gemäß den Instandhaltungsaufträgen und Unterlagen der Lieferanten verwendet werden; sie werden so gelagert, gehandhabt und transportiert, wie in den Instandhaltungsaufträgen und Unterlagen der Lieferanten angegeben, und erfüllen die einschlägigen nationalen und internationalen Vorschriften sowie die Anforderungen der einschlägigen Instandhaltungsaufträge,

f) dass geeignete und angemessene Einrichtungen, Ausrüstungen und Werkzeuge ermittelt, identifiziert, bereitgestellt, dokumentiert und verfügbar gehalten werden, damit die Instandhaltungsdienstleistungen gemäß den Instandhaltungsaufträgen und anderen anwendbaren Spezifikationen erbracht werden können, wodurch die sichere Erbringung der Instandhaltung, Ergonomie und Gesundheitsschutz gewährleistet werden,

g) dass die Organisation über Verfahren verfügt, die gewährleisten, dass ihre Messausrüstung und alle Einrichtungen, Ausrüstungen und Werkzeuge in Übereinstimmung mit dokumentierten Verfahren ordnungsgemäß verwendet, kalibriert, erhalten und instand gehalten werden,

11. Kontrolltätigkeiten - strukturierter Ansatz, der gewährleistet:

a) dass Fahrzeuge für planmäßige, zustandsbedingte oder korrektive Instandhaltungsarbeiten oder nach Feststellung von Defekten oder anderen Mängeln rechtzeitig aus dem Betrieb genommen werden,

b) dass die erforderlichen Qualitätskontrollmaßnahmen ergriffen werden,

c) dass die Instandhaltungsaufgaben gemäß den Instandhaltungsaufträgen ausgeführt werden und die Wiederinbetriebnahmebescheinigung mit etwaigen Nutzungseinschränkungen ausgestellt wird,

d) dass eine mögliche Zuwiderhandlung bei der Anwendung des Managementsystems, die zu Unfällen, Störungen, Beinaheunfällen oder sonstigen gefährlichen Ereignissen führen kann, gemeldet, untersucht und ausgewertet wird und die notwendigen Präventionsmaßnahmen gemäß der in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c der Richtlinie 2016/798/EU erwähnten gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Überwachung ergriffen werden,

e) dass regelmäßige interne Nachprüfungs- und Überwachungsverfahren gemäß der in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c der Richtlinie 2016/798/EU erwähnten gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Überwachung durchgeführt werden.

Gesehen, um dem Gesetz vom 20. Januar 2021 zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches beigelegt zu werden

PHILIPPE

Von Königs wegen:

Der Minister der Mobilität

G. GILKINET

Die Ministerin, die die Aufsicht über den Dienst für Sicherheit und Interoperabilität der Eisenbahnsysteme und die Aufsicht über den Untersuchungsbeauftragten und den beigeordneten Untersuchungsbeauftragten der Untersuchungsstelle für Eisenbahnunfälle und -störungen ausübt

P. DE SUTTER

Anlage 9 zum Gesetz vom 20. Januar 2021 zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013
zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches

Anlage 29 zum Gesetz vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches

ANLAGE 29 - ANFORDERUNGEN UND VERFAHREN IN BEZUG AUF STRECKENSEITIGE ERTMS-VORHABEN

Im Rahmen streckenseitiger ERTMS-Vorhaben halten die Sicherheitsbehörde und der Antragsteller folgende Anforderungen und folgendes Verfahren ein:

Abschnitt A - Allgemeine Bestimmungen

1. Der Antragsteller nimmt mit der Agentur Kontakt auf, sobald er eine Ausschreibung für streckenseitige ERTMS-Ausrüstung plant, die von der Agentur genehmigt werden muss.

2. Der Antragsteller reicht hinreichend detaillierte technische Unterlagen ein, damit die Agentur prüfen kann, ob die zur Umsetzung vorgesehenen technischen Lösungen vollständig interoperabel sind.

3. Die Agentur und die Sicherheitsbehörde arbeiten zusammen und tauschen Informationen aus, um kritische technische Punkte frühzeitig zu erkennen und zu klären und so der Sicherheitsbehörde ihre Aufgabe der Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung für das Teilsystem zu erleichtern. Die Sicherheitsbehörde kann zu jedem Zeitpunkt des Verfahrens, auch während der ersten Kontaktphase, über die in Artikel 12 der Verordnung (EU) 2016/796 erwähnte zentrale Anlaufstelle (im Folgenden "zentrale Anlaufstelle") Stellungnahmen zu den technischen Aspekten und der Planung abgeben.

4. Die im Rahmen des Genehmigungsverfahrens bereitgestellten Informationen werden der Sicherheitsbehörde zugänglich gemacht.

5. Der Antragsteller und die Agentur wenden folgendes Genehmigungsverfahren an, das drei Phasen umfasst:

- a) erste Kontaktphase,
- b) Antragstellung und Vollständigkeitsprüfung,
- c) Beurteilung und Entscheidung.

6. Der Antragsteller reicht möglichst frühzeitig über die zentrale Anlaufstelle das nachstehende für die Genehmigung erforderliche Antragsdossier ein, das gemäß der Auflistung in Artikel 19 der Richtlinie 2016/797/EU eine Beschreibung der geplanten technischen Lösung sowie Belege dafür enthält, dass die Lösung mit der einschlägigen TSI "Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung" in Einklang steht:

a) Entwurf der Leistungsbeschreibung oder Beschreibung der geplanten technischen Lösung:

- Projektbeschreibung mit Angaben zur Strecke beziehungsweise Gruppe von Strecken oder dem Netz, das/die Gegenstand des Projekts oder der Kombination von Projekten ist: geografische Lage, Zahl der Kilometer ein- und zweigleisiger Strecke, ERTMS-Level/-Baseline/-Version, Interoperabilitätskomponenten und Bahnhöfe,

- Nachweise, dass in der Ausschreibung, dem Auftrag oder beidem die einschlägige TSI "Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung" sowie die Baseline und Version angegeben sind,

- Projektplan mit Angabe der zu erbringenden Leistungen und Meilensteine sowie der einzuhaltenden Fristen,

- Liste der umzusetzenden ERTMS-Funktionen,

- Konstruktionsvorschriften und betriebstechnische Prüfscenarien gemäß Artikel 5 und Nummer 6.1.2.3 des Anhangs der Verordnung (EU) 2016/919,

- Prüfstrategie und Prüfpläne,

b) schriftliche Unterlagen zu den Bedingungen, die für die technische und operative Kompatibilität des Teilsystems mit den Fahrzeugen, die in dem betreffenden Netz betrieben werden sollen, erforderlich sind,

c) schriftliche Belege dafür, dass die geplante technische Lösung mit der einschlägigen TSI "Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung" in Einklang steht, sowie andere relevante Unterlagen wie Stellungnahmen der nationalen Sicherheitsbehörden, Konformitätserklärungen oder Konformitätsbescheinigungen,

- sofern vorhanden, eine von einer Sicherheitsbehörde erteilte frühere Genehmigung einer streckenseitigen ERTMS-Ausrüstung, die für die geplanten, vom Antragsteller eingereichten technischen Lösungen relevant ist,

- sofern vorhanden, EG-Konformitätsbescheinigungen und EG-Konformitätserklärungen der Interoperabilitätskomponenten, einschließlich des von der Agentur in ihrem Leitfaden bereitgestellten Musters für Zertifizierungen und Abweichungen,

- sofern vorhanden, Prüfbescheinigungen und gegebenenfalls Zwischenprüfbescheinigungen für den Entwurf des Teilsystems sowie die EG-Prüferklärung für das Teilsystem, einschließlich des im entsprechenden Agenturleitfaden enthaltenen Musters für Zertifizierungen und Abweichungen,

- Belege für die Bewältigung der sich aus den einzelnen Punkten des Problemprotokolls ergebenden Interoperabilitätsrisiken,

- nationale ERTMS-Vorschriften, die auf das Projekt anwendbar sind,

- ein Dokument der Sicherheitsbehörde über die Gewährung einer Ausnahme gemäß Artikel 159 des Eisenbahngesetzbuches, sofern der Antragsteller berechtigt ist, von der Anwendung einer oder mehrerer TSI oder von Teilen davon abzusehen.

7. Alle der im Problemprotokoll aufgeführten Punkte werden einer der folgenden Kategorien zugeordnet:

- a) offener Punkt,
- b) abgeschlossen,
- c) abgeschlossen mit Auflagen,
- d) abgeschlossen, jedoch inakzeptabel.

8. Die Agentur schlägt über die zentrale Anlaufstelle eine Liste der Punkte vor, die im Problemprotokoll als "offen" einzustufen sind.

9. Der Antragsteller legt entsprechend dem in Punkt 17 Buchstabe b erwähnten vereinbarten Zeitplan und vor der Entscheidungsphase Nachweise vor, dass alle im Problemprotokoll geführten Punkte behandelt wurden.

10. Die Agentur aktualisiert den Status der einzelnen Punkte des Problemprotokolls und ändert diesen anhand der vom Antragsteller erbrachten Nachweise in "abgeschlossen", "abgeschlossen mit Auflagen" oder "abgeschlossen, jedoch inakzeptabel".

11. Der Antragsteller und die Sicherheitsbehörde können weitere Punkte zur Aufnahme in das Problemprotokoll vorschlagen.

12. Um das Verfahren zu beschleunigen und unnötigen Verwaltungsaufwand zu vermeiden, gibt die Agentur dem Antragsteller Orientierungshilfe, wie die Behandlung der einzelnen Punkte nachzuweisen ist.

13. Die Agentur veröffentlicht eine anonymisierte Problemliste, die dem Erfahrungsaustausch dient und die harmonisierte Umsetzung streckenseitiger ERTMS-Vorhaben erleichtert.

Abschnitt B: Phase 1 - Erste Kontaktphase

14. Zur Erleichterung des Genehmigungsverfahrens nimmt der Antragsteller vor der förmlichen Antragstellung einen Dialog mit der Agentur auf.

15. Die erste Kontaktphase beginnt, wenn der Antragsteller der Agentur seine Absicht mitteilt, einen Genehmigungsantrag einzureichen, d. h. noch vor Veröffentlichung von Ausschreibungen für streckenseitige ERTMS-Ausrüstung.

16. In der ersten Kontaktphase findet eine begrenzte Anzahl von Gesprächen statt, in denen der Antragsteller sein Vorhaben und die Einzelheiten der geplanten technischen Lösungen vorstellt und, sofern vorhanden, die in Punkt 6 aufgeführten Unterlagen vorlegt.

17. Zum Abschluss der ersten Kontaktphase unterzeichnen die Agentur und der Antragsteller eine Vereinbarung mit folgendem Inhalt:

- a) Gegenstand des Antrags,
- b) Zeitplan, einschließlich der Termine für:
 - i) die Vorlage der einzelnen unter Punkt 6 aufgeführten Unterlagen,
 - ii) die Aktualisierungen des Problemprotokolls,
 - iii) den Erlass der Entscheidung,
- c) Problemprotokoll.

18. Die Sicherheitsbehörde ist an der ersten Kontaktphase beteiligt und nimmt Stellung zu dem Vorschlag für die gemäß Punkt 17 getroffenen Vereinbarungen.

19. Der Antragsteller lässt die in Punkt 6 aufgeführten Unterlagen über die zentrale Anlaufstelle registrieren.

Abschnitt C: Phase 2 - Antragstellung und Vollständigkeitsprüfung

20. Die Phase der Antragstellung und Vollständigkeitsprüfung schließt sich an die erste Kontaktphase an und beginnt ab dem Zeitpunkt, zu dem der Antragsteller über die zentrale Anlaufstelle seinen Genehmigungsantrag einreicht.

21. Der Antragsteller reicht alle in Punkt 6 aufgeführten Unterlagen ein. Sofern bestimmte Unterlagen bereits über die zentrale Anlaufstelle vorgelegt wurden, kann der Antragsteller diese Unterlagen kenntlich machen und bestätigen, dass sie ohne Änderung oder Ergänzung weiterhin für das Vorhaben gültig sind. Wurden hingegen Änderungen oder Ergänzungen vorgenommen, so muss der Antragsteller diese Unterlagen in ihrer aktuellen Fassung vorlegen.

22. Die Agentur prüft, ob das eingereichte Dossier vollständig ist und zur zentralen Anlaufstelle hochgeladen wurde; sie überprüft ferner, dass alle in Punkt 6 aufgeführten Unterlagen im Dossier enthalten sind und keiner der Punkte des Problemprotokolls als "offen" eingestuft ist.

23. Die Agentur prüft unter Berücksichtigung der in Punkt 6 aufgeführten Unterlagen und der in der ersten Kontaktphase getroffenen Vereinbarungen (siehe Punkt 17) die Relevanz und Kohärenz des Dokuments.

24. Falls die Informationen unvollständig sind, unterrichtet die Agentur den Antragsteller binnen einem Monat nach Antragstellung über die zentrale Anlaufstelle darüber; sie führt entsprechende Belege sowie die erforderlichen zusätzlichen Unterlagen an, die binnen der in der ersten Kontaktphase vereinbarten Frist vorzulegen sind.

25. Ist das Dossier nach Ansicht der Agentur vollständig, relevant und kohärent, teilt sie dies dem Antragsteller über die zentrale Anlaufstelle mit.

Abschnitt D: Phase 3 - Beurteilung und Entscheidung

26. An die Phase der Antragstellung und Vollständigkeitsprüfung schließt sich die Beurteilungs- und Entscheidungsphase an.

27. Die Agentur trifft binnen zwei Monaten ab dem Beginn der Beurteilungs- und Entscheidungsphase entweder eine positive oder negative Entscheidung zu dem Teil der technischen Lösungen, zu dem noch keine positive Genehmigungsentscheidung der Agentur vorliegt.

28. Die Agentur berücksichtigt etwaige Stellungnahmen, die die Sicherheitsbehörde zu dem Genehmigungsantrag abgibt.

29. Wurde die Phase 2 erfolgreich durchlaufen und sind alle Punkte des Problemprotokolls als "abgeschlossen" eingestuft, trifft die Agentur eine positive Entscheidung.

30. Sind ein oder mehrere Punkte des Problemprotokolls als "abgeschlossen, jedoch inakzeptabel" eingestuft oder wurde die Phase 2 mit dem Ergebnis beendet, dass das Dossier nicht vollständig, relevant und/oder kohärent ist, trifft die Agentur eine negative Entscheidung.

31. Die Agentur trifft in folgenden Fällen eine positive Entscheidung mit Auflagen:

a) einer oder mehrere der Punkte des Problemprotokolls sind als "abgeschlossen mit Auflagen" eingestuft und

b) keiner der Punkte hat den Status "abgeschlossen, jedoch inakzeptabel".

32. Die Agentur erläutert die Bedingungen, die der Antragsteller in einem späteren Stadium erfüllen muss und von der Sicherheitsbehörde zu berücksichtigen sind, und erstellt eine Übersicht über die noch zu klärenden Aspekte des jeweiligen Problems.

33. Kann der Antragsteller eine der Bedingungen der positiven Entscheidung der Agentur nicht erfüllen, sollte die Sicherheitsbehörde dem Antragsteller empfehlen:

a) der Agentur einen neuen Genehmigungsantrag vorzulegen. In diesem Fall teilt der Antragsteller der Agentur mit, welche Unterlagen eines früheren Genehmigungsantrags weiterhin gültig sind; diese Unterlagen werden von der Agentur nicht mehr beurteilt,

b) Artikel 30 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/796 anzuwenden. In diesem Fall bietet die Agentur an, das Problemprotokoll über die zentrale Anlaufstelle zu aktualisieren.

34. Trifft die Agentur eine negative Entscheidung, hat der Antragsteller die Möglichkeit, den Projektentwurf zu berichtigen und unter Angabe der unveränderten Teile des Projekts und der weiterhin gültigen Unterlagen und Nachweise einen neuen Antrag einzureichen.

35. Stellt der Antragsteller gemäß Artikel 19 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2016/797 einen mit Gründen versehenen Antrag bei der Agentur auf Überprüfung ihrer Entscheidung, so wird dieser Antrag über die zentrale Anlaufstelle eingereicht und enthält detaillierte Begründungen zu den Punkten, die nach Auffassung des Antragstellers von der Agentur nicht ordnungsgemäß beurteilt wurden. Die Agentur bestätigt entweder ihre Entscheidung unter Berücksichtigung der in dieser Begründung angeführten Punkte oder widerruft diese. Die Ergebnisse der Überprüfung sollten dem Antragsteller über die zentrale Anlaufstelle binnen zwei Monaten ab dem Zeitpunkt der Antragstellung mitgeteilt werden.

36. Sollte die Agentur ihre erste negative Entscheidung bestätigen, begründet sie dies gegenüber dem Antragsteller angemessen.

37. Der Antragsteller hat in diesem Fall die Möglichkeit, bei der aufgrund von Artikel 55 der Verordnung (EU) 2016/796 eingerichteten Beschwerdekammer Widerspruch einzulegen.

Gesehen, um dem Gesetz vom 20. Januar 2021 zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches beigelegt zu werden

PHILIPPE

Von Königs wegen:

Der Minister der Mobilität

G. GILKINET

Die Ministerin, die die Aufsicht über den Dienst für Sicherheit und Interoperabilität der Eisenbahnsysteme und die Aufsicht über den Untersuchungsbeauftragten und den beigeordneten Untersuchungsbeauftragten der Untersuchungsstelle für Eisenbahnunfälle und -störungen ausübt

P. DE SUTTER

Anlage 10 zum Gesetz vom 20. Januar 2021 zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches

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

ANLAGE 30 - INHALT DES EINLEITENDEN DOSSIERS FÜR DEN ANTRAG AUF GENEHMIGUNG DER INBETRIEBNAHME ORTSFESTER EINRICHTUNGEN

§ 1 - Das in Artikel 179/1 § 4 erwähnte einleitende Dossier enthält Folgendes:

1. die Beschreibung des Projekts,
2. die geltenden technischen Vorschriften: TSI oder nationale Vorschriften,
3. gegebenenfalls den in Artikel 159 des Eisenbahngesetzbuches erwähnten Antrag auf Ausnahmeregelung zusammen mit dem Dossier, in dem der Antrag begründet wird, unter Angabe der alternativen nationalen Vorschriften oder der technischen Normen, die zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen umzusetzen sind,
4. gegebenenfalls die Anträge auf Ausnahmeregelungen zu den gesetzlichen Regeln, die Möglichkeiten von Ausnahmeregelungen vorsehen,
5. die Projektplanung,
6. Namen und Funktion der für den technischen Teil des Teilsystems verantwortlichen Person, die für die Unterzeichnung der entsprechenden Prüferklärung zuständig ist,
7. die Daten über benannte oder bestimmte Stellen oder über die in der CSM-Verordnung erwähnten Bewertungsstellen.

§ 2 - Bei einem Antrag auf Genehmigung im Rahmen einer Erneuerung oder Umrüstung enthält das einleitende Dossier außerdem:

1. das Planungsdossier,
2. die Stellungnahme der Sicherheitsbehörde zum Planungsdossier,
3. etwaige Entscheidungen der Sicherheitsbehörde über frühere Genehmigungen für die Inbetriebnahme.

Gesehen, um dem Gesetz vom 20. Januar 2021 zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches beigefügt zu werden

PHILIPPE

Von Königs wegen:

Der Minister der Mobilität

G. GILKINET

Die Ministerin, die die Aufsicht über den Dienst für Sicherheit und Interoperabilität der Eisenbahnsysteme und die Aufsicht über den Untersuchungsbeauftragten und den beigeordneten Untersuchungsbeauftragten der Untersuchungsstelle für Eisenbahnunfälle und -störungen ausübt

P. DE SUTTER

Anlage 11 zum Gesetz vom 20. Januar 2021 zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches

Anlage 31 zum Gesetz vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches

ANLAGE 31 - INHALT DES PLANUNGSDOSSIERS BEI ERNEUERUNG ODER UMRÜSTUNG ORTSFESTER EINRICHTUNGEN

Das Planungsdossier enthält:

1. eine Beschreibung des Projekts, gegebenenfalls mit einer allgemeinen Beschreibung der Phasen,
2. die Art des Projekts: Erneuerung oder Umrüstung,
3. alle Genehmigungen und Unterlagen zur Prüfung des in Betrieb befindlichen Teilsystems,
4. die Liste der angewandten TSI,
5. die Liste der angewandten Normen und technischen Spezifikationen,
6. im Fall einer technischen Änderung einen technischen Bericht, der die Kriterien der innovativen Elemente und der additiven Wirkung bewertet, die in Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b beziehungsweise f der Verordnung (EU) Nr. 402/2013 der Kommission vom 30. April 2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 erwähnt sind.

Gesehen, um dem Gesetz vom 20. Januar 2021 zur Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches beigefügt zu werden

PHILIPPE

Von Königs wegen:

Der Minister der Mobilität

G. GILKINET

Die Ministerin, die die Aufsicht über den Dienst für Sicherheit und Interoperabilität der Eisenbahnsysteme und die Aufsicht über den Untersuchungsbeauftragten und den beigeordneten Untersuchungsbeauftragten der Untersuchungsstelle für Eisenbahnunfälle und -störungen ausübt

P. DE SUTTER