

## SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

F. 2005 — 2581

[C - 2005/00561]

17 SEPTEMBRE 2005. — Arrêté royal établissant la traduction officielle en langue allemande de l'arrêté royal du 9 décembre 2004 portant exécution des chapitres VIII et IX de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 31 décembre 1983 de réformes institutionnelles pour la Communauté germanophone, notamment l'article 76, § 1<sup>er</sup>, 1°, et § 3, remplacé par la loi du 18 juillet 1990;

Vu le projet de traduction officielle en langue allemande de l'arrêté royal du 9 décembre 2004 portant exécution des chapitres VIII et IX de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, établi par le Service central de traduction allemande auprès du Commissariat d'arrondissement adjoint à Malmedy;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

**Article 1<sup>er</sup>.** Le texte annexé au présent arrêté constitue la traduction officielle en langue allemande de l'arrêté royal du 9 décembre 2004 portant exécution des chapitres VIII et IX de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

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

Donné à Bruxelles, le 17 septembre 2005.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,  
P. DEWAELE

## FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

N. 2005 — 2581

[C - 2005/00561]

17 SEPTEMBER 2005. — Koninklijk besluit tot vaststelling van de officiële Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 9 december 2004 houdende uitvoering van de hoofdstukken VIII en IX van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

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

Gelet op het ontwerp van officiële Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 9 december 2004 houdende uitvoering van de hoofdstukken VIII en IX van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, opgemaakt door de Centrale dienst voor Duitse vertaling bij het Adjunct-arrondissementscommissariaat in Malmedy;

Op de voordracht van Onze Minister van Binnenlandse Zaken,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

**Artikel 1.** De bij dit besluit gevoegde tekst is de officiële Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 9 december 2004 houdende uitvoering van de hoofdstukken VIII en IX van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

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

Gegeven te Brussel, 17 september 2005.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,  
P. DEWAELE

Annexe - Bijlage

## FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

9. DEZEMBER 2004 — Königlicher Erlass zur Ausführung der Kapitel VIII und IX des Königlichen Erlasses vom 12. März 2003 über die Bedingungen für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

ALBERT II., König der Belgier,  
Allen Gegenwärtigen und Zukünftigen, Unser Gruß!

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

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 12. März 2003 über die Bedingungen für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, insbesondere des Artikels 52, abgeändert durch Artikel 29 des Königlichen Erlasses vom 11. Juni 2004, des Artikels 53 § 2, abgeändert durch Artikel 30 des Königlichen Erlasses vom 11. Juni 2004, des Artikels 54 und des Artikels 61, ersetzt durch Artikel 34 des Königlichen Erlasses vom 11. Juni 2004;

Aufgrund der Dringlichkeit;

In der Erwägung, dass die Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft, die Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und die Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung spätestens zum 15. März 2003 umgesetzt sein mussten;

In der Erwägung, dass es notwendig ist, für die Zuweisung von Fahrwegkapazität über genaue Regeln zu verfügen, um eine gerechte und nicht diskriminierende Behandlung der Eisenbahnunternehmen zu gewährleisten;

In der Erwägung, dass es notwendig ist, über genaue Regeln zu verfügen, um die allgemeinen Bedingungen für die Festlegung der Eisenbahnwegeentgelte festzulegen, damit eine gerechte und nicht diskriminierende Behandlung der Eisenbahnunternehmen gewährleistet wird;

Aufgrund der Stellungnahme des Finanzinspektors vom 12. Oktober 2004;

Aufgrund des Einverständnisses Unseres Ministers des Haushalts vom 25. November 2004;

Aufgrund der Stellungnahme des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur;

Aufgrund des Gutachtens des Staatsrates Nr. 37.827/4 vom 1. Dezember 2004, abgegeben in Anwendung von Artikel 84 § 1 Absatz 1 Nr. 2 der koordinierten Gesetze über den Staatsrat;

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

Haben Wir beschlossen und erlassen Wir:

#### KAPITEL I - *Allgemeine Bestimmung*

**Artikel 1** - Die Begriffsbestimmungen, die in Artikel 1 des Königlichen Erlasses vom 12. März 2003 über die Bedingungen für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, abgeändert durch Artikel 1 des Königlichen Erlasses vom 11. Juni 2004, erwähnt sind, sind auf vorliegenden Erlass anwendbar.

#### KAPITEL II - *Grundsätze für die Zuweisung von Fahrwegkapazität*

##### *Abschnitt 1 - Allgemeines*

**Art. 2** - § 1 - Unbeschadet des Paragraphen 2 steht Fahrwegkapazität für alle Arten von Verkehrsleistungen zur Verfügung, die die für die Benutzung der Fahrwege erforderlichen Merkmale aufweisen.

§ 2 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur kann spezifische Fahrwege bestimmen, die für bestimmte Arten von Eisenbahnverkehrsleistungen zu nutzen sind, wenn für die anderen Arten von Verkehrsleistungen geeignete Alternativstrecken vorhanden sind.

Eine derartige Nutzungsbeschränkung schließt andere Arten von Verkehrsleistungen nicht von der Benutzung dieser Fahrwege aus, sofern Fahrwegkapazität verfügbar ist.

**Art. 3** - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur kann innerhalb des definitiven Netzfahrplans eine Kapazitätsreserve beibehalten, um die Zuweisung von gemäß Kapitel III Abschnitt 3 und Abschnitt 4 beantragter Kapazität zu ermöglichen.

In diesem Fall beurteilt der Betreiber vorab, ob es notwendig ist, eine solche Kapazitätsreserve beizubehalten. Diese Bestimmung ist ebenfalls anwendbar, wenn Fahrwege überlastet sind.

##### *Abschnitt 2 - Antrag auf Fahrwegkapazitätszuweisung*

**Art. 4** - Der Antrag auf Kapazitätszuweisung wird beim Betreiber der Eisenbahninfrastruktur eingereicht:

— entweder von den in den Artikeln 13 und 14 des vorerwähnten Königlichen Erlasses vom 12. März 2003 erwähnten Antragstellern

— oder von der Fahrwegkapazitäts-Zuweisungsstelle eines anderen Mitgliedstaats der Europäischen Union für die in Belgien gelegene Strecke.

**Art. 5** - § 1 - Gemäß den Bestimmungen von Artikel 59 des vorerwähnten Königlichen Erlasses vom 12. März 2003 bemüht sich der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, allen Sachzwängen, denen die Antragsteller unterliegen, wie beispielsweise den wirtschaftlichen Auswirkungen auf ihre Tätigkeiten, so weit wie möglich Rechnung zu tragen.

§ 2 - Wenn der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, wie vorgesehen in Artikel 2 § 2, spezifische Fahrwege bestimmt hat, räumt er bei der Kapazitätszuweisung der betreffenden Art der Verkehrsleistung Vorrang ein.

##### *Abschnitt 3 - Überlastung der Fahrwege*

**Art. 6** - § 1 - Wenn Fahrwege für überlastet erklärt worden sind, weist der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur - vorbehaltlich der Anwendung von Artikel 5 § 2 - die Kapazitäten der für überlastet erklärten Fahrwege unter Berücksichtigung folgender Prioritäten und ohne die für die regelmäßige Fahrweginstandhaltung reservierten Kapazitäten zu beeinträchtigen, zu:

Auf Hochgeschwindigkeitslinien:

1. Hochgeschwindigkeitszüge,
2. schnelle Personenzüge,
3. andere Züge.

Auf Linien, die für den Güterverkehr bestimmt sind:

1. schnelle Güterzüge,
2. langsame Güterzüge,
3. Personenzüge,
4. andere Züge.

Auf Linien, die für den Personenverkehr bestimmt sind:

1. Hochgeschwindigkeitszüge für die Bedienung im Inland und Schnellzüge des gewöhnlichen Dienstes, die die Personenbeförderung im Inland gewährleisten,

2. andere Hochgeschwindigkeitszüge und andere schnelle Personenzüge,
3. langsame Personenzüge,
4. Güterzüge,
5. andere Züge.

Auf gemischten Linien:

1. Hochgeschwindigkeitszüge für die Bedienung im Inland und Schnellzüge des gewöhnlichen Dienstes, die die Personenbeförderung im Inland gewährleisten,

2. andere Hochgeschwindigkeitszüge und andere schnelle Personenzüge,
3. langsame Personenzüge und schnelle Güterzüge,
4. langsame Güterzüge,
5. andere Züge.

Im Sinne des vorliegenden Artikels ist zu verstehen unter:

- Hochgeschwindigkeitszug: ein Zug, der für hohe Geschwindigkeiten ausgelegt ist, oft auf eigenem Bahnkörper verkehrt und aus spezifischem selbstfahrendem Material besteht,
- schnellem Personenzug: ein Zug, der geeignet ist, mit der durch die Signaleinrichtungen zugelassenen Geschwindigkeit zu fahren, und der auf der Linie eine begrenzte Anzahl Haltestellen anfährt,
- langsamem Personenzug: ein Personenzug, der kein schneller Personenzug ist,
- schnellem Güterzug: ein Güterzug, der geeignet ist, mit einer Geschwindigkeit von 100 km/h oder mehr zu fahren,
- langsamem Güterzug: ein Güterzug, der kein schneller Güterzug ist,
- anderen Zügen: Dienst- oder Arbeitszüge.

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

Wenn die Anwendung dieses Kriteriums es wiederum nicht ermöglicht, eine Kapazität eher dem einen Antragsteller als dem anderen zuzuweisen, wird die Kapazität dem meist bietenden Antragsteller zugewiesen. Zu diesem Zweck organisiert der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur einen Angebotsaufruf.

#### *Abschnitt 4 - Übertragung von und Verzicht auf Fahrwegkapazität*

**Art. 7 - § 1** - Wenn der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur eine Kapazitätsübertragung feststellt, setzt er unmittelbar das Kontrollorgan davon in Kenntnis.

§ 2 - Nachdem das Kontrollorgan den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, den Inhaber der übertragenen Kapazität und denjenigen, dem er sie übertragen hat, angehört hat, entscheidet es über den Entzug der übertragenen Kapazitäten und über den Ausschluss der weiteren Kapazitätszuweisung während der gesamten laufenden Netzfahrplanperiode.

§ 3 - Die übertragene Kapazität wird als erneut verfügbare Kapazität angesehen.

Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur setzt die anderen interessierten Antragsteller davon in Kenntnis.

**Art. 8 - § 1** - Gemäß Artikel 28 kann jeder Inhaber von Fahrwegkapazität der Eisenbahn auf die Nutzung der gesamten oder eines Teils der zugewiesenen Kapazität verzichten.

§ 2 - Die Kapazität, auf die verzichtet wird, wird als erneut verfügbare Kapazität angesehen.

Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur setzt die betroffenen Antragsteller davon in Kenntnis.

### *KAPITEL III - Verfahren für die Zuweisung von Fahrwegkapazität*

#### *Abschnitt 1 - Allgemeines*

**Art. 9** - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur erstellt den Netzfahrplan. Für die Programmierung der Kapazitätsanträge trägt er den vorläufigen grenzüberschreitenden Zugtrassen Rechnung.

**Art. 10** - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur überprüft die Zulässigkeit der Anträge auf Kapazitätszuweisung.

Wenn einem Antrag auf Kapazitätszuweisung nicht stattgegeben werden kann, bietet der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur nach Möglichkeit andere Kapazitäten an.

*Abschnitt 2* - Anträge auf Fahrwegkapazitätszuweisung, die im folgenden Netzfahrplan zu programmieren sind und vor dem letzten Termin für die Einreichung der Kapazitätsanträge eingereicht werden

**Art. 11 - § 1** - Der Antragsteller - ob er einen Rahmenvertrag abgeschlossen hat oder nicht - reicht seine Anträge auf Benutzung der Eisenbahninfrastruktur für den folgenden Netzfahrplan ein und hält dabei das in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen angegebene Enddatum für die Einreichung der Anträge auf Kapazitätszuweisung ein.

§ 2 - Unter Einhaltung der Bestimmungen von Anlage VI Punkt 3 des vorerwähnten Königlichen Erlasses vom 12. März 2003 können der Antragsteller und der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur im Rahmenvertrag ein Datum vereinbaren, das dem Datum, auf das in § 1 verwiesen wird, vorangeht.

**Art. 12** - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur bearbeitet alle Anträge auf Fahrwegkapazitätszuweisung, die gemäß den Bestimmungen von Artikel 11 im Hinblick auf ihre Programmierung im folgenden Netzfahrplan eingereicht werden.

Dazu nimmt er an den Versammlungen teil, die auf internationaler Ebene organisiert werden, um die Schaffung grenzüberschreitender Zugtrassen und die Zuweisung von Fahrwegkapazität für netzübergreifende Eisenbahnverkehrsdienste zu vereinbaren.

**Art. 13** - Gemäß den Bestimmungen von Artikel 58 § 1 Absatz 2 des vorerwähnten Königlichen Erlasses vom 12. März 2003 konsultiert der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur die potentiellen Antragsteller, die binnen der Fristen und nach den Modalitäten, die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten sind, ihre Absicht geäußert haben, einen Antrag auf Zuweisung von Fahrwegkapazität einzureichen.

**Art. 14 - § 1** - Im Rahmen der Koordinierung der Anträge, die der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur gemäß den Bestimmungen von Artikel 60 § 1 des vorerwähnten Königlichen Erlasses vom 12. März 2003 vornimmt:

- kann er innerhalb vertretbarer Grenzen andere Kapazitäten als die beantragten anbieten,
- bemüht er sich, eventuelle Konflikte zu lösen, indem er die betreffenden Antragsteller konsultiert.

*Abschnitt 3* - Anträge auf Kapazitätszuweisung, die im folgenden Netzfahrplan zu programmieren sind und nach dem letzten Termin für die Einreichung der Kapazitätsanträge eingereicht werden

**Art. 15 - § 1** - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur bearbeitet den Antrag auf Kapazitätszuweisung, der von einem Antragsteller eingereicht wird im Hinblick auf seine Programmierung im folgenden Netzfahrplan, indem er eventuell Kapazitäten benutzt, die er gemäß den Bestimmungen von Artikel 3 möglicherweise reserviert hat.

§ 2 - Wenn der Antrag des Antragstellers mit vor dem letzten Termin für die Einreichung der Anträge auf Kapazitätszuweisung eingereichten Anträgen oder mit bereits für den folgenden Netzfahrplan zugewiesenen Kapazitäten konkurriert und der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur ihm keine anderen Fahrwegkapazitäten anbieten kann, setzt er ihn davon in Kenntnis, dass seinem Antrag nicht stattgegeben werden kann.

*Abschnitt 4* - Im laufenden Netzfahrplan zu programmierende Anträge auf Kapazitätszuweisung

**Art. 16** - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur bearbeitet den Antrag je nach den noch verfügbaren Kapazitäten im Netzfahrplan, indem er eventuell Kapazitäten benutzt, die er gemäß den Bestimmungen von Artikel 3 möglicherweise reserviert hat.

**Art. 17** - Wenn die Kapazität verfügbar ist, notifiziert der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur dem Antragsteller so schnell wie möglich seine Zustimmung.

Die nach diesem Verfahren zugewiesenen Kapazitäten können nur bis zum Ende der laufenden Netzfahrplanperiode zugewiesen bleiben.

**Art. 18** - Wenn die beantragte Kapazität nicht in den Netzfahrplan aufgenommen werden kann, setzt der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur den Antragsteller so schnell wie möglich davon in Kenntnis.

#### KAPITEL IV - Berechnung und Modalitäten für die Zahlung der Eisenbahnwegeentgelte

**Art. 19** - Das Eisenbahnwegeentgelt ist die Gegenleistung für den Schienenzugang zu den Serviceeinrichtungen und für folgende Mindestleistungen:

- das Zugangsrecht zu den Linien, Bahnhöfen, Rangier-, Zugbildungs- und Abstellgleisen unter Einhaltung der geltenden Sicherheitsvorschriften,
- den normalen Gebrauch und die sich daraus ergebende Abnutzung der Gleise, der Weichen, der Oberleitungen, der Signal- und Telekommunikationseinrichtungen,
- den Einsatz von Dispatchern, Streckenfahrleitern, Stellwerksmeistern und anderen Bediensteten, um den Zugverkehr zu gewährleisten,
- die Übermittlung an Eisenbahnunternehmen von Informationen über Zugbewegungen, Zwischenfälle und Unfälle sowie von allen anderen Informationen, die erforderlich sind, um die Verkehrsleistung, für die die Kapazitäten zugewiesen worden sind, zu erbringen oder zu betreiben.

**Art. 20** - Bei der Berechnung des Nutzungsentgelts werden berücksichtigt:

- der Zugang zur Eisenbahnlinie oder zu einem Streckenabschnitt und ihre Benutzung,
- der Zugang zu den Bahnhofsgleisen und ihre Benutzung,
- der Zugang zu den Rangier-, Zugbildungs- und Abstellgleisen sowie ihre Benutzung.

Hinzu kommen die Kosten für die administrative Bearbeitung der Anträge.

**Art. 21** - Für die Benutzung einer Bahnlinie oder eines Streckenabschnitts kommen in Betracht:

- der Einheitspreis pro Zugkilometer,
- die Länge des Streckenabschnitts,
- die kommerzielle und operative Bedeutung der Linie, insbesondere unter Berücksichtigung ihrer Ausrüstung.

Diese Elemente variieren je nach Antrag der Eisenbahnunternehmen und spiegeln Folgendes wider:

- die Verkehrspriorität je nach der vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur angebotenen Servicequalität und insbesondere je nach dem Vorrang, der dem Zug im Falle von Verkehrsstörungen im Vergleich zu anderen Zügen eingeräumt wird.
- Zeitspanne, Tag und Fahrtrichtung, abhängig von der Uhrzeit und vom Tag, wo die Zugtrasse sich auf der Bahnlinie befindet, mit dem Ziel das Nutzungsentgelt den zeitlichen Schwankungen des Antrags anzupassen,
- die Spanne zwischen der vom betreffenden Rollmaterial benötigten Fahrzeit auf der Zugtrasse und der Standardfahrzeit auf der Zugtrasse,
- die zulässige Masse auf der betreffenden Zugtrasse,
- die Auswirkungen auf die Umwelt.

**Art. 22** - Für den Zugang zu den Bahnhofsgleisen werden folgende Elemente in Zusammenhang mit der Anlage in Betracht gezogen:

- der Einheitspreis je nach Zugart,
- die operative Bedeutung der Anlage, insbesondere unter Berücksichtigung ihrer Ausrüstung.

Diese Elemente variieren je nach Antrag der Eisenbahnunternehmen und spiegeln Folgendes wider:

- die Art der Benutzung der Anlage (abfahrender Zug, ankommender Zug, Zug mit fahrplanmäßigem Halt oder obligatorischem Betriebshalt),
- die Dauer der Inanspruchnahme über die mit der Art der Benutzung der Anlage verbundene, in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen angegebene Pauschalzeit hinaus.

**Art. 23** - Für die Benutzung der Rangier-, Zugbildungs- und Abstellgleise werden folgende Elemente in Zusammenhang mit dem Gleistyp in Betracht gezogen:

- der Einheitspreis pro Meter und Zeiteinheit,
- die Länge der zur Verfügung gestellten Gleise,
- die operative Bedeutung der Gleisgruppe,
- die technische Ausrüstung der Gleisgruppe,

— die Leistungen des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur, die erforderlich sind, um die Weichen zu stellen und die Signaleinrichtungen zu bedienen.

Diese Elemente variieren je nach Antrag der Eisenbahnunternehmen und spiegeln Folgendes wider:

- die Anzahl der zur Verfügung gestellten Gleise,
- die Dauer der Inanspruchnahme der zur Verfügung gestellten Gleise.

**Art. 24** - Die Verwaltungskosten setzen sich zusammen aus:

- einem Grundpreis,
- einem Koeffizienten, der mit der Art des administrativen Aufwands mit Bezug auf einen Antrag auf Fahrwegkapazitätszuweisung zusammenhängt.

**Art. 25** - Die Grundeinheitspreise werden nach einer Methode indexiert, die in dem zwischen Staat und Betreiber der Eisenbahninfrastruktur geschlossenen Geschäftsführungsvertrag vorgesehen ist.

**Art. 26** - Unbeschadet der Methode der jährlichen Indexierung der Einheitspreise werden die Abänderungen der Berechnungsregeln, des Wertes der Koeffizienten und der Einheitspreise spätestens vier Monate vor dem in Artikel 11 erwähnten letzten Termin für die Einreichung der Anträge auf Kapazitätszuweisung festgelegt. Diese Abänderungen, die eine Auarbeitung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen mit sich bringen, werden erst bei In-Kraft-Treten des Netzfahrplans, der auf den folgt, im Laufe dessen diese Abänderungen angenommen worden sind, anwendbar.

**Art. 27** - In dem zwischen Staat und Betreiber der Eisenbahninfrastruktur geschlossenen Geschäftsführungsvertrag sind insbesondere die Bedingungen festgelegt, die erforderlich sind, damit unter normalen Betriebsumständen und über einen angemessenen Zeitraum die Rechnungen des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur zumindest ein Gleichgewicht aufweisen zwischen einerseits den Einnahmen aus den Eisenbahnwegeentgelten abzüglich des Teils dieser Entgelte, der dazu bestimmt ist, den Fonds der Eisenbahninfrastruktur für die Zurverfügungstellung der Eisenbahninfrastruktur zu bezahlen, und der Staatsfinanzierung und andererseits den Infrastrukturausgaben.

**Art. 28** - § 1 - Bei einem Verzicht auf die beantragte Kapazität mehr als sechs Monate vor dem Tag ihrer Beanspruchung ist kein Nutzungsentgelt zu zahlen.

§ 2 - Bei einem Verzicht auf die beantragte Kapazität zwischen sechs Monaten und mindestens einem Monat vor dem Tag ihrer Beanspruchung sind 15 % des vorgesehenen Entgelts zu zahlen.

§ 3 - Bei einem Verzicht auf die beantragte Kapazität weniger als einen Monat und spätestens am dritten Tag vor dem Tag ihrer Beanspruchung sind 30 % des vorgesehenen Entgelts zu zahlen.

§ 4 - Bei einem Verzicht auf die beantragte Kapazität weniger als drei Tage vor ihrer Beanspruchung ist das vorgesehene Entgelt vollständig zu zahlen.

**Art. 29** - Das Eisenbahnwegeentgelt wird an den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur entrichtet und ist zahlbar pro Monat der Benutzung.

**Art. 30** - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur kann auf die in Rechnung gestellten Beträge, die nicht fristgerecht gezahlt werden, nach den geltenden gerichtlich festgelegten Zinssätzen Verzugszinsen berechnen. Die Einziehungs- und Eintreibungskosten gehen zu Lasten der Eisenbahnunternehmen.

**Art. 31** - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur erteilt dem Kontrollorgan alle notwendigen Informationen über die Kosten für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur.

#### KAPITEL V - Schluss- und Aufhebungsbestimmungen

**Art. 32** - Mit vorliegendem Erlass werden Kapitel III des Königlichen Erlasses vom 11. Dezember 1998 über die Genehmigung für Eisenbahnunternehmen und die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und der Ministerielle Erlass vom 23. März 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn aufgehoben.

**Art. 33** - Vorliegender Erlass tritt am Tag seiner Veröffentlichung im *Belgischen Staatsblatt* in Kraft.

**Art. 34** - Unser Minister der Mobilität ist mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Gegeben zu Brüssel, den 9. Dezember 2004

ALBERT

Von Königs wegen:

Der Minister der Mobilität  
R. LANDUYT

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 17 septembre 2005.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,  
P. DEWAELE

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 17 september 2005.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,  
P. DEWAELE