

3. fünf Mitgliedern, die die Versicherungsträger vertreten,
 4. fünf Mitgliedern, die die Pflegebringer vertreten, von denen drei Verwalter einer Pflegeanstalt und zwei Vertreter der Ärzte sind,
 5. einem Vertreter des Föderalen Öffentlichen Dienstes Volksgesundheit, Sicherheit der Nahrungsmittelkette und Umwelt,
 6. einem Vertreter des Föderalen Öffentlichen Dienstes Soziale Sicherheit und Öffentliche Einrichtungen für Soziale Sicherheit,
 7. einem Vertreter des Landesinstituts für Kranken- und Invalidenversicherung,
 8. einem Vertreter der Regional- oder Gemeinschaftsminister, die für die Volksgesundheit zuständig sind.
- Der Präsident wird unter den Mitgliedern der Beobachtungsstelle bestimmt.

KAPITEL IV — *Inkrafttreten*

Art. 6 - Vorliegendes Gesetz tritt an einem vom König durch einen im Ministerrat beratenen Erlass festzulegenden Datum und spätestens am 1. Juli 2008 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 4. Juni 2007

ALBERT

Von Königs wegen:

Der Minister der Sozialen Angelegenheiten
R. DEMOTTE

Mit dem Staatssiegel versehen:

Die Ministerin der Justiz
Frau L. ONKELINX

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

F. 2009 — 859

[C - 2009/00127]

4 DECEMBRE 2006. — Loi relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. — Traduction allemande

Le texte qui suit constitue la traduction en langue allemande de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (*Moniteur belge* du 23 janvier 2007).

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

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

N. 2009 — 859

[C - 2009/00127]

4 DECEMBER 2006. — Wet betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur. — Duitse vertaling

De hierna volgende tekst is de Duitse vertaling van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur (*Belgisch Staatsblad* van 23 januari 2007).

Deze vertaling is opgemaakt door de Centrale Dienst voor Duitse vertaling in Malmedy.

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST INNERES

D. 2009 — 859

[C - 2009/00127]

4. DEZEMBER 2006 — Gesetz über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur — Deutsche Übersetzung

Der folgende Text ist die deutsche Übersetzung des Gesetzes vom 4. Dezember 2006 über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur.

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

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

4. DEZEMBER 2006 — Gesetz über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

ALBERT II., König der Belgier,

Allen Gegenwärtigen und Zukünftigen, Unser Gruß!

Die Kammern haben das Folgende angenommen und Wir sanktionieren es:

TITEL I

KAPITEL I — *Allgemeine Bestimmungen*

Artikel 1 - Vorliegendes Gesetz regelt eine in Artikel 78 der Verfassung erwähnte Angelegenheit.

Art. 2 - Vorliegendes Gesetz setzt die Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft, abgeändert durch die Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 und durch die Richtlinie 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004, die Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen, abgeändert durch die Richtlinie 2001/13/EG des Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 und durch die Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004, 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, abgeändert durch die Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004, in belgisches Recht um.

KAPITEL II — Anwendungsgebiet

Art. 3 - Vorliegendes Gesetz regelt die Gesamtheit der Vorschriften über die Benutzung der belgischen Eisenbahninfrastruktur.

In diesem Zusammenhang wird zwischen der gewöhnlichen Eisenbahnbetriebung über Heavy-Rail-Systeme, den U-Bahn- und Straßenbahnsystemen und anderen Systemen des städtischen und regionalen Eisenbahnverkehrs über Light-Rail-Systeme einerseits und anderen schienengebundenen Betriebsmodi andererseits unterschieden.

Art. 4 - Vorliegendes Gesetz ist nicht anwendbar auf:

- private Eisenbahninfrastrukturen, die von ihrem Inhaber ausschließlich für den eigenen Güterverkehr genutzt werden,
- stillgelegte, jedoch nicht abgerissene Bahngleise, die für touristische Zwecke genutzt werden, sowie Unternehmen, die ausschließlich auf diesen Gleisen verkehren,
- U-Bahnen, Straßenbahnen und andere Systeme des städtischen und regionalen Eisenbahnverkehrs über Light-Rail-Systeme und andere schienengebundene Betriebsmodi, insofern diese nicht auf dem Eisenbahnnetz verkehren.

KAPITEL III — Begriffsbestimmungen

Art. 5 - Für die Anwendung des vorliegenden Erlasses ist zu verstehen unter:

1. "Minister": der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die Regulierung des Eisenbahnverkehrs gehört,
2. "Betreiber der Eisenbahninfrastruktur": die öffentlich-rechtliche AG "Infrabel",
3. "Eisenbahnunternehmen": jedes nach geltendem Gemeinschaftsrecht zugelassene öffentlich-rechtliche oder private Unternehmen, dessen Haupttätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muss; dies schließt auch Unternehmen ein, die ausschließlich die Traktionsleistung erbringen,
4. "internationale Gruppierung": jede Verbindung von mindestens zwei Eisenbahnunternehmen mit Sitz in verschiedenen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zum Zwecke der Erbringung grenzüberschreitender Eisenbahnverkehrsleistungen zwischen diesen Mitgliedstaaten,
5. "Antragsteller": jedes Eisenbahnunternehmen, das Inhaber einer Genehmigung ist, oder jede internationale Gruppierung von Eisenbahnunternehmen, die Inhaber einer Genehmigung sind, das beziehungsweise die eine Zuweisung von Fahrwegkapazität beantragt,
6. "Eisenbahninfrastruktur": der in Anhang I Teil A der Verordnung (EWG) Nr. 2598/70 der Kommission vom 18. Dezember 1970 zur Festlegung des Inhalts der verschiedenen Positionen der Verbuchungsschemata des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 des Rates vom 4. Juli [*sic, zu lesen ist: Juni*] 1970 definierte Gegenstand, wobei der letzte Gedankenstrich im Sinne des vorliegenden Gesetzes wie folgt zu lesen ist: "Dienstgebäude des Wegedienstes",
7. "Netz/Schienenetz": die Gesamtheit der Eisenbahnfahrwege, die vom Betreiber der Infrastruktur verwaltet werden,
8. "Fahrwegkapazität": die Möglichkeit, für einen Teil des Fahrwegs beantragte Zugtrassen für einen bestimmten Zeitraum einzuplanen,
9. "Zugtrasse": die Fahrwegkapazität, die erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren kann,
10. "Zuweisung": die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn durch den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur,
11. "überlastete Fahrwege": ein Fahrwegabschnitt, auf dem der Nachfrage nach Fahrwegkapazität auch nach Koordinierung der verschiedenen Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität während bestimmter Zeitabschnitte nicht vollständig entsprochen werden kann,
12. "Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität": eine mit einem Durchführungszeitplan verbundene Maßnahme oder Reihe von Maßnahmen zur Behebung von Kapazitätsengpässen, die zur Einstufung eines Fahrwegabschnitts als "überlastet" führen,
13. "Netzfahrplan": die Daten zur Festlegung aller geplanten Zugbewegungen und Bewegungen des rollenden Materials, die auf dem betreffenden Schienenetz während der Gültigkeitsdauer des Netzfahrplans durchgeführt werden,
14. "Koordinierung": das Verfahren, in dessen Rahmen der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur versucht, Lösungen für nicht miteinander zu vereinbarende Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zu finden,
15. "Schienenetz-Nutzungsbedingungen": eine detaillierte Beschreibung des Schienennetzes, der allgemeinen Verkehrsregeln, Fristen, Verfahren und Kriterien für die Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen; sie enthalten ferner die zusätzlichen Informationen, die für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität benötigt werden,
16. "Genehmigung": eine Genehmigung, durch die ein Unternehmen von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats der Europäischen Union als Eisenbahnunternehmen zur Erbringung von in dieser Genehmigung erwähnten Eisenbahnverkehrsleistungen anerkannt wird,
17. "Sicherheitsbescheinigung": das Dokument, mit dem bestätigt wird, dass ein Eisenbahnunternehmen den gestellten Sicherheitsanforderungen zur Gewährleistung eines gefahrlosen Verkehrsdienstes auf den betroffenen Strecken entspricht,
18. "Eisenbahnverkehrsleistung": jede Verkehrsleistung der Eisenbahn im nationalen oder internationalen Personen-, Güter- oder kombinierten Güterverkehr,
19. "grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsleistungen": Eisenbahnverkehrsleistungen, bei denen der Zug mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaats überquert; der Zug kann erweitert und/oder geteilt werden und die verschiedenen Zugabschnitte können unterschiedliche Abfahrts- und Bestimmungsorte haben, sofern alle Wagons/Wagen mindestens eine Grenze überqueren,
20. "Rahmenvertrag": ein Abkommen über die Rechte und Pflichten eines Antragstellers und des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur in Bezug auf die zuzuweisende Fahrwegkapazität und die zu erhebenden Entgelte über einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode,

21. "Kontrollorgan": die für die wirtschaftliche Regulierung des Eisenbahnverkehrs zuständige Behörde,

22. "Sicherheitsbehörde": die mit der Sicherheit der Schienenwege beauftragte Behörde,

23. "Unfall": ein unerwünschtes oder unbeabsichtigtes plötzliches Ereignis oder eine besondere Verkettung derartiger Ereignisse, die schädliche Folgen haben; Unfälle werden in folgende Kategorien eingeteilt: Kollisionen, Entgleisungen, Unfälle auf Bahnübergängen, Unfälle mit Personenschäden, die von in Bewegung befindlichen Fahrzeugen verursacht wurden, Brände und sonstige Unfälle,

24. "schwerer Unfall": eine Zugkollision oder Zugentgleisung mit mindestens einem Todesopfer oder mindestens fünf schwer Verletzten oder mit beträchtlichem Schaden für die Fahrzeuge, Infrastruktur oder Umwelt sowie sonstige vergleichbare Unfälle mit offensichtlichen Auswirkungen auf die Regelung der Eisenbahnsicherheit oder das Sicherheitsmanagement; "beträchtlicher Schaden" bedeutet, dass die Kosten von der Untersuchungsstelle unmittelbar auf insgesamt mindestens 2 Mio. EUR veranschlagt werden können,

25. "Störung": ein anderes Ereignis als ein Unfall oder ein schwerer Unfall, das mit dem Betrieb eines Zuges zusammenhängt und den sicheren Betrieb beeinträchtigt,

26. "Eisenbahnsystem": die gesamte Eisenbahninfrastruktur, einschließlich der feststehenden Bahnlinien und Anlagen des herkömmlichen Netzes und des Hochgeschwindigkeitseisenbahnnetzes und des für das Befahren der Fahrwege vorgesehenen Eisenbahnrollmaterials,

27. "Interesse habende Partei": das Eisenbahnunternehmen, das einen Antrag auf Fahrwegkapazität eingereicht hat, sowie die übrigen Parteien, die bezüglich der möglichen Auswirkungen des Netzfahrplans auf ihre Möglichkeiten zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen während des Gültigkeitszeitraums des Netzfahrplans etwas anmerken möchten.

TITEL II — Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

KAPITEL I — Der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur

Abschnitt 1 — Zugangs- und Transitrecht

Art. 6 - Ein Zugangsrecht zur Eisenbahninfrastruktur haben:

1. die Nationale Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen für die Erbringung ihrer gesamten Verkehrsleistungen im Personen- und Güterverkehr,

2. jede internationale Gruppierung, der ein in Belgien ansässiges Eisenbahnunternehmen angehört, für die Erbringung von Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr,

3. jedes in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union ansässige Eisenbahnunternehmen für die Erbringung von Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Güterverkehr,

4. ab dem 1. Januar 2007 jedes in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union ansässige Eisenbahnunternehmen für die Erbringung jeglicher Art von Güterverkehrsleistungen.

Art. 7 - Jede internationale Gruppierung hat ein Transitrecht auf der Eisenbahninfrastruktur für die Erbringung von Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in denen jeweils mindestens ein Eisenbahnunternehmen ansässig ist, das dieser Gruppierung angehört.

Art. 8 - Jedes Eisenbahnunternehmen, welches Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen und Zugang zur Eisenbahninfrastruktur haben möchte, muss Folgendes besitzen:

1. eine Genehmigung, die den Arten der Verkehrsleistungen, die es anbietet, entspricht und von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaates der Europäischen Union erteilt worden ist,

2. eine Eisenbahn-Sicherheitsbescheinigung,

3. verfügbare, vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur zugeteilte Fahrwegkapazitäten.

Art. 9 - Zum Zweck des Unterhalts und der Verwaltung, der Erneuerung und der Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur und unter Einhaltung der Sicherheitsvorschriften, die jedem Benutzer der Eisenbahninfrastruktur auferlegt werden, hat der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur freie Fahrt auf seinem Schienennetz.

Abschnitt 2 — Für die Eisenbahnunternehmen zu erbringende Dienstleistungen

Art. 10 - § 1 - Der Schienenzugang für Leistungen, die mit den in Artikel 6 erwähnten Eisenbahntätigkeiten in Verbindung stehen, sowie die Erbringung dieser Leistungen in Terminals und Häfen, die mehr als einen Endnutzer bedienen oder bedienen können, sind für alle Eisenbahnunternehmen auf nichtdiskriminierende, transparente Weise gewährleistet; die Anträge der Eisenbahnunternehmen dürfen nur dann Einschränkungen unterworfen werden, wenn andere wirtschaftlich vertretbare Schienenweg-Lösungen unter Marktbedingungen möglich sind.

§ 2 - Eisenbahnunternehmen haben auf nichtdiskriminierende Weise ein Anrecht auf die Gesamtheit der in Anlage I Punkt 1 erwähnten Mindestzugangspakete sowie auf Schienenzugang zu den in Anlage I erwähnten Serviceeinrichtungen. Die in Anlage I Punkt 2 erwähnten Leistungen werden auf nichtdiskriminierende Weise erbracht; die Anträge der Eisenbahnunternehmen auf die in Anlage I Punkt 2 erwähnten Leistungen dürfen nur dann abgewiesen werden, wenn andere vertretbare Lösungen unter Marktbedingungen möglich sind.

§ 3 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur kann auf Antrag eines Eisenbahnunternehmens die in Anlage I Punkt 3 erwähnten Zusatzleistungen erbringen. In diesem Fall muss er diese Leistungen für jeden Antragsteller, der sie beantragt, auf nichtdiskriminierende Weise erbringen.

§ 4 - Eisenbahnunternehmen können beim Betreiber der Eisenbahninfrastruktur oder bei anderen Dienstleistern die Erbringung der in Anlage I Punkt 4 erwähnten Nebenleistungen beantragen. Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur ist zur Erbringung dieser Leistungen nicht verpflichtet.

Abschnitt 3 — Genehmigungen

Art. 11 - Vorbehaltlich anders lautender Bestimmungen werden Genehmigungen für die Anlagen von Versorgungsunternehmen sowie für die Konstruktion von Bauwerken über oder unter der Eisenbahn vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur erteilt. Letzterer führt darüber ein Inventar.

Die Anlagen, die eine potentielle Gefahr für die Bevölkerung oder die Umwelt darstellen, werden in Bezug auf das Schienennetz deutlich erkennbar gemacht und lokalisiert.

KAPITEL II — *Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen**Abschnitt 1 — Grundsätze*

Art. 12 - Jedes Unternehmen mit einem Betriebssitz in Belgien hat das Recht, beim Minister eine Genehmigung zu beantragen, mit der es als Eisenbahnunternehmen anerkannt wird.

Art. 13 - Die Genehmigung ist nicht übertragbar und bestimmt die Arten von Verkehrsleistungen, für die sie gültig ist. Sie gilt auf dem gesamten Gebiet der Europäischen Union.

Abschnitt 2 — Bedingungen für die Erteilung der Genehmigung

Art. 14 - § 1 - Zur Erlangung einer Genehmigung muss der Antragsteller jederzeit und bereits vor Beginn seiner Tätigkeiten den Beweis liefern können, dass er die vom König durch einen im Ministerrat beratenen Erlass festgelegten Bedingungen in Sachen finanzielle Leistungsfähigkeit, fachliche Eignung, Deckung der Haftpflicht sowie Zuverlässigkeit erfüllt oder erfüllen wird.

§ 2 - Im Sinne von § 1 muss jedes Unternehmen, das eine Genehmigung beantragt, alle nützlichen Auskünfte erteilen.

§ 3 - Der König legt die Modalitäten für die Einreichung des Antrags und für die Erteilung der Genehmigung fest.

Abschnitt 3 — Gültigkeit der Genehmigung

Art. 15 - Die Genehmigung bleibt so lange gültig, wie das Eisenbahnunternehmen die in Artikel 14 erwähnten Bedingungen erfüllt.

Die Genehmigung wird erneut überprüft:

1. in regelmäßigen, vom König festgelegten Zeitabständen, aber mindestens alle fünf Jahre,
2. wenn das Eisenbahnunternehmen beabsichtigt, seine Tätigkeiten erheblich zu ändern oder zu erweitern,
3. wenn ernsthafter Zweifel darüber besteht, ob das Eisenbahnunternehmen die in Artikel 14 aufgezählten Anforderungen erfüllt.

Der König legt die Modalitäten für diese erneute Überprüfung durch einen im Ministerrat beratenen Erlass fest.

Abschnitt 4 — Widerruf und Aussetzung

Art. 16 - Ein Konkurseröffnungsurteil führt von Rechts wegen zum Widerruf der Genehmigung.

Art. 17 - Stellt der Minister das Bestehen eines ernsthaften Zweifels darüber fest, ob ein Eisenbahnunternehmen, dem die Behörde eines anderen Mitgliedstaates eine Genehmigung erteilt hat, die in vorliegendem Kapitel oder dessen Ausführungserlassen bestimmten Anforderungen erfüllt, setzt er diese Behörde umgehend davon in Kenntnis.

Art. 18 - Der König bestimmt durch einen im Ministerrat beratenen Erlass die Fälle und Modalitäten der Aussetzung und des Widerrufs der Genehmigung, der Einreichung neuer Anträge und der Erteilung einer befristeten Genehmigung, sowie die spezifischen Aussetzungs- und Widerrufsbestimmungen, die die Genehmigung beinhalten kann.

Art. 19 - Jeder Beschluss in Sachen Genehmigung wird der Europäischen Kommission mitgeteilt.

Abschnitt 5 — Jährliche Gebühr für eine Genehmigung für Eisenbahnunternehmen

Art. 20 - § 1 - Der Inhaber einer Genehmigung für Eisenbahnunternehmen muss als Beteiligung an den Verwaltungs-, Kontroll- und Aufsichtskosten eine indexierte jährliche Gebühr entrichten.

§ 2 - Diese Gebühr muss vor Erteilung der Genehmigung und danach vor dem 1. Januar jeden Jahres gezahlt werden.

§ 3 - Diese Gebühr wird bei Aussetzung oder Widerruf der Genehmigung oder bei Einstellung der durch die Genehmigung gedeckten Tätigkeiten nicht zurückerstattet. Wenn die Genehmigung widerrufen oder ausgesetzt worden ist, kann die Gebühr für das folgende Jahr nicht mehr erhoben werden.

§ 4 - Im Falle von Nichtzahlung kann die Genehmigung ausgesetzt werden.

§ 5 - Der König legt den Betrag, die Modalitäten für die Zahlung und den Mechanismus für die Indexierung der Gebühr fest.

KAPITEL III — *Beziehungen zwischen dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur**und den Eisenbahnunternehmen**Abschnitt 1 — Schienennetz-Nutzungsbedingungen*

Art. 21 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur erstellt die Schienennetz-Nutzungsbedingungen und sorgt nach Konsultation mit dem Kontrollorgan, den Antragstellern und den Eisenbahnunternehmen, die das Netz benutzen, für die Veröffentlichung dieser Nutzungsbedingungen.

Art. 22 - Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten Angaben zum Fahrweg, der den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht. Sie enthalten die für den Zugang zu diesem Fahrweg notwendigen Informationen in Ausführung des vorliegenden Gesetzes, wie festgelegt in Anlage II. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen werden fortgeschrieben und gegebenenfalls abgeändert.

Art. 23 - Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen sind spätestens vier Monate vor Ablauf der vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur festgelegten Frist für die Einreichung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zu veröffentlichen. Ihre Veröffentlichung wird durch Bekanntmachung im Belgischen Staatsblatt angekündigt.

Sie sind auf elektronischem Wege einsehbar oder beim Betreiber der Eisenbahninfrastruktur gegen Zahlung eines von ihm bestimmten Beitrags erhältlich. Dieser Beitrag darf nicht höher sein als die Kosten für die Veröffentlichung.

Abschnitt 2 — Abkommen

Art. 24 - Für jede Benutzung der Fahrwege durch den Inhaber einer Zugtrasse wird zwischen dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und dem Eisenbahnunternehmen, das Eisenbahnverkehrsleistungen erbringt, ein Abkommen geschlossen, in dem die Rechte und Pflichten jeder Partei festgelegt werden. Die Bestimmungen dieses Abkommens sind nichtdiskriminierend, transparent und stimmen mit den geltenden gesetzlichen und verordnungsrechtlichen Bestimmungen überein.

In diesem Abkommen werden insbesondere die Modalitäten für die Anwendung der Sicherheitsvorschriften bestimmt.

Dieses Abkommen beinhaltet ferner eine leistungsfördernde Entgeltregelung, die darin besteht, die Entgeltregelungen für die Benutzung der Fahrwege so anzuwenden, dass dadurch den Eisenbahnunternehmen und dem Betreiber der Infrastruktur Anreize zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistung des Schienennetzes geboten werden.

Diese Regelung ist auf das gesamte Netz anwendbar und kann Sanktionen gegen Handlungen, die die Netzbetriebung behindern, Ausgleichsmaßnahmen für die Unternehmen, die von den daraus entstehenden Ausfällen betroffen sind, und Prämien für gute Leistungen, die den in der leistungsfördernden Entgeltregelung vorgesehenen Rahmen übertreffen, beinhalten.

Die Parteien können das Kontrollorgan um Stellungnahme über die Vereinbarkeit dieses Abkommens mit den Bestimmungen des vorliegenden Gesetzes und seiner Ausführungserlasse bitten.

Art. 25 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und der Antragsteller können einen Rahmenvertrag abschließen, in dem ihre Rechte und Pflichten bezüglich der Zuweisung von Fahrwegkapazität und der Berechnung von Entgelten für eine Dauer von mehr als einer Netzfahrplanperiode festgelegt sind.

Dieser Rahmenvertrag bestimmt die Merkmale der vom Antragsteller beantragten und ihm für eine Dauer von mehr als einer Netzfahrplanperiode angebotenen Fahrwegkapazität. Der Rahmenvertrag regelt keine Zugtrasse im Einzelnen, sollte aber so gestaltet sein, dass er den legitimen kommerziellen Erfordernissen des Antragstellers entgegenkommt.

Der Rahmenvertrag behindert die Benutzung der Fahrwege durch andere Antragsteller oder Verkehrsdienste nicht.

Der Rahmenvertrag kann im Hinblick auf eine bessere Nutzung der Eisenbahninfrastruktur abgeändert werden.

Der Rahmenvertrag kann Sanktionsmaßnahmen gegen Verhaltensweisen beinhalten, die eine Abänderung oder die Beendigung des Vertrags zur Folge haben.

Unter Berücksichtigung der Vertraulichkeit des Geschäftsgeheimnisses werden die allgemeinen Bestimmungen jedes Rahmenvertrags allen Parteien offengelegt, die für die Benutzung derselben Kapazitäten in Frage kommen.

Der Gültigkeitszeitraum eines Rahmenvertrags beträgt in der Regel fünf Jahre, wobei der Vertrag jedoch auch für einen kürzeren oder längeren Zeitraum abgeschlossen werden kann. Die Festlegung einer längeren Dauer muss durch das Bestehen geschäftlicher Verträge, besonderer Investitionen oder Risiken gerechtfertigt sein, wobei die Dauer zehn Jahre nicht übersteigen darf. Wenn die Besonderheit einer Situation es indessen zwingend erfordert, insbesondere im Falle umfangreicher und langfristiger Investitionen, darf der Zeitraum die Dauer von zehn Jahren übersteigen.

Die Parteien können das Kontrollorgan um Stellungnahme über die Vereinbarkeit dieses Abkommens mit den Bestimmungen des vorliegenden Gesetzes und seiner Ausführungserlasse bitten.

Das Muster des Rahmenvertrags wird vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur ausgearbeitet und ist fester Bestandteil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen.

Abschnitt 3 — Störungen, Unfälle und Zwischenfälle

Art. 26 - Bei Störungen der Zugbewegungen, die durch einen technischen Defekt, einen Unfall oder einen schweren Zwischenfall bedingt sind, muss der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um die normale Situation wiederherzustellen.

Unbeschadet von Titel II Kapitel VII des Gesetzes vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs erstellt er in Zusammenarbeit mit der NGBE-Holding einen Einsatzplan, der eine Liste verschiedener Einsatzstellen enthält, die bei schweren Unfällen oder schwerwiegenden Störungen der Zugbewegungen zu benachrichtigen sind.

Art. 27 - § 1 - Wenn der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur feststellt, dass das benutzte Material oder das Sicherheitspersonal ein Risiko für die Eisenbahnsicherheit darstellt, kann er die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, Fahrverbot einbegreifen, unter der Bedingung, dass er unmittelbar, spätestens aber am darauffolgenden Werktag die Sicherheitsbehörde darüber benachrichtigt.

§ 2 - Um die in § 1 erwähnten Feststellungen zu machen, kann der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur:

1. die Identität und die Brevets und andere Dokumente zur Bezeugung der Zertifizierung des Sicherheitspersonals überprüfen,
2. den Zustand des Eisenbahnrollmaterials überprüfen und dieses begehen,
3. die öffentliche Macht anfordern.

§ 3 - Die Sicherheitsbehörde kann durch eine mit Gründen versehene Entscheidung verlangen, dass der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur die aus der Maßnahme resultierenden Schritte zukünftig aufhebt oder die Maßnahme abändert, wenn sie sie für unangemessen und/oder deutlich unverhältnismäßig hält.

*KAPITEL IV — Zuweisung von Fahrwegkapazität**Abschnitt 1 — Allgemeines*

Art. 28 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur erstellt die spezifischen Regeln für die Zuweisung von Eisenbahnfahrwegkapazität auf der Grundlage der Bestimmungen des vorliegenden Kapitels und veröffentlicht sie in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen.

Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur kann das Kontrollorgan um Stellungnahme über die Vereinbarkeit dieser spezifischen Regeln mit den Bestimmungen des vorliegenden Gesetzes und seiner Ausführungserlasse bitten.

Abschnitt 2 — Grundsätze für die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn

Art. 29 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur weist die verfügbare Fahrwegkapazität sowohl für nationale als auch für internationale Eisenbahnverkehrsleistungen auf effiziente, optimale sowie gerechte und nichtdiskriminierende Weise zu.

Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur ist durchgehend dazu in der Lage, jede Interesse habende Partei über die noch verfügbare Kapazität zu informieren.

Art. 30 - Die einem Antragsteller zugewiesene verfügbare Fahrwegkapazität der Eisenbahn darf nicht auf einen anderen Antragsteller oder Dienstleister übertragen werden.

Jeglicher Handel mit Fahrwegkapazität ist untersagt und führt für die Dauer des laufenden Netzfahrplans zum Ausschluss von der Zuweisung weiterer Fahrwegkapazitäten.

Art. 31 - § 1 - Das Recht, spezifische Fahrwegkapazität der Eisenbahn in Form von Zugtrassen in Anspruch zu nehmen, wird einem Antragsteller längstens für die Dauer einer Netzfahrplanperiode zuerkannt.

§ 2 - Jedoch können der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und ein Antragsteller für die Nutzung von Kapazität auf den betreffenden Eisenbahnfahrwegen einen Rahmenvertrag für eine längere Gültigkeitsdauer als die einer einzigen Netzfahrplanperiode gemäß Artikel 25 abschließen.

§ 3 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur kann dem Antragsteller die Verwaltungskosten für die Bearbeitung seines Antrags in Rechnung stellen, und zwar ungeachtet dessen, ob ihm eine Zugtrasse zugewiesen wird oder nicht.

*Abschnitt 3 — Zuweisungsverfahren**Unterabschnitt I — Anträge*

Art. 32 - Die Anträge auf Fahrwegkapazität werden eingereicht:

— entweder von den in Artikel 6 erwähnten Antragstellern, die Inhaber einer Eisenbahngenehmigung und einer Sicherheitsbescheinigung sind,

— oder von der Zuweisungsstelle für Fahrwegkapazität eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union für den in Belgien gelegenen Fahrweg.

Sie werden an den Betreiber der belgischen Eisenbahninfrastruktur gerichtet, wenn der Abfahrtspunkt der Verkehrsleistung sich auf belgischem Staatsgebiet befindet.

Art. 33 - § 1 - Die Anträge bezüglich des Linienverkehrs werden unter Berücksichtigung des in Anlage III abgebildeten Zeitplans und gemäß den in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen vorgesehenen Modalitäten eingereicht und bearbeitet.

§ 2 - Die zu einem Rahmenvertrag gehörenden Anträge werden gemäß diesem Vertrag bearbeitet.

§ 3 - Den nach Ablauf der Frist für die Einreichung der Kapazitätsanträge eingereichten Anträgen kann lediglich mit den nach erfolgter Zuweisung der Zugtrassen noch verfügbaren Fahrwegkapazitäten oder mit den Reservekapazitäten stattgegeben werden.

§ 4 - Den nach Veröffentlichung des Netzfahrplans für den Erhalt von Zugtrassen während des Gültigkeitszeitraums dieses Netzfahrplans eingereichten Anträgen kann nur für die restliche Dauer des laufenden Netzfahrplans und mit den nach erfolgter Zuweisung der Zugtrassen noch verfügbaren Fahrwegkapazitäten oder mit den Reservekapazitäten stattgegeben werden.

Art. 34 - Die Anträge, die sich auf mehr als ein Netz beziehen, darunter das belgische Netz, können an den Betreiber der belgischen Eisenbahninfrastruktur gerichtet werden. Dieser tritt dann für Rechnung des Antragstellers bei den betroffenen anderen Betreibern der Eisenbahninfrastrukturen als Bewerber um Kapazität auf.

Die internationalen Zugtrassen, so wie sie von den verschiedenen Betreibern der Eisenbahninfrastruktur vereinbart sind, werden in den Fahrplanentwurf miteinbezogen, und zwar noch vor Beginn der diesen Entwurf betreffenden Konsultationen.

Art. 35 - Nach Ablauf der Frist für die Einreichung der Anträge hat der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur vier Monate Zeit, einen Netzfahrplanentwurf zu erstellen.

Dieser Entwurf wird unter Berücksichtigung der provisorischen internationalen Zugtrassen ausgearbeitet, die gemäß dem in Artikel 34 erwähnten Verfahren in Zusammenarbeit erstellt wurden; der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur gewährleistet soweit wie möglich, dass diese Zugtrassen im Laufe des Verfahrens beibehalten werden.

Ist der Netzfahrplanentwurf erstellt, berät sich der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur mit den Interesse habenden Parteien und gibt ihnen für die Dauer eines Monats Gelegenheit, ihre Anmerkungen vorzubringen.

Der Fahrplan tritt spätestens zwölf Monate nach Ablauf der Frist für die Einreichung der Anträge in Kraft.

Art. 36 - Punktuelle Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen bescheidet der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur binnen einer Frist von höchstens fünf Werktagen. Die in Artikel 33 §§ 3 und 4 erwähnten Anträge bescheidet der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur binnen einer Frist von höchstens einem Monat. Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur informiert die Antragsteller über die ungenutzten und verfügbaren Kapazitätsreserven, die sie eventuell in Anspruch nehmen möchten.

Art. 37 - Die regelmäßige Fahrweginstandhaltung erfolgt in der Form eines Kapazitätsantrags, der im Rahmen der Vorbereitung des Netzfahrplans als Reservierung eingereicht wird. Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur trägt den Auswirkungen davon auf die Kapazitätsanträge der Antragsteller Rechnung.

Unterabschnitt II — Planungs- und Koordinierungsverfahren

Art. 38 - Die Fahrwegkapazität ist für alle Verkehrsdienstleistungen verfügbar, die die Anforderungen für die Benutzung der betreffenden Zugtrasse erfüllen.

Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur kann dennoch spezifische Fahrwege bestimmen, die für bestimmte Arten von Eisenbahnverkehrsleistungen zu nutzen sind, wenn Alternativstrecken vorhanden sind. Dies wird in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen vermerkt. Diese Bestimmung steht einer Benutzung dieser Fahrwege für andere Arten von Eisenbahnverkehrsleistungen nicht im Wege, sofern Kapazitäten verfügbar sind und das Rollmaterial den technischen Anforderungen für die Benutzung der betreffenden Eisenbahninfrastruktur entspricht.

Diese Bestimmung erfolgt nach Konsultation mit den Interesse habenden Parteien und nach Konzertierung mit der Generaldirektion Landtransport des Föderalen Öffentlichen Dienstes Mobilität und Transportwesen.

Art. 39 - Unter Berücksichtigung der Schwierigkeiten, mit denen sich die Antragsteller auseinandersetzen müssen, wie der wirtschaftlichen Auswirkung auf die Tätigkeit, bemüht der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur sich, allen Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität stattzugeben und hält er die in vorliegendem Gesetz enthaltenen spezifischen Regeln bezüglich nicht miteinander zu vereinbarender Anträge, Überlastung, punktueller Anträge, Spezifizierung von Fahrwegen und Wartungsanträgen ein.

Art. 40 - § 1 - Im Falle nicht miteinander zu vereinbarender Anträge bemüht der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur sich, durch die Koordinierung der Anträge die größtmögliche Gleichwertigkeit unter ihnen zu gewährleisten.

§ 2 - Er kann in diesem Rahmen andere als die beantragten Fahrwegkapazitäten anbieten; im Falle eines diesbezüglichen Interessenkonfliktes berät sich der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur mit den betroffenen Antragstellern.

Die Leitprinzipien für das Koordinierungsverfahren sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen definiert. Sie veranschaulichen insbesondere die Schwierigkeit bei der Festlegung internationaler Zugtrassen und die Auswirkung, die jede Änderung für die anderen Betreiber der Eisenbahninfrastruktur haben kann.

Art. 41 - § 1 - In den Fällen, in denen Anträgen auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität nach Koordinierung der beantragten Zugtrassen und nach Konsultation der Antragsteller nicht in angemessenem Umfang stattgegeben werden kann, oder wenn absehbar ist, dass die Kapazität der Fahrwege in naher Zukunft nicht ausreichen wird, erklärt der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur den betreffenden Fahrwegabschnitt unverzüglich für überlastet.

§ 2 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur führt binnen sechs Monaten nach der Überlastungserklärung eine Kapazitätsanalyse durch, außer wenn gemäß § 3 bereits ein Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität angenommen wurde.

In der Kapazitätsanalyse werden die Engpässe der Fahrwegkapazität und die Überlastungsgründe ermittelt, die verhindern, dass Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität in angemessener Weise stattgegeben werden kann, und es werden Methoden und Maßnahmen aufgezeigt, durch die zusätzlichen Anträgen stattgegeben werden kann und die kurz- oder mittelfristig ergriffen werden können, um in Sachen Überlastung Abhilfe zu schaffen.

Der König bestimmt den Inhalt der Analyse.

§ 3 - Binnen einer Frist von sechs Monaten nach Abschluss der Kapazitätsanalyse erstellt der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur nach Konsultation der Nutzer der überlasteten Fahrwege den Entwurf eines Plans zur Erhöhung der Fahrwegkapazität. In diesem Entwurf werden die Überlastungsgründe, die zu erwartende künftige Verkehrsentwicklung, die den Fahrwegausbau betreffenden Beschränkungen sowie die möglichen Lösungen und ihre Kosten dargelegt. Auf der Grundlage einer Kosten-Nutzen-Analyse der ins Auge gefassten Maßnahmen werden die zur Erhöhung der Fahrwegkapazität zu ergreifenden Maßnahmen und der Zeitplan für ihre Durchführung bestimmt.

Der Entwurf wird binnen einer Frist von drei Monaten vom Ministerrat gebilligt und gegebenenfalls gemäß dem im Gesetz vom 21. März 1991 zur Umstrukturierung bestimmter öffentlicher Wirtschaftsunternehmen erwähnten Verfahren in einen Zusatzvertrag zum Geschäftsführungsvertrag von Infrabel aufgenommen.

§ 4 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur verlangt die Aufgabe von Zugtrassen, deren Nutzung in einem Zeitraum von mindestens einem Monat unterhalb eines in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen bestimmten Schwellenwertes gelegen hat, es sei denn, dass diese unzureichende Nutzung auf nichtwirtschaftliche Gründe zurückzuführen ist, die sich dem Einfluss des Eisenbahnunternehmens entziehen.

Art. 42 - § 1 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur verzichtet auf die Erhebung des in Artikel 50 § 2 erwähnten Entgelts für die betreffenden überlasteten Fahrwege:

a) wenn er innerhalb der in Artikel 41 § 3 erwähnten Frist keinen Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität vorlegt oder

b) wenn er den im Rahmen des Plans zur Erhöhung der Fahrwegkapazität festgelegten Aktionsplan innerhalb von drei Monaten nach seiner Annahme nicht ausführt.

§ 2 - Vorbehaltlich der Zustimmung des Kontrollorgans kann der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur dieses Entgelt unter folgenden Bedingungen dennoch erheben:

a) wenn der Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität aus Gründen, die sich seinem Einfluss entziehen, nicht verwirklicht werden kann oder

b) wenn die verfügbaren Optionen wirtschaftlich oder finanziell nicht tragbar sind.

Art. 43 - Wenn Fahrwege für überlastet erklärt worden sind und die in Artikel 50 § 2 erwähnten Entgelte nicht erhoben worden sind oder nur unzureichende Ergebnisse erzielt haben, wendet der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur die vom König durch einen im Ministerrat beratenen Erlass festgelegten Prioritäten an, unter Berücksichtigung:

— der Erfordernisse eines öffentlichen Verkehrsdienstes,

— der notwendigen Entwicklung von Güterverkehrsleistungen und insbesondere internationaler Güterverkehrsleistungen.

Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur kann unter Einhaltung der gemäß Absatz 1 festgelegten Kriterien ebenfalls Prioritätskriterien festlegen, die er mit dem Ziel, die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur zu optimieren oder aus wirtschaftlichen Gründen in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufnimmt. Bei der Festlegung der Prioritätskriterien berücksichtigt er die früheren Benutzungsniveaus der Zugtrassen.

Art. 44 - In Notfallsituationen und bei absoluter Notwendigkeit wegen Störungen, durch die der Fahrweg zeitweilig nicht benutzt werden kann, können die zugewiesenen Zugtrassen so lange ohne Ankündigung gesperrt werden, wie es zur Instandsetzung der Anlagen erforderlich ist.

Unterabschnitt III — Die Zusammenarbeit mit anderen Betreibern der Eisenbahninfrastruktur

Art. 45 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur arbeitet zum Zweck einer effizienten Schaffung und Zuweisung von Fahrwegkapazitäten über mehrere Netze hinweg mit den Betreibern der Eisenbahninfrastruktur der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zusammen. Im Rahmen dieser Zusammenarbeit richtet der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur grenzüberschreitende Zugtrassen ein und arbeitet die hierzu erforderlichen Verfahren aus.

Wenn die Initiative für diese Zusammenarbeit vom Betreiber der belgischen Eisenbahninfrastruktur ausgeht, setzt dieser die Europäische Kommission davon in Kenntnis und fordert sie auf, als Beobachter daran teilzunehmen. Gleichermaßen informiert er auf angemessene Weise die Öffentlichkeit darüber.

KAPITEL V — *Wegeentgelte*

Abschnitt 1 — Allgemeines

Art. 46 - Nach Stellungnahme des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur legt der König durch einen im Ministerrat beratenen Erlass die Regeln für die Berechnung und die Modalitäten für die Zahlung der Entgelte für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur fest.

Nach Stellungnahme des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur kann Er ebenfalls spezifische Entgelterhebungsregeln festlegen. Andernfalls legt der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur diese Regeln fest.

Sowohl die Entgeltregelung als auch die Tabellen werden in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufgenommen.

Art. 47 - § 1 - Der König kann durch einen im Ministerrat beratenen Erlass die Bedingungen festlegen, um - Ex-ante-Zahlungen eventuell einbegriffen - dafür zu sorgen, dass in den Rechnungen des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur unter normalen Betriebsbedingungen und über einen angemessenen Zeitraum hinweg die Einnahmen aus den Entgelten für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur nebst etwaigen Überschüssen aus anderen Geschäftstätigkeiten und staatlicher Finanzierung einerseits und die Ausgaben für die Eisenbahninfrastruktur andererseits sich die Waage halten.

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

§ 3 - Die Bestimmung von § 2 wird im Rahmen des im Gesetz vom 21. März 1991 zur Umstrukturierung bestimmter öffentlicher Wirtschaftsunternehmen erwähnten Geschäftsführungsvertrags von Infrabel umgesetzt. In Ermangelung einer Umsetzung der Bestimmung von § 2 im Rahmen des vorhin erwähnten Geschäftsführungsvertrags nimmt der König durch einen im Ministerrat beratenen Erlass die diesbezüglich erforderlichen Vorschriften an.

Art. 48 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur legt ein Verfahren zur Aufteilung der Kosten fest. Dieses Verfahren und seine eventuelle Aktualisierung auf der Grundlage der bewährten internationalen Verfahren müssen spätestens vor Beginn des Netzfahrplans, der auf das Inkrafttreten des vorliegenden Gesetzes folgt, vom Kontrollorgan genehmigt werden.

Abschnitt 2 — Die Entgeltgrundsätze für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

Art. 49 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur legt die Eisenbahnwegeentgelte fest und nimmt sie ein gemäß dem vorliegenden Gesetz und seinen Ausführungserlassen. Er ordnet sie seinen Tätigkeiten zu.

Art. 50 - § 1 - Die für das in Anlage I Punkt 1 erwähnte Mindestzugangspaket und den in Punkt 2 erwähnten Schienenzugang zu Serviceeinrichtungen eingekommenen Entgelte entsprechen den Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.

§ 2 - Das Wegeentgelt kann einen Entgeltbestandteil umfassen, der die Knappheit der Fahrwegkapazität auf einem bestimmtem Fahrwegabschnitt zu Zeiten der Überlastung widerspiegelt.

§ 3 - Das Wegeentgelt kann geändert werden, um den Kosten der Auswirkungen des Zugbetriebs auf die Umwelt Rechnung zu tragen. Eine Anlastung umweltbezogener Kosten, die eine Erhöhung der Gesamteinnahmen des Betreibers der Infrastruktur mit sich bringt, ist nur dann erlaubt, wenn eine solche Anlastung in vergleichbarer Höhe auch bei konkurrierenden Verkehrsträgern erfolgt. In Ermangelung einer solchen Anlastung darf diese Änderung die Einnahmen des Betreibers der Infrastruktur nicht verändern.

§ 4 - Um unverhältnismäßig starke Schwankungen zu vermeiden, können die in den Paragraphen 1 bis 3 erwähnten Entgelte über eine angemessene Spanne von in Anlage I Punkt 1 und 2 erwähnten Eisenbahnverkehrsdiensten und Zeiträumen gemittelt werden.

§ 5 - Im Gegensatz zu dem in Anlage I Punkt 2 erwähnten Entgelt für Zugang zu den Diensten wird der Preis für diese Dienste an sich unter Berücksichtigung der Wettbewerbssituation des Eisenbahnverkehrs festgelegt.

Art. 51 - Wenn die in Anlage I Punkt 3 und 4 erwähnten Dienste für Zusatz- und Nebenleistungen lediglich von einem einzigen Dienstleister angeboten werden, muss das für solche Leistungen erhobene Entgelt zu den Kosten für deren Erbringung - berechnet auf der Grundlage des tatsächlichen Nutzungsumfangs - in Beziehung stehen.

Art. 52 - Für die zum Zweck der Fahrweginstandhaltung genutzte Fahrwegkapazität können Entgelte erhoben werden. Solche Entgelte dürfen den Nettoertragsverlust, der dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur aufgrund der Instandhaltung entsteht, nicht übersteigen.

Art. 53 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur muss jederzeit belegen können, dass die tatsächlich berechneten Wegeentgelte den in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen vorgesehenen Verfahren, Regeln und Tabellen entsprechen.

Art. 54 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur darf für zugewiesene, aber nicht benutzte Kapazitäten eine angemessene Gebühr erheben. Diese Gebühr fördert die effiziente Nutzung der Kapazitäten.

Art. 55 - § 1 - Um die Zahlung der Entgelte sicherzustellen, kann der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur den Antragstellern die Stellung einer Finanzgarantie auferlegen. Diese muss im Verhältnis zur geplanten Tätigkeit stehen.

§ 2 - Diese Garantie ist transparent und nichtdiskriminierend. Sie wird in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlicht und der Europäischen Kommission zur Kenntnis gebracht.

Abschnitt 3 — Ausnahmen von den Entgelterhebungsgrundsätzen

Art. 56 - § 1 - In Abweichung von Abschnitt 2 kann der König durch einen im Ministerrat beratenen Erlass zum Zweck der vollständigen Deckung der dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur entstandenen Kosten Aufschläge des Eisenbahnwegeentgelts beschließen.

Dieser Beschluss berücksichtigt insbesondere die Möglichkeiten des Eisenbahnmarktes, die angestrebten Aufschläge zu zahlen, sowie die Wettbewerbsfähigkeit im Verkehrssektor.

Der Beschluss schließt die Nutzung der Fahrwege durch Marktsegmente, die zumindest die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, sowie eine Rendite, die der Markt tragen kann, erbringen können, nicht aus.

§ 2 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur kann nach Einverständnis des Ministerrates die in § 1 erwähnten Aufschläge abändern. Die Abänderung darf frühestens drei Monate nach ihrer Bekanntmachung in der Öffentlichkeit in Kraft treten.

Art. 57 - Für künftige oder nicht vor 1986 abgeschlossene spezifische Investitionsvorhaben kann der König durch einen im Ministerrat beratenen Erlass den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur dazu ermächtigen, höhere, auf den langfristigen Kosten solcher Vorhaben begründete Entgelte festzulegen oder beizubehalten.

Die in Absatz 1 erwähnten Vorhaben betreffen die Verbesserung der Effizienz und/oder der Kosteneffektivität, die ansonsten nicht umgesetzt würden oder nicht hätten umgesetzt werden können.

Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur kann in den in Absatz 1 erwähnten Fällen seinen mit den Eisenbahnunternehmen geschlossenen Abkommen eine Klausel für die Aufteilung der durch neue Investitionen entstehenden Risiken hinzufügen.

Art. 58 - Um Diskriminierungen vorzubeugen wird dafür gesorgt, dass die durchschnittlichen und marginalen Entgelte des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur für gleichartige Nutzungen seiner Fahrwege vergleichbar sind und dass für vergleichbare im selben Marktsegment geleistete Verkehrsdienste die gleichen Entgelte erhoben werden.

Insofern es ihm ohne Offenlegung vertraulicher Geschäftsdaten möglich ist, legt der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen dar, dass die Entgeltregelung diesen Anforderungen entspricht.

Art. 59 - § 1 - Unbeschadet von Artikel 50 § 1 erfüllt jeder Nachlass auf Entgelte, die vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur bei einem Eisenbahnunternehmen für jegliche Art von Dienstleistung erhoben werden, die Kriterien des vorliegenden Artikels.

§ 2 - Mit Ausnahme von § 3 werden Nachlässe auf die Höhe der tatsächlich vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur eingesparten Verwaltungskosten begrenzt. Bei der Festlegung der Höhe der Nachlässe sind Kosteneinsparungen, die bereits im Rahmen des erhobenen Entgelts berücksichtigt wurden, außer Betracht zu lassen.

§ 3 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur kann Nachlassregelungen einführen, die für alle Fahrwegnutzer gelten und in deren Rahmen für bestimmte Verkehrsströme zeitlich begrenzte Nachlässe zur Förderung der Entwicklung neuer Eisenbahnverkehrsdienste oder Nachlässe zur Förderung der Benutzung von Strecken mit sehr niedrigem Auslastungsgrad gewährt werden können.

§ 4 - Nachlässe dürfen sich nur auf Entgelte beziehen, die für einen bestimmten Fahrwegabschnitt erhoben werden.

§ 5 - Gleichartige Nachlassregelungen sind auf gleichartige Verkehrsleistungen anwendbar.

Art. 60 - § 1 - Der König kann durch einen im Ministerrat beratenen Erlass eine zeitlich begrenzte Wegeentgelt-Ausgleichsregelung für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur innerhalb der in § 2 beschriebenen Grenzen einführen. Der Königliche Erlass hat die Methode und die Berechnung dieses Ausgleichs zum Inhalt.

Den in Titel I Kapitel II des vorhin genannten Gesetzes vom 21. März 1991 erwähnten Geschäftsführungsverträgen wird gegebenenfalls ein Zusatzvertrag beigefügt.

§ 2 - Diese Regelung kann sich auf die bei konkurrierenden Verkehrsträgern nachweisbar nicht angelasteten Umweltkosten, Kosten für Unfälle und Infrastrukturkosten beziehen, insoweit diese Kosten die gleichartigen Kosten der Eisenbahn überschreiten.

§ 3 - Verfügt ein Betreiber, der einen Ausgleich erhält, über ein Alleinrecht, muss dieser Ausgleich mit vergleichbaren Vergünstigungen für die übrigen Benutzer einhergehen.

KAPITEL VI — *Das Kontrollorgan**Abschnitt 1 — Benennung*

Art. 61 - Der König benennt das Kontrollorgan durch einen im Ministerrat beratenen Erlass innerhalb der Verwaltung.

Abschnitt 2 — Aufträge

Art. 62 - § 1 - Neben den auf der Grundlage des Gesetzes erteilten Aufträgen erfüllt das Kontrollorgan die in vorliegendem Artikel beschriebenen Aufträge.

§ 2 - Im Rahmen seines Beratungsauftrags führt das Kontrollorgan Folgendes durch:

- Es gibt mit Gründen versehene Stellungnahmen ab und unterbreitet Vorschläge,
- führt aus Eigeninitiative oder auf Ersuchen des Ministers Untersuchungen und Studien über den Eisenbahnmarkt durch,
- erteilt dem Minister die zur Erstellung der Regeln für die Genehmigung, die Entgelterhebung und die Zuweisung von Fahrwegkapazität benötigten Auskünfte und
- arbeitet zur Koordinierung von Entscheidungsgrundsätzen in der gesamten Union mit den Regulierungsstellen der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zusammen.

§ 3 - Im Rahmen seines Kontrollauftrags führt das Kontrollorgan Folgendes durch:

- Es kontrolliert, ob die Schienennetz-Nutzungsbedingungen mit den Bestimmungen des vorliegenden Gesetzes und seiner Ausführungserlasse übereinstimmen,
- gewährleistet, dass die Entgelte mit den Bestimmungen des vorliegenden Gesetzes, seiner Ausführungserlasse und der Schienennetz-Nutzungsbedingungen übereinstimmen und nichtdiskriminierend angewandt werden,

— gewährleistet, dass die Zuweisung von Fahrwegkapazität mit den Bestimmungen des vorliegenden Gesetzes, seiner Ausführungserlasse und der Schienennetz-Nutzungsbedingungen übereinstimmt und

— kontrolliert, unbeschadet des Gesetzes vom 5. August 1991 über den Schutz des wirtschaftlichen Wettbewerbs, die Konkurrenz auf dem Eisenbahnverkehrsleistungsmarkt, einschließlich des Markts im Bereich des Güterschienenverkehrs.

§ 4 - Im Rahmen seines administrativen Streitbeilegungsauftrags trifft das Kontrollorgan im Streitfall auf Ersuchen des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur oder eines Antragstellers unbeschadet der bestehenden Rechtsmittel binnen zehn Werktagen eine Entscheidung über die Zuweisung von Fahrwegkapazität. Der König legt die Modalitäten für diese Streitbeilegung fest.

§ 5 - Im Rahmen seines administrativen Beschwerdebehandlungsauftrags kann das Kontrollorgan mit per Einschreiben notifizierten schriftlichen Beschwerden jedes Eisenbahnunternehmens, Antragstellers oder des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur, wenn diese der Auffassung sind, ungerecht behandelt, diskriminiert oder auf andere Weise benachteiligt worden zu sein, befasst werden, nämlich mit Beschwerden bezüglich:

- der Schienennetz-Nutzungsbedingungen oder der darin enthaltenen Kriterien,
- des Verfahrens der Zuweisung von Fahrwegkapazität und seiner Ergebnisse,
- der Entgeltregelung und der Höhe oder Struktur der Entgelte für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und
- der im ersten Kapitel erwähnten Bestimmungen für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur.

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

Abschnitt 3 — Befugnisse

Art. 63 - § 1 - In Ausführung seines Beratungsauftrags gibt das Kontrollorgan Stellungnahmen ab.

§ 2 - In Ausführung seines administrativen Streitbeilegungsauftrags trifft das Kontrollorgan mit Gründen versehene individuelle Entscheidungen.

§ 3 - In Ausführung seines Kontrollauftrags und seines administrativen Beschwerdebehandlungsauftrags 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 Eisenbahninfrastruktur und die Bestimmungen für den Zugang zum Netz ein Ende zu setzen, und dies in Übereinstimmung mit den Artikeln 64 und 65.

Art. 64 - Das Kontrollorgan kann in den in Artikel 63 § 3 erwähnten Fällen eine administrative Geldbuße auferlegen, deren Betrag pro Kalendertag nicht niedriger als 12.500 Euro, nicht höher als 100.000 Euro und insgesamt nicht höher als 2 Millionen Euro oder als 3 Prozent des Umsatzes sein darf, den die betreffende Person im letzten abgeschlossenen Rechnungsjahr gemacht hat, falls der letztgenannte Betrag höher ist.

Die Geldbuße kann auf der Grundlage eines täglichen Betrags berechnet werden.

Unbeschadet des Rechts, die Angelegenheit beim zuständigen Richter anhängig zu machen, kann die Beitreibung der administrativen Geldbußen durch eine Zwangsmaßnahme auf Betreiben der Mehrwertsteuer-, Registrierungs- und Domänenverwaltung erfolgen.

Art. 65 - Das Kontrollorgan trifft vorbehaltlich anders lautender Gesetzesbestimmungen in den in Artikel 63 § 3 erwähnten Fällen innerhalb von zwei Monaten nach seiner Befassung nach Anhörung der betroffenen Parteien eine mit Gründen versehene Entscheidung.

In seinen Entscheidungen trägt es insbesondere Folgendem Rechnung:

- der Einhaltung der geltenden Gesetze und Verordnungen,
- dem Gleichheitsgrundsatz in Sachen Zugang zu Fahrwegkapazitäten der Eisenbahn,
- der Notwendigkeit, die Unversehrtheit des belgischen Schienennetzes und seine Interoperabilität mit den Eisenbahndiensten der anderen Staaten zu bewahren,
- der Art des Antrags angesichts der verfügbaren Fahrwegkapazitäten, um diesem Antrag stattgeben zu können.

Es kann alle nützlichen Untersuchungen durchführen oder durchführen lassen und bei Bedarf Sachverständige benennen und Zeugen anhören.

Das Kontrollorgan notifiziert den Parteien seine Entscheidungen und macht sie binnen 15 Tagen nach ihrer Verkündung bekannt. Diese Entscheidungen sind für alle betroffenen Parteien bindend.

Sie werden auf Papier und in elektronischer Form veröffentlicht.

Art. 66 - Die Mitglieder des Kontrollorgans unterliegen, außer in den durch das Gesetz vorgesehenen Ausnahmefällen, unter Androhung der in Artikel 458 des Strafgesetzbuches vorgesehenen Strafen dem Berufsgeheimnis hinsichtlich der Fakten, Tatbestände und Auskünfte, von denen sie durch ihr Amt Kenntnis erlangen.

Abschnitt 4 — Mittel

Art. 67 - § 1 - Um die Gesamtheit der Betriebs- und Personalkosten des Kontrollorgans zu decken, zahlen die Eisenbahnunternehmen dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur eine Gebühr, die im Verhältnis zur Anzahl Zugkilometer berechnet wird. Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur zahlt diese Gebühr in die Staatskasse ein.

§ 2 - Der König legt durch einen im Ministerrat beratenen Erlass den Betrag der in § 1 erwähnten Gebühr sowie die Modalitäten für ihre Anrechnung und Einzahlung fest.

TITEL III — Kontrolle und Inspektion der Eisenbahn und Sanktionen**KAPITEL I — Kontrolle und Inspektion der Eisenbahn**

Art. 68 - § 1 - Auf Vorschlag des Ministers kann der König den Bediensteten der Generaldirektion Landtransport des Föderalen Öffentlichen Dienstes Mobilität und Transportwesen, die mit der Kontrolle der Anwendung und mit der Feststellung der Nichteinhaltung der Vorschriften des vorliegenden Gesetzes und seiner Ausführungserlasse beauftragt sind, und den Mitgliedern des Kontrollorgans die Eigenschaft eines Gerichtspolizeioffiziers verleihen.

§ 2 - Im Rahmen der Ausführung ihres Auftrags können die in § 1 erwähnten Offiziere:

1. sich jederzeit freien Zugang zum Rollmaterial verschaffen, das auf den Fahrwegen verkehrt beziehungsweise dazu bestimmt ist, darauf zu verkehren,

2. Feststellungen machen, Informationen sammeln, Erklärungen aufnehmen, sich Dokumente, Schriftstücke, Bücher und Gegenstände vorlegen lassen und diejenigen beschlagnahmen, die für die Ermittlung oder Feststellung oder dafür erforderlich sind, dem Verstoß ein Ende zu setzen.

§ 3 - Sie dürfen nach vorheriger Genehmigung durch den örtlich zuständigen Untersuchungsrichter zwischen 8 und 18 Uhr Haussuchungen durchführen:

— am Wohnsitz von Unternehmensleitern, Verwaltern, Geschäftsführern, Direktoren und anderen Personalmitgliedern des betreffenden Unternehmens sowie am Wohnsitz und in den zu beruflichen Zwecken genutzten Räumlichkeiten von natürlichen und juristischen Personen, die intern oder extern tätig sind und mit der kaufmännischen, buchhalterischen, administrativen, steuerlichen und finanziellen Geschäftsführung dieses Unternehmens beauftragt sind,

— am Gesellschafts- oder Betriebssitz des betreffenden Unternehmens.

§ 4 - Die Protokolle der in § 1 erwähnten Offiziere werden dem für den Ort des Verstoßes zuständigen Prokurator des Königs übermittelt.

§ 5 - Die in § 1 erwähnten Offiziere können bei der Ausführung ihrer Aufträge die bewaffnete Macht anfordern.

§ 6 - Unter Vorbehalt besonderer Gesetze, durch die die Geheimhaltung von Erklärungen gewährleistet wird, müssen öffentliche Verwaltungen die Gerichtspolizeioffiziere in der Ausführung ihrer Aufträge unterstützen.

KAPITEL II — Sanktionen

Art. 69 - Mit Ausnahme der Verstöße bezüglich der Schienennetz-Nutzungsbedingungen, der Kapazitätszuweisung, der Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und der Bestimmungen für den Zugang zum Netz werden Verstöße gegen vorliegendes Gesetz oder gegen die aufgrund dieses Gesetzes ergangenen Ausführungserlasse, die Nichteinhaltung der von der Sicherheitsbehörde, von der Generaldirektion Landtransport des Föderalen Öffentlichen Dienstes Mobilität und Transportwesen, vom Kontrollorgan - mit Ausnahme seiner Entscheidungen zur Auferlegung administrativer Geldbußen - oder vom Minister getroffenen Entscheidungen sowie jegliche Behinderung der Überprüfungen und Untersuchungen durch diese Instanzen mit einer Gefängnisstrafe von acht Tagen bis zu einem Jahr und einer Geldbuße von sechsundzwanzig bis zu hundertfünfundzwanzig Euro oder mit nur einer dieser Strafen geahndet, unbeschadet des eventuell zu leistenden Schadenersatzes. Die Bestimmungen von Buch I des Strafgesetzbuches sind auf diese Verstöße anwendbar.

TITEL IV — Schluss- und Aufhebungsbestimmungen**KAPITEL I — Übergangsbestimmung**

Art. 70 - Die beim Wettbewerbsrat anhängigen Verfahren, die gegen seine Entscheidungen einlegbaren Rechtsmittel einbegreifen, werden gemäß den vor Inkrafttreten des vorliegenden Gesetzes anwendbaren Regeln fortgesetzt und abgeschlossen.

KAPITEL II — Aufhebungsbestimmungen

Art. 71 - Artikel 310 des Programmgesetzes vom 27. Dezember 2004 und Artikel 181 des Programmgesetzes vom 2. August 2002 werden aufgehoben.

Art. 72 - Die Artikel 1 bis 3, 12 bis 36, 48 bis 97 und 99 bis 101 des Königlichen Erlasses vom 12. März 2003 über die Bedingungen für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur sowie ihre späteren Abänderungen werden aufgehoben.

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 4. Dezember 2006

ALBERT

Von Königs wegen:
Der Minister der Mobilität

R. LANDUYT

Gesehen und mit dem Staatssiegel versehen:

Die Ministerin der Justiz
Frau L. ONKELINX

Anlage I — Für die Eisenbahnunternehmen zu erbringende Leistungen

1. Das Mindestzugangspaket umfasst Folgendes:
 - a) die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn,
 - b) das Recht zur Nutzung zugewiesener Fahrwegkapazität,
 - c) die Nutzung von Weichen und Abzweigungen,
 - d) die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen,
 - e) alle anderen Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Verkehrsdienstes, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.
2. Der Schienenzugang zu Serviceeinrichtungen und die entsprechende Erbringung von Leistungen umfasst Folgendes:
 - a) Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom, sofern vorhanden,
 - b) Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme,
 - c) Personenbahnhöfe, deren Gebäude und sonstige Einrichtungen,
 - d) Güterterminals,
 - e) Rangierbahnhöfe,
 - f) Zugbildungseinrichtungen,
 - g) Abstellgleise,
 - h) Wartungseinrichtungen und andere technische Einrichtungen.
3. Die Zusatzleistungen können Folgendes umfassen:
 - a) Bereitstellung von Fahrstrom,
 - b) Vorheizen von Personenzügen,
 - c) Bereitstellung von Brennstoffen, Rangierbetrieb sowie alle weiteren Leistungen, die in den oben genannten Einrichtungen erbracht werden,
 - d) kundenspezifische Verträge über
 - die Überwachung von Gefahrguttransporten,
 - die Unterstützung beim Betrieb ungewöhnlicher Züge.
4. Die Nebenleistungen können Folgendes umfassen:
 - a) Zugang zum Telekommunikationsnetz,
 - b) Bereitstellung zusätzlicher Informationen,
 - c) technische Inspektion des rollenden Materials.

Anlage II — Schienennetz-Nutzungsbedingungen

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen müssen folgende Angaben enthalten:

1. einen Abschnitt mit Angaben zur Art des Fahrwegs, der den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht, sowie zu den Zugangsbedingungen für den betreffenden Fahrweg.
2. einen Abschnitt mit einer Darlegung der Entgeltgrundsätze und der Tarife. Dieser Abschnitt umfasst hinreichende Einzelheiten der Entgeltregelung sowie ausreichende Informationen zu den Entgelten für die in Anlage I aufgeführten Leistungen, die nur von einem einzigen Anbieter erbracht werden. Es ist im Einzelnen aufzuführen, welche Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen zur Durchführung der in Artikel 50 § 2 und § 3 sowie in den Artikeln 56 bis 59 des Gesetzes vorgesehenen Entgeltgrundsätze angewandt werden. Dieser Abschnitt enthält ferner Angaben zu bereits beschlossenen oder vorgesehenen Entgeltänderungen.
3. einen Abschnitt über die Grundsätze und die Kriterien für die Zuweisung von Fahrwegkapazität. Es sind Angaben zu den allgemeinen Kapazitätsmerkmalen des Fahrwegs, der den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht, sowie zu etwaigen Nutzungseinschränkungen, einschließlich des zu erwartenden Kapazitätsbedarfs für Instandhaltungszwecke, zu machen. In diesem Abschnitt sind ferner die Abwicklung und die Fristen des Verfahrens der Zuweisung von Fahrwegkapazität anzugeben. Er enthält spezifische Kriterien, die für dieses Verfahren von Belang sind, insbesondere
 - a) die Verfahren für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität durch Antragsteller beim Betreiber der Infrastruktur,
 - b) Anforderungen an Antragsteller,
 - c) Zeitplan des Antrags- und Zuweisungsverfahrens,
 - d) Grundsätze des Koordinierungsverfahrens,
 - e) im Fall einer Fahrwegüberlastung durchzuführende Verfahren und anzuwendende Kriterien,
 - f) Einzelheiten zur Nutzungsbeschränkung von Fahrwegen,
 - g) sonstige Bedingungen, durch die dem Grad der bisherigen Inanspruchnahme von Fahrwegkapazität bei der Festlegung von Rangfolgen im Zuweisungsverfahren Rechnung getragen wird.

In diesem Abschnitt ist im Einzelnen anzugeben, welche Maßnahmen getroffen wurden, um eine angemessene Behandlung der Güterverkehrsdienste, der grenzüberschreitenden Verkehrsdienste und der dem Ad-hoc-Verfahren unterliegenden Anträge sicherzustellen.

Anlage III — Zeitplan des Zuweisungsverfahrens

1. Der Netzfahrplan wird einmal im Kalenderjahr erstellt.
2. Der Wechsel des Netzfahrplans erfolgt am zweiten Samstag im Dezember um 24 Uhr. Wird ein Netzfahrplanwechsel oder eine Netzfahrplananpassung nach den Wintermonaten durchgeführt, insbesondere zur Berücksichtigung etwaiger Fahrplanänderungen im regionalen Personenverkehr, so erfolgt die Umstellung am zweiten Samstag im Juni um 24 Uhr und bei Bedarf zu anderen Terminen. Die Betreiber der Infrastruktur können sich auf abweichende Termine verständigen; in diesem Fall unterrichten sie die Kommission, wenn der grenzüberschreitende Verkehr davon betroffen ist.
3. Die Frist für die Einreichung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität für die Aufnahme in den Netzfahrplan darf nicht mehr als zwölf Monate vor dem Inkrafttreten des Netzfahrplans ablaufen.
4. Der Betreiber der Infrastruktur trägt dafür Sorge, dass spätestens elf Monate vor Inkrafttreten des Netzfahrplans vorläufige grenzüberschreitende Zugtrassen in Zusammenarbeit mit den anderen betroffenen Zuweisungsstellen festgelegt sind. Der Betreiber der Infrastruktur gewährleistet soweit wie möglich, dass diese Zugtrassen in den nachfolgenden Verfahrensschritten beibehalten werden.
5. Spätestens vier Monate nach Ablauf der Frist für die Einreichung von Anträgen seitens der Antragsteller erstellt der Betreiber der Infrastruktur einen Netzfahrplanutwurf.

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

F. 2009 — 860

[C - 2009/00126]

19 DECEMBRE 2006. — Loi relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire. — Traduction allemande

Le texte qui suit constitue la traduction en langue allemande de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire (*Moniteur belge* du 23 janvier 2007).

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

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

N. 2009 — 860

[C - 2009/00126]

19 DECEMBER 2006. — Wet betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen. — Duitse vertaling

De hierna volgende tekst is de Duitse vertaling van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen (*Belgisch Staatsblad* van 23 januari 2007).

Deze vertaling is opgemaakt door de Centrale Dienst voor Duitse vertaling in Malmedy.

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST INNERES

D. 2009 — 860

[C - 2009/00126]

19. DEZEMBER 2006 — Gesetz über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs — Deutsche Übersetzung

Der folgende Text ist die deutsche Übersetzung des Gesetzes vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs.

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

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN**19. DEZEMBER 2006 — Gesetz über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs**

ALBERT II., König der Belgier,

Allen Gegenwärtigen und Zukünftigen, Unser Gruß!

Die Kammern haben das Folgende angenommen und Wir sanktionieren es:

TITEL I**KAPITEL I — Allgemeine Bestimmungen**

Artikel 1 - Vorliegendes Gesetz regelt eine in Artikel 78 der Verfassung erwähnte Angelegenheit.

Art. 2 - Vorliegendes Gesetz setzt die Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung um.

KAPITEL II — Anwendungsgebiet

Art. 3 - Vorliegendes Gesetz regelt die Gesamtheit der Vorschriften über die Betriebssicherheit der belgischen Eisenbahnen.

In diesem Zusammenhang wird zwischen der gewöhnlichen Eisenbahnbetriebung über Heavy-Rail-Systeme, den U-Bahn- und Straßenbahnsystemen und anderen Systemen des städtischen und regionalen Eisenbahnverkehrs über Light-Rail-Systeme einerseits und anderen schienengebundenen Betriebsmodi andererseits unterschieden.

Art. 4 - Vorliegendes Gesetz ist nicht anwendbar auf:

— private Eisenbahninfrastrukturen, die von ihrem Inhaber ausschließlich für den eigenen Güterverkehr genutzt werden,

— stillgelegte, jedoch nicht abgerissene Bahngleise, die für touristische Zwecke genutzt werden, sowie Unternehmen, die ausschließlich auf diesen Gleisen verkehren,

— U-Bahnen, Straßenbahnen und andere Systeme des städtischen und regionalen Eisenbahnverkehrs über Light-Rail-Systeme und andere schienengebundene Betriebsmodi, insofern diese nicht auf dem Eisenbahnnetz verkehren.