

**FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER**

N. 2012 — 2636

[C — 2012/14345]

**13 NOVEMBER 2011. — Koninklijk besluit tot wijziging van de wet van 26 januari 2010 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap. — Duitse vertaling**

De hiernavolgende tekst is de Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 13 november 2011 tot wijziging van de wet van 26 januari 2010 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap (*Belgisch Staatsblad* 30 november 2011).

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

**SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS**

F. 2012 — 2636

[C — 2012/14345]

**13 NOVEMBRE 2011. — Arrêté royal modifiant la loi du 26 janvier 2010 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne. — Traduction allemande**

Le texte qui suit constitue la traduction en langue allemande de l'arrêté royal du 13 novembre 2011 modifiant la loi du 26 janvier 2010 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne (*Moniteur belge* du 30 novembre 2011).

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

**FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN**

D. 2012 — 2636

[C — 2012/14345]

**13. NOVEMBER 2011 — Königlicher Erlass zur Abänderung des Gesetzes vom 26. Januar 2010 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems innerhalb der Europäischen Gemeinschaft**

Der folgende Text ist die deutsche Übersetzung des Königlichen Erlasses vom 13 November 2011 zur Abänderung des Gesetzes vom 26. Januar 2010 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems innerhalb der Europäischen Gemeinschaft.

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

**FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN**

**13. NOVEMBER 2011 — Königlicher Erlass zur Abänderung des Gesetzes vom 26. Januar 2010 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems innerhalb der Europäischen Gemeinschaft**

**BERICHT AN DEN KÖNIG**

Sire,

Der Entwurf eines Königlichen Erlasses, den ich die Ehre habe, Eurer Majestät zur Unterschrift vorzulegen, wurde im Ministerrat beraten.

Um die Richtlinie 2011/18/EU der Europäischen Kommission vom 1. März 2011 zur Abänderung der Anlage II, V und VI der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft umzusetzen, müssen Anlage II, V und VI des Gesetzes vom 26. Januar 2010 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Gemeinschaft abgeändert werden.

Hierfür wurde die Verkündung eines Königlichen Erlasses zur Abänderung des Gesetzes vom 26. Januar 2010 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Gemeinschaften und basierend auf Artikel 1 Absatz 1 des Gesetzes vom 18. Februar 1969 über Maßnahmen zur Ausführung internationaler Verträge und Akte über Personen- und Güterbeförderung im See-, Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr beschlossen.

Da die äußerste Umsetzungsfrist auf den 31. Dezember 2011 festgelegt wurde, ist die Ausfertigung eines Königlichen Erlasses angemessen.

Wir haben die Ehre,

Sire,

die ehrerbietigen und getreuen Diener

Eurer Majestät

zu sein.

Der Premierminister

Y. LETERME

Der Staatssekretär für Mobilität

E. SCHOUPPE

**GUTACHTEN Nr. 50.364/4 VOM 19. OKTOBER 2011 DER ABTEILUNG GESETZGEBUNG DES STAATSRATES**

Der Staatsrat, Abteilung Gesetzgebung, vierte Kammer, welcher am 23. September 2011 durch den Staatssekretär für Mobilität, der dem Premierminister beigeordnet ist, um ein Gutachten innerhalb einer Frist von dreißig Tagen zu einem Entwurf eines Königlichen Erlasses «zur Abänderung des Gesetzes vom 26. Januar 2010 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems innerhalb der Europäischen Gemeinschaft» gebeten wurde, hat folgendes Gutachten erstellt:

In Anbetracht des Zeitpunkts in dem dieses Gutachten abgegeben wird, weist der Staatsrat auf die Tatsache, dass die Zuständigkeit der Regierung aufgrund ihres Rücktritts auf die Führung der laufenden Geschäfte beschränkt ist. Dieses Gutachten wird vorgelegt, ohne dass geprüft wird, ob dieser Entwurf in diese beschränkte Zuständigkeit fällt, da die Abteilung Gesetzgebung keine Kenntnis von allen tatsächlichen Daten hat, die die Regierung bei der Beurteilung, ob Rechtsvorschriften erlassen oder geändert werden müssen, berücksichtigen kann.

Da der Begutachtungsantrag auf Grundlage von Artikel 84 § 1 Absatz 1 Nr.1 der koordinierten Gesetze über den Staatsrat, wie ersetzt durch das Gesetz vom 2. April 2003, gestellt wird, beschränkt sich die Abteilung Gesetzgebung gemäß Artikel 84 § 3 der oben erwähnten koordinierten Gesetze auf eine Untersuchung der Rechtsgrundlage des Entwurfs, auf die Zuständigkeit des erlassenden Organs sowie auf die Erfüllung der vorhergehenden Formerfordernisse.

Bemerkungen zu den drei Punkten:

## Prüfung des Entwurfs

1. Da die Abteilung Gesetzgebung nicht aufgrund von Artikel 3 § 1 Absatz 1 Nr. 2 der koordinierten Gesetze um ein Gutachten gebeten wurde, muss in der Präambel nicht als sechster Absatz die Anwendung des Dringlichkeitsverfahrens angeführt werden.

2. Der untersuchte Entwurf zielt ab auf die Umsetzung der Richtlinie 2011/18/EU der Kommission vom 1. März 2011 "zur Änderung der Anhänge II, V und VI der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft".

Zu diesem Zweck werden in dem untersuchten Entwurf die Anhänge II, V und VI (zu lesen: 2, 5 und 6) des Gesetzes vom 26. Januar 2010 "über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft", welches die Umsetzung der oben genannten Richtlinie 2008/57/EG gewährleistet, ersetzt.

Die Ersetzung der Anhänge V und VI der Richtlinie 2008/57/EG verfolgt vor allem das Ziel, welches in Punkt 4 der in Erwägung gezogenen Gründe in der oben erwähnten Änderungsrichtlinie 2011/18/EU definiert wird:

«4) Gemäß Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG benennen die Mitgliedstaaten die Stellen, die bei diesen technischen Vorschriften mit den Prüfverfahren beauftragt sind. Die Anhänge V und VI der Richtlinie 2008/57/EG sollten daher geändert werden, um die von diesen Stellen durchgeführten Verfahren anzugeben.»

Die Anhänge V und VI (zu lesen: 5 und 6) (1) des oben genannten Gesetzes vom 26. Januar 2010 (Artikel 3 und 4 des untersuchten Entwurfs) gewährleisten die Umsetzung dieser neuen Anlagen.

Neu geltende Regeln zu Erklärungen und Verfahren sowie Prüfung der Konformität der Teilsysteme mit den nationalen Vorschriften können jedoch nicht durch alleinigen Austausch von Anhang V und VI (zu lesen: 5 und 6) des oben genannten Gesetzes vom 26. Januar 2010 eingeführt werden. Jedenfalls sollten ebenfalls die Bestimmungen des Gesetzes zu diesen Konformitäts- und Prüferklärungen ergänzt werden, und zwar dessen Artikel 22 und 25, um insbesondere auf die definierten Anforderungen der oben erwähnten neuen Anlagen hinzuweisen.

3. In Artikel 3 und 4, gemäß der umgesetzten Richtlinie 2011/18/EU und den Verordnungen des Gesetzes vom 26. Januar 2010, muß stehen "EG-Prüferklärung" und nicht "Prüferklärung".

(1) Die derzeitigen Anlagen sind in arabischen Ziffern durchnummeriert. Der Entwurf muss dementsprechend überprüft werden.

Die Kammer bestand aus:

Den Herren:

P. Liénardy, Vorsitzender der Kammer;

J. Jaumotte und L. Detroux, Staatsräte;

S. Van Drooghenbroeck, Beisitzer der Abteilung Gesetzgebung,

Frau C. Gigot, Protokollführerin.

Der Bericht wurde von Herrn Y. Chauffoureaux, Auditor, vorgelegt. Chauffoureaux, Auditor.

Die Übereinstimmung zwischen dem französischen und dem niederländischen Text wurde unter der Aufsicht von Herrn P. Liénardy geprüft.

Die Protokollführerin,

C. Gigot

Der Vorsitzende,

P. Liénardy

### 13. NOVEMBER 2011 — Königlicher Erlass zur Abänderung des Gesetzes vom 26. Januar 2010 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Gemeinschaft

ALBERT II., König der Belgier,

Allen Gegenwärtigen und Zukünftigen, Unser Gruß!

Aufgrund des Gesetzes vom 18. Februar 1969 über Maßnahmen zur Ausführung internationaler Verträge und Akte über Personen- und Güterbeförderung im See-, Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr Artikel 1 Absatz 1 abgeändert durch das Gesetz vom 15. Mai 2006;

Aufgrund des Gesetzes vom 26. Januar 2010 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Gemeinschaft;

Aufgrund der Beteiligung der Regionalregierungen;

Aufgrund der Stellungnahme des Finanzinspektors vom 6. Mai 2011;

Aufgrund des Einverständnisses des Staatssekretärs für Haushalt vom 31. August 2011;

Aufgrund des Gutachtens Nr. 50.364/4/V des Staatsrates, das am 19. Oktober 2011 in Anwendung von Artikel 84 §1 Absatz 1 Nr. 1 der am 12. Januar 1973 koordinierten Gesetze über den Staatsrat abgegeben wurde;

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

Haben Wir beschlossen und erlassen Wir:

**Artikel 1** - In Artikel 1 des Gesetzes vom 26. Januar 2010 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems innerhalb der Europäischen Gemeinschaft wird Absatz 1 durch die Worte ergänzt « , geändert durch die Richtlinie 2011/18/EU der Europäischen Kommission vom 1. März 2011. ».

**Art. 2** - In Artikel 22 § 1 desselben Gesetzes wird Absatz 2 ersetzt durch:

«In diesen Fällen wird jedes strukturelle Teilsystem dem unter Anlage 6 Punkt 3 angeführten Prüfverfahren unterzogen.».

**Art. 3** - Artikel 25 § 1 desselben Gesetzes wird durch folgenden Absatz ergänzt:

«Die Prüferklärung entspricht den in Anlage 5 Punkt 2 genannten Kriterien.».

**Art. 4** - Im selben Gesetz wird Anlage 2 ersetzt durch:

«Anlage 2 Teilsysteme

1. Verzeichnis der Teilsysteme

Für die Zwecke des vorliegenden Gesetzes wird das Eisenbahnsystem wie folgt in Teilsysteme untergliedert:

a) entweder strukturelle Bereiche:

- Infrastruktur;
- Energie;
- streckenseitige Zugsicherung und Signalgebung;
- fahrzeugseitige Zugsicherung und Signalgebung an Bord;
- Fahrzeuge, oder;

b) funktionelle Bereiche:

- Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung;
- Instandhaltung;
- Telematikanwendungen für den Personen- und Güterverkehr;

2. Beschreibung der Teilsysteme

Für jedes Teilsystem oder jeden Teil von Teilsystemen, wird von der Agentur bei der Erarbeitung des entsprechenden TSI-Entwurfs die Liste der mit der Interoperabilität verbundenen Elemente und Aspekte vorgeschlagen. Unbeschadet der Festlegung dieser Aspekte und der Interoperabilitätskomponenten und unbeschadet der Reihenfolge, in der die Teilsysteme in die TSI einbezogen werden, umfassen die Teilsysteme Folgendes:

2.1. Infrastruktur

Gleise, Weichen, Kunstbauten (Brücken, Tunnel usw.), zugehörige Infrastruktur in den Bahnhöfen (Bahnsteige, Zugangsbereiche unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität usw.), Sicherheits- und Schutzausrüstung.

2.2. Energie

Das Elektrifizierungssystem, einschließlich Oberleitungen und streckenseitiger Teile der Stromverbrauchsmess-einrichtungen.

2.3. Streckenseitige Zugsicherung und Signalgebung

Alle erforderlichen streckenseitigen Ausrüstungen zur Gewährleistung der Sicherung, Steuerung und Kontrolle der Bewegung von Zügen, die zum Verkehr im Netz zugelassen sind.

2.4. Fahrzeugseitige Zugsicherung und Signalgebung

Alle erforderlichen fahrzeugseitigen Ausrüstungen zur Gewährleistung der Sicherung, Steuerung und Kontrolle der Bewegung von Zügen, die zum Verkehr im Netz zugelassen sind.

2.5. Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung

Verfahren und zugehörige Ausrüstungen, die eine kohärente Ausnützung der verschiedenen strukturellen Teilsysteme erlauben, und zwar sowohl im Normalbetrieb als auch bei Betriebsstörungen, einschließlich insbesondere der Zugbildung und Zugführung, der Planung und der Abwicklung des Verkehrsbetriebs. Die Gesamtheit der erforderlichen beruflichen Qualifikationen für die Durchführung von grenzüberschreitenden Verkehrsdiensten.

2.6. Telematikanwendungen

Dieses Teilsystem umfasst gemäß Anlage 1 zwei Teile:

a) die Anwendungen im Personenverkehr, einschließlich der Systeme zur Information der Fahrgäste vor und während der Fahrt, Buchungs- und Zahlungssysteme, Reisegepäckabfertigung, Anschlüsse zwischen Zügen und zwischen der Eisenbahn und anderen Verkehrsträgern;

b) die Anwendungen im Güterverkehr, einschließlich der Informationssysteme (Verfolgung der Güter und der Züge in Echtzeit), Rangier- und Zugbildungssysteme, Buchungssysteme, Zahlungs- und Fakturierungssysteme, Anschlüsse zu anderen Verkehrsträgern, Erstellung elektronischer Begleiddokumente.

2.7. Fahrzeuge

Struktur, System der Zugsteuerung und Zugsicherung sowie die dazugehörigen Einrichtungen des Zuges, Stromabnahmeeinrichtungen, Traktions- und Energieumwandlungseinrichtungen, fahrzeugseitige Stromverbrauchsmesseinrichtungen, Bremsanlagen, Kupplungen, Laufwerk (Drehgestelle, Achsen) und Aufhängung, Türen, Mensch-Maschine-Schnittstellen (Triebfahrzeugführer, Zugbegleitpersonal, Fahrgäste unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität), aktive und passive Sicherheitseinrichtungen und Erfordernisse für die Gesundheit der Fahrgäste und des Zugbegleitpersonals.

2.8. Instandhaltung

Verfahren, zugehörige Ausrüstungen, logistische Instandhaltungseinrichtungen, Reserven zur Durchführung vorgeschriebener Instandsetzungsarbeiten und vorbeugender Instandhaltung im Hinblick auf die Gewährleistung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems und der erforderlichen Leistungsfähigkeit.»

**Art. 5** - Im selben Gesetz wird Anlage 5 ersetzt durch:

«Anlage 5. EG-Prüferklärung für Teilsysteme

1. EG-Prüferklärung für Teilsysteme

Die EG-Prüferklärung und ihre Anlagen müssen datiert und unterzeichnet sein.

Die genannte Erklärung muss auf den Angaben beruhen, die sich aus dem EG-Prüfverfahren für Teilsysteme gemäß Anlage 6 Nummer 2 ergeben. Sie muss in derselben Sprache wie das technische Dossier abgefasst sein und mindestens folgende Angaben enthalten:

- Bezugnahme auf die Richtlinie;

Name und Anschrift des Auftraggebers oder des Herstellers oder seines in der Europäischen Union ansässigen Bevollmächtigten (Firma und vollständige Anschrift, im Fall des Bevollmächtigten auch Angabe der Firma des Auftraggebers oder des Herstellers);

- kurze Beschreibung des Teilsystems;
  - Name und Anschrift der benannten Stelle, welche die EG-Prüfung gemäß Artikel 23 durchgeführt hat;
  - Angabe der im technischen Dossier enthaltenen Unterlagen;
  - alle vorläufigen oder endgültigen Vorschriften, denen das Teilsystem entsprechen muss, insbesondere etwaige Betriebsbeschränkungen oder -bedingungen;
  - bei einer vorläufigen EG-Prüferklärung deren Geltungsdauer;
  - Angabe des Unterzeichners.
- Wird in Anlage 6 auf die EG-Zwischenprüferklärung Bezug genommen, so gelten für diese Erklärung die Bestimmungen dieses Abschnitts.

## 2. Prüferklärung für Teilsysteme im Fall nationaler Vorschriften

Wird in Anlage 6 auf die EG-Prüferklärung für Teilsysteme im Fall nationaler Vorschriften Bezug genommen, so gelten für diese Erklärung die Bestimmungen von Nummer 1 entsprechend.»».

**Art. 6** - Im selben Gesetz wird Anlage 6 ersetzt durch:

«Anlage 6 EG-Prüfverfahren für Teilsysteme

### 1. ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

Das EG-Prüfverfahren für ein Teilsystem umfasst die Prüfung und Bescheinigung, dass dieses Teilsystem:

- so geplant, gebaut und installiert ist, dass die einschlägigen grundlegenden Anforderungen erfüllt werden, und
- in Betrieb genommen werden kann.

### 2. EG-PRÜFVERFAHREN

#### 2.1. Einleitung

Die EG-Prüfung ist das Verfahren, bei dem eine benannte Stelle prüft und bescheinigt, dass das Teilsystem:

- mit den einschlägigen TSI übereinstimmt,
- mit den anderen aufgrund des Vertrags geltenden Vorschriften übereinstimmt.

#### 2.2. Teile des Teilsystems und Stufen

##### 2.2.1. Zwischenprüfbescheinigung (ISV)

Falls in der TSI angegeben oder gegebenenfalls auf Antrag kann das Teilsystem in bestimmte Teile unterteilt oder in bestimmten Stufen des Prüfverfahrens geprüft werden.

Die Zwischenprüfung (ISV) ist das Verfahren, bei dem eine benannte Stelle bestimmte Teile des Teilsystems oder bestimmte Stufen des Prüfverfahrens prüft und bescheinigt.

Im Zuge jeder Zwischenprüfung stellt die vom Antragsteller gewählte benannte Stelle eine EG-Zwischenprüfbescheinigung aus, wogegen der Antragsteller seinerseits gegebenenfalls eine EG-Zwischenprüferklärung ausstellt. In der Zwischenprüfbescheinigung und der Zwischenprüferklärung müssen die TSI aufgeführt sein, deren Einhaltung bewertet worden ist.

##### 2.2.2. Teile des Teilsystems

Der Antragsteller kann für jeden Teil eine Zwischenprüfung beantragen. Jeder Teil ist in jeder der in Nr. 2.2.3. genannten Stufen zu prüfen.

##### 2.2.3. Stufen des Prüfverfahrens

Das Teilsystem oder bestimmte Teile des Teilsystems werden auf jeder der folgenden Stufen geprüft:

- Gesamtkonzeption;
- Herstellung; Bau des Teilsystems, d. h. insbesondere Tiefbauarbeiten, Fertigung, Montage der Komponenten und Abstimmung des gesamten Teilsystems;
- Abnahmeprüfung.

Der Antragsteller kann eine Zwischenprüfbescheinigung für die Konzeptionsphase (einschließlich der Typprüfungen) und für die Herstellungsphase beantragen.

### 2.3. Prüfbescheinigung

2.3.1. Die benannte Stelle, die mit der EG-Prüfung beauftragt ist, bewertet die Konzeption, Herstellung und Abnahme des Teilsystems und stellt die EG-Prüfbescheinigung für den Antragsteller aus, der seinerseits die EG-Prüferklärung ausstellt. In der EG-Prüfbescheinigung müssen die TSI aufgeführt sein, deren Einhaltung beurteilt worden ist.

Wurde ein Teilsystem nicht im Hinblick auf die Einhaltung aller einschlägigen TSI bewertet (z. B. bei Ausnahmen, Teilanwendung von TSI für Umrüstung oder Erneuerung, Übergangszeiträumen in einer TSI oder Sonderfällen), ist in der EG-Prüfbescheinigung genau anzugeben, in Bezug auf welche TSI oder Teile davon die Einhaltung von der benannten Stelle im Zuge des EG-Prüfverfahrens nicht geprüft worden ist.

2.3.2. Sind EG-Zwischenprüfbescheinigungen ausgestellt worden, werden diese von der benannten Stelle, die mit der EG-Prüfung des Teilsystems beauftragt ist, berücksichtigt, wenn sie vor Ausstellung der EG-Prüfbescheinigung:

- prüft, ob die EG-Zwischenprüfbescheinigungen die einschlägigen Anforderungen der TSI ordnungsgemäß abdecken;
- alle Aspekte prüft, die von EG-Zwischenprüfbescheinigungen nicht abgedeckt sind;
- die Abnahme des gesamten Teilsystems prüft;

#### 2.4. Technisches Dossier

Das der EG-Prüferklärung beigefügte technische Dossier muss folgende Unterlagen enthalten:

- technische Merkmale der Auslegung einschließlich der mit der Ausführung übereinstimmenden Gesamt- und Teilpläne, Pläne der elektrischen und hydraulischen Einrichtungen, Pläne der Steuerstromkreise, Beschreibung der Datenverarbeitungs- und Automatiksysteme, Betriebs- und Wartungsanleitungen usw. für das betreffende Teilsystem;
- Verzeichnis der in das Teilsystem eingebauten Interoperabilitätskomponenten gemäß Artikel 4;
- Kopien der EG-Konformitäts- bzw. EG-Gebrauchstauglichkeitserklärungen, die gemäß Artikel 14 des Gesetzes für diese Komponenten vorgeschrieben sind, gegebenenfalls zusammen mit entsprechenden Berechnungsunterlagen und einer Ausfertigung der Berichte über die Versuche und Prüfungen, die aufgrund der gemeinsamen technischen Spezifikationen von den benannten Stellen durchgeführt wurden;
- etwa vorhandene EG-Zwischenprüfbescheinigung(en) sowie in diesem Fall etwaige EG-Zwischenprüferklärungen, die der EG-Prüfbescheinigung beigefügt sind, einschließlich des Ergebnisses der Überprüfung ihrer Gültigkeit durch die benannte Stelle;
- EG-Prüfbescheinigung mit den entsprechenden Berechnungsunterlagen, unterzeichnet von der benannten Stelle, die mit der EG-Prüfung beauftragt ist, die bestätigt, dass das Teilsystem den Anforderungen der einschlägigen TSI entspricht, gegebenenfalls mit Angabe der während der Durchführung der Arbeiten geäußerten Vorbehalte, die nicht ausgeräumt werden konnten; der EG-Prüfbescheinigung sind auch die von der benannten Stelle im Rahmen ihres Auftrags erstellten Besuchs- und Prüfberichte gemäß Nr. 2.5.3 und 2.5.4 beizufügen;
- EG-Bescheinigungen, die gemäß anderer aufgrund des Vertrags geltender Vorschriften ausgestellt wurden;
- ist eine sichere Integration gemäß der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 der Kommission erforderlich, fügt der Antragsteller dem technischen Dossier den Bewertungsbericht über die gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) für die Risikobewertung gemäß Artikel 6 Absatz 3 der Richtlinie 2004/49/EG bei.

#### 2.5. Überwachung

2.5.1. Der Zweck der EG-Überwachung besteht darin, sich zu vergewissern, dass die sich aus dem technischen Dossier ergebenden Pflichten bei der Verwirklichung des Teilsystems erfüllt wurden.

2.5.2. Der benannte Stelle, die mit der Prüfung der Herstellung beauftragt ist, ist ständig Zutritt zu den Baustellen, den Fertigungsstätten, den Lagerplätzen und gegebenenfalls zu den Vorfertigungsstätten, zu den Versuchsanlagen sowie generell zu allen Orten zu gewähren, deren Überprüfung sie im Rahmen ihres Auftrags für notwendig erachtet. Die benannte Stelle muss vom Antragsteller alle zweckdienlichen Unterlagen erhalten, insbesondere die Konstruktionszeichnungen und die technischen Unterlagen zum Teilsystem.

2.5.3. Die benannte Stelle, die mit der Prüfung der Ausführung beauftragt ist, nimmt in regelmäßigen Zeitabständen Nachprüfungen (Audits) vor, um sich von der Einhaltung der einschlägigen TSI zu überzeugen. Sie erstellt bei dieser Gelegenheit einen Prüfbericht für die mit der Ausführung Beauftragten. Ihre Hinzuziehung kann in bestimmten Bauphasen erforderlich sein.

2.5.4. Darüber hinaus ist die benannte Stelle berechtigt, die Baustelle und die Fertigungsstätten unangemeldet zu besuchen. Bei dieser Gelegenheit kann die benannte Stelle vollständige oder Teilbereiche betreffende Nachprüfungen durchführen. Sie erstellt einen Besichtigungsbericht und liefert den für die Ausführung verantwortlichen Fachleuten gegebenenfalls einen Nachprüfungsbericht.

2.5.5. Die benannte Stelle ist berechtigt, bei der Erteilung der in Anlage 6 Nr. 2 erwähnten EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung die Teilsysteme zu überwachen, in die eine Interoperabilitätskomponente eingebaut wird, um ihre Gebrauchstauglichkeit in der eisenbahntechnischen Umgebung, in der sie benutzt werden soll, zu bewerten, wenn dies nach der einschlägigen TSI erforderlich ist.

#### 2.6. Hinterlegung

Das vollständige Dossier im Sinne von Nr. 2.4. wird zusammen mit der etwa vorhandenen EG-Zwischenprüfbescheinigung, die von der hiermit beauftragten benannten Stelle ausgestellt wurde, oder zusammen mit der Prüfbescheinigung der benannten Stelle, die mit der EG-Prüfung des Teilsystems beauftragt ist, beim Antragsteller hinterlegt. Das Dossier wird der EG-Prüferklärung beigefügt, die der Antragsteller der zuständigen Behörde übermittelt, bei der er die Genehmigung der Inbetriebnahme beantragt. Der Antragsteller bewahrt während der gesamten Lebensdauer des Teilsystems ein Exemplar des Dokuments auf. Das Dossier wird anderen Mitgliedstaaten auf Verlangen übermittelt.

#### 2.7. Veröffentlichung

Jede benannte Stelle veröffentlicht regelmäßig die einschlägigen Informationen über:

- eingegangene Anträge auf EG-Prüfung und EG-Zwischenprüfung;
- Anträge auf Konformitäts- und/oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung für die Verwendung von Interoperabilitätskomponenten;
- ausgestellte und verweigerte EG-Zwischenprüfbescheinigungen;
- ausgestellte und verweigerte EG-Konformitäts- und/oder Gebrauchstauglichkeitsbescheinigungen;
- ausgestellte und verweigerte EG-Prüfbescheinigungen.

#### 2.8. Sprache

Die Unterlagen und der Schriftwechsel im Zusammenhang mit den EG-Prüfverfahren werden in einer EU-Amtssprache des Mitgliedstaats, in dem der Antragsteller ansässig ist, oder in einer von diesem akzeptierten Sprache abgefasst.

### 3. PRÜFVERFAHREN IM FALL NATIONALER VORSCHRIFTEN

#### 3.1. Einleitung

Das Prüfverfahren im Fall nationaler Vorschriften ist das Verfahren, bei dem die bestimmte Stelle prüft und bescheinigt, dass das Teilsystem mit den geltenden nationalen Vorschriften, die gemäß Artikel 22 notifiziert wurden, im Einklang steht.

## 3.2. Prüfbescheinigung

Die bestimmte Stelle, die mit den Prüfverfahren im Fall nationaler Vorschriften beauftragt ist, stellt die Prüfbescheinigung für den Antragsteller aus. Die Bescheinigung enthält eine genaue Angabe der nationalen Vorschrift(en), deren Konformität von der bestimmten Stelle im Zuge des Prüfverfahrens bewertet wurde, einschließlich der Vorschriften in Bezug auf Teile, die einer Ausnahme von einer TSI, Umrüstung oder Erneuerung unterliegen.

Beziehen sich nationale Vorschriften auf die Teilsysteme, aus denen ein Fahrzeug besteht, so gliedert die bestimmte Stelle die Bescheinigung in zwei Teile: einen Teil mit den Angaben über die nationalen Vorschriften, die sich strikt auf die technische Kompatibilität zwischen dem Fahrzeug und dem betreffenden Netz beziehen, und den anderen Teil für alle sonstigen nationalen Vorschriften.

## 3.3. Technisches Dossier

Das der Prüferklärung im Fall nationaler Vorschriften beigefügte technische Dossier wird dem in Nr. 2.4 genannten technischen Dossier beigefügt und enthält die technischen Daten für die Bewertung der Konformität des Teilsystems mit den nationalen Vorschriften.»

**Art. 7** - Der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich der Eisenbahnverkehr gehört, ist mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Gegeben zu Brüssel, den 13. November 2011.

ALBERT

Von Königs wegen:

Der Premierminister

Y. LETERME

Der Staatssekretär für Mobilität

E. SCHOUPPE

## FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2012 — 2637

[C — 2012/14340]

**17 AUGUSTUS 2012.** — Ministerieel besluit tot vaststelling van de veiligheidsinrichtingen van de overweg nr. 106 op de spoorlijn nr. 35, baanvak Leuven-Hasselt, gelegen te Aarschot, ter hoogte van de kilometerpaal 90.605

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,

Gelet op de wet van 12 april 1835 betreffende het tolgeld en de reglementen van de spoorwegpolitie, artikel 2, geïnterpreteerd door de wet van 11 maart 1866;

Gelet op de wet van 23 juli 1926 betreffende N.M.B.S. Holding en haar verbonden vennootschappen, artikel 17, vervangen door de wet van 1 augustus 1960 en gewijzigd door het koninklijk besluit van 18 oktober 2004;

Gelet op de wet betreffende de politie over het wegverkeer gecoördineerd op 16 maart 1968, artikel 1, eerste lid;

Gelet op het koninklijk besluit van 11 juli 2011 betreffende de veiligheidsinrichtingen aan overwegen op de spoorwegen, artikel 11, § 1;

Gelet op het ministerieel besluit nr. A/95253/35 van 14 november 1996;

Overwegende dat bovengenoemd ministerieel besluit de veiligheidsinrichtingen vaststelt van, onder andere, de overweg nr. 106 op de spoorlijn nr. 35, baanvak Leuven-Hasselt, gelegen te Aarschot, ter hoogte van de kilometerpaal 90.605;

Overwegende dat het noodzakelijk is deze veiligheidsinrichtingen in overeenstemming te brengen met het bovengenoemde koninklijk besluit van 11 juli 2011, rekening houdend met de kenmerkende eigenschappen van het weg- en spoorverkeer en met de zichtbaarheid van bedoelde overweg,

Besluit :

**Artikel 1.** De overweg nr. 106 op de spoorlijn nr. 35, baanvak Leuven-Hasselt, gelegen te Aarschot, ter hoogte van de kilometerpaal 90.605, wordt uitgerust met de veiligheidsinrichtingen bedoeld in artikel 3, 1°, het verkeersbord A47, en 2°, a) van het koninklijk besluit van 11 juli 2011 betreffende de veiligheidsinrichtingen aan overwegen op de spoorwegen.

**Art. 2.** Dezelfde overweg wordt bijkomend uitgerust met de veiligheidsinrichtingen bedoeld in artikel 4, 1° b), 2°, 3°, 4°, 5° en 6° van hetzelfde koninklijk besluit :

1) het systeem met gedeeltelijke afsluiting, aan weerszijden van de overweg;

## SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2012 — 2637

[C — 2012/14340]

**17 AOUT 2012.** — Arrêté ministériel fixant les dispositifs de sécurité du passage à niveau n° 106 sur la ligne ferroviaire n° 35, tronçon Louvain-Hasselt, situé à Aarschot, à la hauteur de la borne kilométrique 90.605

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

Vu la loi du 12 avril 1835 concernant les péages et les règlements de police sur les chemins de fer, l'article 2, interprétée par la loi du 11 mars 1866;

Vu la loi du 23 juillet 1926 relative à la S.N.C.B. Holding et à ses sociétés liées, l'article 17, remplacé par la loi du 1<sup>er</sup> août 1960 et modifié par l'arrêté royal du 18 octobre 2004;

Vu la loi relative à la police de la circulation routière coordonnée le 16 mars 1968, l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>;

Vu l'arrêté royal du 11 juillet 2011 relatif aux dispositifs de sécurité des passages à niveau sur les voies ferrées, l'article 11, § 1<sup>er</sup>;

Vu l'arrêté ministériel n° A/95253/35 du 14 novembre 1996;

Considérant que l'arrêté ministériel mentionné ci-dessus fixe, entre autres, les dispositifs de sécurité du passage à niveau n° 106 sur la ligne ferroviaire n° 35, tronçon Louvain-Hasselt, situé à Aarschot, à la hauteur de la borne kilométrique 90.605;

Considérant qu'il est nécessaire de rendre ces dispositifs de sécurité conformes à l'arrêté royal du 11 juillet 2011 mentionné ci-dessus, en tenant compte des caractéristiques de la circulation routière et ferroviaire ainsi que de la visibilité du passage à niveau visé,

Arrête :

**Article 1<sup>er</sup>.** Le passage à niveau n° 106 sur la ligne ferroviaire n° 35, tronçon Louvain-Hasselt, situé à Aarschot, à la hauteur de la borne kilométrique 90.605, est équipé des dispositifs de sécurité visés à l'article 3, 1°, le signal routier A47 et 2°, a) de l'arrêté royal du 11 juillet 2011 relatif aux dispositifs de sécurité des passages à niveau sur les voies ferrées.

**Art. 2.** Le même passage à niveau est en plus équipé des dispositifs de sécurité visés à l'article 4, 1° b), 2°, 3°, 4°, 5° et 6° du même arrêté royal :

1) le système à fermeture partielle, de part et d'autre du passage à niveau;