

WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

[C - 2016/00488]

30 AUGUSTUS 2013. — Wet houdende de Spoorcodex Officieuze coördinatie in het Duits

De hierna volgende tekst is de officieuze coördinatie in het Duits van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex (*Belgisch Staatsblad* van 20 december 2013), zoals ze werd gewijzigd bij de wet van 30 augustus 2013 houdende invoeging van een titel 7/1 in de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex voor wat betreft de aangelegenheden als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet (*Belgisch Staatsblad* van 30 oktober 2013).

Deze officieuze coördinatie in het Duits is opgemaakt door de Centrale dienst voor Duitse vertaling in Malmédy.

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

[C - 2016/00488]

30 AOÛT 2013. — Loi portant le Code ferroviaire Coordination officieuse en langue allemande

Le texte qui suit constitue la coordination officieuse en langue allemande de la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire (*Moniteur belge* du 20 décembre 2013), telle qu'elle a été modifiée par la loi du 30 août 2013 insérant un titre 7/1 dans la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire, en ce qui concerne les matières visées à l'article 77 de la Constitution (*Moniteur belge* du 30 octobre 2013).

Cette coordination officieuse en langue allemande a été établie par le Service central de traduction allemande à Malmédy.

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST INNERES

[C - 2016/00488]

30. AUGUST 2013 — Gesetz zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches Inoffizielle Koordinierung in deutscher Sprache

Der folgende Text ist die inoffizielle Koordinierung in deutscher Sprache des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches, so wie es abgeändert worden ist durch das Gesetz vom 30. August 2013 zur Einfügung eines Titels 7/1 in das Gesetz vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches, was die in Artikel 77 der Verfassung erwähnten Angelegenheiten betrifft.

Diese inoffizielle Koordinierung in deutscher Sprache ist von der Zentralen Dienststelle für Deutsche Übersetzungen in Malmédy erstellt worden.

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

30. AUGUST 2013 — Gesetz zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches

TITEL 1 — Allgemeine Bestimmungen

KAPITEL 1 — Allgemeines

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

Vorliegendes Eisenbahngesetzbuch setzt folgende Richtlinien um:

1. die Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft,
2. die Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen,
3. 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,
4. 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,
5. die Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen,
6. die Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft.

Vorliegendes Eisenbahngesetzbuch setzt die Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums teilweise um.

KAPITEL 2 — Anwendungsbereich

Art. 2 - § 1 - Vorliegendes Eisenbahngesetzbuch ist nicht anwendbar auf:

1. private Eisenbahninfrastrukturen und auf Fahrzeuge, die nur auf diesen Infrastrukturen benutzt werden und ausschließlich zur Nutzung durch ihre Eigentümer für den eigenen Güterverkehr bestimmt sind,
2. Eisenbahnnetze, die vom übrigen Eisenbahnsystem funktional getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung und den Gütertransport im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr genutzt werden,
3. Nostalgie-, Museums- und Touristikbahnen, die auf ihren eigenen Eisenbahnnetzen verkehren, die ausschließlich für die vorhin erwähnten Netze und Gleise benutzten Werkstätten und Fahrzeuge beziehungsweise das dort eingesetzte Personal einbezogen,

4. Nostalgie-, Museums- und Touristikbahnen, die auf dem nationalen Eisenbahnnetz verkehren. Die gemäß den Artikeln 27 Absatz 3, 46 Absatz 4, 68 § 2 Absatz 3 und 5 und 70 erlassenen Vorschriften sowie Titel 7 sind jedoch auf diese Fahrzeuge anwendbar,
5. U-Bahnen, Straßenbahnen und andere Systeme des städtischen und regionalen Eisenbahnverkehrs über Light-Rail-Systeme oder alle anderen schienengebundenen Betriebsmodi, insofern Letztere nicht auf dem belgischen Eisenbahnnetz verkehren, mit Ausnahme der Artikel 74 Nr. 12 und 82.

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

KAPITEL 3 — *Begriffsbestimmungen*

Art. 3 - Für die Anwendung des vorliegenden Gesetzbuches ist zu verstehen unter:

1. "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,
2. "schwerer Unfall": eine Zugkollision oder Zugentgleisung mit mindestens einem Todesopfer oder mindestens fünf Schwerverletzten oder mit beträchtlichem Schaden für das Eisenbahnrollmaterial, die Infrastruktur oder die 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 Millionen Euro veranschlagt werden können,
3. "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,
4. "Verwaltung": die mit dem Eisenbahnverkehr beauftragte Verwaltung,
5. "Agentur": die Europäische Eisenbahnagentur, eingesetzt durch die Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004,
6. "Sicherheitszulassung": die dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur von der Sicherheitsbehörde erteilte Zulassung,
7. "Bescheinigung": die harmonisierte Zusatzbescheinigung, in der angegeben ist, welche Infrastrukturen der Zugführer befahren und welches Rollmaterial er betreiben darf,
8. "Genehmigung zur Inbetriebnahme": die Handlung, mit der die Benutzung eines Teilsystems auf dem belgischen Eisenbahnnetz genehmigt wird,
9. "Sicherheitsbehörde": die mit der Sicherheit und der Interoperabilität der Schienenwege beauftragte Behörde,
10. "anderes mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betrautes Zugpersonal": das im Zug befindliche Personal, das nicht zu den Zugführern zählt, aber zur Sicherheit des Zuges, der Fahrgäste und der beförderten Güter beiträgt. Im Rahmen des vorliegenden Gesetzbuches und seiner Ausführungserlasse wird dieses Personal durch den Begriff "Begleiter von Personenzügen" angegeben. Zu diesem Personal zählt nicht das Personal von Securail,
11. "Antragsteller": ein Eisenbahnunternehmen oder andere natürliche oder juristische Personen wie zuständige Behörden im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, Verlader, Spediteure und Unternehmen des kombinierten Verkehrs, die ein gemeinwirtschaftliches oder einzelwirtschaftliches Interesse am Erwerb von Fahrwegkapazität haben,
12. "Fahrwegkapazität": die Möglichkeit, für einen Teil des Fahrwegs beantragte Zugtrassen für einen bestimmten Zeitraum einzuplanen,
13. "Sonderfall": jeder Teil des Eisenbahnsystems, der in den TSI besonderer Vorkehrungen vorübergehender oder endgültiger Art bedarf, da geografische, topografische, städtebauliche oder die Kohärenz mit dem bestehenden System betreffende Zwänge vorliegen. Hierzu können insbesondere die Fälle von Eisenbahnstrecken und -netzen zählen, die vom Netz des übrigen Gebiets der Europäischen Union abgeschnitten sind, das Lichtraumprofil, die Spurweite oder der Gleisabstand sowie Fahrzeuge ausschließlich für den lokal oder regional begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische Zwecke und Fahrzeuge aus Drittländern oder mit Zielort in Drittländern,
14. "Ursachen": Handlungen, Unterlassungen, Ereignisse oder Umstände oder eine Kombination dieser Faktoren, die zu einem Unfall oder einer Störung geführt haben,
15. "Ausbildungszentrum": eine von der Sicherheitsbehörde für die Erteilung der Lehrgänge anerkannte Stelle,
16. "Sicherheitsbescheinigung": das Dokument, das von der Sicherheitsbehörde ausgestellt wird mit dem Ziel, als Beweis dafür zu dienen, dass das Eisenbahnunternehmen sein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt hat und die in den TSI und anderen einschlägigen Vorschriften europäischen Rechts sowie in den Sicherheitsvorschriften festgelegten Anforderungen erfüllen kann und damit in der Lage ist, Risiken zu beherrschen und sichere Verkehrsdienste auf dem Netz zu erbringen,
17. "Zertifizierung des Zugpersonals": die Überprüfung, ob ein Bewerber für das Zugpersonal die psychologischen, medizinischen und beruflichen Fähigkeiten dazu besitzt,
18. "Zugführer": eine Person, die in der Lage und befugt ist, Züge, einschließlich Lokomotiven, Rangierlokomotiven, Bauzüge, Eisenbahnfahrzeuge für Unterhaltungsarbeiten, Hilfszüge oder Züge für den Personen- oder Güterverkehr, selbstständig, verantwortlich und sicher zu führen,
19. "Interoperabilitätskomponenten": Bauteile, Bauteilgruppen, Unterbaugruppen oder komplette Materialbaugruppen, die in ein Teilsystem eingebaut sind oder eingebaut werden sollen und von denen die Interoperabilität des Eisenbahnsystems direkt oder indirekt abhängt. Der Begriff "Komponenten" umfasst sowohl materielle als auch immaterielle Produkte wie Software,
20. "Koordinierung": das Verfahren, in dessen Rahmen der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur versucht, Lösungen für nicht miteinander vereinbare Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zu finden,
21. "Halter": die natürliche oder juristische Person, die als Eigentümer oder Verfügungsberechtigter ein Fahrzeug als Beförderungsmittel nutzt und als solche im Nationalen Fahrzeugregister (NFR) eingetragen ist,

22. "Schienennetz-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 das Stellen von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität benötigt werden,
23. "Untersuchung": ein Verfahren zum Zweck der Verhütung von Unfällen und Störungen, das die Sammlung und Auswertung von Informationen, die Erarbeitung von Schlussfolgerungen einschließlich der Feststellung der Ursachen und gegebenenfalls die Abgabe von Sicherheitsempfehlungen umfasst,
24. "Untersuchungsbeauftragter": die Person, die für die Organisation, Durchführung und Beaufsichtigung einer Untersuchung zuständig ist,
25. "Auftraggeber": eine öffentliche oder private Stelle, die den Entwurf und/oder den Bau oder die Erneuerung oder Umrüstung eines Teilsystems in Auftrag gibt. Bei dieser Stelle kann es sich um ein Eisenbahnunternehmen, einen Infrastrukturbetreiber, einen Fahrzeughalter oder den mit der Durchführung eines Vorhabens beauftragten Auftragnehmer handeln,
26. "für die Instandhaltung zuständige Stelle": eine für die Instandhaltung eines Fahrzeugs zuständige und als solche im Nationalen Fahrzeugregister eingetragene Stelle,
27. "Eisenbahnunternehmen": jedes nach geltendem Gemeinschaftsrecht zugelassene öffentlich-rechtliche oder private Unternehmen, dessen Haupttätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern und/oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muss; dies schließt auch Unternehmen ein, die ausschließlich die Traktionsleistung erbringen,
28. "grundlegende Anforderungen": die Gesamtheit der in Anlage 16 beschriebenen Bedingungen, die das Eisenbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten einschließlich der Schnittstellen erfüllen müssen,
29. "Betreiber der Eisenbahninfrastruktur": jede Stelle, die oder jedes Unternehmen, das unter anderem mit der Errichtung und Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur beauftragt ist. Dieser Auftrag kann auch die Steuerung der Kontroll- und Sicherheitssysteme der Infrastruktur umfassen. Die Funktionen des Infrastrukturbetreibers eines Netzes oder eines Teils des Netzes können mehreren Stellen oder Unternehmen zugewiesen werden,
30. "Netzfahrplan": die Daten zur Festlegung aller geplanten Zugbewegungen und Bewegungen des rollenden Materials, die auf dem betreffenden Schienennetz während der Gültigkeitsdauer des Netzfahrplans durchgeführt werden,
31. "Störung": ein anderes Ereignis als ein Unfall oder ein schwerer Unfall, das mit dem Betrieb eines Zuges zusammenhängt und den sicheren Betrieb beeinträchtigt,
32. "Eisenbahninfrastruktur": der in Anhang I Teil A der Verordnung (EG) Nr. 851/2006 der Kommission vom 9. Juni 2006 zur Festlegung des Inhalts der verschiedenen Positionen der Verbuchungsschemata des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 des Rates vom 4. Juni 1970 definierte Gegenstand,
33. "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,
34. "Interoperabilität": die Eignung eines Eisenbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr, indem den für diese Strecken erforderlichen Leistungskennwerten entsprochen wird. Diese Eignung hängt von den gesamten ordnungsrechtlichen, technischen und betrieblichen Voraussetzungen ab, die zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gegeben sein müssen,
35. "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,
36. "Fahrerlaubnis für Zugführer": die Genehmigung, die einem Zugführer von der Sicherheitsbehörde erteilt wird und die bescheinigt, dass dieser die Mindestvoraussetzungen in Sachen medizinische und psychologische Anforderungen, Grundausbildung und allgemeine Fachkenntnisse erfüllt,
37. "gemeinsame Sicherheitsmethoden (CSM)": die zu entwickelnden Methoden zur Beschreibung der Art und Weise, wie die Sicherheitsniveaus, die Erreichung der Sicherheitsziele und die Einhaltung der anderen Sicherheitsanforderungen beurteilt werden,
38. "Minister": der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die Regulierung des Eisenbahnverkehrs gehört,
39. "Betriebsaufnahme": die Gesamtheit der Tätigkeiten, durch die die Benutzung eines oder mehrerer Teilsysteme auf dem belgischen Eisenbahnnetz zugelassen wird, einschließlich der Aktualisierung der Sicherheitszulassung und der Sicherheitsbescheinigungen,
40. "Inbetriebnahme": die Gesamtheit aller Tätigkeiten, durch die ein Teilsystem oder ein Fahrzeug in seine nominale Betriebsbereitschaft versetzt wird,
41. "harmonisierte Norm": jede europäische Norm, die von einer der in Anhang I der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft aufgeführten europäischen Normungsorganisationen beschlossen wird und die allein oder in Verbindung mit anderen Normen eine Lösung für die Einhaltung rechtlicher Bestimmungen darstellt,
42. "gemeinsame Sicherheitsziele (CST)": die - in Form von Kriterien für die Risikoakzeptanz ausgedrückten - Sicherheitsniveaus, die die einzelnen Bereiche des Eisenbahnsystems (wie das konventionelle Eisenbahnsystem, das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem, lange Eisenbahntunnel oder Strecken, die ausschließlich für den Güterverkehr genutzt werden) und das Gesamtsystem mindestens erreichen müssen,
43. "Kontrollorgan": die für die wirtschaftliche Regulierung des Eisenbahnverkehrs zuständige Behörde,
44. "Untersuchungsstelle": das Organ, das damit betraut ist, die Untersuchung von Unfällen und Störungen durchzuführen,
45. "bestimmte Stellen": die Stellen, die, in Ermangelung der TSI oder im Falle einer Abweichung davon, mit der Durchführung des Prüfverfahrens der Teilsysteme anhand der nationalen technischen Vorschriften betraut sind,
46. "benannte Stellen": die Stellen, die damit betraut sind, die Konformität oder die Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten zu bewerten oder das EG-Prüfverfahren für Teilsysteme durchzuführen,

47. "Eckwerte": alle ordnungsrechtlichen, technischen oder betrieblichen Bedingungen, die für die Interoperabilität von kritischer Bedeutung und in den einschlägigen TSI angegeben sind,
48. "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,
49. "Zugpersonal": das Personal, das sich einerseits aus den Zugführern und andererseits aus dem anderen mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betrauten Zugpersonal zusammensetzt,
50. "Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität": eine mit einem Durchführungszeitplan verbundene Maßnahme oder Reihe von Maßnahmen zur Behebung von Kapazitätsengpässen, die dazu führen, dass ein Fahrwegabschnitt als "überlastet" eingestuft wird,
51. "Vorhaben in fortgeschrittenem Entwicklungsstadium": Vorhaben, deren Planung/Bau so weit fortgeschritten ist, dass eine Änderung der technischen Spezifikationen für den betroffenen Mitgliedstaat nicht akzeptabel wäre. Diese Hinderung kann rechtlicher, vertraglicher, wirtschaftlicher, finanzieller, sozialer oder ökologischer Art sein und muss ausreichend begründet werden,
52. "Umrüstung": umfangreiche Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder einem Teil davon, mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems verbessert wird,
53. "Nationales Fahrzeugregister" (NFR): das Register der Fahrzeuge, die zum Befahren des belgischen Eisenbahnnetzes zugelassen sind,
54. "nationale technische Vorschriften": die in Artikel 171 des vorliegenden Eisenbahngesetzbuches erwähnten Sicherheitsvorschriften,
55. "Sicherheitsvorschriften": alle für das belgische Netz erlassenen Vorschriften, die Anforderungen an die Eisenbahnsicherheit enthalten, unabhängig davon, welche Stelle diese Vorschriften erlässt,
56. "nationale Sicherheitsvorschriften": alle für das belgische Eisenbahnnetz erlassenen Vorschriften, die Anforderungen an die Eisenbahnsicherheit enthalten und für mehr als ein Eisenbahnunternehmen mit Fahrerlaubnis auf dem Netz gelten, unabhängig davon, welche Stelle diese Vorschriften erlässt,
57. "Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur": umfangreiche Arbeiten zum Austausch eines Teilsystems oder eines Teils davon, mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems nicht verändert wird,
58. "Zuweisung": die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn durch den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur,
59. "Netz/Eisenbahnnetz": Strecken, Bahnhöfe, Terminals und ortsfeste Einrichtungen jeglicher Art, die für die Gewährleistung des sicheren und durchgehenden Betriebs des Systems erforderlich sind,
60. "Serie": eine Reihe identischer Fahrzeuge einer bestimmten Bauart,
61. "grenzüberschreitende Eisenbahngüterverkehrsleistungen": Eisenbahngüterverkehrsleistungen, 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 mindestens eine Grenze überqueren,
62. "grenzüberschreitende Eisenbahnpersonenverkehrsleistungen": Eisenbahnpersonenverkehrsleistungen, bei denen der Zug mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaats überquert und deren Hauptzweck die Beförderung von Fahrgästen zwischen Bahnhöfen in verschiedenen Mitgliedstaaten ist; der Zug kann geteilt oder erweitert und geteilt werden und die verschiedenen Zugabschnitte können unterschiedliche Abfahrts- und Bestimmungsorte haben, sofern alle Wagen mindestens eine Grenze überqueren,
63. "Eisenbahnverkehrsleistung": jede Verkehrsleistung der Eisenbahn im nationalen oder internationalen Personen-, Güter- oder kombinierten Güterverkehr,
64. "Zugtrasse": die Fahrwegkapazität, die erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren kann,
65. "Teilsysteme": die in Anlage 15 aufgeführten Unterteilungen des Eisenbahnsystems, für die grundlegende Anforderungen festgelegt werden müssen. Diese Teilsysteme sind struktureller oder funktioneller Art,
66. "europäische Spezifikation": eine gemeinsame technische Spezifikation, eine europäische technische Zulassung oder eine nationale Norm zur Umsetzung einer europäischen Norm, wie definiert in Artikel 67bis des Königlichen Erlasses vom 10. Januar 1996 über öffentliche Bau-, Liefer- und Dienstleistungsaufträge im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung und im Bereich der Postdienste,
67. "technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)": Spezifikationen, die für jedes Teilsystem oder Teile davon im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gelten und die Interoperabilität des Eisenbahnsystems gewährleisten,
68. "Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten": die Ersetzung von Bauteilen im Rahmen von Wartungs- oder Reparaturarbeiten durch Teile gleicher Funktion und Leistung,
69. "Sicherheitsmanagementsystem": die vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur oder von einem Eisenbahnunternehmen eingerichtete Organisation und die von ihm getroffenen Vorkehrungen, die die sichere Steuerung seiner Betriebsabläufe gewährleisten,
70. "Eisenbahnsystem": das System, das durch die Strecken und ortsfeste Anlagen umfassende Eisenbahninfrastruktur und durch die auf dieser Infrastruktur verkehrenden Fahrzeuge jeder Kategorie und Herkunft gebildet wird,
71. "transeuropäisches Eisenbahnsystem": das konventionelle transeuropäische Eisenbahnsystem und das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem im Sinne von Anlage 14,
72. "Fahrzeugtyp": ein Fahrzeugtyp entsprechend den grundlegenden Konstruktionsmerkmalen des Fahrzeugs gemäß einer einzigen EG-Baumusterprüfbescheinigung nach Anhang II Modul B des Beschlusses Nr. 768/2008/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über einen gemeinsamen Rechtsrahmen für die Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung des Beschlusses 93/465/EWG des Rates,
73. "Fahrzeug": ein Eisenbahnfahrzeug mit oder ohne Antrieb, das auf eigenen Rädern auf Eisenbahn-Schienenwegen verkehren kann. Ein Fahrzeug besteht aus einem oder mehreren strukturellen und funktionellen Teilsystemen oder Teilen davon.

TITEL 2 — Trennung zwischen dem Eisenbahnverkehrsdienst und dem Betrieb der Eisenbahninfrastruktur einerseits und der Erbringung von Personenverkehrsleistungen im Rahmen von Aufträgen des öffentlichen Dienstes und Tätigkeiten in Bezug auf andere Verkehrsleistungen oder sonstige Betriebstätigkeiten andererseits

Art. 4 - § 1 - Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen und Tätigkeiten in Bezug auf den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur ausüben, führen in ihrer internen Buchführung getrennte Konten für die Tätigkeit in Bezug auf Eisenbahnverkehrsleistungen einerseits und für den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur andererseits. Der Anhang zu ihrem Jahresabschluss umfasst getrennte Bilanzen, Ergebnisrechnungen und Cashflows für Tätigkeiten in Bezug auf die Erbringung von Verkehrsleistungen einerseits und Tätigkeiten in Bezug auf den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur andererseits.

Die für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen oder den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur gewährten öffentlichen Mittel dürfen nicht auf die andere Tätigkeit übertragen werden.

Die Buchführung in Bezug auf die beiden Tätigkeiten muss dieses Verbot widerspiegeln.

§ 2 - Die Eisenbahnunternehmen führen in ihrer internen Buchführung getrennte Konten in Bezug auf die Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr. Für die Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr umfasst der Anhang zu ihrem Jahresabschluss eine getrennte Bilanz, eine getrennte Ergebnisrechnung und einen getrennten Cashflow.

Zuwendungen für Personenverkehrsleistungen im Rahmen von Aufträgen des öffentlichen Dienstes sind in den entsprechenden Konten getrennt auszuweisen und dürfen nicht auf Tätigkeitsbereiche übertragen werden, die andere Verkehrsleistungen oder sonstige Betriebstätigkeiten betreffen.

TITEL 3 — Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

KAPITEL 1 — Zugang zur Eisenbahninfrastruktur

Abschnitt 1 — Zugangs- und Transitrecht

Art. 5 - Ein Zugangsrecht zur Eisenbahninfrastruktur haben:

1. die Nationale Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen für die Erbringung ihrer gesamten Verkehrsleistungen,
2. jedes in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union ansässige Eisenbahnunternehmen für die Erbringung jeglicher Art von Güterverkehrsleistungen,
3. jedes in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union ansässige Eisenbahnunternehmen für die Erbringung von Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Personenverkehr,
4. jede touristische Vereinigung, die Fahrten mit historischem Material zu touristischen Zwecken durchführt und zu diesem Zweck zugelassen ist.

Art. 6 - Bei der Erbringung einer grenzüberschreitenden Personenverkehrsleistung hat das Eisenbahnunternehmen das Recht, Fahrgäste an jedem beliebigen Bahnhof auf der internationalen Strecke aufzunehmen und an einem anderen abzusetzen, auch beim Personenverkehr auf Teilen dieser Strecke, die sich zwischen zwei belgischen Bahnhöfen befinden.

Art. 7 - 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 zugewiesene Fahrwegkapazitäten.

Art. 8 - 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.

Der Infrastrukturbetreiber stellt den notifizierten und benannten Stellen sowie den Eisenbahnunternehmen die Eisenbahninfrastruktur mit dem Ziel zur Verfügung, gemäß den Bestimmungen von Titel 6 und unter Einhaltung der Sicherheitsvorschriften Prüffahrten durchzuführen.

Für die Durchführung der in Absatz 2 erwähnten Prüffahrten muss der Antragsteller dem Infrastrukturbetreiber eine Prüfgebühr zahlen, die sich auf die bei der Prüffahrt eingesetzten Fahrzeuge bezieht und die vom Infrastrukturbetreiber aufgetragenen Kosten deckt. Der König legt die Regeln für die Berechnung und die Modalitäten für die Zahlung dieser Prüfgebühr fest.

Abschnitt 2 — Für die Eisenbahnunternehmen zu erbringende Dienstleistungen

Art. 9 - § 1 - Der Schienenzugang für Leistungen, die mit den in Artikel 5 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 - Das Eisenbahnunternehmen hat auf nichtdiskriminierende Weise ein Anrecht auf die Gesamtheit der in Anlage 1 Punkt 1 erwähnten Mindestzugangspakete sowie auf Schienenzugang zu den in Anlage 1 erwähnten Serviceeinrichtungen. Die in Anlage 1 Punkt 2 erwähnten Leistungen werden auf nichtdiskriminierende Weise erbracht; die Anträge der Eisenbahnunternehmen auf die in Anlage 1 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 1 Punkt 3 erwähnten Zusatzleistungen erbringen. In diesem Fall muss er diese Leistungen für jeden Antragsteller, der sie beantragt, auf nichtdiskriminierende Weise erbringen.

§ 4 - Das Eisenbahnunternehmen kann beim Betreiber der Eisenbahninfrastruktur oder bei anderen Dienstleistern die Erbringung der in Anlage 1 Punkt 4 erwähnten Nebenleistungen beantragen. Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur ist zur Erbringung dieser Leistungen nicht verpflichtet.

Abschnitt 3 — Genehmigungen

Art. 10 - 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 2 — *Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen*

Abschnitt 1 — Grundsätze

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

Art. 12 - 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. 13 - § 1 - Zur Erlangung einer Genehmigung muss der Antragsteller jederzeit und ab 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.

§ 4 - Der König legt die Mindestbeträge für die Deckung der zivilrechtlichen Haftpflicht fest.

Abschnitt 3 — Gültigkeit der Genehmigung

Art. 14 - Die Genehmigung bleibt so lange gültig, wie das Eisenbahnunternehmen die in Artikel 13 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 13 aufgezählten Anforderungen erfüllt.

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

Abschnitt 4 — Widerruf und Aussetzung der Genehmigung

Art. 15 - Ein Konkursöffnungsurteil führt von Rechts wegen zum Widerruf der Genehmigung.

Art. 16 - 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. 17 - Der König bestimmt durch einen im Ministerrat beratenen Erlass die Fälle und Modalitäten der Aussetzung und des Widerrufs der Genehmigung, der Einreichung neuer Anträge und der Erteilung einer befristeten Genehmigung sowie die spezifischen Aussetzungs- und Widerrufsbestimmungen, die die Genehmigung beinhalten kann.

Art. 18 - Jeder Beschluss in Sachen Genehmigungen wird der Europäischen Kommission mitgeteilt.

Abschnitt 5 — Jährliche Gebühr für eine Genehmigung

Art. 19 - § 1 - Der Inhaber einer Genehmigung für Eisenbahnunternehmen muss als Beteiligung an den Verwaltungs-, Kontroll- und Aufsichtskosten eine indizierte jährliche Gebühr entrichten.

§ 2 - Diese Gebühr muss bei 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 3 — *Beziehungen zwischen dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und den Eisenbahnunternehmen*

Abschnitt 1 — Schienennetz-Nutzungsbedingungen

Art. 20 - 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. 21 - 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 Eisenbahngesetzbuches, wie festgelegt in Anlage 2. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen werden fortgeschrieben und gegebenenfalls abgeändert.

Art. 22 - 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 einer von ihm bestimmten Gebühr erhältlich. Diese Gebühr darf nicht höher sein als die Kosten für die Veröffentlichung.

Abschnitt 2 — Abkommen

Art. 23 - 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.

Nach Stellungnahme des Betreibers der Infrastruktur legt der König durch einen im Ministerrat beratenen Erlass die Regeln für die Berechnung und die Modalitäten für die Zahlung der Entgelte für die Anwendung der leistungsfördernden Entgeltregelung fest.

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

Art. 24 - § 1 - 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.

Rahmenverträge haben grundsätzlich eine Laufzeit von fünf Jahren und können um die gleichen Zeiträume wie die ursprüngliche Laufzeit verlängert werden. Der Infrastrukturbetreiber kann in besonderen Fällen einer kürzeren oder längeren Laufzeit zustimmen. Jede Laufzeit von über fünf Jahren ist durch das Bestehen geschäftlicher Verträge, besonderer Investitionen oder Risiken zu rechtfertigen.

Eine längere Laufzeit als zehn Jahre ist nur in Ausnahmefällen zulässig, und zwar insbesondere bei umfangreichen und langfristigen Investitionen.

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

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

§ 2 - In Abweichung von Artikel 24 § 1 Absatz 7 können bei Diensten, die eine gemäß Artikel 38 Absatz 2 bestimmte Infrastruktur benutzen, die vom Antragsteller gebührend zu begründende, erhebliche und langfristige Investitionen erfordert, Rahmenverträge eine Laufzeit von fünfzehn Jahren haben. Eine längere Laufzeit als fünfzehn Jahre ist nur in Ausnahmefällen zulässig, und zwar insbesondere bei umfangreichen und langfristigen Investitionen, vor allem wenn die Investitionen mit vertraglichen Verpflichtungen, einschließlich eines mehrjährigen Abschreibungsplans, einhergehen.

Der Antragsteller kann in einem solchen Fall die genaue Festlegung der Angaben zu den Fahrwegkapazitäten - unter anderem die Nutzungshäufigkeit, den Umfang und die Qualität der Zugtrassen -, die ihm für die Laufzeit des Rahmenvertrags zur Verfügung gestellt werden, beantragen. Der Infrastrukturbetreiber kann die reservierte Fahrwegkapazität verringern, wenn die Nutzung dieser Kapazität in einem Zeitraum von mindestens einem Monat unterhalb des in Artikel 41 § 4 vorgesehenen Schwellenwerts liegt.

Auf der Grundlage der Fahrwegkapazitäten, die von den Antragstellern genutzt werden, die vor dem 1. Januar 2010 Dienste betreiben, kann ein erster, für einen Zeitraum von fünf Jahren verlängerbarer Rahmenvertrag mit einer Laufzeit von fünf Jahren geschlossen werden, um geleisteten besonderen Investitionen oder dem Bestehen von geschäftlichen Verträgen Rechnung zu tragen. Das Kontrollorgan ist für die Genehmigung des Inkrafttretens eines solchen Vertrags verantwortlich.

Abschnitt 3 — Störungen, Unfälle und Zwischenfälle

Art. 25 - 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 Artikel 93 und von Titel 4 Kapitel 6 erstellt er einen Einsatzplan, der eine Liste verschiedener Einsatzstellen enthält, die bei schweren Unfällen oder schwerwiegenden Störungen der Zugbewegungen zu benachrichtigen sind.

Abschnitt 4 — Vertraulichkeit

Art. 26 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur berücksichtigt die Vertraulichkeit des Geschäftsgeheimnisses der Angaben, die ihm die Antragsteller übermitteln.

KAPITEL 4 — Zuweisung von Fahrwegkapazität

Abschnitt 1 — Allgemeines

Art. 27 - 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 Eisenbahngesetzbuches und seiner Ausführungserlasse bitten.

In Abweichung von Absatz 1 kann der König für Fahrzeuge, die ausschließlich für nostalgische, historische oder touristische Zwecke genutzt werden, spezifische Zuweisungsregeln festlegen.

Abschnitt 2 — Grundsätze für die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn

Art. 28 - 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. 29 - Die einem Antragsteller zugewiesene verfügbare Fahrwegkapazität der Eisenbahn darf nicht auf einen anderen Antragsteller oder Dienstleister übertragen werden.

Die Inanspruchnahme von Fahrwegkapazität durch ein Eisenbahnunternehmen zur Ausübung der Tätigkeiten eines Antragstellers, der kein Eisenbahnunternehmen ist, gilt nicht als Übertragung.

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

Art. 30 - § 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 24 § 1 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.

Art. 31 - Beabsichtigt ein Antragsteller, Fahrwegkapazität mit dem Ziel zu beantragen, eine grenzüberschreitende Personenverkehrsleistung mit Halten, die Verkehrsleistungen zwischen zwei in Belgien gelegenen Bahnhöfen ermöglichen, zu erbringen, so setzt er den betreffenden Betreiber der Infrastruktur und das Kontrollorgan davon in Kenntnis.

Damit der Zweck einer grenzüberschreitenden Personenverkehrsleistung bewertet werden kann, sorgt das Kontrollorgan dafür, dass der Minister sowie der Minister, der Eisenbahnpersonenverkehrsleistungen vergeben hat, die Gegenstand eines Vertrages über öffentliche Dienstleistungen sind, und alle Eisenbahnunternehmen, die auf der Strecke dieser grenzüberschreitenden Personenverkehrsleistung einen Vertrag über öffentliche Dienstleistungen erfüllen, darüber unterrichtet werden.

*Abschnitt 3 — Zuweisungsverfahren**Unterabschnitt 1 — Anträge*

Art. 32 - Die Anträge auf Fahrwegkapazität werden eingereicht:

1. entweder von den in Artikel 5 erwähnten Antragstellern, die Inhaber einer Eisenbahngenehmigung und einer Sicherheitsbescheinigung sind,
2. 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 3 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 eingereichten Anträgen, die diesen Netzfahrplan betreffen, 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 höchstens 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 2 — 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 Verwaltung.

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 Gesetzbuch enthaltenen spezifischen Regeln bezüglich nicht miteinander zu vereinbarender Anträge, Überlastung, punktueller Anträge, Spezifizierung von Fahrwegen und Wartungsanträge 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 Konfliktes 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 legt der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur nach Konsultation der Nutzer der überlasteten Fahrwege den Entwurf eines Plans zur Erhöhung der Fahrwegkapazität vor. 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 durch einen im Ministerrat beratenen Königlichen Erlass gebilligt.

§ 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 der Kontrolle durch das betreffende Eisenbahnunternehmen entziehen.

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

1. wenn er innerhalb der in Artikel 41 § 3 erwähnten Frist keinen Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität vorlegt oder
2. 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 weiter erheben:

1. wenn der Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität aus von seinem Willen unabhängigen Gründen nicht verwirklicht werden kann oder
2. 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:

1. der Erfordernisse eines öffentlichen Verkehrsdienstes,
2. 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.

Wenn er es für notwendig hält, kann der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur von den Eisenbahnunternehmen verlangen, dass sie ihm, gegen angemessene Vergütung, die Mittel zur Verfügung stellen, die ihm am besten geeignet erscheinen, die normale Situation so schnell wie möglich wiederherzustellen.

Unterabschnitt 3 — 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 5 — Entgelte für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

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.

In Abweichung von Absatz 1 kann der König für Fahrzeuge, die ausschließlich für nostalgische, historische oder touristische Zwecke genutzt werden, spezifische Regeln für die Berechnung der Entgelte für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur festlegen.

Art. 47 - § 1 - Der König legt durch einen im Ministerrat beratenen Erlass die Bedingungen fest, 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 - Ist der Infrastrukturbetreiber ein autonomes öffentliches Unternehmen, wird die Bestimmung von § 2 im Rahmen des Geschäftsführungsvertrags mit dem belgischen Staat umgesetzt. Ist der Infrastrukturbetreiber kein autonomes öffentliches Unternehmen, legt der König durch einen im Ministerrat beratenen Erlass die Bestimmungen über die Umsetzung von § 2 fest.

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 ersten Netzfahrplans, der auf das Inkrafttreten des vorliegenden Eisenbahngesetzbuches 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 gemäß dem vorliegenden Eisenbahngesetzbuch und seinen Ausführungserlassen ein. Er ordnet sie seinen Tätigkeiten zu.

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

§ 2 - Das Wegeentgelt kann einen Entgeltbestandteil umfassen, der die Knappheit der Fahrwegkapazität auf einem bestimmabaren 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 solche Änderung, unter Berücksichtigung der umweltbezogenen Kosten, die eine Erhöhung der Gesamteinnahmen des Betreibers der Infrastruktur mit sich bringen, ist nur dann erlaubt, wenn eine solche Änderung 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 1 Punkt 1 und 2 erwähnten Eisenbahnverkehrsdiesten und Zeiträumen gemittelt werden.

§ 5 - Im Gegensatz zu dem in Anlage 1 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 1 Punkt 3 und 4 erwähnten Dienste für Zusatz- und Nebenleistungen lediglich von einem einzigen Dienstleister angeboten werden, muss das für solche Leistungen erhobene Entgelt an den Kosten für deren Erbringung - berechnet auf der Grundlage des tatsächlichen Nutzungsumfangs - gebunden sein.

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 ein angemessenes Entgelt erheben. Dieses Recht fördert die effiziente Nutzung der Kapazitäten.

Art. 55 - § 1 - Um die Zahlung der Entgelte sicherzustellen, kann der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur den Antragstellern die Leistung 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 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 Veröffentlichung in Kraft treten.

Art. 57 - Für künftige oder nicht vor dem 15. März 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 vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur eingenommenen Entgelte 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 Regelungen 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 Weegeentgelt-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.

§ 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 6 — *Das Kontrollorgan**Abschnitt 1 — Benennung*

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

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:

1. Es gibt mit Gründen versehene Stellungnahmen ab und unterbreitet Vorschläge,
2. führt aus Eigeninitiative oder auf Ersuchen des Ministers Untersuchungen und Studien über den Eisenbahnmarkt durch,
3. erteilt dem Minister die zur Erstellung der Regeln für die Genehmigung, die Entgelterhebung und die Zuweisung von Fahrwegkapazität benötigten Auskünfte und
4. 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:

1. Es kontrolliert, ob die Schienennetz-Nutzungsbedingungen mit den Bestimmungen des vorliegenden Eisenbahngesetzbuches und seiner Ausführungserlasse übereinstimmen,
2. gewährleistet, dass die Entgelte mit den Bestimmungen des vorliegenden Eisenbahngesetzbuches, seiner Ausführungserlasse und der Schienennetz-Nutzungsbedingungen übereinstimmen und nichtdiskriminierend angewandt werden,
3. gewährleistet, dass die Zuweisung von Fahrwegkapazität mit den Bestimmungen des vorliegenden Gesetzbuches, seiner Ausführungserlasse und der Schienennetz-Nutzungsbedingungen übereinstimmt,
4. kontrolliert, unbeschadet des am 15. September 2006 koordinierten Gesetzes über den Schutz des wirtschaftlichen Wettbewerbs, die Konkurrenz auf dem Eisenbahnverkehrsleistungsmarkt, einschließlich des Markts im Bereich des Güterschienenverkehrs,

5. bestimmt auf Antrag des Ministers den Minister, der Eisenbahnpersonenverkehrsleistungen vergeben hat, die Gegenstand eines Vertrages über öffentliche Dienstleistungen sind, oder auf Antrag der betroffenen Eisenbahnunternehmen, ob der Hauptzweck einer Personenverkehrsleistung die Beförderung von Fahrgästen zwischen zwei Bahnhöfen in verschiedenen Mitgliedstaaten ist,
6. überprüft die Einhaltung von Artikel 4.

§ 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:

1. der Schienennetz-Nutzungsbedingungen oder der darin enthaltenen Kriterien,
2. des Verfahrens der Zuweisung von Fahrwegkapazität und seiner Ergebnisse,
3. der Entgeltregelung und der Höhe oder Struktur der Entgelte für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und
4. der in den Artikeln 5, 6, 7 Nr. 1 und 3, 8 und 9 erwähnten Bestimmungen in Sachen 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.

§ 6 - Das Kontrollorgan entscheidet über die Beanstandungen, die ihm der Infrastrukturbetreiber in Sachen Zuweisung der Anzahl Verspätungsminuten im Rahmen der in Artikel 23 Absatz 5 erwähnten leistungsfördernden Entgeltregelung unterbreitet.

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. Die Geldbuße darf pro Kalendertag nicht niedriger als 12.500 EUR, nicht höher als 100.000 EUR und insgesamt nicht höher als 2 Millionen Euro oder als 3 Prozent des Umsatzes sein, den die betreffende Person im letzten abgeschlossenen Geschäftsjahr erzielt hat, falls der letztgenannte Betrag höher ist.

Die Geldstrafe darf in Form eines Tagesbetrags 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 Erhalt von allen Informationen nach Anhörung der betroffenen Parteien eine mit Gründen versehene Entscheidung.

In seinen Entscheidungen trägt es insbesondere Folgendem Rechnung:

1. der Einhaltung der geltenden Gesetze und Verordnungen,
2. dem Gleichheitsgrundsatz in Sachen Zugang zu Fahrwegkapazitäten der Eisenbahn,
3. der Notwendigkeit, die Unversehrtheit des belgischen Schienennetzes und seine Interoperabilität mit den Eisenbahndiensten der anderen Staaten zu bewahren,
4. 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 Inhaber einer in Artikel 99 erwähnten Sicherheitsbescheinigung Teil B und der Inhaber der in Artikel 95 erwähnten Sicherheitszulassung einen Beitrag an den Föderalen Öffentlichen Dienst Mobilität und Transportwesen.

Pro Quartal muss ein Viertel des Jahresbetrags entrichtet werden.

Die Gesamtgebühr wird zwischen den Inhabern einer Sicherheitsbescheinigung Teil B und dem Inhaber der Sicherheitszulassung aufgeteilt.

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

Der Anteil der Inhaber einer Sicherheitsbescheinigung Teil B beträgt siebenzig Prozent des Gesamtbetrags. Dieser Anteil wird zwischen den Inhabern im Verhältnis zur Anzahl Zugkilometer aufgeteilt, die sie in dem Quartal geleistet haben, das drei Monate vor dem von der Gebühr betroffenen Quartal abgeschlossen wurde. Die von jedem Inhaber geleisteten Zugkilometer werden vom Inhaber der Sicherheitszulassung sofort nach Abschluss jedes Quartals an den Föderalen Öffentlichen Dienst Mobilität und Transportwesen mitgeteilt.

§ 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 4 — *Betriebsicherheit der Eisenbahninfrastruktur*

KAPITEL 1 — *Sicherheitsvorschriften*

Art. 68 - § 1 - Die Sicherheitsvorschriften, die den nationalen verordnungsrechtlichen Rahmen bilden, sind die folgenden:

1. die Vorschriften über nationale Sicherheitsziele und -methoden,
2. die Vorschriften bezüglich der auf die Sicherheitsmanagementsysteme, die Sicherheitszulassung des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung von Eisenbahnunternehmen anwendbaren Anforderungen,
3. die Vorschriften für das Sicherheitspersonal, das Rollmaterial und die Eisenbahninfrastruktur,
4. die Vorschriften für die Untersuchung von Unfällen und Störungen,
5. die Vorschriften für die Betreibung der Eisenbahninfrastruktur,
6. die Anforderungen für die Betreibung von Nostalgiefahrzeugen,
7. die internen Sicherheitsvorschriften.

§ 2 - Der König legt durch einen im Ministerrat beratenen Erlass die Vorschriften über die Sicherheitsziele und Sicherheitsmethoden fest.

Der König legt die Vorschriften über die Anforderungen für Sicherheitsmanagementsysteme, die Sicherheitszulassung des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung von Eisenbahnunternehmen fest.

Der König legt die auf das Sicherheitspersonal, das Rollmaterial und die Eisenbahninfrastruktur anwendbaren Vorschriften fest.

Der König legt die Vorschriften für die Untersuchung von Unfällen und Störungen fest.

Der König legt die Anforderungen für die Betreibung von Nostalgiefahrzeugen auf dem Netz fest.

§ 3 - In Ermangelung von TSI oder zur Ergänzung der TSI legt der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur die Sicherheitsvorschriften für die Betreibung der Eisenbahninfrastruktur fest. Diese Vorschriften und ihre Abänderungen werden der Sicherheitsbehörde zwecks gleich lautender Stellungnahme vorgelegt, und zwar gemäß einem vom König festgelegten Verfahren.

§ 4 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und jedes Eisenbahnunternehmen legen, jeder für seinen Bereich, im Rahmen ihres Sicherheitsmanagementsystems interne Sicherheitsvorschriften fest.

§ 5 - Der König legt die Modalitäten für die Veröffentlichung aller in den Paragraphen 1 bis 3 erwähnten Vorschriften fest.

Art. 69 - § 1 - Nach Festlegung der gemeinsamen Sicherheitsziele können der König und der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur gemäß Artikel 68 §§ 1 bis 3 eine neue nationale Sicherheitsvorschrift festlegen, die auf einem höheren Sicherheitsniveau als demjenigen der gemeinsamen Sicherheitsziele gründet oder die Tätigkeiten der Eisenbahnunternehmen auf dem belgischen Netz beeinflussen kann, unter Berücksichtigung der in nachfolgenden Paragraphen vorgesehenen Bedingungen.

§ 2 - Die Sicherheitsbehörde konsultiert die Eisenbahnunternehmen und/oder die Inhaber und/oder den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und/oder die Hersteller, und zwar gemäß dem Inhalt der in § 1 erwähnten nationalen Sicherheitsvorschriften.

§ 3 - Die Sicherheitsbehörde legt der Europäischen Kommission den Entwurf der nationalen Sicherheitsvorschrift mit den Gründen für deren Einführung zur Prüfung vor.

Teilt die Kommission mit, dass sie ernsthafte Zweifel an der Vereinbarkeit des Entwurfs der nationalen Sicherheitsvorschrift mit den gemeinsamen Sicherheitsmethoden oder mit der Möglichkeit, mindestens die gemeinsamen Sicherheitsziele zu erreichen, hat oder dass sie der Auffassung ist, dass der Entwurf ein Mittel zur willkürlichen Diskriminierung oder eine verschleierte Beschränkung des Eisenbahnbetriebs zwischen Mitgliedstaaten darstellt, wird die Annahme, das Inkrafttreten oder die Durchführung der Vorschrift ausgesetzt, bis die Kommission eine Entscheidung trifft oder bis ein Zeitraum von sechs Monaten ab der Notifizierung abgelaufen ist.

§ 4 - Die Sicherheitsbehörde notifiziert der Europäischen Kommission die auf der Grundlage von Artikel 68 §§ 1 bis 3 festgelegten oder abgeänderten nationalen Sicherheitsvorschriften, außer wenn diese Vorschriften ausschließlich die Durchführung einer TSI betreffen. Die Notifizierung beinhaltet Informationen über den Hauptinhalt der Vorschriften mit Verweis auf die Gesetzestexte, über die Form der Vorschriften und über die Instanz, die sie veröffentlicht hat.

Art. 70 - § 1 - In Notfallsituationen oder bei Gefährdung der Sicherheit der Eisenbahninfrastruktur oder ihrer Benutzung ergreift der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur Dringlichkeitsmaßnahmen, die von den Sicherheitsvorschriften abweichen können. Er setzt die Sicherheitsbehörde unmittelbar oder spätestens am darauffolgenden Werktag davon in Kenntnis. Diese Maßnahmen sind sofort anwendbar. Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur notifiziert allen Eisenbahnunternehmen, die das Netz befahren, diese Dringlichkeitsmaßnahmen sofort. Diese Maßnahmen sind höchstens für eine Dauer von drei Monaten gültig, vorbehaltlich einer anders lautenden Entscheidung der Sicherheitsbehörde.

§ 2 - Wenn der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur feststellt, dass das benutzte Material ein Risiko für die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs darstellt, ergreift er die erforderlichen Maßnahmen, Fahrverbot einbezogen.

§ 3 - Wenn der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur feststellt, dass das Sicherheitspersonal ein Risiko für die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs darstellt, ergreift er die erforderlichen Maßnahmen, einschließlich der präventiven Aussetzung von Sicherheitsfunktionen.

Die praktischen Modalitäten im Zusammenhang mit der präventiven Aussetzung von Sicherheitsfunktionen werden vom König festgelegt.

§ 4 - Wenn der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur die in den Paragraphen 2 und 3 erwähnten Maßnahmen ergreift, setzt er die Sicherheitsbehörde umgehend und spätestens am darauffolgenden Werktag davon in Kenntnis.

§ 5 - Um die in den Paragraphen 2 und 3 erwähnten Feststellungen zu machen, kann der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur:

1. die Identität und die Dokumente zur Bezeugung der Zertifizierung des Sicherheitspersonals überprüfen,
2. den Zustand des Eisenbahnrollmaterials überprüfen und dieses begehen.

Der König bestimmt das Muster der Legitimationskarte, die für diese Überprüfungen vorgelegt wird.

§ 6 - Die Sicherheitsbehörde kann durch eine mit Gründen versehene Entscheidung verlangen, dass der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur die Schritte, die aus der gemäß § 2 getroffenen Maßnahme resultieren, zukünftig aufhebt oder die Maßnahme abändert, wenn sie sie für unangemessen und/oder deutlich unverhältnismäßig hält.

Art. 71 - Der König und gegebenenfalls der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur passen die auf der Grundlage von Artikel 68 §§ 1 bis 3 festgelegten nationalen Sicherheitsvorschriften, so wie sie angenommen werden, an die CST und die CSM an.

KAPITEL 2 — Sicherheitsbehörde

Abschnitt 1 — Bestimmung

Art. 72 - Durch einen im Ministerrat beratenen Erlass benennt der König die Sicherheitsbehörde.

Art. 73 - § 1 - Zur Übernahme der Aufgaben, Verantwortungen und Verpflichtungen, die der Sicherheitsbehörde durch die Bestimmungen des vorliegenden Eisenbahngesetzbuches aufgetragen werden, können statutarische Personalmitglieder der NGBE-Holding auf freiwilliger Basis nach den durch einen im Ministerrat beratenen Königlichen Erlass festgelegten Modalitäten von der Sicherheitsbehörde übernommen werden.

Bei einer solchen Übernahme handelt es sich nicht um neue Ernennungen. Die betreffenden Personalmitglieder behalten insbesondere ihr administratives und finanzielles Dienstalter, ihre letzte Beurteilung oder Bewertung sowie ihren Titel und Dienstgrad oder bekommen einen gleichwertigen Titel und Dienstgrad zuerkannt.

Die administrative und finanzielle Lage sowie die Pensionsregelung der von der NGBE-Holding kommenden Personalmitglieder dürfen keinesfalls weniger günstig sein als die, die sie gehabt hätten, wenn sie weiterhin Personalmitglieder der NGBE-Holding geblieben wären.

Unter finanzieller Lage versteht man alles, was im weiteren Sinne mit der Besoldung zusammenhängt, insbesondere Gehalt, Urlaubsgeld, Zulagen, Entschädigungen, Prämien und soziale Vorteile aller Art.

Jedes übernommene Personalmitglied kann unter Einhaltung eines Vorankündigungszeitraums von drei Monaten jederzeit seine Übernahme beenden und sich erneut in den Stellenplan der NGBE-Holding eingliedern lassen.

§ 2 - In Abweichung von § 1 wird die Verwaltung der Sicherheitsbehörde in keinerlei Verbindung mehr zu der NGBE-Holding stehen und kann sie die Rechte und Vorteile, die den statutarischen Personalmitgliedern der NGBE-Holding aufgrund von § 1 Absatz 1 bis 4 zuerkannt sind, nicht mehr in Anspruch nehmen.

Der König bestimmt durch einen im Ministerrat beratenen Erlass den Inhalt des in vorliegendem Paragraphen erwähnten Begriffs "Verwaltung" der Sicherheitsbehörde.

Abschnitt 2 — Aufgaben

Art. 74 - § 1 - Die Aufgaben der Sicherheitsbehörde sind folgende:

1. Genehmigung der Inbetriebnahme der strukturbezogenen Teilsysteme des Eisenbahnsystems und Überprüfung, ob diese entsprechend den einschlägigen grundlegenden Anforderungen betrieben und instand gehalten werden,
2. Überwachung der Konformität der Interoperabilitätskomponenten mit den grundlegenden Anforderungen,
3. Genehmigung der Inbetriebnahme der Fahrzeuge,
4. Erteilung, Erneuerung, Änderung und Entzug der gemäß Kapitel 4 erteilten Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitszulassungen, einschließlich der Überprüfung der darin enthaltenen Bedingungen und Anforderungen und der Konformität der Tätigkeiten des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur und der Eisenbahnunternehmen mit den für den Erhalt der Zulassung oder der Bescheinigung vorgesehenen Anforderungen,
5. Abgabe einer gleich lautenden Stellungnahme betreffend die anderen in Artikel 68 § 3 erwähnten nationalen Sicherheitsvorschriften,
6. Überwachung der Einhaltung der Sicherheitsvorschriften,
7. Fortschreibung und Anpassung des nationalen Fahrzeugregisters und Überwachung, ob die Fahrzeuge ordnungsgemäß im nationalen Fahrzeugregister eingetragen sind und ob die darin enthaltenen Informationen über die Sicherheit richtig und aktuell sind,
8. Überprüfung der Konformität der Ausbildungen mit den Sicherheitsanforderungen, die in den TSI oder in den vom König festgelegten Vorschriften bestimmt sind,
9. Aufgaben in Bezug auf die Zertifizierung der Zugführer; diese Aufgaben sind erwähnt in den gemäß Artikel 68 § 1 Nr. 3 erlassenen Vorschriften,
10. in Titel 5 erwähnte Aufgaben in Bezug auf die Zertifizierung der Zugführer,
11. Zertifizierung der Zugbegleiter,
12. Überprüfung der Leistungsfähigkeit des Bremssystems des Rollmaterials, wie vorgesehen in Kapitel II des Königlichen Erlasses vom 15. September 1976 zur Einführung einer Regelung über die Personenbeförderung mit Straßenbahnen, Unterpflasterbahnen, U-Bahnen, Linien- und Reisebussen,
13. Auferlegung von administrativen Geldbußen,
14. Überprüfung, Förderung und gegebenenfalls Aufrechterhaltung und Entwicklung des rechtlichen Rahmens in Sachen Sicherheit, das System der nationalen Sicherheitsvorschriften und die Vorschriften in Bezug auf die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn einbegriffen,
15. ordnungsgemäße Anwendung der Bestimmungen in Bezug auf die Nutzungsbedingungen von mobilen Arbeitnehmern, die grenzüberschreitende Interoperabilitätsleistungen im Eisenbahnsektor erbringen.

§ 2 - Der Besitz der Eigenschaft eines Personalmitglieds der Sicherheitsbehörde wird Dritten durch eine Legitimationskarte, deren Muster der König bestimmt, zur Kenntnis gebracht.

Art. 75 - Die Sicherheitsbehörde kann bei der Durchführung ihrer in Artikel 74 erwähnten Aufgaben alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, einschließlich Fahrverbote für das Rollmaterial oder das Personal, und sie kann die erforderlichen Inspektionen und Untersuchungen zwecks Erfüllung ihrer Aufgaben durchführen.

Art. 76 - § 1 - Bei einem in den Artikeln 214 und 215 erwähnten Verstoß kann die Sicherheitsbehörde einem Eisenbahnunternehmen, dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und dem Inhaber eine administrative Geldbuße auferlegen.

§ 2 - Bei einem in den Artikeln 214 und 215 erwähnten Verstoß erstellt ein in Artikel 213 § 1 erwähntes Personalmitglied einen Bericht.

Der Bericht ist datiert und enthält mindestens:

1. den Namen des mutmaßlichen Zuwiderhandelnden,
2. den Verstoß,
3. den Ort, das Datum und die Uhrzeit der Feststellung des Verstoßes.

Der Bericht wird unverzüglich an die Verwaltung der Sicherheitsbehörde übermittelt.

Eine Kopie des Berichts wird spätestens bei der Notifizierung der Absicht, eine administrative Geldbuße aufzuerlegen, an den mutmaßlichen Zuwiderhandelnden gesandt.

§ 3 - Die Verwaltung setzt den mutmaßlichen Zuwiderhandelnden binnen fünfzehn Tagen ab dem Datum des Berichts von der Absicht, eine administrative Geldbuße aufzuerlegen, in Kenntnis. Die Verwaltung kann diese Frist verlängern, wenn sie es für die Ausübung der Aufgaben und der Befugnisse der Sicherheitsbehörde für notwendig erachtet. Zudem kann die Verwaltung diese Frist verlängern, wenn sie dem mutmaßlichen Zuwiderhandelnden eine Frist einräumt, um dem Verstoß ein Ende zu setzen.

Die Notifizierung erfolgt per Einschreibesendung oder auf die vom König festgelegte Weise und vermerkt unter Androhung der Nichtigkeit den in Erwägung gezogenen Betrag der administrativen Geldbuße und den Namen des mutmaßlichen Zuwiderhandelnden.

Diese Notifizierung kann sich nur auf Taten beziehen, die weniger als fünf Jahre vor Versendung des Einschreibens begangen worden sind.

§ 4 - Der mutmaßliche Zuwiderhandelnde wird aufgefordert, innerhalb von dreißig Tagen ab Notifizierung dieser Benachrichtigung seine Verteidigungsmittel schriftlich mitzuteilen. Wenn der mutmaßliche Zuwiderhandelnde keinen Sitz in Belgien hat, wird diese Frist um fünfzehn Tage verlängert.

Der mutmaßliche Zuwiderhandelnde wird ebenfalls darauf hingewiesen, dass er:

1. auf Antrag hin die Dokumente, die der Absicht zugrunde liegen, eine administrative Geldbuße aufzuerlegen, einsehen und Kopien davon erhalten kann,
2. seine schriftliche Verteidigung mündlich begründen kann. Zu diesem Zweck kann er innerhalb von dreißig Tagen nach Erhalt der Notifizierung einen schriftlichen Antrag bei der Sicherheitsbehörde einreichen.

Der mutmaßliche Zuwiderhandelnde kann sich von einem Rechtsanwalt beistehen oder vertreten lassen und Zeugen aufrufen.

Wenn der mutmaßliche Zuwiderhandelnde findet, dass er nicht über ausreichend Zeit für seine Verteidigung verfügt, kann er einen mit Gründen versehenen Antrag an die Sicherheitsbehörde richten, die innerhalb von fünfzehn Tagen in dieser Sache befindet. Wenn die Sicherheitsbehörde nicht innerhalb von fünfundvierzig Tagen in der Sache befindet, gilt der Antrag als angenommen. Die in § 6 erwähnte Frist wird für die Dauer der Verlängerung der in vorliegendem Absatz erwähnten Frist ausgesetzt.

Die Sicherheitsbehörde zeigt sich loyal und unparteiisch bei der Sammlung und Mitteilung der Belastungs- und Entlastungsbeweise.

§ 5 - Wenn eine administrative Geldbuße auferlegt wird, wird der Betrag dieser Geldbuße der Schwere des Verstoßes und dem Maße, in dem dieser dem Zuwiderhandelnden angelastet werden kann, angepasst. Des Weiteren wird der Häufigkeit des Verstoßes und den Umständen, unter denen der mutmaßliche Zuwiderhandelnde den Verstoß begangen hat, Rechnung getragen.

Stellen die Taten zum Zeitpunkt der Entscheidung, eine administrative Geldbuße aufzuerlegen, keinen Verstoß im Sinne der Artikel 214 und 215 mehr dar, wird die administrative Geldbuße nicht auferlegt.

Die ersten beiden Absätze des vorliegenden Paragraphen finden Anwendung im Fall der in Artikel 221/3 erwähnten Beschwerde.

§ 6 - Die Befugnis der Sicherheitsbehörde, eine administrative Geldbuße aufzuerlegen, erlischt zwei Jahre nachdem die Sicherheitsbehörde die in § 3 erwähnte Notifizierung versandt hat.

Art. 77 - Die Arbeitsweise der Sicherheitsbehörde ist durch Offenheit, Nichtdiskriminierung und Transparenz gekennzeichnet. Insbesondere gibt sie allen Beteiligten Gelegenheit, sich zu äußern, und begründet ihre Entscheidungen.

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

Die in Artikel 74 erwähnten Aufgaben dürfen nicht an einen Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, ein Eisenbahnunternehmen oder einen Auftraggeber übertragen oder ihm anvertraut werden.

Bei der Durchführung der in Artikel 74 Nr. 1 bis 8 sowie 14 und 15 erwähnten Aufgaben kann die Sicherheitsbehörde jederzeit die technische Unterstützung des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur, der Eisenbahnunternehmen oder der anderen von der Sicherheitsbehörde ausgewählten qualifizierten Stellen anfordern.

Wenn es sich im Rahmen der in Artikel 74 Nr. 1, 2, 4, 6 und 14 erwähnten Aufgaben als notwendig erweist, beauftragen die Mitglieder der Sicherheitsbehörde oder die durch die Sicherheitsbehörde bevollmächtigten Personen den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur damit, - je nach zu verrichtenden Tätigkeiten - geeignete Maßnahmen zwecks Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs zu ergreifen. Diese Maßnahmen können beinhalten, dass der Eisenbahnverkehr hin zu einem oder mehreren Gleisen verboten ist.

Die Sicherheitsbehörde und der Infrastrukturbetreiber schließen ein Protokoll über die in Absatz 5 erwähnten Maßnahmen ab.

Die Sicherheitsbehörde arbeitet mit den Sicherheitsbehörden der anderen Mitgliedstaaten zusammen. Durch ihre Zusammenarbeit soll insbesondere die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen, denen nach dem in Artikel 34 vorgesehenen Verfahren grenzüberschreitende Zugtrassen zugewiesen wurden, erleichtert und koordiniert werden.

Abschnitt 3 — Jahresbericht

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

- a) die Entwicklung der Eisenbahnsicherheit einschließlich einer Zusammenstellung der in Anlage 4 definierten gemeinsamen Sicherheitsindikatoren,
- b) wichtige Änderungen von Gesetzen und Vorschriften im Bereich der Eisenbahnsicherheit,
- c) die Entwicklung der Sicherheitsbescheinigung und der Sicherheitszulassung,

- d) die Ergebnisse der Kontrollen, die beim Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und bei den Eisenbahnunternehmen durchgeführt wurden, und die Lehren, die daraus insbesondere auf der Grundlage der in Artikel 93 erwähnten Berichte gezogen wurden,
- e) die gemäß Artikel 109 festgelegten Abweichungen,
- f) die Anwendung der gemeinsamen Sicherheitsmethoden bei der Analyse und der Abschätzung von Risiken.

Der König kann für den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und die Eisenbahnunternehmen ein Muster für den Sicherheitsbericht bestimmen und zusätzliche Inhalte vorschreiben.

Abschnitt 4 — Vergütung von Leistungen

Art. 79 - § 1 - Der Beantrager der in Artikel 74 Nr. 1 und 3 erwähnten Genehmigung muss als Beteiligung an den Kosten für die Untersuchungen der Sicherheitsbehörde eine Gebühr entrichten, die im Verhältnis zum Kostenpreis dieser Untersuchungen steht.

Die in Absatz 1 erwähnte Gebühr für den von der Sicherheitsbehörde erbetenen Dienst wird pro angefangenen halben Tag berechnet.

Die Entschädigung für einen halben Tag beträgt 375 EUR und wird indexiert.

§ 2 - Der Beantrager der in Artikel 74 Nr. 1 oder 3 erwähnten Genehmigung muss als Beteiligung an den Verwaltungskosten der Sicherheitsbehörde eine indexierte Gebühr für die Erteilung dieser Genehmigung entrichten.

Die in Absatz 1 erwähnte Gebühr ist auf 750 EUR festgelegt.

§ 3 - Bei Nichtzahlung der in den Paragraphen 1 und 2 erwähnten Gebühren wird die Genehmigung nach Inverzugsetzung entzogen.

Art. 80 - § 1 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und die Eisenbahnunternehmen müssen für die in Artikel 74 Nr. 9 und 11 vorgesehene Zertifizierung und pro Personalmitglied, das am 1. Januar des laufenden Jahres über eine Fahrerlaubnis verfügt, als Beteiligung an den Verwaltungskosten der Sicherheitsbehörde eine indexierte jährliche Gebühr entrichten.

Die in Absatz 1 erwähnte Gebühr ist auf 20 EUR festgelegt.

Wird die in Absatz 1 erwähnte Gebühr nicht bezahlt, ist die Genehmigung der betroffenen Personalmitglieder nicht mehr gültig.

§ 2 - Der Beantrager muss als Beteiligung an den Verwaltungskosten der Sicherheitsbehörde für die in Artikel 142 § 1 Nr. 1 erwähnten Aufgaben eine indexierte Gebühr entrichten.

Die in Absatz 1 erwähnte Gebühr ist für die ursprüngliche Ausstellung, einschließlich Aktualisierung und Änderung der Genehmigungen, auf 100 EUR festgelegt.

Die in Absatz 1 erwähnte Gebühr ist für die Erneuerung, einschließlich Aktualisierung und Änderung der Genehmigungen, auf 100 EUR festgelegt.

Die in Absatz 1 erwähnte Gebühr ist für die Ausstellung von Duplikaten auf 40 EUR festgelegt.

§ 3 - Die in Artikel 142 § 1 Nr. 4 erwähnten Personen oder Einrichtungen müssen als Beteiligung an den Kosten für die Untersuchung der Akte durch die Sicherheitsbehörde eine indexierte Gebühr entrichten.

Die in Absatz 1 erwähnte Gebühr ist für Eisenbahnunternehmen, die ihr eigenes Personal ausbilden, auf 2.000 EUR festgelegt.

Die in Absatz 1 erwähnte Gebühr ist für Eisenbahnunternehmen, die ihr eigenes Personal und Dritte ausbilden, auf 2.500 EUR festgelegt.

Die in Absatz 1 erwähnte Gebühr ist für andere Unternehmen und Einrichtungen auf 2.500 EUR festgelegt.

Die in Absatz 1 erwähnte Gebühr ist für die ursprüngliche Ausstellung der Anerkennung als Prüfer durch die Sicherheitsbehörde, einschließlich Aktualisierung, auf 50 EUR festgelegt, mit Ausnahme der Prüfer, die von den Ausbildungszentren anerkannt sind.

§ 4 - Die in Artikel 142 § 1 Nr. 9 erwähnten Personen oder Einrichtungen müssen als Beteiligung an den Kosten für die Untersuchung der Akte durch die Sicherheitsbehörde eine indexierte Gebühr entrichten.

Die in Absatz 1 erwähnte Gebühr ist für eine Person auf 2.000 EUR und für eine Einrichtung auf 2.500 EUR festgelegt.

Art. 81 - § 1 - Der Halter eines Fahrzeugs, das am 1. Januar des laufenden Jahres im nationalen Fahrzeugregister eingetragen steht, muss als Beteiligung an den Kosten der Sicherheitsbehörde für dieses Fahrzeug eine indexierte jährliche Gebühr entrichten.

Die in Absatz 1 erwähnte Gebühr ist auf 2 EUR festgelegt.

§ 2 - Bei Nichtzahlung der Gebühren wird das Fahrzeug aus dem Register gestrichen.

Im Falle der Streichung eines Eintrags oder bei Beendigung der Nutzung des Materials werden die Gebühren nicht zurückerstattet.

Art. 82 - Der Beantrager einer Überprüfung der Leistungsfähigkeit des Bremssystems des Eisenbahnrollmaterials, wie vorgesehen in Kapitel II des Königlichen Erlasses vom 15. September 1976 zur Einführung einer Regelung über die Personenbeförderung mit Straßenbahnen, Unterpflasterbahnen, U-Bahnen, Linien- und Reisebussen, muss als Beteiligung an den Kontrollkosten der Sicherheitsbehörde eine indexierte Gebühr entrichten.

Die in Absatz 1 erwähnte Gebühr ist auf 280 EUR festgelegt.

Art. 83 - § 1 - Der Beantrager einer in Artikel 107 Absatz 2 erwähnten Überprüfung muss als Beteiligung an den Kontrollkosten der Sicherheitsbehörde eine indexierte Gebühr entrichten.

Die in Absatz 1 erwähnte Gebühr ist auf 2.000 EUR festgelegt.

§ 2 - Die Konformität mit den in Artikel 107 Absatz 2 erwähnten Vorschriften wird in der Sicherheitszulassung für den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur oder in der Sicherheitsbescheinigung für das Eisenbahnunternehmen vermerkt, sobald die in § 1 erwähnte Zahlung der Gebühr erfolgt ist.

Art. 84 - § 1 - Die in den Artikeln 79 bis einschließlich 83 erwähnten Gebühren werden jedes Jahr am 1. Januar nach folgender Formel an den Gesundheitsindex angepasst: Basisbetrag, wie in diesen Artikeln festgelegt, multipliziert mit dem neuen Index und geteilt durch den Anfangsindex.

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

Der Anfangsindex ist der Gesundheitsindex von November 2009.

Das Ergebnis wird auf den nächsthöheren Euro aufgerundet, wenn der Dezimalteil mindestens fünfzig Cent beträgt. Das Ergebnis wird auf den nächstniedrigeren Euro abgerundet, wenn der Dezimalteil weniger als fünfzig Cent beträgt.

§ 2 - Die in den Artikeln 79 bis einschließlich 83 erwähnten Gebühren werden spätestens dreißig Tage nach dem Datum der Zahlungsaufforderung und gemäß den darin enthaltenen Anweisungen an den Föderalen Öffentlichen Dienst Mobilität und Transportwesen gezahlt.

§ 3 - Im Fall der in Artikel 80 § 3 erwähnten Gebühr beginnt die in Artikel 77 Absatz 2 erwähnte Frist nach Eingang der Zahlung und sofern die Akte vollständig ist.

Art. 85 - § 1 - Der Beantrager einer Sicherheitsbescheinigung Teil A oder Teil B muss als Beteiligung an den Kosten für die Untersuchung der Akte durch die Sicherheitsbehörde eine indexierte Gebühr entrichten.

Die in Absatz 1 erwähnte Gebühr ist für den Beantrager einer Sicherheitsbescheinigung Teil A auf 5.000 EUR festgelegt.

Die in Absatz 1 erwähnte Gebühr ist für den Beantrager einer Sicherheitsbescheinigung Teil B, der auf Jahresbasis weniger als 200 Millionen Reisendenkilometer leistet, auf 2.000 EUR festgelegt.

Die in Absatz 1 erwähnte Gebühr ist für den Beantrager einer Sicherheitsbescheinigung Teil B, der auf Jahresbasis 200 Millionen Reisendenkilometer oder mehr leistet, auf 10.000 EUR festgelegt.

Die in Absatz 1 erwähnte Gebühr ist für den Beantrager einer Sicherheitsbescheinigung Teil B, der auf Jahresbasis weniger als 500 Millionen Tonnenkilometer Gütertransport leistet, auf 2.000 EUR festgelegt.

Die in Absatz 1 erwähnte Gebühr ist für den Beantrager einer Sicherheitsbescheinigung Teil B, der auf Jahresbasis 500 Millionen Tonnenkilometer Gütertransport oder mehr leistet, auf 10.000 EUR festgelegt.

Für den Beantrager einer Sicherheitsbescheinigung Teil B, der sowohl Reisende als auch Güter transportiert, werden die Beträge, die auf der Grundlage der Absätze 3 bis 6 angewendet werden, addiert.

§ 2 - Der Beantrager einer Sicherheitszulassung muss als Beteiligung an den Kosten für die Untersuchung der Akte durch die Sicherheitsbehörde eine indexierte Gebühr entrichten.

Die in Absatz 1 erwähnte Gebühr ist auf 25.000 EUR festgelegt.

§ 3 - Der Betrag der in den Paragraphen 1 und 2 erwähnten Gebühren ist an den Gesundheitsindex von November 2009 gebunden. Für die darauffolgenden Jahre wird der Gesamtbetrag jährlich an den Gesundheitsindex vom Monat November des Jahres, das dem betroffenen Jahr vorausgeht, angepasst.

Die Gebühren werden spätestens dreißig Tage nach dem Datum der Rechnung und gemäß den darin enthaltenen Anweisungen an den Föderalen Öffentlichen Dienst Mobilität und Transportwesen gezahlt.

Diese Gebühren werden bei Entzug der Sicherheitsbescheinigung Teil A, der Sicherheitsbescheinigung Teil B oder der Sicherheitszulassung oder bei Einstellung der Tätigkeiten, für die diese Bescheinigungen oder diese Zulassung gelten, nicht zurückerstattet.

Art. 86 - § 1 - Der Inhaber einer Sicherheitszulassung und die Inhaber einer Sicherheitsbescheinigung Teil B, die das Netz befahren, müssen als Beteiligung an den Kosten der Sicherheitsbehörde für die Kontrolle der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs und der Entwicklung der Vorschriften eine jährliche Gebühr entrichten.

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

Pro Quartal muss ein Viertel des Jahresbetrags entrichtet werden.

Die Gebühr wird zwischen dem Inhaber einer Sicherheitszulassung und den Inhabern einer Sicherheitsbescheinigung Teil B aufgeteilt.

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

Der Anteil der Inhaber einer Sicherheitsbescheinigung Teil B beträgt siebenzig Prozent des Gesamtbetrags. Dieser Anteil wird zwischen den Inhabern im Verhältnis zur Anzahl Zugkilometer aufgeteilt, die sie in dem Quartal geleistet haben, das drei Monate vor dem von der Gebühr betroffenen Quartal abgeschlossen wurde. Die von jedem Inhaber einer Sicherheitsbescheinigung Teil B geleisteten Zugkilometer werden vom Inhaber der Sicherheitszulassung sofort nach Abschluss jedes Quartals an den Föderalen Öffentlichen Dienst Mobilität und Transportwesen übermittelt.

§ 2 - Bei Nichtzahlung können die Sicherheitszulassung oder die Sicherheitsbescheinigung ausgesetzt werden.

Art. 87 - § 1 - Der Inhaber einer Sicherheitszulassung und die Inhaber einer Sicherheitsbescheinigung Teil B, die das Netz befahren, müssen als Beteiligung an der Deckung der Kosten des Untersuchungsorgans für die Unfalluntersuchungen und für das allgemeine Sicherheitsniveau eine jährliche Gebühr entrichten.

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

Pro Quartal muss ein Viertel des Jahresbetrags entrichtet werden.

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

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

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

Der Anteil der Inhaber einer Sicherheitsbescheinigung Teil B wird zwischen den Inhabern im Verhältnis zur Anzahl Zugkilometer aufgeteilt, die sie in dem Quartal geleistet haben, das drei Monate vor dem von der Gebühr betroffenen Quartal abgeschlossen wurde. Die von jedem Inhaber einer Sicherheitsbescheinigung Teil B geleisteten Zugkilometer werden vom Inhaber der Sicherheitszulassung sofort nach Abschluss jedes Quartals an den Föderalen Öffentlichen Dienst Mobilität und Transportwesen übermittelt.

§ 4 - Bei Nichtzahlung können die Sicherheitszulassung oder die Sicherheitsbescheinigung ausgesetzt werden.

Art. 88 - § 1 - Der Inhaber der Sicherheitszulassung und die Inhaber einer Sicherheitsbescheinigung Teil B bezahlen die in den Artikeln 86 und 87 erwähnten Gebühren zu Beginn des Quartals an den Föderalen Öffentlichen Dienst Mobilität und Transportwesen, und dies spätestens dreißig Tage nach dem Datum der Rechnung und gemäß den darin enthaltenen Anweisungen.

§ 2 - Bei Nichtzahlung können die Sicherheitszulassung oder die Sicherheitsbescheinigung ausgesetzt werden.

KAPITEL 3 — Sicherheitsmanagementsysteme

Art. 89 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und die Eisenbahnunternehmen führen unter Berücksichtigung der gemeinsamen Sicherheitsziele, der in Artikel 68 erwähnten Sicherheitsvorschriften, der in den TSI festgelegten Sicherheitsanforderungen und der einschlägigen Elemente der gemeinsamen Sicherheitsmethoden ihr Sicherheitsmanagementsystem ein.

Art. 90 - Das Sicherheitsmanagementsystem erfüllt die in Artikel 68 erwähnten Sicherheitsvorschriften und die in den TSI festgelegten Sicherheitsanforderungen und enthält die Elemente, die in Anlage 5 festgelegt sind, wobei der Art, dem Umfang und anderen Merkmalen der ausgeübten Tätigkeit Rechnung getragen wird. Es gewährleistet die Kontrolle aller Risiken, die mit der Tätigkeit des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur oder des Eisenbahnunternehmens, einschließlich Instandhaltungsarbeiten und der Materialbeschaffung sowie der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen, verbunden sind. Unbeschadet der nationalen und internationalen Haftungsregeln berücksichtigt das Sicherheitsmanagementsystem, soweit angezeigt und angemessen, auch die sich aus der Tätigkeit anderer Beteiligter ergebenden Risiken.

Art. 91 - Das Sicherheitsmanagementsystem des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur berücksichtigt die Folgen, die sich aus der betrieblichen Tätigkeit verschiedener Eisenbahnunternehmen auf dem Netz ergeben, und gewährleistet, dass alle Eisenbahnunternehmen im Einklang mit den TSI, den Sicherheitsvorschriften und den Anforderungen ihrer Sicherheitsbescheinigung tätig sein können. Es wird ferner mit dem Ziel entwickelt, die Notfallverfahren des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur mit allen Eisenbahnunternehmen, die seine Infrastruktur nutzen, zu koordinieren.

Art. 92 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und alle Eisenbahnunternehmen legen der Sicherheitsbehörde jedes Jahr vor dem 30. Juni einen Sicherheitsbericht vor, der sich auf das vorangegangene Kalenderjahr bezieht. Dieser Sicherheitsbericht beinhaltet Folgendes:

- a) Angaben darüber, wie der Betreiber der Infrastruktur oder das Eisenbahnunternehmen seine eigenen Sicherheitsziele erreicht, sowie die Ergebnisse der Sicherheitspläne,
- b) die Entwicklung von nationalen Sicherheitsindikatoren und den in Anlage 4 definierten gemeinsamen Sicherheitsindikatoren, sofern diese für die berichtende Organisation von Belang ist,
- c) die Ergebnisse der internen Sicherheitsprüfungen,
- d) Angaben über Mängel und Störungen des Eisenbahn- beziehungsweise des Infrastrukturbetriebs, die für die Sicherheitsbehörde von Bedeutung sein können.

Der König kann für den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und die Eisenbahnunternehmen ein Muster für den Sicherheitsbericht bestimmen und zusätzliche Inhalte vorschreiben.

Art. 93 - § 1 - Im Falle eines schweren Unfalls benachrichtigt der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur unmittelbar die Untersuchungsstelle, den Minister, die Sicherheitsbehörde und die Gerichtsbehörden.

Außerdem übermittelt der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, das Eisenbahnunternehmen und gegebenenfalls die Sicherheitsbehörde unverzüglich die Information über ein in Anlage 7 beschriebenes Ereignis an die Untersuchungsstelle.

Die Modalitäten für die Übermittlung von in den Absätzen 1 und 2 erwähnten Informationen an die Untersuchungsstelle werden von dieser Untersuchungsstelle festgelegt und veröffentlicht.

§ 2 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur übermittelt der Untersuchungsstelle täglich und gemäß den von dieser Stelle festgelegten Modalitäten eine Kurzbeschreibung aller Ereignisse der letzten vierundzwanzig Stunden auf dem Schienennetz, die auf den ersten Blick einen beziehungsweise mehrere Unfälle oder eine beziehungsweise mehrere Störungen darstellen oder den sicheren Betrieb beeinträchtigen.

§ 3 - Jeder Betriebsunfall und jede Betriebsstörung oder jeder den Betrieb beeinträchtigende Vorfall wird entsprechend den vom König festgelegten Kriterien klassifiziert und ist Gegenstand eines vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und/oder gegebenenfalls vom Eisenbahnunternehmen verfassten Berichts; der Untersuchungsstelle wird gemäß den von ihr festgelegten Modalitäten innerhalb von drei Werktagen eine Kopie des Berichts zugesandt. Die Berichtigungen, Überarbeitungen und/oder zusätzlichen Auskünfte, die nicht innerhalb von drei Tagen verfügbar sind, müssen der Untersuchungsstelle entsprechend den von ihr festgelegten Modalitäten übermittelt werden, sobald sie verfügbar sind.

Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und das Eisenbahnunternehmen halten sich bei der Ausarbeitung ihres Berichts an die vom König bestimmten Kriterien.

§ 4 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und/oder gegebenenfalls das Eisenbahnunternehmen übermitteln der Untersuchungsstelle schnellstmöglich und nach Möglichkeit spätestens 10 Monate nach dem Datum des Ereignisses ihren vollständigen Untersuchungsbericht über die in Anlage 7 beschriebenen Ereignisse, für die die Untersuchungsstelle eine Untersuchung eingeleitet hat. Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und/oder gegebenenfalls das Eisenbahnunternehmen übermitteln auf Anfrage der Untersuchungsstelle die Untersuchungsberichte über andere Ereignisse.

§ 5 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und alle Eisenbahnunternehmen legen der Untersuchungsstelle und der Sicherheitsbehörde jedes Jahr vor dem 30. Juni einen Sicherheitsbericht vor, der sich auf das vorangegangene Kalenderjahr bezieht. Dieser Sicherheitsbericht beinhaltet Folgendes:

- a) Angaben darüber, wie der Betreiber der Infrastruktur oder das Eisenbahnunternehmen seine eigenen Sicherheitsziele erreicht, sowie die Ergebnisse der Sicherheitspläne,
- b) die Entwicklung von nationalen Sicherheitsindikatoren und den in Anlage 1 definierten gemeinsamen Sicherheitsindikatoren, sofern diese für die berichtende Organisation von Belang ist,
- c) die Ergebnisse der internen Sicherheitsprüfungen,
- d) Angaben über Mängel und Störungen des Eisenbahn- beziehungsweise des Infrastrukturbetriebs, die für die Sicherheitsbehörde von Bedeutung sein können.

Der König kann für den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und die Eisenbahnunternehmen ein Muster für den Sicherheitsbericht bestimmen und zusätzliche Inhalte vorschreiben.

Art. 94 - Unbeschadet der zivilrechtlichen Haftung gemäß den bestehenden Rechtsvorschriften haftet der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und jedes Eisenbahnunternehmen für den ihn betreffenden Bereich des Eisenbahnsystems und dessen sicheren Betrieb, einschließlich der Materialbeschaffung und der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen, gegenüber Benutzern, Kunden, den betroffenen Arbeitnehmern und Dritten.

Von diesen Bestimmungen unberührt bleibt die Verantwortung jedes Herstellers, jedes Zulieferers von Wartungsmaterial, jedes Halters, jedes Dienstleistungsanbieters und jeder Beschaffungsstelle dafür, dass das von ihnen gelieferte Rollmaterial, die Anlagen, Zubehörteile und Materialien sowie die Dienstleistungen den angegebenen Anforderungen und Einsatzbedingungen entsprechen, so dass sie vom Eisenbahnunternehmen und/oder Betreiber der Eisenbahninfrastruktur im Betrieb sicher eingesetzt werden können.

KAPITEL 4 — Sicherheitszulassung und Sicherheitsbescheinigung

Abschnitt 1 — Sicherheitszulassung des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur

Art. 95 - § 1 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur benötigt für die Verwaltung und Betreibung der Eisenbahninfrastruktur eine von der Sicherheitsbehörde erteilte Sicherheitszulassung.

§ 2 - Die Sicherheitszulassung beinhaltet:

- a) die Bestätigung, dass das Sicherheitsmanagementsystem des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur, wie erwähnt in Artikel 91 und in Anlage 5, angenommen ist,
- b) die Bestätigung, dass die Vorkehrungen, die der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur getroffen hat, um die besonderen Anforderungen für eine sichere Auslegung, Instandhaltung und Betreibung der Eisenbahninfrastruktur zu erfüllen, wozu gegebenenfalls die Instandhaltung und der Betrieb des Verkehrssteuerungs- und Signalgebungssystems gehören, angenommen sind.

Art. 96 - Die Sicherheitszulassung ist fünf Jahre lang gültig und kann auf Antrag des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur erneuert werden. Sie wird vollständig oder teilweise aktualisiert, wenn die Infrastruktur, die Signalgebung oder die Energieversorgung oder die Grundsätze für deren Betrieb und Instandhaltung wesentlich geändert werden. Der Inhaber der Sicherheitszulassung unterrichtet die Sicherheitsbehörde unverzüglich über alle derartigen Änderungen.

Bei wesentlichen Änderungen der in Artikel 68 §§ 1 und 2 erwähnten Vorschriften kann die Sicherheitsbehörde die Überprüfung der Sicherheitszulassung verlangen.

Wenn der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, der Inhaber einer Sicherheitszulassung ist, die für die Zulassung geltenden Bedingungen nicht mehr erfüllt, kann die Zulassung entzogen werden.

Art. 97 - Die Sicherheitsbehörde unterrichtet die Agentur binnen einem Monat über jede Sicherheitszulassung, die erteilt, erneuert, geändert oder entzogen wurde. Dabei werden der Name und die Anschrift des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur, das Ausgabedatum, der Geltungsbereich und die Gültigkeitsdauer der Sicherheitszulassung sowie, im Fall eines Entzugs, die Gründe für die Entscheidung angegeben.

Art. 98 - Der König legt durch einen im Ministerrat beratenen Erlass die Modalitäten für die Beantragung, Erteilung, Aktualisierung, Verlängerung und Entziehung der Sicherheitszulassung fest.

Abschnitt 2 — Sicherheitsbescheinigung der Eisenbahnunternehmen

Art. 99 - § 1 - Eisenbahnunternehmen benötigen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur eine Sicherheitsbescheinigung gemäß vorliegendem Abschnitt. Mit der Sicherheitsbescheinigung weist das Eisenbahnunternehmen nach, dass es sein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt hat und die in den TSI und anderen einschlägigen Vorschriften europäischen Rechts sowie in den Sicherheitsvorschriften festgelegten Anforderungen erfüllen kann und damit in der Lage ist, Risiken zu kontrollieren und einen sicheren Verkehrsbetrieb auf dem Netz zu gewährleisten. Die Sicherheitsbescheinigung kann für das gesamte belgische Eisenbahnnetz oder nur für einen bestimmten Teil davon gelten.

§ 2 - Die Sicherheitsbescheinigung besteht aus zwei Teilen:

- a) einer Bescheinigung zur Bestätigung der Annahme des Sicherheitsmanagementsystems des Eisenbahnunternehmens und
- b) einer Bescheinigung zur Bestätigung, dass die Maßnahmen, die das Eisenbahnunternehmen getroffen hat, um die besonderen Anforderungen für die sichere Erbringung seiner Dienstleistungen auf dem betreffenden Netz zu erfüllen, angenommen sind.

Die Anforderungen können sich auf die Anwendung der TSI und der Sicherheitsvorschriften, die Vorschriften für die Netzbetreibung einbezogen, die Annahme der Dokumente zur Feststellung der Zertifizierung des Personals, die Fahrerlaubnisse und Bescheinigungen der Zugführer einbezogen, und die Zulassung zur Inbetriebnahme der von den Eisenbahnunternehmen benutzten Fahrzeuge beziehen.

Art. 100 - In der dem Eisenbahnunternehmen mit Sitz in Belgien von der Sicherheitsbehörde gemäß Artikel 99 § 2 Buchstabe a) erteilten Bescheinigung müssen die Art und der Umfang der erfassten Eisenbahnverkehrsdienste angegeben werden. Die gemäß Artikel 99 § 2 Buchstabe a) erteilte Bescheinigung ist für gleichwertige Eisenbahnverkehrsdienste in der gesamten Europäischen Union gültig.

Art. 101 - Ein Eisenbahnunternehmen mit Sitz in Belgien oder in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, das die Aufnahme von Eisenbahnverkehrsdiensten auf dem belgischen Eisenbahnnetz beabsichtigt, muss von der Sicherheitsbehörde die in Artikel 99 § 2 Buchstabe b) erwähnte erforderliche zusätzliche nationale Bescheinigung erhalten haben.

In der gemäß Artikel 99 § 2 Buchstabe b) erteilten Bescheinigung werden die Strecken des Netzes, auf denen sie gilt, angegeben.

Art. 102 - Die Sicherheitsbescheinigung ist drei Jahre lang gültig und kann erneuert werden. Sie wird vollständig oder teilweise aktualisiert, wenn sich die Art oder der Umfang des Betriebs wesentlich ändert.

Der Inhaber der Sicherheitsbescheinigung unterrichtet die Sicherheitsbehörde unverzüglich über alle wichtigen Änderungen der Bedingungen des einschlägigen Teils der Sicherheitsbescheinigung. Ferner unterrichtet er die Sicherheitsbehörde über die Einführung neuer Personalkategorien und neuer Rollmaterialtypen.

Bei wesentlichen Änderungen der in Artikel 68 §§ 1 bis 3 erwähnten Vorschriften kann die Sicherheitsbehörde die Überprüfung des einschlägigen Teils der Sicherheitsbescheinigung verlangen.

Erfüllt der Inhaber der Sicherheitsbescheinigung die geforderten Bedingungen nicht mehr, so wird Teil a) und/oder Teil b) der Bescheinigung entzogen. Im Falle der Entziehung von Teil b) muss die Sicherheitsbehörde, die Teil a) erteilt hat, umgehend darüber informiert werden.

Wenn sich herausstellt, dass der Inhaber der Sicherheitsbescheinigung diese im Verlauf des Jahres nach ihrer Erteilung nicht in der vorgesehenen Weise genutzt hat, wird die Bescheinigung entzogen.

Art. 103 - Der König legt durch einen im Ministerrat beratenen Erlass die Modalitäten für die Beantragung, Untersuchung, Erteilung, Erneuerung und Entziehung der Sicherheitsbescheinigung fest.

Art. 104 - Die Sicherheitsbehörde unterrichtet die Agentur binnen einem Monat über jede in Artikel 99 erwähnte Sicherheitsbescheinigung, die erteilt, erneuert, geändert oder entzogen wurde. Dabei werden der Name und die Anschrift der Eisenbahnunternehmen, das Ausgabedatum, der Geltungsbereich und die Gültigkeitsdauer der Sicherheitsbescheinigung sowie, im Fall eines Entzugs, die Gründe für die Entscheidung angegeben.

KAPITEL 5 — *Instandhaltung der Fahrzeuge*

Art. 105 - Der Inhaber jedes Fahrzeugs weist diesem vor Inbetriebnahme oder Benutzung auf dem Netz eine Stelle zu, die für die Instandhaltung zuständig ist. Diese Stelle wird in das NFR eingetragen.

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

Art. 106 - Unabhängig von der Verantwortung, die die Eisenbahnunternehmen und der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur für die in Artikel 94 erwähnte sichere Betreibung eines Zuges tragen, sorgt die für die Instandhaltung zuständige Stelle anhand eines Instandhaltungssystems dafür, dass die Fahrzeuge, deren Instandhaltung sie gewährleistet, sich in einem sicheren Betriebszustand befinden.

Zu diesem Zweck sorgt die für die Instandhaltung zuständige Stelle dafür, dass die Fahrzeuge wie folgt instand gehalten werden:

1. gemäß dem Instandhaltungsbuch eines jeden Fahrzeugs und
2. gemäß den geltenden Vorschriften, einschließlich Instandhaltungsvorschriften und Bestimmungen mit Bezug auf die TSI.

Die für die Instandhaltung zuständige Stelle führt die Instandhaltung selber durch oder gibt sie in Auftrag.

Art. 107 - Handelt es sich um Güterwagen, muss jede für die Instandhaltung zuständige Stelle durch eine Stelle zertifiziert werden, die gemäß dem im Königlichen Erlass vom 31. Januar 2006 zur Schaffung des BELAC-Systems zur Akkreditierung von Einrichtungen für die Konformitätsprüfung vorgesehenen Verfahren akkreditiert ist.

In Abweichung von Absatz 1 wird die Konformität mit den in der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission vom 10. Mai 2011 über ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 653/2007 festgelegten Anforderungen von der Sicherheitsbehörde gemäß den in Titel 4 Kapitel 4 erwähnten Verfahren kontrolliert, wenn die für die Instandhaltung zuständige Stelle ein Eisenbahnunternehmen oder ein Betreiber der Eisenbahninfrastruktur ist. Die Konformität mit diesen Anforderungen wird für den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur im Rahmen der Sicherheitszulassung und für das Eisenbahnunternehmen im Rahmen der Sicherheitsbescheinigung bestätigt.

Art. 108 - Die Bescheinigungen, die von den anderen Mitgliedstaaten gemäß der 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 (Richtlinie über Eisenbahnsicherheit) ausgestellt werden, sind auf belgischem Staatsgebiet gültig.

Art. 109 - Der König kann bestimmen, dass die Verpflichtung zur Identifizierung und Zertifizierung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle durch alternative Maßnahmen gewährleistet wird, und zwar in folgenden Fällen:

1. in Drittländern registrierte und gemäß den Rechtsvorschriften dieses Landes instand gehaltene Fahrzeuge,
2. Fahrzeuge, die Schienenwege oder Bahnlinien mit einem anderen Gleisabstand als dem des Haupteisenbahnnetzes innerhalb der Union befahren und für die die Konformität mit den in Artikel 106 Absatz 1 Nr. 2 erwähnten Anforderungen durch internationale Abkommen mit Drittländern gewährleistet wird,
3. in Artikel 2 erwähnte Fahrzeuge sowie Spezial- oder Militärmaterialtransporte, für die die nationale Sicherheitsbehörde vor Inbetriebnahme eine Ad-hoc-Genehmigung ausstellen muss. In diesem Fall werden die Abweichungen für Zeiträume von höchstens fünf Jahren gewährt.

Diese anderen Anforderungen finden Anwendung durch Abweichungen, die von der Sicherheitsbehörde gewährt werden:

1. bei der Registrierung der Fahrzeuge, was die Identifizierung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle betrifft,
2. bei der Ausstellung der Sicherheitszulassung und der Sicherheitsbescheinigungen an die Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber, was die Identifizierung oder die Zertifizierung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle betrifft.

Die in Absatz 2 erwähnten Abweichungen werden im Jahresbericht über die Sicherheit, erwähnt in Artikel 78, identifiziert und gerechtfertigt.

KAPITEL 6 — *Untersuchungen bei Eisenbahnunfällen und -störungen**Abschnitt 1 — Benennung einer Untersuchungsstelle*

Art. 110 - Der König benennt durch einen im Ministerrat beratenen Erlass die Untersuchungsstelle.

Die Untersuchungsstelle besteht aus mindestens einem Untersuchungssachverständigen, der in der Lage ist, bei Unfällen, schweren Unfällen oder Störungen als Untersuchungsbeauftragter tätig zu werden. Sie ist darüber hinaus funktionell unabhängig von der Sicherheitsbehörde, den Regulierungsstellen im Eisenbahnsektor und von jeder anderen Instanz, deren Interessen mit dem Untersuchungsauftrag in Konflikt geraten könnten.

Die Mitglieder der Untersuchungsstelle unterliegen bezüglich der Informationen, die ihnen bei der Ausübung der in Abschnitt 2 erwähnten Aufgaben mitgeteilt werden, dem Berufsgeheimnis; jede Verletzung des Berufsgeheimnisses wird mit den in Artikel 458 des Strafgesetzbuches vorgesehenen Strafen geahndet.

Der König bestimmt durch einen im Ministerrat beratenen Erlass die Zusammensetzung der Untersuchungsstelle und die Ausführungsmodalitäten für die Aufgaben, mit denen sie betraut wird.

Abschnitt 2 — Aufgaben

Art. 111 - § 1 - Die Untersuchungsstelle:

1. führt nach jedem sich auf dem Eisenbahnsystem ereigneten schweren Unfall eine Untersuchung durch;
2. kann neben schweren Unfällen auch die Unfälle und Störungen untersuchen, die unter leicht veränderten Umständen zu schweren Unfällen hätten führen können, einschließlich technischer Störungen in den strukturbezogenen Teilsystemen oder an den Interoperabilitätskomponenten des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems oder des konventionellen Eisenbahnsystems. Gegebenenfalls berücksichtigt die Untersuchungsstelle die vom König festgelegten Kriterien;
3. kann alle in Absatz 1 nicht erwähnten Betriebsunfälle und -störungen oder den Betrieb beeinträchtigenden Unfälle oder Störungen untersuchen, und dies gemäß den vom König festgelegten Kriterien und Modalitäten;
4. erstellt und aktualisiert eine Datenbank aller Betriebsunfälle und -störungen, auf die die Sicherheitsbehörde Zugriff hat;

5. erlegt administrative Geldbußen auf.

§ 2 - Der König bestimmt das Muster der Legitimationskarte, die bei der Erfüllung der in § 1 erwähnten Aufgaben vorgelegt wird.

Art. 112 - § 1 - Bei einem in Artikel 214 Absatz 1 Nr. 30 erwähnten Verstoß kann die Untersuchungsstelle einem Eisenbahnunternehmen und dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur eine administrative Geldbuße auferlegen.

§ 2 - Wenn die Untersuchungsstelle von der in § 1 erwähnten Zuständigkeit Gebrauch machen möchte, verfasst der Untersuchungsbeauftragte einen Bericht.

Der Bericht ist datiert und enthält mindestens:

1. den Namen des mutmaßlichen Zuwiderhandelnden,
2. den Verstoß.

Eine Kopie des Berichts wird spätestens bei der Notifizierung der Absicht, eine administrative Geldbuße aufzuerlegen, an den mutmaßlichen Zuwiderhandelnden gesandt.

§ 3 - Der Untersuchungsbeauftragte setzt den mutmaßlichen Zuwiderhandelnden binnen fünf Tagen ab dem Datum des Berichts von der Absicht, eine administrative Geldbuße aufzuerlegen, in Kenntnis.

Zudem kann der Untersuchungsbeauftragte diese Frist verlängern, wenn er dem mutmaßlichen Zuwiderhandelnden eine Frist einräumt, um dem Verstoß ein Ende zu setzen.

Die Notifizierung erfolgt per Einschreibesendung oder auf die vom König festgelegte Weise und vermerkt unter Androhung der Nichtigkeit den in Erwägung gezogenen Betrag der administrativen Geldbuße und den Namen des mutmaßlichen Zuwiderhandelnden.

Diese Notifizierung kann sich nur auf Taten beziehen, die weniger als ein Jahr vor Versendung des Einschreibens begangen worden sind.

§ 4 - Der mutmaßliche Zuwiderhandelnde wird aufgefordert, innerhalb von fünfzehn Tagen ab Notifizierung dieser Benachrichtigung seine Verteidigungsmittel schriftlich mitzuteilen. Wenn der mutmaßliche Zuwiderhandelnde keinen Sitz in Belgien hat, wird diese Frist um fünf Tage verlängert.

Der mutmaßliche Zuwiderhandelnde wird ebenfalls darauf hingewiesen, dass er:

1. auf Antrag hin die Dokumente, die der Absicht zugrunde liegen, eine administrative Geldbuße aufzuerlegen, einsehen und Kopien davon erhalten kann,
2. seine schriftliche Verteidigung mündlich begründen kann. Zu diesem Zweck kann er innerhalb von zehn Tagen nach Erhalt der Notifizierung einen schriftlichen Antrag bei dem Untersuchungsbeauftragten einreichen.

Der mutmaßliche Zuwiderhandelnde kann sich von einem Rechtsanwalt beistehen oder vertreten lassen und Zeugen aufrufen.

Wenn der mutmaßliche Zuwiderhandelnde findet, dass er nicht über ausreichend Zeit für seine Verteidigung verfügt, kann er einen mit Gründen versehenen Antrag an den Untersuchungsbeauftragten richten, der innerhalb von fünf Tagen in dieser Sache befindet. Wenn der Untersuchungsbeauftragte nicht innerhalb von dreißig Tagen in der Sache befindet, gilt der Antrag als angenommen. Die in § 6 erwähnte Frist wird für die Dauer der Verlängerung der in vorliegendem Absatz erwähnten Frist ausgesetzt.

§ 5 - Der Untersuchungsbeauftragte zeigt sich loyal und unparteiisch bei der Sammlung und Mitteilung der Belastungs- und Entlastungsbeweise.

§ 6 - Wenn eine administrative Geldbuße auferlegt wird, wird der Betrag dieser Geldbuße der Schwere des Verstoßes und dem Maße, in dem dieser dem Zuwiderhandelnden angelastet werden kann, angepasst. Des Weiteren wird der Häufigkeit des Verstoßes und den Umständen, unter denen der mutmaßliche Zuwiderhandelnde den Verstoß begangen hat, Rechnung getragen.

Stellen die Taten zum Zeitpunkt der Entscheidung, eine administrative Geldbuße aufzuerlegen, keinen Verstoß im Sinne der Artikel 214 und 215 mehr dar, wird die administrative Geldbuße nicht auferlegt.

Die ersten beiden Absätze des vorliegenden Paragraphen finden Anwendung im Fall der in Artikel 221/3 erwähnten Beschwerde.

§ 7 - Die Befugnis der Untersuchungsstelle, eine administrative Geldbuße aufzuerlegen, erlischt zwei Jahre nachdem die Untersuchungsstelle die in § 3 erwähnte Notifizierung versandt hat.

Abschnitt 3 — Befugnisse

Art. 113 - Unbeschadet der Befugnisse der Polizeidienste und Gerichtsbehörden und gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit Letzteren wird der Untersuchungsstelle umgehend Folgendes ermöglicht:

- a) Zugang zum Ort des Unfalls oder der Störung sowie zu dem betroffenen Rollmaterial, zu der mit dem Ereignis im Zusammenhang stehenden Infrastruktur und zu den Anlagen für Verkehrssteuerung und Signalgebung,
- b) sofortige Spurenaufnahme und überwachte Entnahme von Trümmern, Infrastruktureinrichtungen oder Bauteilen zu Untersuchungs- oder Auswertungszwecken,
- c) Zugang zum Inhalt von Aufzeichnungsgeräten, die Sprachnachrichten aufzeichnen, zu den Aufzeichnungen bordgestützter Ausrüstungen und zu den Betriebsaufzeichnungen des Signal- und Verkehrssteuerungssystems sowie dessen Auswertung,
- d) Zugang zu den Ergebnissen einer Untersuchung der Leichen der Opfer,
- e) Zugang zu den Ergebnissen von Untersuchungen des Zugpersonals und anderer Eisenbahnbediensteter, die an dem Unfall oder der Störung beteiligt waren,
- f) Befragung des beteiligten Eisenbahnpersonals und anderer Zeugen sowie das Recht, Kopien von Erklärungen dieser Personen an andere Instanzen zu erhalten,
- g) Zugang zu allen sachdienlichen Informationen und Aufzeichnungen, die sich im Besitz der N.G.B.E.-Holding, des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur, der beteiligten Eisenbahnunternehmen und der Sicherheitsbehörde befinden.

Art. 114 - Die Untersuchungsstelle führt mit den Untersuchungsstellen der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union einen Meinungs- und Erfahrungsaustausch durch zur Erarbeitung gemeinsamer Untersuchungsmethoden und gemeinsamer Grundsätze für die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlungen zu ergreifenden Folgemaßnahmen und zur Anpassung an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt.

Abschnitt 4 — Untersuchung

Art. 115 - Wenn sich in der Nähe einer Anlage an der Grenze von Belgien ein Unfall ereignet hat oder eine Störung aufgetreten ist oder wenn nicht festgestellt werden kann, in welchem Mitgliedstaat der Europäischen Union der Unfall sich ereignet hat oder die Störung aufgetreten ist und es möglicherweise in Belgien gewesen sein könnte, spricht die Untersuchungsstelle sich mit den ihr gleichgesetzten Stellen darüber ab, welche von ihnen die Untersuchung durchführt, oder sie einigen sich auf eine gemeinsame Durchführung. Ist die belgische Untersuchungsstelle benannt, lässt sie die anderen Stellen an der Untersuchung mitwirken und gewährt ihnen uneingeschränkten Zugang zu den Ergebnissen.

Die Untersuchungsstellen eines anderen Mitgliedstaats der Europäischen Union werden immer dann aufgefordert, an einer Untersuchung mitzuwirken, wenn ein in diesem Mitgliedstaat niedergelassenes Eisenbahnunternehmen, das Inhaber einer Genehmigung in diesem Mitgliedstaat ist, an dem Unfall oder der Störung beteiligt ist.

Art. 116 - Die Untersuchung wird so durchgeführt, dass sich alle Beteiligten äußern können, und gegebenenfalls so, dass die Ergebnisse mit denen der anderen Untersuchungsstellen zusammengelegt werden. Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und die betroffenen Eisenbahnunternehmen, die Sicherheitsbehörde, die Opfer und ihre Angehörigen, die Eigentümer beschädigten Eigentums, die Hersteller, die beteiligten Rettungsdienste sowie die Vertreter des von einem schweren Unfall, einem Unfall oder einer Störung betroffenen Personals und der Benutzer werden regelmäßig über die Untersuchung und ihren Verlauf unterrichtet; sie erhalten nach Möglichkeit Gelegenheit, ihre Auffassungen und Standpunkte zu der Untersuchung zum Ausdruck zu bringen, und es wird ihnen ferner ermöglicht, Bemerkungen zu den in den Berichtsentwürfen enthaltenen Informationen abzugeben. Währenddessen dürfen keine Teile der eventuell laufenden gerichtlichen Ermittlung und Untersuchung ohne Zustimmung der Gerichtsbehörden mitgeteilt werden.

Wenn aus den von der Untersuchungsstelle gesammelten Indizien hervorgeht, dass die Ursache des Unfalls oder der Störung, wie erwähnt in Artikel 111, ein Verstoß ist, setzt die Untersuchungsstelle umgehend die Polizeidienste und die Gerichtsbehörden davon in Kenntnis.

Art. 117 - Für die Untersuchung jedes Unfalls oder jeder Störung, wie erwähnt in Artikel 111, stellt die zuständige Untersuchungsstelle die geeigneten Mittel bereit. Sie wendet insbesondere die für die Durchführung der Untersuchung notwendige praktische und technische Sachkenntnis an. Auf die Sachkenntnis kann je nach Art des zu untersuchenden Unfalls oder der zu untersuchenden Störung innerhalb oder außerhalb der Untersuchungsstelle zurückgegriffen werden.

Art. 118 - Die Untersuchungsstelle bringt ihre Untersuchungen am Unfallort schnellstmöglich zum Abschluss, damit der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur die Infrastruktur so bald wie möglich wieder instand setzen und für den Bahnverkehr freigeben kann.

Art. 119 - Die Untersuchung wird unabhängig von jeder gerichtlichen Ermittlung und Untersuchung durchgeführt und darf auf keinen Fall die Klärung von Schuld- oder Haftungsfragen zum Gegenstand haben. Die Gerichtsbehörden bemühen sich, der Untersuchungsstelle die Erfüllung ihrer Aufgaben zu ermöglichen.

Abschnitt 5 — Schlussfolgerungen und Berichte

Art. 120 - Zu jeder Untersuchung eines Unfalls oder einer Störung, wie erwähnt in Artikel 111, werden Berichte, deren Inhalt in Anlage 6 festgelegt ist, in einer der Art und Schwere des Unfalls beziehungsweise der Störung sowie der Bedeutung der Untersuchungsergebnisse angemessenen Form erstellt. Diese Berichte verweisen auf den Untersuchungszweck und enthalten erforderlichenfalls Sicherheitsempfehlungen.

Die Untersuchungsstelle gibt den Abschlussbericht schnellstmöglich und in der Regel nicht später als zwölf Monate nach dem Ereignis heraus. Der Aufbau des Berichts entspricht so genau wie möglich dem Muster in Anlage 6. Der Bericht einschließlich der Sicherheitsempfehlungen wird den in Artikel 116 erwähnten Betroffenen sowie den betreffenden Stellen und Beteiligten in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zugeleitet.

Art. 121 - Die Untersuchungsstelle veröffentlicht jedes Jahr spätestens bis zum 30. September einen Bericht über die im Vorjahr durchgeführten Untersuchungen, die ausgesprochenen Sicherheitsempfehlungen und die im Anschluss an frühere Sicherheitsempfehlungen getroffenen Maßnahmen.

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

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

Abschnitt 6 — Europäische Konzertierung

Art. 123 - Entscheidet die Untersuchungsstelle, eine Untersuchung durchzuführen, so teilt sie dies der Agentur innerhalb einer Woche nach der Entscheidung mit. Diese Mitteilung enthält Datum, Uhrzeit und Ort des Unfalls oder der Störung sowie Art und Folgen des Ereignisses in Bezug auf Todesopfer, Verletzte und Sachschäden.

Art. 124 - Die Untersuchungsstelle übermittelt der Agentur jeweils ein Exemplar des in Artikel 120 erwähnten Abschlussberichts und des in Artikel 121 erwähnten Jahresberichts.

TITEL 5 — Zertifizierung von Zugführern und anderem mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betrauten Zugpersonal*KAPITEL 1 — Zertifizierung von Zugführern**Abschnitt 1 — Europäisches Muster für die Zertifizierung*

Art. 125 - Jeder Zugführer muss die Eignung und Qualifikation besitzen, die zum Steuern eines Zuges notwendig sind, und Inhaber einer Fahrerlaubnis und einer oder mehrerer Bescheinigungen sein.

Die Bescheinigungen können in einem einzigen Dokument enthalten sein.

Abschnitt 2 — Fahrerlaubnis für Zugführer

Art. 126 - Die Fahrerlaubnis ist Eigentum ihres Inhabers und wird von der Sicherheitsbehörde erteilt.

Die Fahrerlaubnis gilt auf dem gesamten Gebiet der Europäischen Union.

Jede Fahrerlaubnis für Zugführer enthält die persönlichen Daten des Zugführers, den Namen der erteilenden Behörde und die Gültigkeitsdauer, die zehn Jahre beträgt, zu rechnen ab dem Datum der Erteilung, vorbehaltlich Artikel 129.

Art. 127 - Eine Fahrerlaubnis für Zugführer darf nur Personen erteilt werden, die das zwanzigste Lebensjahr vollendet haben.

In Abweichung von Absatz 1 darf die Fahrerlaubnis für Zugführer Personen erteilt werden, die das achtzehnte Lebensjahr vollendet haben; die Gültigkeit einer solchen Fahrerlaubnis ist jedoch auf das belgische Staatsgebiet beschränkt.

Der Zugführeranwärter muss eine mindestens neunjährige Schulausbildung der Primar- und Sekundarstufe sowie eine Grundausbildung, die der in Anhang II der Empfehlung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2008 zur Einrichtung des Europäischen Qualifikationsrahmens für lebenslanges Lernen erwähnten Stufe 3 entspricht, erfolgreich abgeschlossen haben.

Der Zugführeranwärter muss seine physische Eignung im Rahmen einer ärztlichen Untersuchung nachweisen. Der König bestimmt die Kriterien für die Anerkennung von Personen oder Stellen, die mit der ärztlichen Untersuchung betraut sind, und die Modalitäten für diese ärztliche Untersuchung. Diese Modalitäten müssen mindestens die in Anlage 8 Punkt 1.1, 1.2, 1.3 und 2.1 bestimmten Kriterien erfüllen.

Der Zugführeranwärter muss seine arbeitspsychologische Eignung im Rahmen einer arbeitspsychologischen Untersuchung nachweisen. Der König bestimmt die Kriterien für die Anerkennung von Personen oder Stellen, die mit der arbeitspsychologischen Untersuchung betraut sind, und die Modalitäten für diese Untersuchung. Diese Modalitäten müssen mindestens die in Anlage 8 Punkt 2.2 bestimmten Kriterien erfüllen.

Der König bestimmt die Regeln für die Beantragung und die Ausstellung einer Anerkennung von Personen oder Stellen, die mit den in den Absätzen 4 und 5 erwähnten Untersuchungen beauftragt sind, und die Regeln für die Erneuerung, Anpassung, Entziehung oder Aussetzung der Anerkennung.

Der Zugführeranwärter muss seine allgemeinen Fachkenntnisse im Rahmen einer Prüfung nachweisen. Der König bestimmt die Modalitäten für diese Prüfung über die in Anlage 10 erwähnten allgemeinen Sachgebiete. Der König bestimmt die allgemeinen Fachkenntnisse.

Art. 128 - Jeder Antrag auf Erteilung der Fahrerlaubnis für Zugführer ist vom Zugführeranwärter selbst oder von einer Stelle, die in seinem Namen oder für seine Rechnung auftritt, bei der Sicherheitsbehörde einzureichen.

Die Sicherheitsbehörde erteilt die Fahrerlaubnis für Zugführer so schnell wie möglich und spätestens einen Monat nach Eingang aller erforderlichen Unterlagen.

Eine Fahrerlaubnis für Zugführer wird in einem einzigen Original erteilt und darf nicht dupliziert werden. Allein die Sicherheitsbehörde ist dazu befugt, das Duplikat einer Fahrerlaubnis für Zugführer auszustellen, falls dies beantragt wird.

Der König bestimmt das Verfahren für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis für Zugführer, die Aktualisierung der in der Fahrerlaubnis für Zugführer enthaltenen Daten, die Verlängerung, Erneuerung oder den Erhalt eines Duplikats.

Art. 129 - Zur Aufrechterhaltung der Gültigkeit der Fahrerlaubnis für Zugführer absolviert der Inhaber eine in Anlage 5 Punkt 2.1 Buchstabe e) erwähnte Weiterbildung und hat er sich gemäß Anlage 8 Punkt 3.1 bis zum Alter von 55 Jahren mindestens alle drei Jahre und danach jährlich regelmäßigen Überprüfungen und/oder Kontrollen der in Artikel 127 Absatz 4 erwähnten Anforderungen zu unterziehen. Der Inhaber einer Fahrerlaubnis für Zugführer hat sich gemäß Anlage 8 Punkt 3.3 ebenfalls alle zehn Jahre den Überprüfungen und/oder Kontrollen der in Artikel 127 Absatz 5 erwähnten Anforderungen zu unterziehen. Der König kann das Verfahren festlegen, das für diese regelmäßigen Überprüfungen und/oder Kontrollen zu befolgen ist. Der König kann ebenfalls die Häufigkeit der Überprüfungen und/oder Kontrollen festlegen.

Diese Überprüfungen und/oder Kontrollen sowie die in Artikel 127 Absatz 4 und 5 erwähnten Untersuchungen werden von einer von der Sicherheitsbehörde anerkannten Person oder Einrichtung oder unter der Aufsicht dieser Person oder Einrichtung gemäß Artikel 142 Nr. 9 durchgeführt.

Bei Erneuerung einer Fahrerlaubnis für Zugführer überprüft die Sicherheitsbehörde anhand des in Artikel 132 § 1 Nr. 1 erwähnten Registers, ob der Zugführer sich den in Absatz 1 erwähnten regelmäßigen Überprüfungen und/oder Kontrollen unterzogen und ob er die in Absatz 1 erwähnte Weiterbildung absolviert hat.

Versäumt der Interessent eine regelmäßige Überprüfung oder hat die Überprüfung ein negatives Ergebnis, wird das in Artikel 141 vorgesehene Verfahren angewandt.

Art. 130 - Wenn ein Zugführer nicht länger für ein Eisenbahnunternehmen oder den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur arbeitet, setzt das Eisenbahnunternehmen oder der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur die Sicherheitsbehörde unverzüglich davon in Kenntnis.

Die Fahrerlaubnis für Zugführer bleibt gültig, solange die Anforderungen der in Artikel 129 Absatz 1 erwähnten Untersuchungen und/oder Kontrollen weiterhin erfüllt sind.

Art. 131 - In den in Artikel 141 § 1 und Artikel 221 § 4 Nr. 1 und 2 erwähnten Fällen wird die Fahrerlaubnis für Zugführer entweder ausgesetzt oder entzogen.

Art. 132 - § 1 - Die Sicherheitsbehörde:

1. führt ein Register aller erteilten, aktualisierten, erneuerten, verlängerten, geänderten, abgelaufenen, ausgesetzten, entzogenen oder als verloren, gestohlen oder zerstört gemeldeten Fahrerlaubnisse für Zugführer. Dieses Register enthält die Daten jeder Fahrerlaubnis für Zugführer, die mit Hilfe der jedem Zugführer zugewiesenen nationalen Nummer zugänglich sein müssen. Das Register ist regelmäßig zu aktualisieren,
2. erteilt den zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten, der Agentur oder jedem Arbeitgeber von Zugführern - dem vorherigen Arbeitgeber des Zugführers, was die Anwendung von Artikel 147 betrifft, einbezogen - auf einen mit Gründen versehenen Antrag Auskunft über den Status dieser Fahrerlaubnisse.

§ 2 - Jeder Zugführer hat Zugang zu seinen im Register der Sicherheitsbehörde gespeicherten Daten und kann auf Antrag eine Kopie dieser Daten erhalten.

§ 3 - Die Sicherheitsbehörde arbeitet mit der Agentur zusammen, um die Interoperabilität des in § 1 erwähnten Registers zu gewährleisten.

§ 4 - Die Sicherheitsbehörde achtet darauf, dass das von ihr aufgrund von § 1 erstellte Register ausschließlich für folgende Zwecke genutzt wird:

1. für die Fortschreibung rechtlicher und faktischer Gegebenheiten in Bezug auf Erteilung, Aktualisierung, Erneuerung, Verlängerung, Änderung, Ablauf, Aussetzung, Entziehung, Verlust, Diebstahl und Zerstörung aller Fahrerlaubnisse für Zugführer,
2. für die Fortschreibung von vom König bestimmten personenbezogenen Daten, die notwendig sind, um das in Nr. 1 erwähnte Ziel zu erreichen.

Wenn die Sicherheitsbehörde gemäß den Bestimmungen des vorliegenden Artikels eingreift, müssen alle Bestimmungen des Gesetzes vom 8. Dezember 1992 über den Schutz des Privatlebens hinsichtlich der Verarbeitung personenbezogener Daten eingehalten werden, außer wenn vorliegendes Eisenbahngesetzbuch davon abweicht.

§ 5 - Der König legt die Regeln fest, die erforderlich sind, um zu vermeiden, dass der Inhalt des in vorliegendem Artikel erwähnten Registers verändert wird.

Abschnitt 3 — Bescheinigung

Art. 133 - Alle Eisenbahnunternehmen und Betreiber der Eisenbahninfrastruktur sind in jedem Fall verantwortlich für das Ausbildungs- und Qualifizierungsniveau ihres Personals, welches Tätigkeiten mit Bezug auf die Sicherheit, wie in Artikel 90 und Anlage 5 erwähnt, ausübt.

Art. 134 - Die Bescheinigung wird vom Eisenbahnunternehmen, das oder vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, der den Zugführer beschäftigt oder unter Vertrag genommen hat, ausgestellt.

Die Bescheinigung ist Eigentum des Eisenbahnunternehmens oder des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur. Die Zugführer haben dennoch Anrecht auf Ausstellung einer beglaubigten Abschrift.

Eine Bescheinigung gilt ausschließlich für die darin angegebene Infrastruktur und das in ihr angegebene Rollmaterial.

In jeder Bescheinigung ist angegeben, welche Infrastruktur der Inhaber befahren darf.

In jeder Bescheinigung ist angegeben, welches Rollmaterial der Inhaber führen darf.

Die Bescheinigung berechtigt zum Führen von Eisenbahnfahrzeugen einer oder mehrerer der folgenden Klassen:

1. Klasse A: Rangierlokomotiven, Bauzüge, Eisenbahnfahrzeuge für Unterhaltungsarbeiten und alle anderen Lokomotiven, die für den Rangierbetrieb benutzt werden,
2. Klasse B: Personen- und/oder Gütertransport.

Eine Bescheinigung kann eine Erlaubnis für alle Klassen enthalten, die alle europäischen Codes für die verschiedenen Typen der oben erwähnten Klassen A und B abdeckt.

In Abweichung von Artikel 125 kann ein Eisenbahnunternehmen einen Zugführer von der Pflicht befreien, Inhaber einer für die betreffende Infrastruktur gültigen Bescheinigung zu sein, sofern ein anderer Zugführer, der über eine solche Bescheinigung verfügt und die Sprachkenntnisse besitzt, die für die Kommunikation mit dem freigestellten Zugführer erforderlich sind, während des Fahrbetriebs neben dem Zugführer sitzt, und zwar ausschließlich in folgenden Ausnahmefällen:

1. bei der vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur festgelegten Umleitung von Zügen oder Instandhaltung der Gleise aufgrund von Störungen des Eisenbahnverkehrsdienstes,
2. bei einmaligen Sonderfahrten mit historischen Zügen,
3. bei einmaligen Sonderfahrten im Güterverkehr, sofern der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur zustimmt,
4. bei Auslieferung oder Vorführung eines neuen Zuges oder einer neuen Lokomotive,
5. bei Schulungs- und Prüfungsfahrten von Zugführern.

Die Entscheidung, auf diese Möglichkeit zurückzugreifen, kann weder vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur noch von der Sicherheitsbehörde vorgeschrieben werden.

Wird ein zusätzlicher Zugführer auf die vorstehend festgelegte Weise eingesetzt, ist das dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur zuvor mitzuteilen.

Art. 135 - Eine Bescheinigung darf ausschließlich dem Inhaber einer Fahrerlaubnis für Zugführer erteilt werden.

Der Inhaber der Bescheinigung hält die Sprachenbedingungen ein, die vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur entsprechend der Lokalisierung der Infrastruktur, für die die Bescheinigung beantragt wird, angegeben sind. Der König bestimmt, inwiefern der Inhaber der Bescheinigung diese Sprachenbedingungen erfüllen muss, wobei mindestens die in Anlage 12 Punkt 8 erwähnten Kenntnisse vorhanden sein müssen.

Der Zugführeranwärter muss eine Prüfung seiner Fachkenntnisse und seiner Befähigung für die jeweilige Infrastruktur, für die die Bescheinigung beantragt wird, sowie seiner Sprachkenntnisse bestanden haben.

Der Zugführeranwärter muss eine Prüfung seiner Fachkenntnisse und seiner Befähigung für die Fahrzeuge bestanden haben, für die die Bescheinigung beantragt wird.

Der König bestimmt die Sachgebiete, deren Kenntnis anhand der in den Absätzen 3 und 4 des vorliegenden Artikels erwähnten Prüfungen geprüft wird. Zu diesen Sachgebieten gehören mindestens diejenigen, die in den Anlagen 11 und 12 angegeben sind.

Der König bestimmt die in den Absätzen 3 und 4 des vorliegenden Artikels erwähnten spezifischen Fachkenntnisse.

Der Zugführeranwärter wird vom Eisenbahnunternehmen oder vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur für deren Sicherheitsmanagementsystem ausgebildet.

Art. 136 - Jedes Eisenbahnunternehmen und jeder Betreiber der Eisenbahninfrastruktur richtet gemäß vorliegendem Eisenbahngesetzbuch und seinen Ausführungserlassen und im Rahmen seines Sicherheitsmanagementsystems eigene Verfahren ein für die Ausstellung und die Aktualisierung der Bescheinigungen sowie Beschwerdeverfahren, die es den Zugführern ermöglichen, die Überprüfung einer Entscheidung über die Ausstellung, Aktualisierung, Aussetzung oder Entziehung einer Bescheinigung zu verlangen.

Sollte keine Einigung erzielt werden, können die Parteien gemäß dem in Artikel 142 § 3 vorgesehenen Verfahren bei der Sicherheitsbehörde Beschwerde einreichen.

Die Eisenbahnunternehmen oder der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur aktualisieren die Bescheinigung oder ersetzen gegebenenfalls die Kopie davon unverzüglich, wenn der Inhaber der Bescheinigung sie verloren hat oder ihm zusätzliche Erlaubnisse für das Rollmaterial oder die Infrastruktur erteilt wurden.

Art. 137 - Zur Aufrechterhaltung der Gültigkeit der Bescheinigung hat sich der Inhaber regelmäßigen Überprüfungen der in Artikel 135 Absatz 2, 3 und 4 erwähnten Anforderungen zu unterziehen. Die Häufigkeit dieser Überprüfungen ist vom Eisenbahnunternehmen, das oder vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, der den Zugführer beschäftigt oder unter Vertrag genommen hat, gemäß seinem internem Sicherheitsmanagementsystem und unter Einhaltung der in Anlage 13 vorgesehenen Mindesthäufigkeit festzulegen.

Bei jeder dieser regelmäßigen Überprüfungen bestätigt der Aussteller der Bescheinigung durch einen Vermerk auf dieser Bescheinigung und einen entsprechenden Eintrag in dem in Artikel 140 § 1 Nr. 1 vorgesehenen Register, dass der Zugführer die in Absatz 1 erwähnten Anforderungen erfüllt.

Versäumt der Interessesehabende eine regelmäßige Überprüfung oder hat die Überprüfung ein negatives Ergebnis, ergreift das Eisenbahnunternehmen oder der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen.

Art. 138 - Eine Bescheinigung wird ungültig, wenn ihr Inhaber nicht länger als Zugführer beschäftigt ist. Der Inhaber erhält jedoch eine beglaubigte Kopie der Bescheinigung und sämtlicher Nachweise seiner Ausbildung, seiner Qualifikation, seiner Berufserfahrung und seiner beruflichen Befähigung.

Sollte ein Eisenbahnunternehmen oder der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur den betreffenden Zugführer später einstellen, tragen sie diesen Unterlagen bei der Ausstellung der neuen Bescheinigung Rechnung.

Art. 139 - Die Bescheinigung wird entweder ausgesetzt oder entzogen:

1. in den in Artikel 141 und 221 § 4 Nr. 3 erwähnten Fällen,
2. bei Aussetzung oder Entziehung der Fahrerlaubnis aus gleich welchem Grund.

Art. 140 - § 1 - Jedes Eisenbahnunternehmen und der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur:

1. führen ein Register aller ausgestellten, aktualisierten, erneuerten, geänderten, abgelassenen, ausgesetzten, entzogenen oder als verloren, gestohlen oder zerstört gemeldeten Bescheinigungen oder Kopien von Bescheinigungen oder sorgen dafür, dass ein solches Register geführt wird. Dieses Register enthält die Daten jeder Bescheinigung sowie die Daten zu den in Artikel 137 vorgesehenen regelmäßigen Überprüfungen. Das Register ist regelmäßig zu aktualisieren,
2. arbeiten mit der Sicherheitsbehörde zusammen, um mit ihr Informationen auszutauschen und ihr Zugang zu den benötigten Daten zu geben,
3. erteilen auf Anfrage der zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten Auskünfte über den Inhalt dieser Bescheinigungen, sofern das aufgrund ihrer grenzüberschreitenden Tätigkeiten erforderlich ist.

§ 2 - Jeder Zugführer hat Zugang zu seinen in den Registern der Eisenbahnunternehmen oder des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur gespeicherten Daten und erhält auf Antrag eine Kopie dieser Daten.

§ 3 - Die Sicherheitsbehörde arbeitet mit der Agentur zusammen, um die Interoperabilität des in § 1 erwähnten Registers zu gewährleisten.

§ 4 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und die Eisenbahnunternehmen achten darauf, dass das von ihnen aufgrund von § 1 erstellte Register ausschließlich für folgende Zwecke genutzt wird:

1. für die Fortschreibung rechtlicher und faktischer Gegebenheiten in Bezug auf Ausstellung, Aktualisierung, Verlängerung, Erneuerung, Änderung, Ablauf, Aussetzung, Entziehung, Verlust, Diebstahl und Zerstörung aller Fahrbescheinigungen oder Kopien von Fahrbescheinigungen,
2. für die Fortschreibung von vom König bestimmten personenbezogenen Daten, die notwendig sind, um das in Nr. 1 erwähnte Ziel zu erreichen.

Wenn der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und die Eisenbahnunternehmen gemäß den Bestimmungen des vorliegenden Artikels eingreifen, müssen alle Bestimmungen des Gesetzes vom 8. Dezember 1992 über den Schutz des Privatlebens hinsichtlich der Verarbeitung personenbezogener Daten eingehalten werden, außer wenn vorliegendes Eisenbahngesetzbuch davon abweicht.

§ 5 - Der König legt die Regeln fest, die erforderlich sind, um zu vermeiden, dass der Inhalt des in vorliegendem Artikel erwähnten Registers verändert wird.

Abschnitt 4 — Überwachung von Zugführern durch die Eisenbahnunternehmen und den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur

Art. 141 - § 1 - Die Eisenbahnunternehmen und der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur sind verpflichtet, dafür zu sorgen und zu überprüfen, dass die Fahrerlaubnisse von Zugführern und die Bescheinigungen der von ihnen beschäftigten oder unter Vertrag genommenen Zugführer gültig sind.

Sie richten ein System zur Überwachung ihrer Zugführer ein. Werden durch die Ergebnisse einer solchen Überwachung die berufliche Befähigung eines Zugführers und die Aufrechterhaltung seiner Fahrerlaubnis oder seiner Bescheinigung in Frage gestellt, so ergreift das Eisenbahnunternehmen oder der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen.

§ 2 - Ist ein Zugführer der Ansicht, dass sein Gesundheitszustand seine berufliche Eignung in Frage stellt, so hat er je nach Sachlage unverzüglich das Eisenbahnunternehmen oder den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur davon zu unterrichten.

Sobald ein Eisenbahnunternehmen oder ein Betreiber der Eisenbahninfrastruktur davon Kenntnis hat oder von einem Arzt darüber unterrichtet wird, dass der Gesundheitszustand eines Zugführers sich so weit verschlechtert hat, dass seine berufliche Eignung in Frage gestellt ist, ergreift es beziehungsweise er unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen, einschließlich einer in Anlage 8 Punkt 3.1 vorgesehenen Untersuchung und gegebenenfalls der Entziehung der Bescheinigung sowie der Aktualisierung des in Artikel 140 § 1 Nr. 1 erwähnten Registers. Darüber hinaus hat es beziehungsweise er dafür zu sorgen, dass der Zugführer während seines Dienstes zu keinem Zeitpunkt unter dem Einfluss von Stoffen steht, die seine Konzentration, seine Aufmerksamkeit oder sein Verhalten beeinträchtigen können. Die Sicherheitsbehörde ist in jedem Fall unverzüglich zu unterrichten, wenn eine Arbeitsunfähigkeit länger als drei Monate andauert.

Der König kann die Modalitäten für die in Absatz 2 des vorliegenden Paragraphen erwähnte Untersuchung bestimmen.

Abschnitt 5 — Aufgaben und Entscheidungen der Sicherheitsbehörde

Art. 142 - § 1 - Ungeachtet des Artikels 74 Nr. 9 nimmt die Sicherheitsbehörde in transparenter und nicht diskriminierender Weise folgende Aufgaben wahr:

1. Erteilung und Aktualisierung von Fahrerlaubnissen und Ausstellung von Duplikaten gemäß den Artikeln 126 und 128,
2. Gewährleistung der Durchführung regelmäßiger Überprüfungen und/oder Kontrollen gemäß Artikel 129,
3. Aussetzung und Entziehung von Fahrerlaubnissen und - an den Aussteller der betreffenden Bescheinigung gerichtet - mit Gründen versehene Beantragung zur Aussetzung von Bescheinigungen gemäß Artikel 221,
4. Anerkennung von Personen oder Stellen gemäß den Artikeln 145, 146 und 149,
5. Gewährleistung, dass ein Register der gemäß Artikel 143 und 149 anerkannten Personen und Stellen veröffentlicht und aktualisiert wird,
6. Führung und Aktualisierung eines Registers der Fahrerlaubnisse gemäß Artikel 129 und Artikel 132 § 1 Nr. 1,

7. Überwachung des Verfahrens für die Zertifizierung der Zugführer gemäß Artikel 219,
8. Durchführung der in Artikel 221 vorgesehenen Kontrollen,
9. Anerkennung von Personen oder Stellen, die mit der ärztlichen und der arbeitspsychologischen Untersuchung, wie in Artikel 127 Absatz 4 und 5 erwähnt, betraut sind.

§ 2 - Im Rahmen der Bearbeitung von Anträgen für Fahrerlaubnisse reagiert die Sicherheitsbehörde umgehend auf Informationsanträge und reicht selbst unverzüglich etwaige Ersuchen um zusätzliche Informationen ein.

§ 3 - Dem Arbeitgeber und dem Zugführer steht innerhalb der Sicherheitsbehörde das Verfahren einer Verwaltungsbeschwerde zur Verfügung zwecks Überprüfung von Entscheidungen einer anderen Instanz als der Sicherheitsbehörde, und zwar über alle im Rahmen des vorliegenden Eisenbahngesetzbuches gestellten Anträge.

Abschnitt 6 — Ausbildung und Prüfung der Zugführer

Art. 143 - Die Ausbilder und Ausbildungszentren werden für die in den Artikeln 145 Absatz 1 und 146 Absatz 1 und 2 erwähnten Aufgaben von der Sicherheitsbehörde anerkannt.

Die Anerkennung verpflichtet die Ausbilder und Ausbildungszentren zur Gewährleistung eines gerechten und nichtdiskriminierenden Zugangs zu Ausbildungsmöglichkeiten für Zugführer, immer wenn derartige Ausbildungen für die Erfüllung von Bedingungen zur Erlangung der Sicherheitsbescheinigung oder gegebenenfalls der Sicherheitszulassung notwendig sind.

Die Anerkennung verpflichtet die Ausbilder und Ausbildungszentren, den Eisenbahnunternehmen und dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur qualitativ hochwertige Ausbildungen zu ermöglichen, und zwar zu einem annehmbaren und nichtdiskriminierenden Preis, der im Verhältnis zu den Kosten steht und eine Gewinnspanne beinhalten darf.

Die Anerkennung erfolgt aufgrund der Auswertung der Unterlagen und anhand der Kriterien Unabhängigkeit, Sachverstand und Unparteilichkeit. Ist ein spezifischer Sachverstand jedoch äußerst selten, kann nach einer positiven Stellungnahme der Europäischen Kommission von dieser Regel abgewichen werden.

Das Kriterium der Unabhängigkeit findet keine Anwendung bei Ausbildungen mit Bezug auf:

1. die in Anlage 10 erwähnten allgemeinen Fachkenntnisse,
2. die in Anlage 12 Punkt 8 erwähnten Sprachkenntnisse,
3. die in Anlage 11 erwähnten Fachkenntnisse über das Rollmaterial,
4. die in Anlage 12 Punkt 1 bis Punkt 7 erwähnten Fachkenntnisse über die Infrastrukturen.

Die Sicherheitsbehörde sorgt für die Veröffentlichung und Aktualisierung des Registers der Personen und Stellen, die gemäß vorliegendem Artikel anerkannt worden sind. Der König bestimmt die Modalitäten für die Veröffentlichung und Aktualisierung dieses Registers.

Durch einen im Ministerrat beratenen Erlass bestimmt der König die Modalitäten für die Organisation und den Mindestinhalt der in vorliegendem Artikel erwähnten Ausbildung sowie die Modalitäten für die Ausstellung der Dokumente, die Beweiskraft haben für die Ausbildung, an der die Zugführer und Zugführeranwärter teilgenommen haben.

Durch einen im Ministerrat beratenen Erlass bestimmt der König die Bedingungen, die die Ausbilder oder Ausbildungszentren erfüllen müssen, das Verfahren für die Anerkennung und das Verfahren für die Anpassung, Erneuerung, Aussetzung oder Entziehung der Anerkennung.

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

Die sich bewerbenden Zugführer haben einen fairen und nicht diskriminierenden Zugang zu der Ausbildung, die zur Erfüllung der Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrerlaubnis und die Ausstellung der Bescheinigung erforderlich ist.

Art. 145 - Die Ausbildungsaufgaben bezüglich der in Artikel 127 Absatz 7 erwähnten allgemeinen Fachkenntnisse werden von Ausbildern oder Ausbildungszentren wahrgenommen, die gemäß Artikel 143 anerkannt sind.

Bei der Fahrerlaubnis für Zugführer gilt für die Anerkennung der beruflichen Qualifikation von Zugführern, die Staatsangehörige eines Mitgliedstaats sind und ihren Ausbildungsnachweis in einem Drittland erworben haben, weiterhin die durch die Richtlinie 2005/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen festgelegte allgemeine Regelung zur Anerkennung beruflicher Befähigungsnachweise.

Art. 146 - Die Ausbildungsaufgaben bezüglich der in Artikel 135 Absatz 3 erwähnten Sprachkenntnisse und der in Artikel 135 Absatz 4 erwähnten Befähigung für die Fahrzeuge werden von Ausbildern oder Ausbildungszentren wahrgenommen, die gemäß Artikel 143 anerkannt sind.

Die Ausbildungsaufgaben bezüglich der in Artikel 135 Absatz 3 erwähnten Infrastrukturkenntnisse, einschließlich der Streckenkenntnis und der Kenntnis der Betriebsvorschriften und -verfahren, werden von Ausbildern oder Ausbildungszentren wahrgenommen, die gemäß Artikel 143 anerkannt sind.

Es ist ein Verfahren der ständigen Weiterbildung einzurichten, um zu gewährleisten, dass die Befähigung des Personals aufrechterhalten wird gemäß Anlage 5 Punkt 2.1 Buchstabe e).

Art. 147 - Sollte ein Zugführer eines Eisenbahnunternehmens oder eines Betreibers der Eisenbahninfrastruktur freiwillig seine Stelle für ein anderes Eisenbahnunternehmen oder einen anderen Betreiber der Eisenbahninfrastruktur verlassen, zahlt dieses andere Eisenbahnunternehmen oder dieser andere Betreiber der Eisenbahninfrastruktur dem vorherigen Arbeitgeber eine Entschädigung, um dessen Investitionen in die Ausbildung des oben erwähnten Zugführers auszugleichen.

Die in Abschnitt 1 erwähnte Entschädigung wird auf angemessene Weise festgelegt, und zwar unter Berücksichtigung:

1. des Zeitraums zwischen dem Ende der Ausbildung und der Einstellung des Zugführers,
2. des direkten Nutzens der Ausbildung für den neuen Arbeitgeber.

Art. 148 - Der König bestimmt die in vorliegendem Abschnitt erwähnte Ausbildungsmethode gemäß den in Anlage 9 vermerkten Kriterien.

Gemäß den in Anlage 10 erwähnten Kriterien für die Fahrerlaubnis für Zugführer und den in Anlage 11 und 12 erwähnten Kriterien für die Bescheinigung bestimmt der König die detaillierten Ziele der in vorliegendem Abschnitt erwähnten Ausbildung.

Art. 149 - Die Prüfer oder Prüfungszentren werden von der Sicherheitsbehörde anerkannt.

In Abweichung von Absatz 1 kann die Sicherheitsbehörde die Ausbildungszentren mit der Anerkennung ihrer eigenen Prüfer beauftragen, unter der Bedingung, dass sie den Anforderungen in Bezug auf den Sachverstand, die durch das vorliegende Eisenbahngesetzbuch und seine Ausführungserlasse bestimmt werden, genügen.

Die Anerkennung erfolgt aufgrund der Auswertung der Unterlagen und anhand der Kriterien Unabhängigkeit, Sachverstand und Unparteilichkeit. Ist ein spezifischer Sachverstand jedoch äußerst selten, kann nach einer positiven Stellungnahme der Europäischen Kommission von dieser Regel abgewichen werden.

Die Sicherheitsbehörde sorgt für die Veröffentlichung und Aktualisierung des Registers der Personen und Stellen, die gemäß vorliegendem Artikel anerkannt worden sind. Der König legt die Modalitäten für die Veröffentlichung, Aktualisierung und Kenntnisnahme dieses Registers sowie die Modalitäten für den Erhalt einer Kopie der dort gespeicherten Daten fest. Im Hinblick auf die Fortschreibung dieses Registers setzen die Ausbildungszentren die Sicherheitsbehörde umgehend über jede Änderung der Daten in Bezug auf die von ihnen anerkannten Prüfer in Kenntnis.

Für den Teil, der sich auf die Fahrerlaubnis bezieht, wird der Inhalt der Prüfungen zur Kontrolle der geforderten Qualifikationen bestimmt und werden die Prüfer von der Sicherheitsbehörde bestimmt, wenn das Verfahren zur Erteilung der Fahrerlaubnis gemäß Artikel 128 Absatz 1 festgelegt wird.

Für den Teil, der sich auf die Bescheinigung bezieht, wird der Inhalt der Prüfungen zur Kontrolle der geforderten Qualifikationen bestimmt und werden die Prüfer von den Eisenbahnunternehmen oder vom Infrastrukturbetreiber bestimmt, wenn das Verfahren zur Erteilung der Bescheinigung gemäß Artikel 136 festgelegt wird.

Die in den Absätzen 5 und 6 erwähnten Prüfungen werden so durchgeführt, dass jegliche Interessenkonflikte ausgeschlossen sind.

Was die in Absatz 6 erwähnten Prüfungen betrifft, darf der anerkannte Prüfer oder das anerkannte Ausbildungszentrum dem Eisenbahnunternehmen oder dem Infrastrukturbetreiber angehören, das beziehungsweise der die Bescheinigung ausstellt.

Durch einen im Ministerrat beratenen Erlass bestimmt der König die Modalitäten für die Organisation und den Mindestinhalt der in vorliegendem Artikel erwähnten Prüfungen sowie die Modalitäten für die Ausstellung der Dokumente, die Beweiskraft haben für die Prüfungen, die die Zugführer und Zugführeranwärter abgelegt haben.

Durch einen im Ministerrat beratenen Erlass bestimmt der König die Bedingungen, die die Prüfer erfüllen müssen, um anerkannt zu werden, das Verfahren für die Anerkennung und das Verfahren für die Anpassung, Erneuerung, Aussetzung oder Entziehung der Anerkennung.

Die Ausbildung wird mit einer theoretischen und einer praktischen Prüfung beschlossen. Das Fahrkönnen wird auf Fahrten im Netz bewertet. Zur Prüfung der Leistung des Zugführers in besonders schwierigen Situationen und der korrekten Anwendung der Betriebsvorschriften können Simulatoren eingesetzt werden.

KAPITEL 2 — Begleiter von Personenzügen

Art. 150 - § 1 - Begleiter von Personenzügen müssen einer Ausbildung folgen, die mit einer Prüfung abgeschlossen wird. Wird diese Prüfung erfolgreich abgeschlossen, stellt die Ausbildungseinrichtung einen Berufsbefähigungsnachweis aus.

Die mit der Ausbildung der Begleiter von Personenzügen beauftragten Ausbilder oder Ausbildungseinrichtungen werden von der Sicherheitsbehörde anerkannt.

Die Anerkennung verpflichtet die Ausbilder oder Ausbildungseinrichtungen zur Gewährleistung eines gerechten und nichtdiskriminierenden Zugangs zu Ausbildungsmöglichkeiten für Begleiter von Personenzügen, immer wenn derartige Ausbildungen für die Erfüllung von Bedingungen zur Erlangung der Sicherheitsbescheinigung oder gegebenenfalls der Sicherheitszulassung notwendig sind.

Die Anerkennung verpflichtet die Ausbilder und Ausbildungseinrichtungen, den Eisenbahnunternehmen qualitativ hochwertige Ausbildungen zu ermöglichen, und zwar zu einem annehmbaren und nichtdiskriminierenden Preis, der im Verhältnis zu den Kosten steht und eine Gewinnspanne beinhalten darf.

Das Anerkennungsverfahren erfolgt anhand der Kriterien Unabhängigkeit, Sachverstand und Unparteilichkeit.

Die Sicherheitsbehörde sorgt für die Veröffentlichung und Aktualisierung des Registers der Personen und Stellen, die aufgrund des vorliegenden Eisenbahngesetzbuches anerkannt worden sind.

§ 2 - Die Bescheinigung für Begleiter von Personenzügen ist Eigentum ihres Inhabers und wird von der Sicherheitsbehörde ausgestellt.

Eine Bescheinigung für Begleiter von Personenzügen darf nur Personen ausgestellt werden, die das achtzehnte Lebensjahr vollendet haben.

§ 3 - Die in anderen Mitgliedstaaten des europäischen Wirtschaftsraums ansässigen Begleiter von Personenzügen, die in Belgien Dienstleistungen erbringen möchten, teilen dies vorher anhand der in Artikel 9 § 2 des Gesetzes vom 12. Februar 2008 zur Einführung eines neuen allgemeinen Rahmens für die Anerkennung von EG-Berufsqualifikationen erwähnten schriftlichen Erklärung mit, und dies ohne Angabe der Informationen bezüglich des Versicherungsschutzes oder anderer Mittel zur persönlichen oder kollektiven Absicherung in Sachen Berufshaftpflicht. Dieser Erklärung werden jedoch die in Artikel 9 § 2 desselben Gesetzes erwähnten Dokumente beigelegt. Die Sicherheitsbehörde wendet systematisch das in Artikel 9 § 4 desselben Gesetzes erwähnte Verfahren an. Sie überprüft insbesondere, ob die Bescheinigungen bezüglich der Sprachkenntnisse des Kandidaten gemäß den Vorschriften der TSI "Verkehrsbetrieb", die die für Sicherheitsaufgaben erforderlichen Sprachniveaus festlegt, erstellt wurden.

Art. 151 - In Sachen Zertifizierung der Begleiter von Personenzügen bestimmt der König:

1. durch einen im Ministerrat beratenen Erlass: die Modalitäten für die Organisation und den Mindestinhalt der in Artikel 150 § 1 erwähnten Ausbildung und der Prüfungen sowie die Modalitäten für die Ausstellung der Dokumente, die Beweiskraft haben für die Ausbildung, an der die Begleiter von Personenzügen teilnehmen müssen, und für die Prüfungen, die sie ablegen müssen,
2. durch einen im Ministerrat beratenen Erlass: die Bedingungen, die die Ausbilder oder Ausbildungseinrichtungen, die mit der Ausbildung der Begleiter von Personenzügen betraut sind, erfüllen müssen, um gemäß Artikel 150 § 1 Absatz 3 anerkannt zu werden, und das Verfahren für die Anerkennung,
3. die Anforderungen, mit denen der in Artikel 150 § 1 Absatz 1 erwähnte Nachweis für Zugbegleiter übereinstimmen muss, sowie die psychologischen, medizinischen und fachlichen Bedingungen, die der Inhaber erfüllen muss, damit ihm der Nachweis ausgestellt wird,

4. die Modalitäten für die Erteilung, Erneuerung, Überprüfung, Aussetzung oder Entziehung des in Artikel 150 § 1 Absatz 1 erwähnten Nachweises für Zugbegleiter,
5. die Kriterien für die Anerkennung von Personen oder Stellen, die mit der ärztlichen Untersuchung betraut sind, und die Modalitäten für diese ärztliche Untersuchung,
6. die Kriterien für die Anerkennung von Personen oder Stellen, die mit der arbeitspsychologischen Untersuchung betraut sind, und die Modalitäten für diese Untersuchung.

KAPITEL 3 — *Schutz des Privatlebens*

Art. 152 - Bevor der König von einer oder mehreren der in vorliegendem Titel vorgesehenen Ermächtigungen Gebrauch macht, holt Er die Stellungnahme des Ausschusses für den Schutz des Privatlebens ein.

In Abweichung von Artikel 29 § 2 des Gesetzes vom 8. Dezember 1992 über den Schutz des Privatlebens hinsichtlich der Verarbeitung personenbezogener Daten gibt der Ausschuss für den Schutz des Privatlebens seine Stellungnahme binnen einer Frist von dreißig Tagen ab, nachdem ihm alle zu diesem Zweck notwendigen Angaben mitgeteilt worden sind.

TITEL 6 — *Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union*

KAPITEL 1 — *Grundlegende Anforderungen*

Art. 153 - Das Eisenbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten einschließlich der Schnittstellen müssen den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen entsprechen.

Die Sicherheitsbehörde kann den in Artikel 29 der Richtlinie 2008/57/EG erwähnten Ausschuss konsultieren, wenn sich nach Annahme einer TSI herausstellt, dass sie den grundlegenden Anforderungen nicht ganz entspricht.

KAPITEL 2 — *Technische Spezifikationen für die Interoperabilität*

Abschnitt 1 — Inhalt

Art. 154 - Für jedes Teilsystem wird eine TSI und werden erforderlichenfalls mehrere TSI erstellt.

Eine TSI kann mehrere Teilsysteme abdecken.

Art. 155 - Die Teilsysteme müssen mit den zum Zeitpunkt ihrer Inbetriebnahme, ihrer Erneuerung oder ihrer Umrüstung geltenden TSI übereinstimmen.

Diese Übereinstimmung ist während der Verwendung jedes Teilsystems ständig aufrechtzuerhalten.

Art. 156 - Sofern es technisch möglich ist und unter Einhaltung der Sicherheitsvorschriften stehen die TSI der Nutzung der Infrastruktur für den Verkehr von Fahrzeugen, die nicht unter die TSI fallen, nicht entgegen.

Abschnitt 2 — Ausweitung des Geltungsbereichs der TSI

Art. 157 - Solange die Ausweitung des Geltungsbereichs der TSI auf das gesamte Eisenbahnnetz nicht wirksam ist, wird die Inbetriebnahmegenehmigung für Teilsysteme auf dem Teil des Netzes, der noch nicht in den Geltungsbereich der TSI fällt, gemäß den Sicherheitsvorschriften oder gegebenenfalls gemäß Artikel 171 erteilt.

Die Inbetriebnahmegenehmigung für Fahrzeuge, die gelegentlich eingesetzt werden sollen auf dem Teil des Netzes, der noch nicht in den Geltungsbereich der TSI fällt, wird für diesen Teil des Netzes gemäß den Sicherheitsvorschriften oder gegebenenfalls gemäß Artikel 171 und Kapitel 5 erteilt.

Art. 158 - Die Sicherheitsbehörde kann auf Anfrage eines Auftraggebers oder Herstellers für Vorhaben, die bei der Veröffentlichung von neuen oder überarbeiteten TSI in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium sind oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrags sind, von der Anwendung dieser TSI absehen.

Abschnitt 3 — Abweichungen

Art. 159 - § 1 - Wenn keine einschlägigen Sonderfälle vorliegen, kann die Sicherheitsbehörde auf Antrag des Auftraggebers, des Herstellers oder ihres Bevollmächtigten in der Europäischen Union beschließen, von der Anwendung einer oder mehrerer TSI abzusehen, und zwar in folgenden Fällen:

1. bei Vorhaben, die den Neubau eines Teilsystems oder die Erneuerung oder Umrüstung eines bestehenden Teilsystems betreffen, oder bei allen das Eisenbahnsystem betreffenden Phasen oder Bereichen, die bei Veröffentlichung dieser TSI in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrags sind,
2. bei Vorhaben, die die Erneuerung oder Umrüstung eines bestehenden Teilsystems betreffen, wenn das Lichttraumprofil, die Spurweite, der Gleisabstand oder die elektrische Spannung dieser TSI mit denen des vorhandenen Teilsystems unvereinbar sind,
3. bei Vorhaben, die die Erneuerung, Erweiterung oder Umrüstung eines bestehenden Teilsystems betreffen, wenn die Anwendung dieser TSI die wirtschaftliche Lebensfähigkeit des Vorhabens und/oder die Kohärenz des belgischen Eisenbahnsystems beeinträchtigen würde,
4. wenn die Bedingungen für eine rasche Wiederherstellung des Netzes nach einem Unfall oder einer Naturkatastrophe eine teilweise oder vollständige Anwendung der entsprechenden TSI wirtschaftlich oder technisch nicht erlauben,
5. bei Fahrzeugen aus Drittländern oder mit Zielort in Drittländern, deren Spurweite sich vom Haupteisenbahnnetz in der Europäischen Union unterscheidet.

§ 2 - Der Auftraggeber, der Hersteller oder ihr Bevollmächtigter in der Europäischen Union reichen bei der Sicherheitsbehörde einen Antrag auf Ausnahmeregelung ein, dem ein Dossier beigefügt ist, das die in Anlage 22 Buchstabe *b*) erwähnten Angaben enthält und den Antrag auf Ausnahmeregelung rechtfertigt.

§ 3 - In dem in § 1 Nr. 1 genannten Fall übermittelt die Sicherheitsbehörde der Europäischen Kommission binnen einem Jahr nach Inkrafttreten einer jeden TSI eine Liste der Vorhaben auf belgischem Gebiet, die in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium sind.

§ 4 - In allen in § 1 erwähnten Fällen setzt die Sicherheitsbehörde die Europäische Kommission im Voraus darüber in Kenntnis, dass sie eine Ausnahmeregelung beantragen möchte, und übermittelt ihr eine entsprechende Antragsakte, die in Anlage 22 erwähnten Unterlagen enthält.

§ 5 - In den in § 1 Nr. 1 und 4 erwähnten Fällen kann die Sicherheitsbehörde, bis die Europäische Kommission ihr die Resultate ihrer Analyse der Übereinstimmung der Antragsakte mit dem Antrag auf Ausnahmeregelung notifiziert hat, die in dieser Akte genannten Ausweichbestimmungen anwenden.

§ 6 - Wenn in den in Absatz 1 Nr. 1, 2, 3 und 5 erwähnten Fällen binnen der durch die Richtlinie 2008/57/EG auferlegten Frist keine Entscheidung der Europäischen Kommission über die Annahme des Antrags auf Ausnahmeregelung ergeht, gilt der Antrag als genehmigt.

Bis die Europäische Kommission in den in § 1 Nr. 5 erwähnten Fällen eine Entscheidung getroffen hat, können die in der Akte zur Beantragung einer Ausnahmeregelung genannten Ausweichbestimmungen angewandt werden.

KAPITEL 3 — Interoperabilitätskomponenten

Abschnitt 1 — Inverkehrbringen

Art. 160 - Die Interoperabilitätskomponenten dürfen nur dann in Verkehr gebracht werden:

1. wenn sie die Verwirklichung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems ermöglichen und den grundlegenden Anforderungen entsprechen,
2. wenn sie in ihrem Einsatzbereich bestimmungsgemäß verwendet und ordnungsgemäß installiert und instand gehalten werden.

Absatz 1 steht einem Inverkehrbringen dieser Komponenten für andere Anwendungen nicht entgegen.

Art. 161 - Die Sicherheitsbehörde darf das Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten zur Verwendung im Eisenbahnsystem nicht unter Berufung auf das Gesetz verbieten, beschränken oder behindern, wenn diese Komponenten den Bestimmungen des vorliegenden Eisenbahngesetzbuches entsprechen.

Abschnitt 2 — Konformität oder Gebrauchstauglichkeit

Art. 162 - Es wird davon ausgegangen, dass Interoperabilitätskomponenten, für die eine EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung vorliegt, den grundlegenden Anforderungen entsprechen.

Jede Interoperabilitätskomponente wird dem in der einschlägigen TSI angegebenen Verfahren zur Bewertung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit unterzogen und mit einer entsprechenden Bescheinigung versehen.

Die EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung der Interoperabilitätskomponenten entspricht den in Anlage 17 genannten Kriterien.

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

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

Abschnitt 3 — Verfahren für die EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung

Art. 163 - Zur Ausstellung der EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung für eine Interoperabilitätskomponente hat der Hersteller oder sein in der Europäischen Union ansässiger Bevollmächtigter die sie betreffenden TSI-Bestimmungen anzuwenden.

Die Konformität oder Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente wird von der benannten Stelle bewertet, bei der der Hersteller oder sein in der Europäischen Union ansässiger Bevollmächtigter den Antrag gestellt hat, wenn dies in der entsprechenden TSI vorgeschrieben ist.

Fallen Interoperabilitätskomponenten auch unter Regelungen zur Umsetzung anderer europäischer Richtlinien, die andere Gesichtspunkte betreffen, so gibt die EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung in diesem Fall an, dass die Interoperabilitätskomponenten auch den Anforderungen dieser anderen Regelungen entsprechen.

Art. 164 - Sind weder der Hersteller noch sein Bevollmächtigter den in Artikel 163 Absatz 1 und 3 erwähnten Verpflichtungen nachgekommen, so obliegen diese Verpflichtungen demjenigen, der die Interoperabilitätskomponente in Verkehr bringt.

In Bezug auf vorliegendes Eisenbahngesetzbuch gelten die gleichen Verpflichtungen auch für denjenigen, der Interoperabilitätskomponenten oder Teile von Interoperabilitätskomponenten unterschiedlichen Ursprungs zusammenfügt oder Interoperabilitätskomponenten für den Eigengebrauch herstellt.

Abschnitt 4 — Einschränkungen oder Verbot der Verwendung von Interoperabilitätskomponenten

Unterabschnitt 1 — Nichteinhaltung des Verfahrens für die EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung

Art. 165 - Stellt die Sicherheitsbehörde fest, dass die EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung unberechtigtweise ausgestellt wurde, fordert sie den Hersteller oder seinen in der Europäischen Union ansässigen Bevollmächtigten auf, die Konformität der Interoperabilitätskomponente erforderlichenfalls wiederherzustellen und den Verstoß nach den vom König festgelegten Modalitäten zu beenden.

Besteht die mangelnde Konformität fort, hat die Sicherheitsbehörde alle geeigneten Maßnahmen zu treffen, um das Inverkehrbringen der betreffenden Interoperabilitätskomponente zu beschränken oder zu verbieten oder deren Rücknahme vom Markt nach dem in Artikel 166 festgelegten Verfahren sicherzustellen.

Absatz 1 und 2 sind anwendbar unter Vorbehalt der Bestimmungen von Artikel 166.

Unterabschnitt 2 — Nichtkonformität der Interoperabilitätskomponenten mit den grundlegenden Anforderungen

Art. 166 - Stellt die Sicherheitsbehörde fest, dass eine Interoperabilitätskomponente, für die eine EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung vorliegt und die in Verkehr gebracht worden ist und bestimmungsgemäß verwendet wird, die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen zu beeinträchtigen droht, trifft sie alle gebotenen Maßnahmen, um den Einsatzbereich dieser Komponente zu beschränken, ihre Verwendung zu verbieten oder sie vom Markt zu nehmen, und zwar nach den vom König festgelegten Modalitäten.

Die Sicherheitsbehörde unterrichtet die Europäische Kommission unverzüglich unter Angabe der Gründe ihrer Entscheidung über die getroffenen Maßnahmen und erläutert insbesondere, ob die Komponente nicht konform ist, weil die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt werden oder weil die europäischen Spezifikationen, soweit sie in Anspruch genommen werden, nicht ordnungsgemäß angewandt wurden oder aber weil die europäischen Spezifikationen unvollständig sind.

Art. 167 - Stellt die Sicherheitsbehörde fest, dass eine Interoperabilitätskomponente, für die die EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung vorliegt, nicht konform ist, so beschränkt sie deren Einsatzbereich, nimmt sie vom Markt oder verbietet ihre Verwendung und trifft die gebotenen Maßnahmen gegenüber demjenigen, der diese Erklärung ausgestellt hat, und zwar nach den vom König festgelegten Modalitäten.

Sie unterrichtet die Europäische Kommission und die Sicherheitsbehörden der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union darüber.

KAPITEL 4 — *Teilsysteme**Abschnitt 1 — Verfahren für die Inbetriebnahme*

Art. 168 - § 1 - In Anwendung von Artikel 74 Nr. 1 und unter Vorbehalt der Bestimmungen von Kapitel 5 gibt die Sicherheitsbehörde ihre Zustimmung für die Inbetriebnahme von strukturellen Teilsystemen, die Bestandteile des Eisenbahnsystems sind und in Belgien installiert sind oder genutzt werden.

§ 2 - Die strukturellen Teilsysteme dürfen nur dann in Betrieb genommen werden, wenn sie so geplant, gebaut und installiert sind, dass die einschlägigen grundlegenden Anforderungen erfüllt werden, wenn sie in das Eisenbahnsystem einbezogen werden.

§ 3 - Die Sicherheitsbehörde überprüft insbesondere:

1. die technische Kompatibilität dieser Teilsysteme mit dem System, in das sie sich einfügen,
2. die sichere Integration dieser Teilsysteme gemäß der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 der Kommission vom 24. April 2009 über die Festlegung einer gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken gemäß Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe *a*) der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und gemäß Artikel 94.

§ 4 - Die Sicherheitsbehörde prüft vor der Inbetriebnahme dieser Teilsysteme ihre Übereinstimmung mit den TSI-Bestimmungen, die sicherstellen sollen, dass die Teilsysteme gemäß den einschlägigen Anforderungen betrieben und instand gehalten werden.

§ 5 - Die strukturellen Teilsysteme unterliegen:

1. dem EG-Prüfverfahren anhand der anwendbaren TSI und
2. dem Prüfverfahren in Sachen Sicherheitsvorschriften anhand dieser Sicherheitsvorschriften.

§ 6 - Nach der Inbetriebnahme der Teilsysteme findet diese Prüfung statt:

1. für die Infrastruktur: im Zuge der Erteilung und Überwachung der Sicherheitsgenehmigungen in Anwendung von Artikel 95,
2. für Fahrzeuge: im Zuge der Erteilung und Überwachung der Sicherheitsbescheinigungen in Anwendung von Artikel 99.

§ 7 - Die Bewertungs- und Prüfverfahren sind die in den einschlägigen strukturellen und funktionellen TSI vorgesehenen Verfahren.

Art. 169 - Unter Vorbehalt der Bestimmungen von Artikel 168 darf die Sicherheitsbehörde den Bau, die Inbetriebnahme und den Betrieb von strukturellen Teilsystemen, die Bestandteil des Eisenbahnsystems sind, nicht unter Berufung auf das vorliegende Eisenbahngesetzbuch verbieten, beschränken oder behindern, wenn sie den grundlegenden Anforderungen entsprechen.

Die Sicherheitsbehörde darf keine Prüfungen vorschreiben, die bereits erfolgt sind:

1. im Rahmen des Verfahrens zur Ausstellung der EG-Prüferklärung gemäß Anlage 18,
2. in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union vor oder nach dem 19. Juli 2008 zur Überprüfung der Übereinstimmung mit identischen Anforderungen unter identischen Betriebsbedingungen.

Abschnitt 2 — Übereinstimmung mit den TSI und nationalen Vorschriften

Art. 170 - Es wird davon ausgegangen, dass strukturelle Teilsysteme, die Bestandteil des Eisenbahnsystems sind und für die eine EG-Prüferklärung vorliegt, interoperabel sind und den einschlägigen grundlegenden Anforderungen entsprechen.

Die Interoperabilität eines strukturellen Teilsystems, das Bestandteil des Eisenbahnsystems ist, wird im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen anhand der TSI überprüft, sofern es solche gibt.

Die EG-Prüferklärung der Teilsysteme entspricht den in der Anlage 18 erwähnten Kriterien.

Art. 171 - § 1 - Wenn keine einschlägige TSI vorliegt, eine Abweichung in Anwendung von Artikel 159 notifiziert wurde oder ein Sonderfall die Anwendung von Sicherheitsvorschriften erfordert, die in der einschlägigen TSI nicht enthalten sind, erstellt die Sicherheitsbehörde für jedes Teilsystem ein Verzeichnis der für die Anwendung der grundlegenden Anforderungen gebräuchlichen Sicherheitsvorschriften.

In diesen Fällen wird jedes strukturelle Teilsystem dem in der Anlage 19 Punkt 3 erwähnten Prüfverfahren unterzogen.

§ 2 - Die Sicherheitsbehörde übermittelt der Europäischen Kommission das Verzeichnis der Sicherheitsvorschriften für jedes Teilsystem sowie die bestimmten Stellen, die in Anwendung von Artikel 174 mit dem Prüfverfahren dieser Sicherheitsvorschriften betraut sind.

Die Übermittlung dieses Verzeichnisses erfolgt:

1. entweder bei jeder Änderung des Verzeichnisses der technischen Vorschriften, das nach Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG übermittelt wurde,
2. oder nach der Notifizierung der Ausnahmeregelung
3. oder nach Veröffentlichung der betreffenden TSI.

§ 3 - Die Sicherheitsbehörde teilt der Europäischen Kommission Vorschriften und Einschränkungen strikt lokaler Art nicht mit, gibt sie aber in dem in Artikel 211 erwähnten Infrastrukturregister an.

§ 4 - Die Sicherheitsbehörde sorgt dafür, dass verbindliche Sicherheitsvorschriften veröffentlicht und dem Infrastrukturbetreiber, allen Eisenbahnunternehmen und denjenigen, die einen Antrag auf Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung stellen, in einer klaren und allen Beteiligten verständlichen Sprache zur Verfügung gestellt werden.

Abschnitt 3 — Verfahren zur Ausstellung der EG-Prüferklärung

Unterabschnitt 1 — EG-Prüferklärung

Art. 172 - § 1 - Zur Ausstellung der EG-Prüferklärung wählt der Auftraggeber oder der Hersteller oder ihr Bevollmächtigter in der Europäischen Union eine benannte Stelle und lässt sie das in der Anlage 19 erwähnte EG-Prüfverfahren einleiten.

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

Diese Aufgabe umfasst auch die Prüfung der Schnittstellen des betreffenden Teilsystems mit dem System, dessen Teil es bildet, und zwar auf der Grundlage der in der jeweiligen TSI und in den in den Artikeln 210 § 4 Nr. 3 und 211 vorgesehenen Registern verfügbaren Informationen.

§ 3 - Die benannte Stelle ist für die Erstellung des technischen Dossiers und die Abfassung der EG-Prüfbescheinigung verantwortlich, die der vom Antragsteller ausgestellten EG-Prüferklärung beiliegen muss.

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

Es sollte ferner alle Angaben über Einsatzbedingungen und -beschränkungen, Wartung, laufende oder periodische Überwachung, Betrieb und Instandhaltung enthalten.

§ 4 - Wenn es nach der einschlägigen TSI zulässig ist, kann die benannte Stelle Konformitätsbescheinigungen für bestimmte Teile dieser Teilsysteme oder für eine Serie von Teilsystemen ausstellen.

Unterabschnitt 2 — EG-Zwischenprüferklärung

Art. 173 - Der Auftraggeber oder der Hersteller oder ihr Bevollmächtigter in der Europäischen Union können auf der Grundlage der Bestätigungen der von der benannten Stelle ausgestellten Prüfbescheinigungen gemäß dem in der Anlage 19 erwähnten Verfahren EG-Zwischenprüferklärungen ausstellen, die sich auf bestimmte Phasen des Prüfverfahrens oder auf bestimmte Teile des Teilsystems beziehen.

Unterabschnitt 3 — Prüferklärung für die Sicherheitsvorschriften

Art. 174 - § 1 - In Anwendung von Artikel 157 und Artikel 171 muss der Auftraggeber oder der Hersteller oder ihr Bevollmächtigter in der Europäischen Union für die Ausstellung der Prüferklärung für die Sicherheitsvorschriften eine bestimmte Stelle wählen und diese das Prüfverfahren für die Sicherheitsvorschriften einleiten lassen.

Die Prüferklärung muss mit den in der Anlage 18 Punkt 2 erwähnten Kriterien übereinstimmen.

§ 2 - Der Auftrag der mit der Prüfung eines Teilsystems für die Sicherheitsvorschriften betrauten bestimmten Stelle erstreckt sich über den gesamten Zeitraum von der Planung über den Bau bis hin zur Abnahme vor Inbetriebnahme des Teilsystems.

Diese Aufgabe umfasst auch die Prüfung der Schnittstellen des betreffenden Teilsystems mit dem System, dessen Teil es bildet.

§ 3 - Die bestimmte Stelle ist für die Erstellung des technischen Dossiers verantwortlich, das der Prüferklärung für die Sicherheitsvorschriften beiliegen muss.

Dieses technische Dossier muss alle Angaben über Einsatzbedingungen und -beschränkungen, Wartung, laufende oder periodische Überwachung, Betrieb und Instandhaltung enthalten.

Unterabschnitt 4 — Zwischenprüferklärung für die Sicherheitsvorschriften

Art. 175 - Zwischenprüferklärungen für die Sicherheitsvorschriften, die sich auf bestimmte Phasen des Prüfverfahrens für die Sicherheitsvorschriften beziehen, können vom Auftraggeber oder vom Hersteller oder von ihrem Bevollmächtigten in der Europäischen Union auf der Grundlage der von der bestimmten Stelle ausgestellten Zwischenprüfbescheinigungen ausgestellt werden.

Abschnitt 4 — Einschränkungen der Inbetriebnahme eines strukturellen Teilsystems

Art. 176 - Stellt die Sicherheitsbehörde fest, dass ein strukturelles Teilsystem, für das eine EG-Prüferklärung zusammen mit dem technischen Dossier vorliegt, dem vorliegenden Eisenbahngesetzbuch und insbesondere den grundlegenden Anforderungen nicht in vollem Umfang entspricht, so kann sie ergänzende Prüfungen verlangen.

Die Sicherheitsbehörde teilt der Europäischen Kommission unter Angabe der Gründe umgehend mit, welche ergänzenden Prüfungen beantragt wurden und ob die ergänzende Prüfung entweder auf die Nichterfüllung der grundlegenden Anforderungen oder einer TSI oder auf die mangelhafte Anwendung einer TSI oder auf eine unvollständige TSI zurückzuführen ist.

Abschnitt 5 — Inbetriebnahme der Teilsysteme

Unterabschnitt 1 — Allgemeine Grundsätze

Art. 177 - Der König legt das Verfahren und die Modalitäten für die Einreichung des Antrags auf Inbetriebnahmegenehmigung und den Erhalt dieser Genehmigung für die im vorliegenden Abschnitt erwähnten Teilsysteme fest.

Unterabschnitt 2 — Inbetriebnahme bestehender Teilsysteme nach Erneuerung oder Umrüstung

Art. 178 - § 1 - Bei einer Erneuerung oder Umrüstung reicht der Auftraggeber oder der Hersteller oder ihr Bevollmächtigter in der Europäischen Union bei der Sicherheitsbehörde ein Dossier mit der Beschreibung des Projekts ein.

§ 2 - Nach Prüfung des Dossiers entscheidet die Sicherheitsbehörde unter Berücksichtigung der in der anzuwendenden TSI aufgeführten Umsetzungsstrategie, ob der Umfang der Arbeiten die Notwendigkeit einer neuen Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne des vorliegenden Eisenbahngesetzbuches begründet.

§ 3 - Eine solche neue Inbetriebnahmegenehmigung ist immer dann erforderlich, wenn durch die geplanten Arbeiten die Gefahr einer Beeinträchtigung des Gesamtsicherheitsniveaus des betreffenden Teilsystems besteht.

Ist eine neue Genehmigung erforderlich, so entscheidet die Sicherheitsbehörde, inwieweit die TSI auf das Vorhaben anzuwenden sind.

Wird die TSI nicht vollständig angewendet, so übermittelt die Sicherheitsbehörde der Europäischen Kommission die Gründe dafür, die anstelle der TSI angewandten technischen Vorschriften und die Stellen, die, was diese technischen Vorschriften betrifft, mit dem in Artikel 174 genannten Prüfverfahren beauftragt sind.

§ 4 - Die Sicherheitsbehörde trifft ihre Entscheidung spätestens vier Monate nach Einreichung eines vollständigen Dossiers nach den gemäß Artikel 177 festgelegten Modalitäten durch den Auftraggeber, den Hersteller oder ihren Bevollmächtigten in der Europäischen Union.

Art. 179 - Die Sicherheitsbehörde kann die zwischenzeitliche Inbetriebnahme von Teilsystemen auf der Grundlage der von der benannten oder bestimmten Stelle ausgestellten Konformitätszwischenbescheinigungen und auf der Grundlage der Konformitätszwischenklärungen genehmigen. Die Sicherheitsbehörde stellt dem Auftraggeber oder dem Hersteller oder ihrem Bevollmächtigten in der Europäischen Union die zwischenzeitliche Inbetriebnahmegenehmigung aus.

Die zwischenzeitliche Inbetriebnahme der Teilsysteme berechtigt zur Durchführung aller Prüffahrten, die für die Inbetriebnahme der betreffenden Teilsysteme nach den gemäß Artikel 177 festgelegten Modalitäten erforderlich sind.

KAPITEL 5 — *Fahrzeuge**Abschnitt 1 — Inbetriebnahmegenehmigung*

Art. 180 - Vorbehaltlich anders lautender Bestimmungen in vorliegendem Kapitel wird die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs von der Sicherheitsbehörde genehmigt, bevor das Fahrzeug auf dem Netz eingesetzt werden kann.

Eine in einem Mitgliedstaat ausgestellte Inbetriebnahmegenehmigung wird unter Vorbehalt der Artikel 193 und 197 in Belgien anerkannt.

Die gemäß den Bestimmungen des vorliegenden Abschnitts ausgestellten Inbetriebnahmegenehmigungen stellen die anderen Bedingungen, die den Eisenbahnunternehmen und dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur für den Betrieb solcher Fahrzeuge auf dem Netz durch Titel 4 auferlegt sind, nicht in Frage.

Der König legt die Modalitäten für die Einreichung des Antrags auf Inbetriebnahmegenehmigung sowie das Verfahren und die Bedingungen für den Erhalt der Inbetriebnahmegenehmigung für die Fahrzeuge fest.

Art. 181 - Die Genehmigung für ein TSI-konformes Fahrzeug wird gemäß den Artikeln 189 bis 194 erteilt.

Die Genehmigung für ein nicht TSI-konformes Fahrzeug wird gemäß den Artikeln 195 bis 198 erteilt.

Die Genehmigung für ein Fahrzeug, das mit einem genehmigten Fahrzeugtyp konform ist, wird gemäß Artikel 199 erteilt.

Art. 182 - Zu allen Anträgen auf Inbetriebnahmegenehmigung für ein Fahrzeug muss eine Entscheidung der Sicherheitsbehörde gemäß den Artikeln 190, 193, 196 und 197 ergehen.

Art. 183 - In der Entscheidung zur Inbetriebnahmegenehmigung für ein Fahrzeug können einsatzspezifische Auflagen und andere Einschränkungen enthalten sein.

Art. 184 - Der Antragsteller kann binnen einem Monat nach Erhalt der ablehnenden Entscheidung bezüglich der Inbetriebnahme eines Fahrzeugs unter Berufung auf eine ausreichende Begründung beantragen, dass die Sicherheitsbehörde die Entscheidung, die Inbetriebnahme abzulehnen, überprüft.

Die Sicherheitsbehörde verfügt dann über einen Zeitraum von zwei Monaten nach Empfang des Antrags auf Neuüberprüfung, um ihre Entscheidung zu bestätigen oder zu widerrufen.

Art. 185 - Ergeht innerhalb der in den Artikeln 194 und 198 vorgeschriebenen Fristen keine Entscheidung der Sicherheitsbehörde, gilt die Inbetriebnahme des Fahrzeugs nach einem Zeitraum von drei Monaten ab dem Ablauf dieser Fristen als genehmigt.

In diesem Fall gilt die Inbetriebnahmegenehmigung für das Fahrzeug nur auf dem belgischen Netz.

Sollte es in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union infolge der Anwendung einer Bestimmung, die der von Absatz 1 ähnlich ist, zu einer stillschweigenden Inbetriebnahmegenehmigung kommen, gilt diese Genehmigung in Belgien nicht.

Art. 186 - Der Widerruf durch die Sicherheitsbehörde einer Inbetriebnahmegenehmigung, die sie selbst erteilt hat oder über die der Antragsteller aufgrund von Artikel 185 verfügt, erfolgt über das Verfahren zur Überprüfung der Sicherheitsbescheinigungen und der Sicherheitszulassungen gemäß Kapitel 4 von Titel 4.

Art. 187 - Die Sicherheitsbehörde kann Inbetriebnahmegenehmigungen für Fahrzeugserien erteilen.

Die Sicherheitsbehörde teilt über eine Veröffentlichung auf ihrer Website den Antragstellern die zu befolgenden praktischen Modalitäten mit.

Art. 188 - In Abweichung von den Artikeln 189 bis 198 bleiben die Inbetriebnahmegenehmigungen, die vor dem 19. Juli 2008 erteilt wurden, einschließlich der Genehmigungen gemäß internationalen Abkommen, insbesondere des "RIC" (Regolamento Internazionale Carrozze) und des "RIV" (Regolamento Internazionale Veicoli), unter den Bedingungen gültig, unter denen sie erteilt wurden.

*Abschnitt 2 — Inbetriebnahme TSI-konformer Fahrzeuge**Unterabschnitt 1 — Erste Inbetriebnahmegenehmigung*

Art. 189 - Der vorliegende Unterabschnitt gilt für Fahrzeuge, die mit allen einschlägigen TSI, die zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Fahrzeugs in Kraft sind, übereinstimmen, sofern ein wesentlicher Teil der grundlegenden Anforderungen in diesen TSI festgelegt wurde und die einschlägige Fahrzeuge-TSI in Kraft getreten und anwendbar ist.

Art. 190 - Wurden alle strukturellen Teilsysteme eines Fahrzeugs nach den Bestimmungen von Kapitel 4 genehmigt, so erteilt die Sicherheitsbehörde die erste Inbetriebnahmegenehmigung ohne weitere Prüfungen.

Art. 191 - Wenn das betreffende Fahrzeug über alle nach Artikel 172 erforderlichen EG-Prüferklärungen verfügt, beschränkt sich die Kontrolle der Sicherheitsbehörde im Rahmen der Inbetriebnahme des Fahrzeugs auf:

1. die technische Kompatibilität der relevanten Teilsysteme des Fahrzeugs untereinander und ihre sichere Integration gemäß dem in den betreffenden strukturellen und funktionellen TSI vorgesehenen Verfahren,
2. die technische Kompatibilität des Fahrzeugs mit dem betreffenden Netz,
3. die Sicherheitsvorschriften, die für die offenen Punkte gelten,
4. die Sicherheitsvorschriften, die für die in den einschlägigen TSI eindeutig bezeichneten Sonderfälle gelten.

Unterabschnitt 2 — Zusätzliche Inbetriebnahmegenehmigungen

Art. 192 - Fahrzeuge, die vollständig mit den TSI übereinstimmen, die alle Aspekte der relevanten Teilsysteme ohne Sonderfälle und ohne offene Punkte, die die technische Kompatibilität zwischen dem Fahrzeug und dem Netz betreffen, abdecken, unterliegen keiner zusätzlichen Inbetriebnahmegenehmigung, solange sie auf TSI-konformen Netzen oder unter den in den entsprechenden TSI festgelegten Bedingungen fahren.

Art. 193 - § 1 - Die Sicherheitsbehörde entscheidet, ob zusätzliche Inbetriebnahmegenehmigungen erforderlich sind für Fahrzeuge, die in Anwendung von Artikel 190 oder gemäß den in Artikel 22 der Richtlinie 2008/57/EG enthaltenen Grundsätzen über eine erste Inbetriebnahmegenehmigung verfügen, insofern es sich nicht um in Artikel 192 erwähnte Fahrzeuge handelt.

§ 2 - Um einem Antrag auf zusätzliche Inbetriebnahmegenehmigungen nachzukommen, legt der Antragsteller der Sicherheitsbehörde ein Dossier über das Fahrzeug oder den Fahrzeugtyp mit dem vorgesehenen Verwendungszweck auf dem Netz vor.

§ 3 - Dieses Dossier enthält folgende Angaben:

1. Unterlagen, die belegen, dass die Inbetriebnahme des Fahrzeugs in einem anderen Mitgliedstaat der Union nach Artikel 22 der Richtlinie 2008/57/EG genehmigt worden ist,

2. ein Exemplar des in Anlage 19 genannten technischen Dossiers; im Falle von Fahrzeugen, die mit Datenschreibern ausgerüstet sind, beinhaltet dies Informationen über das Verfahren der Datenerfassung, die die Ausgabe und Bewertung der Daten ermöglichen, soweit diese Informationen nicht durch die entsprechende TSI harmonisiert sind,
3. Aufzeichnungen mit historischen Daten über den Betrieb des Fahrzeugs, seinen Unterhalt und die gegebenenfalls nach Erteilung der Genehmigung vorgenommenen technischen Änderungen des Fahrzeugs,
4. einen Nachweis der technischen und betrieblichen Merkmale, der belegt, dass das Fahrzeug mit der Infrastruktur und ortsfesten Einrichtungen sowie den anderen Betriebsgrößen kompatibel ist.

§ 4 - Die Überprüfung, die die Sicherheitsbehörde im Rahmen eines Antrags auf zusätzliche Betriebsgenehmigung durchführt, beschränkt sich auf die Kriterien mit Bezug auf:

1. die technische Kompatibilität des Fahrzeugs mit dem Netz, einschließlich der für die offenen Punkte geltenden Sicherheitsvorschriften, die für die Gewährleistung dieser Kompatibilität erforderlich sind,
2. die Sicherheitsvorschriften, die für die in den einschlägigen TSI eindeutig bezeichneten Sonderfälle gelten.

§ 5 - Um die in § 4 genannten Kriterien zu überprüfen, kann die Sicherheitsbehörde verlangen, dass ergänzende Informationen vorgelegt, Risikoanalysen gemäß den Artikeln 89 und 90 aus Kapitel 3 von Titel 4 durchgeführt oder Prüffahrten auf dem Netz vorgenommen werden.

In Abweichung von Absatz 1 und nach der Annahme des in Artikel 200 genannten Referenzdokuments kann diese Überprüfung jedoch nur auf der Grundlage der nationalen Vorschriften der Gruppe B oder C durchgeführt werden, die in diesem Dokument aufgeführt sind.

§ 6 - Die Sicherheitsbehörde legt nach Anhörung des Antragstellers den Umfang und den Inhalt der zusätzlichen Informationen, der Risikoanalysen und der geforderten Prüffahrten fest.

Um die in Absatz 1 genannten geforderten Prüffahrten durchzuführen, unternimmt der Infrastrukturbetreiber in Absprache mit dem Antragsteller alle Anstrengungen, um sicherstellen zu können, dass diese Prüffahrten innerhalb von drei Monaten nach Einreichung des Antrags des Antragstellers durchgeführt werden können.

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

Art. 194 - Die Sicherheitsbehörde trifft die Entscheidung über die zusätzliche Inbetriebnahmegenehmigung spätestens:

1. zwei Monate nach Einreichung des in Artikel 193 § 2 genannten Dossiers,
2. gegebenenfalls einen Monat nach Vorlage etwaiger zusätzlicher Informationen, genannt in Artikel 193 § 5,
3. gegebenenfalls einen Monat nach Vorlage der Ergebnisse etwaiger Prüffahrten, die die Sicherheitsbehörde gemäß Artikel 193 § 6 verlangt hat.

Abschnitt 3 — Inbetriebnahme nicht TSI-konformer Fahrzeuge

Unterabschnitt 1 — Erste Inbetriebnahmegenehmigung

Art. 195 - Vorliegender Unterabschnitt gilt für Fahrzeuge, die nicht mit allen einschlägigen TSI, die zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Fahrzeugs in Kraft sind, übereinstimmen, einschließlich Fahrzeuge, für die Abweichungen gelten, oder wenn ein wesentlicher Teil der grundlegenden Anforderungen nicht in einer oder mehreren TSI festgelegt wurde.

Art. 196 - Die Sicherheitsbehörde erteilt die erste Inbetriebnahmegenehmigung gemäß folgenden Modalitäten:

1. gegebenenfalls nach Durchführung des EG-Prüfverfahrens für die technischen Aspekte, die von einer TSI erfasst sind,
2. nach Durchführung des Prüfverfahrens mit Bezug auf die Sicherheitsvorschriften für die anderen technischen Aspekte.

Die erste Inbetriebnahmegenehmigung gilt nur auf dem belgischen Eisenbahnnetz.

Unterabschnitt 2 — Zusätzliche Inbetriebnahmegenehmigungen

Art. 197 - § 1 - Die Sicherheitsbehörde entscheidet, ob zusätzliche Inbetriebnahmegenehmigungen erforderlich sind für Fahrzeuge, deren Inbetriebnahme gemäß Artikel 21 Absatz 12 der Richtlinie 2008/57/EG oder gemäß Artikel 24 der Richtlinie 2008/57/EG in einem anderen Mitgliedstaat der Union genehmigt wurde.

§ 2 - Um einem im vorliegenden Artikel erwähnten Antrag auf zusätzliche Inbetriebnahmegenehmigungen nachzukommen, legt der Antragsteller der Sicherheitsbehörde ein technisches Dossier über das Fahrzeug oder den Fahrzeugtyp mit den Informationen über den vorgesehenen Verwendungszweck auf dem Netz vor.

§ 3 - Dieses Dossier enthält folgende Angaben:

1. Unterlagen, die belegen, dass die Inbetriebnahme des Fahrzeugs in einem anderen Mitgliedstaat genehmigt worden ist, sowie Unterlagen über das angewandte Verfahren, um nachzuweisen, dass das Fahrzeug die geltenden Sicherheitsanforderungen erfüllt, einschließlich Informationen über etwaige gemäß Artikel 159 oder gemäß den in Artikel 9 der Richtlinie 2008/57/EG enthaltenen Grundsätzen bestehende oder gewährte Ausnahmen,
2. die technischen Daten, das Instandhaltungsprogramm und die Betriebsmerkmale, darin einbegriffen für die Fahrzeuge, die mit Aufzeichnungsgeräten ausgerüstet sind, Informationen über das Verfahren der Datenerfassung, um das Lesen und die Auswertung der Daten, wie vorgesehen in Artikel 113 Buchstabe c), zu ermöglichen,
3. Aufzeichnungen mit historischen Daten über den Betrieb des Fahrzeugs und die gegebenenfalls nach Erteilung der Genehmigung vorgenommenen technischen Änderungen des Fahrzeugs,
4. einen Nachweis der technischen und betrieblichen Merkmale, der belegt, dass das Fahrzeug mit den Infrastrukturen und ortsfesten Einrichtungen sowie den anderen Betriebsgrößen kompatibel ist.

§ 4 - Die in § 3 Nr. 1 und 2 genannten Daten dürfen von der Sicherheitsbehörde nicht in Frage gestellt werden, es sei denn, die Behörde kann unter Vorbehalt der Bestimmungen von Artikel 169 nachweisen, dass ein wesentliches Sicherheitsrisiko besteht.

Insbesondere nach Annahme des in Artikel 200 genannten Referenzdokuments darf die Sicherheitsbehörde keine in diesem Dokument aufgeführte nationale Vorschrift der Gruppe A mehr geltend machen.

§ 5 - Um zu überprüfen, ob die in § 3 Nr. 3 und 4 genannten Daten mit den Sicherheitsvorschriften in Einklang stehen, kann die Sicherheitsbehörde verlangen, dass zusätzliche Informationen vorgelegt, Risikoanalysen durchgeführt und Prüffahrten auf dem Netz vorgenommen werden.

In Abweichung von Absatz 1 kann diese Überprüfung jedoch nur in Bezug auf die nationalen Vorschriften der Gruppe B oder C, die in diesem Dokument aufgeführt sind, vorgenommen werden, und das nach Annahme des in Artikel 200 genannten Referenzdokuments.

§ 6 - Die Sicherheitsbehörde legt in Absprache mit dem Antragsteller den Umfang und den Inhalt der zusätzlichen Informationen, der Risikoanalysen und der geforderten Prüffahrten fest.

Auf Ersuchen der Sicherheitsbehörde und im Hinblick auf die Durchführung der geforderten zusätzlichen Prüffahrten unternimmt der Infrastrukturbetreiber im Einvernehmen mit dem Antragsteller alle Anstrengungen, um sicherzustellen, dass diese Prüffahrten innerhalb von drei Monaten nach Einreichung des Antrags durchgeführt werden können.

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

Art. 198 - Die Sicherheitsbehörde trifft die Entscheidung über die zusätzliche Inbetriebnahmegenehmigung spätestens:

1. vier Monate nach Einreichung des in Artikel 197 § 2 genannten Dossiers,
2. gegebenenfalls zwei Monate nach Vorlage der in Artikel 197 § 5 genannten zusätzlichen Informationen oder Risikoanalysen,
3. gegebenenfalls zwei Monate nach Vorlage der Ergebnisse etwaiger Prüffahrten, die auf Verlangen der Sicherheitsbehörde gemäß Artikel 197 § 6 durchgeführt worden sind.

Abschnitt 4 — Genehmigung von Fahrzeugtypen

Art. 199 - § 1 - Die Sicherheitsbehörde kann Genehmigungen für Fahrzeugtypen erteilen.

§ 2 - Die Genehmigung für ein Fahrzeug gilt auch für den entsprechenden Fahrzeugtyp.

§ 3 - Ein Fahrzeug, das mit einem bereits auf dem belgischen Netz genehmigten Fahrzeugtyp konform ist, wird auf der Grundlage einer vom Antragsteller vorgelegten Erklärung über die Konformität mit diesem Fahrzeugtyp ohne weitere Prüfungen auf diesem Netz genehmigt.

§ 4 - In Abweichung von § 3 entscheidet die Sicherheitsbehörde im Fall einer Änderung der einschlägigen Bestimmungen in den TSI und der nationalen Vorschriften, auf deren Grundlage ein Fahrzeugtyp genehmigt wurde, ob die bereits erteilten Genehmigungen von Fahrzeugtypen weiterhin gültig sind oder erneuert werden müssen.

Wird eine Genehmigung von Fahrzeugtypen erneuert, darf die Kontrolle der Sicherheitsbehörde nur die geänderten Bestimmungen betreffen.

Die Erneuerung einer Genehmigung von Fahrzeugtypen berührt nicht Fahrzeuggenehmigungen, die bereits auf der Grundlage vorher genehmigter Typen erteilt wurden.

§ 5 - Die Ausstellung der Typenkonformitätserklärung erfolgt:

1. für TSI-konforme Fahrzeuge gemäß den Prüfverfahren der einschlägigen TSI,
2. für nicht TSI-konforme Fahrzeuge gemäß den Prüfverfahren der Module D oder E des Beschlusses 768/2008/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über einen gemeinsamen Rechtsrahmen für die Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung des Beschlusses 93/465/EWG des Rates.

§ 6 - Der Antragsteller kann in mehreren Mitgliedstaaten der Europäischen Union gleichzeitig eine Typgenehmigung beantragen.

Gegebenenfalls arbeitet die Sicherheitsbehörde im Hinblick auf eine Vereinfachung des Verfahrens und eine Minimierung des Verwaltungsaufwands mit den Sicherheitsbehörden der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zusammen.

§ 7 - Gemäß Artikel 26 Absatz 7 der Richtlinie 2008/57/EG werden die Typgenehmigungen in dem in Artikel 34 der Richtlinie 2008/57/EG genannten Europäischen Register genehmigter Fahrzeugtypen eingetragen.

In diesem Register sind die Mitgliedstaaten der Europäischen Union angegeben, in denen ein Fahrzeugtyp genehmigt ist.

Abschnitt 5 — Einstufung der nationalen Vorschriften

Art. 200 - Um das in den Artikeln 193 bis 197 genannte Genehmigungsverfahren für die Inbetriebnahme von Fahrzeugen zu erleichtern, klassiert die Sicherheitsbehörde die nationalen Vorschriften mit Bezug auf die in Anlage 20 Punkt 1 erhobenen Parameter gemäß Anlage 20 Punkt 2.

Das in Artikel 27 der Richtlinie 2008/57/EG erwähnte Referenzdokument umfasst die Gesamtheit der von jedem Mitgliedstaat für die Inbetriebnahme von Fahrzeugen angewandten nationalen Vorschriften.

Die Sicherheitsbehörde wirkt an der Erstellung des in Absatz 2 des vorliegenden Artikels erwähnten Referenzdokuments mit.

KAPITEL 6 — Benannte und bestimmte Stellen

Abschnitt 1 — Benannte Stellen

Art. 201 - Der König erteilt im Hinblick auf ihre Notifizierung den Stellen Zulassung, die den in der Anlage 21 erwähnten Kriterien entsprechen und mit dem Verfahren zur Bewertung der in den Artikeln 162 bis 165 erwähnten Konformität oder Gebrauchstauglichkeit sowie dem in Artikel 172 erwähnten Prüfverfahren beauftragt sind, und zwar unter Angabe ihres jeweiligen Zuständigkeitsbereichs.

Art. 202 - Um vom König im Hinblick auf ihre Notifizierung zugelassen werden zu können, müssen die betreffenden Stellen den Nachweis erbringen, dass sie gemäß den Ausführungsbestimmungen des Gesetzes vom 20. Juli 1990 über die Akkreditierung der Konformitätsprüfungsstellen akkreditiert sind.

Der König legt die Modalitäten für die Einreichung des Zulassungsdossiers und des Antrags auf Notifizierung, das Verfahren für die Ausstellung der Zulassung und die Regeln in Sachen Kontrolle, Aussetzung und Entziehung der Zulassung fest.

Art. 203 - Der König bestimmt, welche Stelle dafür zuständig ist, die Europäische Kommission und die anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union über die Stellen, die Er zugelassen hat, in Kenntnis zu setzen, unter Angabe des Zuständigkeitsbereichs einer jeden Stelle und der Kennnummer, die sie vorher von der Kommission erhalten hat.

Die in Absatz 1 erwähnte Stelle setzt unverzüglich ebenfalls die Europäische Kommission und die Mitgliedstaaten der Europäischen Union über den Entzug der Zulassung für die Stellen, die die in Anlage 21 erwähnten Kriterien nicht mehr erfüllen, in Kenntnis.

Art. 204 - Stellt sich heraus, dass eine von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union benannte Stelle die Benennungskriterien nicht mehr erfüllt, setzt der Minister die Europäische Kommission davon in Kenntnis.

Abschnitt 2 — Bestimmte Stellen

Art. 205 - Der König bestimmt unter Angabe ihres Zuständigkeitsbereichs die Stellen, die mit der Durchführung des Verfahrens zur Prüfung der Konformität mit den Sicherheitsvorschriften beauftragt sind, und zwar wenn es keine TSI gibt, wenn die TSI nicht auf dem gesamten Netz angewandt werden, wenn eine Abweichung gemeldet wurde oder wenn ein spezifischer Fall die Anwendung nationaler Regeln gemäß Artikel 174 erforderlich macht.

Art. 206 - Der König legt die Bestimmungskriterien, die Modalitäten für die Einreichung des Antrags auf Bestimmung der in Artikel 205 erwähnten Stellen, das Verfahren für die Zuerkennung und die Modalitäten der Kontrolle, Aussetzung und Entziehung der Bestimmung fest.

Art. 207 - Um bestimmt werden zu können, müssen die betreffenden Stellen den Nachweis erbringen, dass sie die vom König festgelegten Kriterien erfüllen.

Art. 208 - Die Sicherheitsbehörde veröffentlicht die Liste der bestimmten Stellen auf ihrer Internetseite.

KAPITEL 7 — Fahrzeug- und Infrastrukturregister

Abschnitt 1 — Fahrzeugnummerierungssystem

Art. 209 - Jedes Fahrzeug, das im europäischen Eisenbahnsystem in Betrieb genommen wird, muss mit einer europäischen Fahrzeugnummer (EVN "European vehicle number") versehen sein, die bei der ersten Inbetriebnahmegenehmigung vergeben wird.

Der Antragsteller für die erste Inbetriebnahmegenehmigung ist auch verantwortlich für die Anbringung der ihm von der Sicherheitsbehörde gemäß den Bestimmungen der Anlage P der TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung zugeteilten EVN auf dem Fahrzeug.

Einem Fahrzeug wird nur einmal eine EVN zugeteilt, es sei denn, dass in der TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung etwas anderes bestimmt ist.

In Abweichung von Absatz 1 ist für eindeutig identifizierte Fahrzeuge ein anderer Kennzeichnungscode zugelassen, wenn sie eingesetzt werden oder eingesetzt werden sollen für Fahrten aus oder nach Drittländern, deren Spurweite sich vom Hauptisenbahnnetz in der Europäischen Union unterscheidet.

Abschnitt 2 — Nationales Fahrzeugregister

Art. 210 - § 1 - Es wird ein nationales Register der in Belgien zugelassenen Fahrzeuge erstellt.

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

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

§ 3 - Das Register ist den Sicherheitsbehörden der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, der Untersuchungsstelle, der Regulierungsstelle, der Agentur, den Eisenbahnunternehmen, dem Eisenbahninfrastrukturbetreiber sowie den Personen oder Organisationen, die Fahrzeuge registrieren oder im Register erwähnt sind, zugänglich.

Wenn die Sicherheitsbehörde auf der Grundlage der Bestimmungen des vorliegenden Artikels handelt, muss sie die Bestimmungen des Gesetzes vom 8. Dezember 1992 über den Schutz des Privatlebens hinsichtlich der Verarbeitung personenbezogener Daten einhalten.

§ 4 - Im Register werden die gemeinsamen Spezifikationen, die von der Agentur erstellt wurden, eingehalten und es enthält mindestens folgende Angaben:

1. die EVN,
2. Angaben zur EG-Prüferklärung und ausstellenden Stelle,
3. Angaben zu dem in Artikel 34 der Richtlinie 2008/57/EG genannten Europäischen Register genehmigter Fahrzeugtypen,
4. Angaben zum Eigner oder Halter des Fahrzeugs,
5. Betriebseinschränkungen für das Fahrzeug,
6. die für die Instandhaltung zuständige Stelle.

§ 5 - Der Inhaber der Registrierung muss der Sicherheitsbehörde des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zuerst zugelassen wurde, etwaige Änderungen der Daten im nationalen Fahrzeugregister, die Abwrackung eines Fahrzeugs oder seine Entscheidung, die Registrierung eines Fahrzeuges nicht aufrechtzuerhalten, unverzüglich mitteilen.

§ 6 - Im Falle von Fahrzeugen, die erstmals in einem Drittland in Betrieb genommen wurden und von einem Mitgliedstaat eine Inbetriebnahmegenehmigung für sein Hoheitsgebiet erhalten haben, sorgt der betreffende Mitgliedstaat dafür, dass die in § 4 Nr. 4 bis 6 aufgeführten Angaben über das nationale Fahrzeugregister abgefragt werden können. Die in § 4 Nr. 6 aufgeführten Angaben können durch sicherheitsrelevante Angaben zum Instandhaltungsplan ersetzt werden.

Abschnitt 3 — Infrastrukturregister

Art. 211 - Die Sicherheitsbehörde sorgt dafür, dass der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur ein Infrastrukturregister unter Einhaltung der in Absatz 212 genannten gemeinsamen Spezifikationen veröffentlicht und aktualisiert.

Art. 212 - Dieses Register gibt für das jeweilige Teilsystem oder Teile davon die Hauptmerkmale wie zum Beispiel die Eckwerte und deren Übereinstimmung mit den in den anzuwendenden TSI vorgeschriebenen Merkmalen an. Zu diesem Zweck richtet sich der Infrastrukturbetreiber nach jeder TSI, in der genau angegeben ist, welche Angaben das Infrastrukturregister enthalten muss.

Im Register werden die von der Agentur erstellten gemeinsamen Spezifikationen mit Bezug auf seine Aufmachung und sein Format, seinen Aktualisierungsrhythmus sowie die Anweisungen für seine Verwendung eingehalten, wobei ein angemessener Übergangszeitraum für die Infrastruktur, die vor dem 19. Juli 2008 in Betrieb genommen wurde, zu berücksichtigen ist.

TITEL 7 — *Kontrolle und Inspektion der Eisenbahn*KAPITEL 1 — *Kontrolle und Inspektion der Eisenbahn*

Art. 213 - § 1 - Der König bestimmt die mit der Kontrolle der Einhaltung des vorliegenden Eisenbahngesetzbuches und seiner Ausführungserlasse beauftragten Personalmitglieder der Verwaltung und der Sicherheitsbehörde.

Sie können:

1. sich jederzeit und ohne vorherige Ankündigung freien Zugang zum Rollmaterial verschaffen, das auf den Fahrwegen verkehrt beziehungsweise dazu bestimmt ist, darauf zu verkehren,
2. jegliche Feststellungen machen, Informationen sammeln, Erklärungen aufnehmen, sich Dokumente, Schriftstücke, Bücher und Gegenstände vorlegen lassen und diejenigen beschlagnahmen, die für die Kontrolle erforderlich sind oder dafür, dem Verstoß ein Ende zu setzen.

Sie machen ihr Kontrollrecht nur dann geltend, wenn es nach vernünftigem Ermessen für die Ausführung ihrer Kontrollaufgaben als zweckmäßig erachtet wird.

Für die Ausführung ihrer Aufgaben können sie die bewaffnete Macht anfordern.

§ 2 - Sie haben ein Zugangsrecht:

1. zum Wohnsitz von Unternehmensleitern, Verwaltern, Geschäftsführern, Direktoren und anderen Personalmitgliedern des betreffenden Unternehmens sowie zum Wohnsitz und zu 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,
2. zum Gesellschafts- oder Betriebsitz des betreffenden Unternehmens.

Zu den in Absatz 1 erwähnten Räumlichkeiten haben sie jedoch nur Zugang unter folgenden Bedingungen:

1. mit vorheriger, schriftlicher Erlaubnis des Bewohners,
2. mit vorheriger, schriftlicher Ermächtigung des Untersuchungsrichters. In diesem Fall dürfen sie die Wohnung und bewohnte Räumlichkeiten nur zwischen 8 und 18 Uhr betreten.

§ 3 - Die in § 1 erwähnten Personalmitglieder sind bezüglich der von ihnen bei der Ausübung ihrer Kontrollaufgaben erhaltenen Informationen an das Berufsgeheimnis gebunden.

KAPITEL 2 — *Administrative Geldbußen*

Art. 214 - Folgende Verstöße gegen vorliegendes Eisenbahngesetzbuch werden mit einer administrativen Geldbuße belegt:

1. Der Verstoß gegen Artikel 68 § 3 wird mit einer administrativen Geldbuße von 2.000 bis zu 4.000 EUR belegt.
2. Der Verstoß gegen Artikel 68 § 4 wird mit einer administrativen Geldbuße von 2.000 bis zu 4.000 EUR belegt.
3. Der Verstoß gegen Artikel 70 wird mit einer administrativen Geldbuße von 1.000 bis zu 2.000 EUR belegt.
4. Der Verstoß gegen Artikel 71 wird mit einer administrativen Geldbuße von 2.000 bis zu 4.000 EUR belegt.
5. Das Nichteinhalten der in Artikel 75 erwähnten Maßnahmen durch das Eisenbahnunternehmen oder den Infrastrukturbetreiber wird mit einer administrativen Geldbuße von 4.000 bis zu 8.000 EUR belegt.
6. Das Verweigern der in Artikel 77 Absatz 4 erwähnten technischen Unterstützung wird mit einer administrativen Geldbuße von 1.000 bis zu 2.000 EUR belegt.
7. Der Verstoß gegen Artikel 89 wird mit einer administrativen Geldbuße von 4.000 bis zu 8.000 EUR belegt.
8. Der Verstoß gegen Artikel 90 wird mit einer administrativen Geldbuße von 4.000 bis zu 8.000 EUR belegt.
9. Der Verstoß gegen Artikel 91 erster Satz wird mit einer administrativen Geldbuße von 4.000 bis zu 8.000 EUR belegt.
10. Der Verstoß gegen Artikel 91 zweiter Satz wird mit einer administrativen Geldbuße von 4.000 bis zu 8.000 EUR belegt.
11. Das verspätete Vorlegen des in Artikel 92 erwähnten Berichts wird mit einer administrativen Geldbuße von 500 bis zu 1.000 EUR belegt.
12. Das Nichtvorlegen des in Artikel 92 erwähnten Berichts wird mit einer administrativen Geldbuße von 2.000 bis zu 4.000 EUR belegt.
13. Das unvollständige Vorlegen des in Artikel 92 erwähnten Berichts wird mit einer administrativen Geldbuße von 2.000 bis zu 4.000 EUR belegt.
14. Das Nichteinhalten der in Artikel 93 erwähnten Verpflichtungen wird mit einer administrativen Geldbuße von 1.000 bis zu 2.000 EUR belegt.
15. Die nicht unverzügliche Übermittlung der in Artikel 96 erwähnten wesentlichen Änderungen wird mit einer administrativen Geldbuße von 1.000 bis zu 2.000 EUR belegt.
16. Der Verstoß gegen Artikel 102 Absatz 2 wird mit einer administrativen Geldbuße von 1.000 bis zu 2.000 EUR belegt.
17. Das Nichteinhalten der in Artikel 141 erwähnten Verpflichtungen in Bezug auf die Gültigkeit der Fahrerlaubnis für Zugführer wird mit einer administrativen Geldbuße von 2.000 bis zu 4.000 EUR belegt.
18. Der Verstoß gegen Artikel 130 Absatz 1 wird mit einer administrativen Geldbuße von 500 bis zu 1.000 EUR pro Zugführer belegt.
19. Außer wenn gesetzliche oder verordnungsrechtliche Ausnahmefälle es vorsehen, wird das Nichteinhalten der in Artikel 141 erwähnten Verpflichtungen in Bezug auf die Bescheinigungen der Zugführer in Sachen Infrastruktur, Material oder Sprachkenntnisse mit einer administrativen Geldbuße von 2.000 bis zu 4.000 EUR belegt.
20. Der Verstoß gegen Artikel 135 wird mit einer administrativen Geldbuße von 500 bis zu 1.000 EUR belegt.
21. Der Verstoß gegen Artikel 136 Absatz 3 wird mit einer administrativen Geldbuße von 500 bis zu 1.000 EUR belegt.
22. Der Verstoß gegen Artikel 137 wird mit einer administrativen Geldbuße von 1.000 bis zu 2.000 EUR belegt.
23. Der Verstoß gegen Artikel 139 wird mit einer administrativen Geldbuße von 2.000 bis zu 4.000 EUR belegt.
24. Der Verstoß gegen Artikel 140 wird mit einer administrativen Geldbuße von 1.000 bis zu 2.000 EUR belegt.

25. Der Verstoß gegen Artikel 146 Absatz 3 wird mit einer administrativen Geldbuße von 4.000 bis zu 8.000 EUR belegt.
26. Das Nichtüberprüfen der Tatsache, ob ein Zugbegleiter tatsächlich Inhaber einer in Artikel 150 § 1 Absatz 1 erwähnten Bescheinigung für Zugbegleiter ist, bevor es ihm erlaubt wird, die im selben Artikel definierten relevanten Aufgaben durchzuführen, wird mit einer administrativen Geldbuße von 2.000 bis zu 4.000 EUR belegt.
27. Das Nichteintragen durch den Inhaber, unter Verstoß gegen Artikel 105, eines Fahrzeugs in das NFR mit dem Namen der für die Instandhaltung zuständigen Stelle wird mit einer administrativen Geldbuße von 1.000 bis zu 2.000 EUR belegt.
28. Das Nichtübermitteln oder das verspätete Übermitteln an die Sicherheitsbehörde von notwendigen Anpassungen des in Artikel 105 erwähnten NFRs wird mit einer administrativen Geldbuße von 1.000 bis zu 2.000 EUR belegt.
29. Das Nichteinhalten durch die für die Instandhaltung zuständige Stelle der in den Artikeln 106 bis 109 vorgeschriebenen Regeln über die Zertifizierung wird mit einer administrativen Geldbuße von 4.000 bis zu 8.000 EUR belegt.
30. Jegliches Behindern der Ausübung der in Artikel 113 erwähnten Befugnisse der Untersuchungsstelle wird mit einer administrativen Geldbuße von 4.000 bis zu 8.000 EUR belegt.
31. Das Nichtantworten auf den Audit-, Inspektions- oder Kontrollbericht über die in Artikel 68 erwähnten Sicherheitsvorschriften oder über die Sicherheitsvorschriften in Bezug auf die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn oder über die Sicherheitszulassung oder -bescheinigung innerhalb der vorgegebenen Frist wird mit einer administrativen Geldbuße von 500 bis zu 1.000 EUR belegt.
32. Werden nach einem Audit-, Inspektions- oder Kontrollbericht über die in Artikel 68 erwähnten Sicherheitsvorschriften oder über die Sicherheitsvorschriften in Bezug auf die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn oder über die Sicherheitszulassung oder -bescheinigung nicht innerhalb der vorgegebenen Frist Abhilfemaßnahmen getroffen, wird eine administrative Geldbuße von 2.000 bis zu 4.000 EUR auferlegt.
33. Das Nichteinhalten der Werte "sofortiger Einsatz" der Sicherheitstoleranz der Gleise gemäß den Sicherheits-eckwerten der TSI Infrastruktur oder das Nichteinhalten der Sicherheitsverfahren der TSI Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung mehr als zwei Mal pro Jahr wird mit einer administrativen Geldbuße von 2.000 bis zu 4.000 EUR belegt.
34. Das Nichtzahlen oder verspätete Zahlen der in den Artikeln 79, 80, 82, 85, 86 und 87 erwähnten Gebühren wird mit einer administrativen Geldbuße von 20 bis zu 500 EUR belegt.
35. Das Eisenbahnunternehmen, der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und der Inhaber, die durch das Vornehmen oder Nichtvornehmen einer Handlung eine Situation hervorrufen, durch die ein Unfall verursacht werden kann, werden mit einer administrativen Geldbuße von 500 bis zu 6.000 EUR belegt.
36. Das Eisenbahnunternehmen, der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und der Inhaber, die durch das Vornehmen oder Nichtvornehmen einer Handlung eine Situation hervorrufen, durch die ein schwerer Unfall verursacht werden kann, werden mit einer administrativen Geldbuße von 3.000 bis zu 12.000 EUR belegt.
37. Wird ein Fahrzeug in Betrieb genommen, bevor es gemäß Artikel 180 genehmigt worden ist, wird diese Inbetriebnahme mit einer administrativen Geldbuße von 4.000 bis zu 8.000 EUR belegt.
38. Das Nichteinhalten der in Artikel 70 Absatz 6 des vorliegenden Eisenbahngesetzbuches erwähnten Entscheidung wird mit einer administrativen Geldbuße von 2.000 bis zu 4.000 EUR belegt.

Die im vorangehenden Absatz erwähnten Verstöße können auch aus Fahrlässigkeit oder aus Mangel an Vorsorge begangen werden.

Art. 215 - § 1 - Durch einen im Ministerrat beratenen Erlass bestimmt der König die Verstöße gegen die in Ausführung des vorliegenden Eisenbahngesetzbuches ergangenen Erlasse, die mit einer administrativen Geldbuße belegt werden.

Die Verstöße werden in drei Grade eingestuft.

Die Verstöße können auch aus Fahrlässigkeit oder aus Mangel an Vorsorge begangen werden.

§ 2 - Die Verstöße ersten Grades betreffen die Taten und Verhaltensweisen, die keine Auswirkung auf die Sicherheit der Personen haben und die die Arbeitsweise der Sicherheitsbehörde oder der Untersuchungsstelle nicht erheblich beeinträchtigen.

Die in Absatz 1 erwähnten Verstöße werden mit einer administrativen Geldbuße von 50 bis zu 1.000 EUR belegt.

§ 3 - Die Verstöße zweiten Grades betreffen die Taten und Verhaltensweisen, die eine direkte oder indirekte Auswirkung auf die Sicherheit der Personen haben oder die die Arbeitsweise der Sicherheitsbehörde oder der Untersuchungsstelle erheblich beeinträchtigen.

Die in Absatz 1 erwähnten Verstöße werden mit einer administrativen Geldbuße von 100 bis zu 2.000 EUR belegt.

§ 4 - Die Verstöße dritten Grades betreffen die Taten und Verhaltensweisen, die einen Unfall oder einen schweren Unfall herbeiführen können.

Die in Absatz 1 erwähnten Verstöße werden mit einer administrativen Geldbuße von 400 bis zu 8.000 EUR belegt.

§ 5 - Der König kann durch einen im Ministerrat beratenen Erlass und im Rahmen der in den Paragraphen 2 bis 4 vorgesehenen Mindest- und Höchstbeträge im Falle von Verhaltensweisen, die mit einer administrativen Geldbuße belegt werden, einen oder mehrere Mindest- und Höchstbeträge festlegen.

Um den Grad und das Strafmaß zu definieren, berücksichtigt der König die Schwere der strafbaren Taten sowie ihre Verhältnismäßigkeit gegenüber den administrativen Geldbußen.

Art. 216 - § 1 - Im Fall von mildernden Umständen kann die administrative Geldbuße herabgesetzt werden, ohne aber weniger betragen zu dürfen als:

1. 50 EUR für die Verstöße ersten Grades,
2. 100 EUR für die Verstöße zweiten Grades,
3. 200 EUR für die Verstöße dritten Grades,
4. die Hälfte des Mindestbetrags der in Artikel 214 vorgesehenen Beträge.

§ 2 - Im Fall eines Zusammentreffens von mehreren in den Artikeln 214 und 215 erwähnten Verstößen werden alle administrativen Geldbußen kumuliert, ohne jedoch das Doppelte des Maximums der höchsten administrativen Geldbuße übersteigen zu dürfen.

§ 3 - Die Sicherheitsbehörde und die Untersuchungsstelle können in ihrer Entscheidung, eine administrative Geldbuße aufzuerlegen, vorsehen, dass die administrative Geldbuße verfällt, wenn der Zuwiderhandelnde binnen einem Jahr keinen Verstoß mehr begeht.

§ 4 - Die Paragraphen 1 bis 3 sind uneingeschränkt anwendbar auf die in Artikel 221/3 erwähnte Beschwerde.

§ 5 - Wird dem Zuwiderhandelnden ein Jahr, nachdem eine Entscheidung der Sicherheitsbehörde oder der Untersuchungsstelle, eine administrative Geldbuße aufzuerlegen, endgültig geworden ist, oder ein Jahr, nachdem der Entscheid über die Beschwerde gegen diese Entscheidung formell rechtskräftig geworden ist, eine in den Artikeln 214 und 215 vorgesehene administrative Geldbuße auferlegt, dann werden die in § 1, in Artikel 214 und in Artikel 215 §§ 2 bis 4 definierten Mindestbeträge verdoppelt.

§ 6 - Es kann keine administrative Geldbuße auferlegt werden:

1. wenn der Strafrichter schon eine Strafe für die betreffende Tat auferlegt hat,
2. wenn die betreffende Tat schon zu einem Freispruch, zu einer einfachen Schuldigerklärung ohne Strafe, zu einer Aussetzung der Urteilsverkündung oder zu einem in Artikel 216*bis* des Strafprozessgesetzbuches erwähnten Vergleich geführt hat.

§ 7 - Wird der mutmaßliche Zuwiderhandelnde strafrechtlich für Taten verfolgt, die untrennbar mit der Tat verbunden sind, für die die Sicherheitsbehörde beabsichtigt, eine administrative Geldbuße aufzuerlegen, werden die in vorliegendem Titel erwähnten Fristen bis zum Zeitpunkt, wo der Strafrichter befunden haben wird, ausgesetzt.

§ 8 - Die in Artikel 1 Absatz 1 des Gesetzes vom 5. März 1952 über die Zuschlagzehntel auf strafrechtliche Geldbußen erwähnten Zuschlagzehntel sind auf die in den Artikeln 214 und 215 erwähnten administrativen Geldbußen ebenfalls anwendbar.

In ihrer Entscheidung erwähnen die Sicherheitsbehörde und die Untersuchungsstelle die aufgrund des vorerwähnten Gesetzes vom 5. März 1952 durchgeführte Multiplikation und den aus dieser Erhöhung hervorgehenden Betrag.

§ 9 - Der Zuwiderhandelnde begleicht die administrative Geldbuße binnen einem Monat, nachdem die Entscheidung, eine administrative Geldbuße aufzuerlegen, endgültig geworden ist oder nachdem der Entscheid über die Beschwerde gegen diese Entscheidung formell rechtskräftig geworden ist.

Die administrative Geldbuße fällt der Staatskasse zu.

Der Zuwiderhandelnde zahlt den Betrag an die Kataster-, Registrierungs- und Domänenverwaltung.

Der Angestellte der Kataster-, Registrierungs- und Domänenverwaltung setzt die Sicherheitsbehörde von der erfolgten Bezahlung in Kenntnis.

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

Das Recht, die administrative Geldbuße einzufordern, verjährt zwei Jahre nach dem letzten Tag, an dem der Zuwiderhandelnde hätte zahlen müssen. Diese Frist wird in dem in § 3 des vorliegenden Artikels erwähnten Fall ausgesetzt.

KAPITEL 3 — *Strafbestimmungen*

Art. 217 - § 1 - Auf Vorschlag des Ministers kann der König den Personalmitgliedern der Verwaltung und der Sicherheitsbehörde und den Mitgliedern der Untersuchungsstelle, die damit beauftragt sind, durch Protokolle die in Artikel 218 erwähnten strafrechtlichen Verstöße festzustellen, 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. jegliche Feststellungen machen, Informationen sammeln, Erklärungen aufnehmen, sich Dokumente, Schriftstücke, Bücher und Gegenstände vorlegen lassen und diejenigen beschlagnehmen, 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:

1. 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,
2. 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.

Art. 218 - 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 und unbeschadet des Artikels 110 Absatz 3 werden Verstöße gegen vorliegendes Eisenbahngesetzbuch und gegen die aufgrund dieses Eisenbahngesetzbuches ergangenen Ausführungserlasse, die Nichteinhaltung der vom Minister, von der Sicherheitsbehörde und vom Kontrollorgan getroffenen Entscheidungen - mit Ausnahme der Entscheidungen dieses Organs zur Auferlegung administrativer Geldbußen - sowie jegliche Behinderung der Überprüfungen und Untersuchungen durch diese Instanzen mit einer Gefängnisstrafe von acht Tagen bis zu einem Jahr und einer Geldbuße von 26 bis zu 1.500 EUR 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.

Absatz 1 ist nicht anwendbar auf das Eisenbahnunternehmen, den Infrastrukturbetreiber und den Inhaber, die einen Verstoß begehen, der mit einer administrativen Geldbuße gemäß Artikel 214 oder 215 belegt wird.

KAPITEL 4 — Überprüfung durch die Sicherheitsbehörde in Bezug auf die in Titel 5 erwähnte Zertifizierung

Art. 219 - Die Sicherheitsbehörde sorgt dafür, dass alle Tätigkeiten, die mit der Ausbildung, der Beurteilung der Fähigkeiten und der Aktualisierung der Fahrerlaubnisse für Zugführer und Bescheinigungen in Zusammenhang stehen, im Rahmen eines Systems von Qualitätsnormen ständig überwacht werden. Diese Verpflichtung gilt nicht für Tätigkeiten, die bereits von den Sicherheitsmanagementsystemen erfasst werden, die von den Eisenbahnunternehmen und vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur gemäß Titel 4 Kapitel 3 eingerichtet wurden.

Art. 220 - Die Sicherheitsbehörde sorgt dafür, dass alle fünf Jahre und das erste Mal 2014 eine unabhängige Beurteilung der Verfahren zum Erwerb und zur Beurteilung der Fachkenntnisse und der Befähigung sowie des Systems für die Erteilung von Fahrerlaubnissen für Zugführer und die Ausstellung von Bescheinigungen vorgenommen wird. Diese Verpflichtungen gelten nicht für Tätigkeiten, die bereits von den Sicherheitsmanagementsystemen erfasst werden, die von den Eisenbahnunternehmen und vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur gemäß Titel 4 Kapitel 3 eingerichtet wurden. Die Beurteilung wird von qualifizierten Personen vorgenommen, die selber die betreffenden Tätigkeiten nicht ausüben.

Die Ergebnisse dieser unabhängigen Beurteilungen werden ordnungsgemäß dokumentiert und der Sicherheitsbehörde vorgelegt. Die Sicherheitsbehörde empfiehlt dem Minister, die Maßnahmen zu ergreifen zur Behebung aller bei der unabhängigen Beurteilung aufgedeckten Mängel.

Art. 221 - § 1 - Die Sicherheitsbehörde kann jederzeit die notwendigen Maßnahmen ergreifen, um an Bord von Zügen, die das belgische Netz befahren, zu überprüfen, ob die Zugführer die gemäß vorliegendem Eisenbahngesetzbuch erteilten Dokumente vorweisen können.

§ 2 - Ungeachtet der in § 1 vorgesehenen Überprüfung kann die Sicherheitsbehörde bei fahrlässigem Verhalten am Arbeitsplatz prüfen, ob der jeweilige Zugführer die in Artikel 135 Absatz 3 und 4 erwähnten Anforderungen erfüllt.

§ 3 - Die Sicherheitsbehörde kann Untersuchungen durchführen, um zu überprüfen, ob die Zugführer, die Eisenbahnunternehmen, der Infrastrukturbetreiber, die Prüfer und die Ausbildungszentren vorliegendes Eisenbahngesetzbuch und seine Ausführungsersasse einhalten.

§ 4 - Ist die Sicherheitsbehörde der Auffassung, dass ein Zugführer eine oder mehrere geforderte Voraussetzungen nicht mehr erfüllt, ergreift sie folgende Maßnahmen:

1. Handelt es sich um eine von der Sicherheitsbehörde erteilte Fahrerlaubnis für Zugführer, setzt die Sicherheitsbehörde die Fahrerlaubnis für Zugführer aus. Diese Aussetzung erfolgt je nach Umfang der für die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs verursachten Risiken vorübergehend oder auf Dauer.

Die Sicherheitsbehörde notifiziert dem Interessenshabenden und seinem Arbeitgeber unverzüglich ihre mit Gründen versehene Entscheidung. Ferner teilt sie mit, nach welchem Verfahren die Fahrerlaubnis für Zugführer wiedererlangt werden kann.

2. Handelt es sich um eine von der zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaats erteilte Fahrerlaubnis, wendet die Sicherheitsbehörde sich durch einen mit Gründen versehenen Antrag auf eine zusätzliche Kontrolle oder auf Aussetzung der Fahrerlaubnis für Zugführer an diese Behörde. Die Sicherheitsbehörde setzt die Europäische Kommission und die anderen zuständigen Behörden von ihrem mit Gründen versehenen Antrag in Kenntnis. Bis zur Notifizierung der Entscheidung der Behörde, die die betreffende Fahrerlaubnis erteilt hat, kann die Sicherheitsbehörde einem Zugführer den Fahrbetrieb auf dem belgischen Netz untersagen.

Wenn die Sicherheitsbehörde selber auch einen mit Gründen versehenen Antrag bezüglich einer Fahrerlaubnis für Zugführer, die sie selbst erteilt hat, erhält, prüft sie diesen Antrag innerhalb von vier Wochen und notifiziert sie der beantragenden Behörde ihre Entscheidung. Die Sicherheitsbehörde unterrichtet auch in diesem Fall die Europäische Kommission und die anderen zuständigen Behörden von ihrer Entscheidung.

3. Handelt es sich um eine Bescheinigung, wendet die Sicherheitsbehörde sich an den Aussteller dieser Bescheinigung und verlangt entweder eine zusätzliche Kontrolle oder die Aussetzung der Bescheinigung. Der Aussteller ergreift die erforderlichen Maßnahmen und setzt die Sicherheitsbehörde innerhalb von vier Wochen davon in Kenntnis. Bis zur Vorlage der Benachrichtigung durch den Aussteller kann die Sicherheitsbehörde einem Zugführer den Fahrbetrieb auf dem belgischen Netz untersagen. Sie setzt die Europäische Kommission und die anderen zuständigen Behörden davon in Kenntnis.

Die Sicherheitsbehörde nimmt binnen zehn Tagen ab Erhalt der in Absatz 1 Nr. 3 erwähnten Benachrichtigung Stellung zur eventuellen Aufrechterhaltung des von ihr ausgesprochenen Fahrverbotes auf dem belgischen Netz.

Unbeschadet von Artikel 70 § 2 und folgende des vorliegenden Eisenbahngesetzbuches ergreift die Sicherheitsbehörde, wenn sie der Auffassung ist, dass ein bestimmter Zugführer eine erhebliche Gefährdung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs darstellt, in jedem Fall unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen, indem sie beispielsweise den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur auffordert, den Zug anzuhalten, und dem betreffenden Zugführer den Fahrbetrieb auf dem belgischen Netz so lange wie nötig untersagt. Sie unterrichtet die Europäische Kommission und die anderen zuständigen Behörden von einer solchen Entscheidung.

Die Sicherheitsbehörde notifiziert dem betroffenen Zugführer und seinem Arbeitgeber unverzüglich ihre mit Gründen versehene Entscheidung und teilt gegebenenfalls mit, unter welchen Bedingungen und nach welchem Verfahren, unbeschadet des in Artikel 142 § 3 vorgesehenen Regressanspruchs, die Bescheinigung wiedererlangt werden kann.

In jedem Fall aktualisiert die Sicherheitsbehörde das in Artikel 132 erwähnte Register.

§ 5 - Ist die Sicherheitsbehörde der Auffassung, dass eine von einer zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaats aufgrund von § 4 getroffene Entscheidung die einschlägigen Kriterien nicht erfüllt, wird die Europäische Kommission mit der Frage befasst. Die Sicherheitsbehörde kann das gemäß § 4 einem Zugführer gegenüber ausgesprochene und auf dem belgischen Staatsgebiet geltende Verbot, Züge zu führen, aufrechterhalten, bis die Europäische Kommission ihre Stellungnahme abgegeben hat.

[TITEL 7/1 - Gerichtliche Kontrolle]

[Unterteilung Titel 7/1 eingefügt durch Art. 2 des G. vom 30. August 2013 (B.S. vom 30. Oktober 2013)]

[**Art. 221/1** - Jede Person, die ein Interesse nachweist, kann beim Appellationshof von Brüssel, der wie im Eilverfahren tagt, gegen die vom Kontrollorgan in Anwendung der Artikel 63 §§ 2 und 3 und 64 getroffenen Entscheidungen Beschwerde einreichen.

Der Appellationshof von Brüssel wird mit der Sache selbst befasst und verfügt über volle Rechtsprechungsbefugnis.]

[Art. 221/1 eingefügt durch Art. 3 des G. vom 30. August 2013 (B.S. vom 30. Oktober 2013)]

[Art. 221/2 - Zur Vermeidung der Unzulässigkeit, die vom Appellationshof von Brüssel von Amts wegen ausgesprochen werden kann, wird die in Artikel 221/1 erwähnte Beschwerde binnen einer Frist von einem Monat ab der Notifizierung der Entscheidung eingereicht oder, für die Interesse habenden Personen, denen die Entscheidung nicht notifiziert werden musste, binnen einer Frist von einem Monat ab dem Zeitpunkt der Veröffentlichung der betreffenden Entscheidung im *Belgischen Staatsblatt*.

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

Die Beschwerde hat, außer wenn sie gegen eine Entscheidung des Kontrollorgans gerichtet ist, mit der eine administrative Geldbuße auf der Grundlage der Artikel 63 § 3 und 64 auferlegt wird, keine aufschiebende Wirkung; der Gerichtshof kann jedoch von Amts wegen oder auf einen in der einleitenden Ladung ordnungsgemäß mit Gründen versehenen Antrag der einen oder der anderen Partei hin die Aussetzung der angefochtenen Entscheidung anordnen.

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

Das Kontrollorgan übermittelt dem Antragsteller und dem Gerichtshof spätestens am Tag der Einleitung des Verfahrens eine Kopie der Verwaltungsakte.]

[Art. 221/2 eingefügt durch Art. 4 des G. vom 30. August 2013 (B.S. vom 30. Oktober 2013)]

[Art. 221/3 - Jede Person, die ein Interesse nachweist, kann beim Appellationshof von Brüssel, der wie im Eilverfahren tagt, gegen die von der Sicherheitsbehörde in Anwendung der Artikel 74, 75, 77 und 142 getroffenen Entscheidungen Beschwerde einreichen.

Jede Person, die ein Interesse nachweist, kann beim Appellationshof von Brüssel, der wie im Eilverfahren tagt, gegen die von der Untersuchungsstelle in Anwendung von Artikel 112 getroffenen Entscheidungen Beschwerde einreichen.

Der Appellationshof von Brüssel wird mit der Sache selbst befasst und verfügt über volle Rechtsprechungsbefugnis.]

[Art. 221/3 eingefügt durch Art. 5 des G. vom 30. August 2013 (B.S. vom 30. Oktober 2013)]

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

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

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

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

Die Sicherheitsbehörde übermittelt dem Antragsteller und dem Gerichtshof spätestens am Tag der Einleitung des Verfahrens eine Kopie der Verwaltungsakte.

In Abweichung von Absatz 3 hat die Beschwerde gegen eine in Artikel 74 § 1 Nr. 13 und in Artikel 111 § 1 Nr. 5 erwähnte Entscheidung aufschiebende Wirkung.]

[Art. 221/4 eingefügt durch Art. 6 des G. vom 30. August 2013 (B.S. vom 30. Oktober 2013)]

[Art. 221/5 - Wenn in Anwendung von Artikel 221/3 beim Appellationshof von Brüssel eine Beschwerde zur Revision einer Entscheidung der Sicherheitsbehörde eingereicht wurde, wobei Letztere ihre Verweigerung der Zulassung für die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs bestätigt, dann befindet dieser Appellationshof spätestens binnen zehn Tagen nach Einleitung des Verfahrens von Amts wegen oder auf Antrag der Parteien, ob er bei der Agentur ein Gutachten beantragt oder nicht.]

[Art. 221/5 eingefügt durch Art. 7 des G. vom 30. August 2013 (B.S. vom 30. Oktober 2013)]

TITEL 8 — Aufhebungs-, Übergangs- und Schlussbestimmungen

KAPITEL 1 — Aufhebungsbestimmungen

Art. 222 - Aufgehoben werden:

1. das Gesetz vom 4. Dezember 2006 über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, zuletzt abgeändert durch das Gesetz vom 2. Dezember 2011;
2. das Gesetz vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs, zuletzt abgeändert durch das Gesetz vom 28. Dezember 2011;
3. das Gesetz vom 26. Januar 2010 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Gemeinschaft, abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 13. November 2011 und durch das Gesetz vom 2. Dezember 2011.

KAPITEL 2 — Übergangsbestimmungen

Art. 223 - Die beim Wettbewerbsrat anhängigen Verfahren, die gegen diese Entscheidungen einlegbaren Rechtsmittel einbegriffen, werden gemäß den vor dem 2. Februar 2007 anwendbaren Regeln fortgesetzt und abgeschlossen.

Art. 224 - Die Bestimmungen von Titel II Kapitel V des Gesetzes vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs - Kapitel, dessen Fassung Titel II Kapitel V desselben Gesetzes, eingefügt durch das Gesetz vom 26. Januar 2010 zur Abänderung des Gesetzes vom 4. Dezember 2006 über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und des Gesetzes vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs, vornehmlich was die Zertifizierung des Sicherheitspersonals und die Fahrzeuginstandhaltung betrifft, vorausgeht - bleiben anwendbar, bis die Bestimmungen des neuen Titels 5 des vorliegenden Eisenbahngesetzbuches schrittweise anwendbar gemacht worden sind.

Diese Bestimmungen werden wie folgt anwendbar gemacht:

1. Die Fahrerlaubnisse und Bescheinigungen werden den Zugführern, die grenzüberschreitende Dienste, Kabotage- oder Gütertransportdienste in einem anderen Mitgliedstaat verrichten oder die in mindestens zwei Mitgliedstaaten der Europäischen Union arbeiten, gemäß den Bestimmungen von Titel 5 des vorliegenden Eisenbahngesetzbuches erteilt beziehungsweise ausgestellt, vorbehaltlich der Bestimmungen von Artikel 225 Absatz 1 und 2.

Alle Zugführer, die die oben erwähnten Dienste verrichten, die Zugführer einbegriffen, die noch keine Fahrerlaubnis oder Bescheinigung gemäß Titel 5 des vorliegenden Eisenbahngesetzbuches erhalten haben, werden den in Artikel 129 und 137 erwähnten regelmäßigen Überprüfungen unterzogen.

2. Spätestens zwei Jahre nach Erstellung der in Artikel 132 und 140 erwähnten Register werden alle neuen Bescheinigungen und Fahrerlaubnisse gemäß Titel 5 ausgestellt beziehungsweise erteilt, vorbehaltlich Artikel 225 Absatz 1 und 2.
3. Spätestens sieben Jahre nach Erstellung der in Artikel 132 und 140 erwähnten Register müssen alle Zugführer Fahrerlaubnisse und Bescheinigungen gemäß vorliegendem Eisenbahngesetzbuch besitzen. Die mit der Erteilung beziehungsweise Ausstellung betrauten Stellen berücksichtigen alle bereits erworbenen beruflichen Fähigkeiten eines jeden Zugführers, und dies in der Weise, dass diese Anforderung keine unnötige administrative oder finanzielle Belastung mit sich bringt.

Dem Zugführer bereits vorher erteilte Berechtigungen werden soweit wie möglich beibehalten. Die mit der Erteilung beziehungsweise Ausstellung betrauten Stellen können dennoch beschließen, dass ein Zugführer oder eine Gruppe von Zugführern, je nach Fall, zusätzliche Prüfungen ablegen und/oder an einer zusätzlichen Ausbildung teilnehmen muss, bevor die Fahrerlaubnisse und/oder Bescheinigungen auf der Grundlage des vorliegenden Eisenbahngesetzbuches erteilt beziehungsweise ausgestellt werden.

Art. 225 - Die Zugführer, die fahrberechtigt sind gemäß den Bestimmungen, die anwendbar waren, bevor Artikel 224 Nr. 1 und 2 anwendbar wurde, können ihre beruflichen Tätigkeiten auf der Grundlage ihrer Rechte für eine maximale Dauer von sieben Jahren nach Erstellung der in Artikel 132 und 140 erwähnten Register fortsetzen.

Die Zertifizierung der anzulernenden Zugführer, die ein anerkanntes Lehr- und Ausbildungsprogramm oder eine anerkannte Ausbildung begonnen haben, bevor Artikel 224 Nr. 1 und 2 anwendbar wurde, erfolgt gemäß den Bestimmungen, die vor Inkrafttreten des Gesetzes vom 26. Januar 2010 zur Abänderung des Gesetzes vom 4. Dezember 2006 über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und des Gesetzes vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs, vornehmlich was die Zertifizierung des Sicherheitspersonals und die Fahrzeuginspektion betrifft, bestanden.

Die Sicherheitsbehörde, die Eisenbahnunternehmen und der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur sorgen dafür, dass regelmäßige Überprüfungen, wie sie in den Artikeln 129 und 137 erwähnt sind, schrittweise auch auf die Zugführer angewandt werden, die noch keine gemäß Richtlinie 2007/59/EG erteilten beziehungsweise ausgestellten Fahrerlaubnisse und Bescheinigungen besitzen.

KAPITEL 3 — *Schlussbestimmungen*

Art. 226 - Der König kann die Bestimmungen des vorliegenden Eisenbahngesetzbuches mit den Bestimmungen, durch die sie bis zum Zeitpunkt der Koordinierung explizit oder implizit abgeändert worden sind, koordinieren.

Zu diesem Zweck kann Er:

1. die Reihenfolge, die Nummerierung und im Allgemeinen die Gestaltung der zu koordinierenden Bestimmungen ändern,
2. die Verweise in den zu koordinierenden Bestimmungen ändern, damit sie mit der neuen Nummerierung übereinstimmen,
3. den Wortlaut der zu koordinierenden Bestimmungen ändern, um die Übereinstimmung der Bestimmungen zu gewährleisten und die Terminologie zu vereinheitlichen, ohne die in diesen Bestimmungen enthaltenen Grundsätze zu beeinträchtigen.

Die Koordinierung wird folgende Überschrift tragen: "Eisenbahngesetzbuch".

Sie tritt am Tag ihrer Bestätigung durch das Gesetz in Kraft.

Art. 227 - Der König legt das Datum des Inkrafttretens des vorliegenden Eisenbahngesetzbuches fest.

Anlage 1

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 der Eisenbahninfrastruktur, einschließlich Weichen und Abzweigungen;
 - d) die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen;
 - e) die Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom, sofern vorhanden;
 - f) alle anderen Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Verkehrsdienstes, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.
2. Der Zugang - einschließlich des Schienenzugangs - wird zu folgenden Serviceeinrichtungen, soweit vorhanden, und zu den Leistungen, die in diesen Einrichtungen erbracht werden, gewährt:
 - a) Personenbahnhöfe, deren Gebäude und sonstige Einrichtungen, einschließlich Einrichtungen für die Anzeige von Reiseauskünften sowie geeigneter Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf;
 - b) Güterterminals,
 - c) Rangierbahnhöfe und Zugbildungseinrichtungen, einschließlich Rangiereinrichtungen;
 - d) Abstellgleise;

- e) Wartungseinrichtungen - mit Ausnahme von Leistungen im Rahmen der schweren Instandhaltung, die für Hochgeschwindigkeitszüge oder andere Arten von Fahrzeugen erbracht werden, die besonderer Einrichtungen bedürfen;
 - f) andere technische Einrichtungen, einschließlich Reinigungs- und Wascheinrichtungen;
 - g) See- und Binnenhafenanlagen mit Schienenverkehr;
 - h) Hilfseinrichtungen;
 - i) Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme und Bereitstellung von Brennstoffen in diesen Einrichtungen, deren Preis auf der Rechnung getrennt auszuweisen ist.
3. Die Zusatzleistungen können Folgendes umfassen:
- a) Bereitstellung von Fahrstrom, dessen Preis auf der Rechnung getrennt von den für die Nutzung der Stromversorgungseinrichtungen erhobenen Entgelten auszuweisen ist, unbeschadet der Anwendung der Richtlinie 2009/72/EG;
 - b) Vorheizen von Personenzügen;
 - c) kundenspezifische Verträge über
 - die Überwachung von Gefahrguttransporten,
 - die Unterstützung beim Betrieb ungewöhnlicher Züge.
4. Die Nebenleistungen können Folgendes umfassen:
- a) Zugang zu Telekommunikationsnetzen;
 - b) Bereitstellung zusätzlicher Informationen;
 - c) technische Inspektion der Fahrzeuge;
 - d) Fahrscheinverkauf in Personenbahnhöfen;
 - e) Leistungen im Rahmen der schweren Instandhaltung, die in Wartungseinrichtungen erbracht werden, die für Hochgeschwindigkeitszüge oder andere Arten von Fahrzeugen bestimmt sind, die besonderer Einrichtungen bedürfen.
- Gesehen, um dem Gesetz vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches beigefügt zu werden

Anlage 2

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 1 aufgeführten Leistungen, die nur von einem einzigen Anbieter erbracht werden. Es ist im Einzelnen aufzuführen, welche Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen zur Durchführung der in Artikel 50 § 2 und § 3 sowie in den Artikeln 56 bis 59 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 gemäß dem Ad hoc Verfahren unterliegenden Anträge sicherzustellen.

Gesehen, um dem Gesetz vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches beigefügt zu werden

Anlage 3

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 Netzfahrplanentwurf.
- Gesehen, um dem Gesetz vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches beigefügt zu werden

Anlage 4

Gemeinsame Sicherheitsindikatoren

Die Sicherheitsbehörden erstatten über nachstehende gemeinsame Sicherheitsindikatoren jährlich Bericht. Das erste Berichtsjahr ist 2010.

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

Hinsichtlich der Indikatoren für die unter Nummer 1 genannten Unfälle wird die Verordnung (EG) Nr. 91/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 über die Statistik des Eisenbahnverkehrs angewandt, sofern die entsprechenden Informationen vorliegen.

1. Unfallbezogene Indikatoren

1.1. Gesamtzahl und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der signifikanten Unfälle, aufgeschlüsselt nach folgenden Unfallarten:

- Kollisionen von Zügen einschließlich Kollisionen mit Hindernissen innerhalb des Lichtraumprofils,
- Zugentgleisungen,
- Unfälle auf Bahnübergängen einschließlich solcher, an denen Fußgänger beteiligt sind,
- Unfälle mit Personenschäden, die von in Bewegung befindlichen Eisenbahnfahrzeugen verursacht wurden, mit Ausnahme von Suiziden,
- Fahrzeugbrände,
- sonstige Unfälle.

Jeder signifikante Unfall wird unter der jeweiligen Art des ursächlichen Unfalls aufgeführt, auch wenn die Folgen eines Sekundärunfalls schwerwiegender sind, beispielsweise bei einem Brand nach einer Entgleisung.

1.2. Gesamtzahl und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der Schwerverletzten und Getöteten je Unfallart, aufgeschlüsselt in folgende Kategorien:

- Fahrgäste (auch im Verhältnis zu den gesamten Personenkilometern und Personenzugkilometern),
- Bedienstete einschließlich des Personals von Auftragnehmern,
- Benutzer von Bahnübergängen,
- Unbefugte auf Eisenbahnanlagen,
- sonstige Personen.

2. Indikatoren in Bezug auf gefährliche Güter

Gesamtzahl und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der Unfälle im Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher Güter, aufgeschlüsselt in folgende Kategorien:

- Unfälle, an denen mindestens ein Eisenbahnfahrzeug beteiligt ist, das gefährliche Güter nach der Definition in der Anlage befördert,
- Zahl solcher Unfälle, bei denen gefährliche Güter freigesetzt werden.

3. Indikatoren in Bezug auf Suizide

Gesamtzahl und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der Suizide.

4. Indikatoren in Bezug auf Vorläufer von Unfällen

Gesamtzahl und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der

- Schienenbrüche,
- Schienenverbiegungen,
- Signalisierungsfehler,
- überfahrenen Haltesignale,
- Rad- und Achs- beziehungsweise Wellenbrüche an in Betrieb befindlichen Fahrzeugen.

Alle Vorläufer sind zu melden, unabhängig davon, ob sie zu Unfällen führen oder nicht. Vorläufer, die zu einem Unfall führen, sind im Rahmen der CSI als Vorläufer zu melden. Die eingetretenen Unfälle sind im Rahmen der unter Nummer 1 aufgeführten unfallbezogenen CSI zu melden, sofern es sich um signifikante Unfälle handelt.

5. Indikatoren für die Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen von Unfällen

Gesamtbetrag in Euro und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) Durchschnittswerte für

- Zahl der Getöteten und Schwerverletzten multipliziert mit dem Wert der Vermeidung eines Getöteten oder Schwerverletzten (Value of Preventing a Casualty, "VPC"),
- Kosten im Zusammenhang mit Umweltschäden,
- Kosten von Sachschäden an Fahrzeugen oder Infrastruktur,
- Kosten unfallbedingter Verspätungen.

Die Sicherheitsbehörden melden wahlweise entweder die wirtschaftlichen Auswirkungen aller Unfälle oder aber die wirtschaftlichen Auswirkungen nur der signifikanten Unfälle. Dies muss aus dem in Artikel 78 genannten Jahresbericht klar hervorgehen.

Der VPC ist der Wert, den die Gesellschaft der Vermeidung eines Getöteten oder Schwerverletzten beimisst, und als solcher kein Bezugswert für Ausgleichsleistungen zwischen Unfallbeteiligten.

6. Indikatoren in Bezug auf die technische Sicherheit der Infrastruktur und ihre Umsetzung

6.1. Prozentualer Anteil der mit automatischer Zugsicherung (ATP) betriebenen Strecken, prozentualer Anteil der unter Nutzung betriebsbereiter ATP-Systeme gefahrenen Zugkilometer.

6.2. Zahl der Bahnübergänge (insgesamt, pro Streckenkilometer und pro Gleiskilometer), aufgeschlüsselt nach folgenden acht Arten:

- a) aktiv gesicherte Bahnübergänge mit
 - i) benutzerseitiger automatischer Warnung,
 - ii) benutzerseitigem automatischem Schutz,
 - iii) benutzerseitigem automatischem Schutz und benutzerseitiger automatischer Warnung,
 - iv) benutzerseitigem automatischem Schutz und benutzerseitiger automatischer Warnung sowie bahnseitigem Schutz,
 - v) benutzerseitiger manueller Warnung,
 - vi) benutzerseitigem manuellem Schutz,
 - vii) benutzerseitigem manuellem Schutz und benutzerseitiger manueller Warnung,
- b) passiv gesicherte Bahnübergänge.

7. Indikatoren in Bezug auf das Sicherheitsmanagement

Interne Audits, die vom Infrastrukturbetreiber und von den Eisenbahnunternehmen gemäß den Unterlagen des Sicherheitsmanagementsystems durchgeführt wurden. Gesamtzahl der durchgeführten Audits und Angabe dieser Zahl als Prozentwert in Bezug auf die vorgeschriebenen (und/oder geplanten) Audits.

8. Begriffsbestimmungen

Die Anlage enthält gemeinsame Definitionen für die CSI und Methoden für die Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen von Unfällen.

Anlage

Gemeinsame Definitionen für die CSI und Methoden für die Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen von Unfällen

1. Unfallbezogene Indikatoren

1.1. "Signifikanter Unfall" ist jeder Unfall, an dem mindestens ein in Bewegung befindliches Schienenfahrzeug beteiligt ist und bei dem mindestens eine Person getötet oder schwer verletzt wird oder erheblicher Sachschaden an Fahrzeugen, Schienen, sonstigen Anlagen oder der Umwelt entstanden ist oder beträchtliche Betriebsstörungen aufgetreten sind. Unfälle in Werkstätten, Lagern oder Depots sind ausgeschlossen.

1.2. "Erheblicher Sachschaden an Fahrzeugen, Gleisen, sonstigen Anlagen oder der Umwelt" ist ein Schaden in Höhe von mindestens 150.000 EUR.

1.3. "Beträchtliche Betriebsstörung" ist eine Verkehrsunterbrechung auf einer Haupteisenbahnstrecke für mindestens sechs Stunden.

1.4. "Zug" ist eine Einheit aus einem oder mehreren Eisenbahnfahrzeugen, die von einer oder mehreren Lokomotiven oder Schienenfahrzeugen gezogen wird, oder ein allein fahrender Triebwagen, der unter einer bestimmten Nummer oder einer besonderen Bezeichnung zwischen einem festen Ausgangspunkt und einem festen Endpunkt fährt. Eine Leerlokomotive, d. h. eine allein verkehrende Lokomotive, gilt ebenfalls als Zug.

1.5. "Kollisionen von Zügen einschließlich Kollisionen mit Hindernissen innerhalb des Lichtraumprofils" sind Frontalzusammenstöße der Spitze eines Zuges mit der Spitze oder dem Schluss eines anderen Zuges oder seitliche Zusammenstöße zwischen Teilen eines Zuges und Teilen eines anderen Zuges oder Zusammenstöße eines Zuges mit

- i) Rangiereinheiten,
- ii) festen Gegenständen oder zeitweilig im oder am Gleis befindlichen Gegenständen (mit Ausnahme von Gegenständen auf Bahnübergängen, die von einem kreuzenden Fahrzeug oder Benutzer verloren wurden).

1.6. "Zugentgleisung" ist ein Fall, bei dem mindestens ein Rad eines Zuges die Schiene verlassen hat.

1.7. "Unfälle auf Bahnübergängen" sind Unfälle auf Bahnübergängen, an denen mindestens ein Eisenbahnfahrzeug und ein oder mehrere den Schienenweg kreuzende Fahrzeuge, andere kreuzende Benutzer wie Fußgänger oder andere Gegenstände, die sich zeitweilig im oder am Gleis befinden und von einem kreuzenden Fahrzeug oder Benutzer verloren wurden, beteiligt sind.

1.8. "Unfälle mit Personenschäden, die von in Bewegung befindlichen Fahrzeugen verursacht wurden" sind Unfälle, bei denen eine oder mehrere Personen entweder von einem Eisenbahnfahrzeug oder von einem Gegenstand, der an einem Eisenbahnfahrzeug befestigt ist oder sich von diesem gelöst hat, verletzt werden. Hierzu zählen auch Personen, die von Eisenbahnfahrzeugen herunterfallen oder während der Fahrt im Eisenbahnfahrzeug fallen oder von losen Gegenständen getroffen werden.

1.9. "Fahrzeugbrände" sind Feuer und Explosionen in Eisenbahnfahrzeugen (einschließlich deren Ladung) während der Fahrt zwischen Abfahrt- und Zielbahnhof, beim Halt in diesen Bahnhöfen und bei Zwischenhalten sowie bei Unterwegsbehandlung.

1.10. "Sonstige Unfälle" sind alle Unfälle mit Ausnahme der bereits genannten Unfallarten (Zugkollisionen, Zugentgleisungen, Unfälle auf Bahnübergängen, Unfälle mit Personenschäden, die von in Bewegung befindlichen Fahrzeugen verursacht wurden, Fahrzeugbrände).

1.11. "Fahrgast" ist jede mit der Eisenbahn reisende Person mit Ausnahme des Zugpersonals. Für die Zwecke der Unfallstatistik sind die Fahrgäste eingeschlossen, die versuchen, auf einen fahrenden Zug aufzuspringen oder von einem fahrenden Zug abzuspringen.

1.12. "Bedienstete (einschließlich des Personals von Auftragnehmern und selbständiger Auftragnehmer)" sind alle Personen, die im Zusammenhang mit einer Eisenbahn beschäftigt und zur Unfallzeit im Dienst sind. Dazu zählen das Zugpersonal sowie Personen, die Eisenbahnfahrzeuge und Infrastruktureinrichtungen bedienen.

1.13. "Benutzer von Bahnübergängen" sind Personen, die einen Bahnübergang benutzen, um die Eisenbahnstrecke mit einem Verkehrsmittel oder zu Fuß zu überqueren.

1.14. "Unbefugte auf Eisenbahnanlagen" sind Personen, die sich entgegen den Vorschriften auf Eisenbahnanlagen aufhalten, ausgenommen Benutzer von Bahnübergängen.

1.15. "Sonstige Personen (Dritte)" sind Personen, die nicht als "Fahrgäste", "Bedienstete einschließlich des Personals von Auftragnehmern", "Benutzer von Bahnübergängen" oder "Unbefugte auf Eisenbahnanlagen" definiert sind.

1.16. "Tote (Getötete)" sind Personen, die entweder unmittelbar nach einem Unfall oder innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen sterben, mit Ausnahme der Personen, die Selbstmord begangen haben.

1.17. "Schwerverletzte" sind Verletzte, die nach einem Unfall für mehr als 24 Stunden in ein Krankenhaus eingewiesen wurden, mit Ausnahme der Personen, die einen Selbstmordversuch unternommen haben.

2. Indikatoren in Bezug auf gefährliche Güter

2.1. "Unfälle, an denen Gefahrguttransporte beteiligt sind" sind Unfälle oder Zwischenfälle, die gemäß RID/ADR Abschnitt 1.8.5 meldepflichtig sind.

2.2. "Gefährliche Güter" beziehungsweise "Gefahrgut" sind die Stoffe und Gegenstände, deren Beförderung gemäß RID verboten oder nur unter darin bestimmten Bedingungen gestattet ist.

3. Indikatoren in Bezug auf Suizide

3.1. "Suizid (Selbstmord)" eine Handlung vorsätzlicher Selbstverletzung mit Todesfolge, wie von der zuständigen nationalen Behörde registriert und klassifiziert.

4. Indikatoren in Bezug auf Vorläufer von Unfällen

4.1. "Schienenbruch" bedeutet, dass eine Schiene in zwei oder mehr Teile aufgetrennt ist oder sich von ihr ein Metallstück gelöst hat, wodurch in der Lauffläche eine mindestens 50 mm lange und 10 mm tiefe Lücke entstanden ist.

4.2. "Schienenverbiegungen" sind Mängel im Hinblick auf Gleiskontinuität und Gleisgeometrie, die zur Aufrechterhaltung der Sicherheit eine sofortige Gleisperrung oder Geschwindigkeitsreduzierung erfordern.

4.3. "Signalisierungsfehler" ist ein Fehler im Signalisierungssystem (streckenseitig oder fahrzeugseitig), der zu einer weniger restriktiven Signalisierung als erforderlich führt.

4.4. "Überfahrenes Haltesignal" (SPAD) ist jedes Ereignis, bei dem ein Teil des Zuges über den zulässigen Endpunkt seiner Zugfahrt hinaus fährt.

Eine Zugfahrt über den zulässigen Endpunkt hinaus ist die Vorbeifahrt an

- einem streckenseitigen haltzeitenden farbigen Licht oder Formsignal als Haltesignal, wenn kein automatisches Zugsteuerungssystem (ATCS) oder Zugsicherungssystem (ATP) in Betrieb ist,
- einem sicherheitsbedingten Endpunkt der Fahrerlaubnis in einem automatischen Zugsteuerungs- oder Zugsicherungssystem,
- einem durch vorschriftmäßige mündliche oder schriftliche Anweisung übermittelten Punkt,
- Haltetafeln (mit Ausnahme von Prellböcken) oder Handsignalen.

Fälle, in denen Fahrzeuge ohne angekoppeltes Triebfahrzeug oder Züge ohne Zugführer entlaufen und ein Haltesignal überfahren, sind ausgenommen. Fälle, in denen das Signal erst so spät auf Halt gestellt wird, dass der Zugführer keine Möglichkeit hatte, den Zug rechtzeitig vor dem Signal anzuhalten, sind ausgenommen.

Die nationalen Sicherheitsbehörden können ihre Angaben zu den vier Spiegelstrichen separat übermitteln, melden aber mindestens einen Gesamtindikator, der die Angaben zu allen vier Punkten zusammenfasst.

4.5. "Rad- und Achs- beziehungsweise Wellenbruch" ist ein Bruch, bei dem die wesentlichen Teile eines Rades oder einer Achse beziehungsweise Welle beschädigt werden und aus dem sich eine Unfallgefahr (Entgleisung oder Zusammenstoß) ergibt.

5. Gemeinsame Methoden für die Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen von Unfällen

5.1. Der Wert der Vermeidung von Unfällen (VPC) setzt sich zusammen aus:

1) dem Wert der Sicherheit an sich: Wert für die Zahlungsbereitschaft (Willingness to Pay, WTP) auf der Grundlage von "Stated-Preference"-Studien, die in dem Mitgliedstaat durchgeführt werden, in dem ein solcher Wert verwendet wird,

2) direkten und indirekten wirtschaftlichen Kosten: die in den Mitgliedstaaten veranschlagten Kosten, bestehend aus:

- Kosten für medizinische Behandlung und Rehabilitation,
- Prozesskosten, Kosten für Polizei, private Unfallermittlungen, Rettungsdienste und Verwaltungskosten der Versicherungen,
- Produktionsausfällen: dem Wert der Güter und Dienstleistungen für die Gesellschaft, die von der Person hätten geschaffen werden können, wenn der Unfall nicht eingetreten wäre.

5.2. Gemeinsame Grundsätze für die Ermittlung des Wertes der Sicherheit an sich und der direkten und indirekten wirtschaftlichen Kosten:

Für den Wert der Sicherheit an sich werden bei der Beurteilung der Frage, ob die vorliegenden Abschätzungen angemessen sind, folgende Faktoren zugrunde gelegt:

- Die Abschätzungen müssen sich auf ein System zur Bewertung des verringerten Sterblichkeitsrisikos im Verkehrsbereich beziehen und dem WTP-Ansatz entsprechend der "Stated-Preference"-Methodik folgen.
- Die zur Wertermittlung herangezogene Stichprobe der Befragten muss für die betreffende Bevölkerungsgruppe repräsentativ sein. Die Stichprobe muss insbesondere die Alters- und Einkommensverteilung zusammen mit anderen sozioökonomischen/demografischen Merkmalen der Bevölkerung abbilden.
- Methode zur Erläuterung der WTP-Werte: Die Umfrage muss so gestaltet sein, dass die Fragen für die Befragten klar und sinnvoll sind. Die direkten und indirekten wirtschaftlichen Kosten sind auf der Grundlage der von der Gesellschaft getragenen realen Kosten zu ermitteln.

5.3. "Kosten im Zusammenhang mit Umweltschäden" sind Kosten, die Eisenbahnunternehmen/Fahrwegbetreiber, geschätzt auf der Grundlage von Erfahrungswerten, zu tragen haben, um den von einem Unfall betroffenen Bereich in den Zustand vor dem Unfall zurückzuführen.

5.4. "Kosten von Sachschäden an Fahrzeugen oder Infrastruktur" sind bei irreparablen Schäden die Kosten der Beschaffung neuer Fahrzeuge oder Infrastruktureinrichtungen mit den gleichen funktionalen und technischen Parametern sowie die Kosten der Reparaturen, mit denen Fahrzeuge oder Infrastruktureinrichtungen wieder in den Zustand vor dem Unfall zurückversetzt werden. Beide Kostenarten sind vom Eisenbahnunternehmen/Fahrwegbetreiber auf der Grundlage von Erfahrungswerten zu schätzen. Hierunter fallen auch Kosten für die Anmietung von Fahrzeugen zur Überbrückung des Ausfalls beschädigter Fahrzeuge.

5.5. "Kosten unfallbedingter Verspätungen" sind der Geldwert der den Bahnbenutzern (Fahrgäste oder Güterverkehrskunden) infolge von Unfällen entstandenen Verspätungen, der anhand des folgenden Modells berechnet wird:

VT = Geldwert von Reisezeiteinsparungen; Wert der Zeit für einen Fahrgast im Zug (eine Stunde)

$VT P = [VT \text{ von Geschäftsreisenden}] * [\text{durchschnittlicher prozentualer Anteil der Geschäftsreisenden pro Jahr}] + [VT \text{ von sonstigen Fahrgästen}] * [\text{durchschnittlicher prozentualer Anteil der sonstigen Fahrgäste pro Jahr}]$

VT, gemessen in EUR pro Fahrgast pro Stunde, Wert der Zeit für einen Güterzug (eine Stunde)

$VT F = [VT \text{ von Güterzügen}] * [(Tonnenkilometer)/(Zugkilometer)]$

VT wird gemessen in EUR pro Frachtonne pro Stunde

Durchschnittlich pro Zug und pro Jahr beförderte Tonnen von Gütern = $(Tonnenkilometer)/(Zugkilometer)$

C M = Kosten für 1 Minute Verspätung eines Zuges

PERSONENZUG

$C MP = K 1 * (VT P / 60) * [(Personenkilometer)/(Zugkilometer)]$

Durchschnittliche Zahl der Fahrgäste pro Zug und pro Jahr = $(Personenkilometer)/(Zugkilometer)$

GÜTERZUG

$C MF = K 2 * (VT F / 60)$

Die Faktoren K 1 und K 2 liegen zwischen dem Wert der Zeit und dem Wert der Verspätung, wie sie von den genannten "Stated-Preference"-Studien ermittelt wurden, um der Tatsache Rechnung zu tragen, dass der Zeitverlust infolge der Verspätung erheblich negativer wahrgenommen wird als die normale Reisezeit.

Kosten unfallbedingter Verspätungen = $C MP * (\text{Minuten Verspätung von Personenzügen}) + C MF * (\text{Minuten Verspätung von Güterzügen})$

Anwendungsbereich des Modells

Die Kosten von Verspätungen sind für alle Unfälle - signifikante und sonstige Unfälle - zu berechnen.

Verspätungen sind wie folgt zu berechnen:

- tatsächliche Verspätungen auf den Eisenbahnstrecken, auf denen sich Unfälle ereignet haben,
- tatsächliche Verspätungen oder, falls nicht verfügbar, geschätzte Verspätungen auf den anderen betroffenen Strecken.

6. Indikatoren in Bezug auf die technische Sicherheit der Infrastruktur und ihre Umsetzung

6.1. "Automatische Zugsicherung (ATP)" bezeichnet ein System, das die Einhaltung von Haltesignalen und Geschwindigkeitsbegrenzungen durch Geschwindigkeitsüberwachung erzwingt, einschließlich des selbsttätigen Anhaltens an Haltesignalen.

6.2. "Bahnübergang" ist jede vom Fahrwegbetreiber als Übergang eingestufte höhengleiche Kreuzung zwischen einer Bahnstrecke und einem Überweg, der dem öffentlichen oder privaten Verkehr dient. Durchgänge zwischen Bahnsteigen in Bahnhöfen sind ebenso ausgenommen wie Gleisübergänge, die ausschließlich für Bahnbedienstete vorgesehen sind.

6.3. "Überweg" ist jede öffentliche oder private Straße oder Schnellstraße, einschließlich Fuß- und Fahrradwege, oder jeder sonstige Überweg, der von Menschen, Tieren, Fahrzeugen oder Maschinen zum Überqueren von Bahngleisen benutzt wird.

6.4. "Aktiv gesicherter Bahnübergang" ist ein Bahnübergang, an dem die Bahnübergangsbenuzter bei Annäherung eines Zuges durch Aktivierung von Einrichtungen geschützt oder gewarnt werden, wenn das Überqueren der Gleise für den Benutzer nicht sicher ist.

- Schutz durch Einsatz physischer Einrichtungen:
- Halb- oder Vollschranken,
- Tore, Gatter.
- Warnung durch Einsatz fest installierter Einrichtungen an Bahnübergängen:
- sichtbare Einrichtungen: z.B. Lichtsignale,
- hörbare Einrichtungen: z.B. Glocken, Hupen, Sirenen usw.,
- physische Einrichtungen: z.B. Vibration durch Bodenschwellen.

Aktiv gesicherte Bahnübergänge werden wie folgt eingeteilt:

1) "Bahnübergang mit benutzerseitigem automatischem Schutz und/oder automatischer Warnung" ist ein Bahnübergang, an dem der Schutz und/oder die Warnung automatisch zugesteuert aktiviert wird.

Diese Bahnübergänge werden wie folgt eingeteilt:

- i) benutzerseitige automatische Warnung,
- ii) benutzerseitiger automatischer Schutz,
- iii) benutzerseitiger automatischer Schutz und automatische Warnung,
- iv) benutzerseitiger automatischer Schutz und automatische Warnung sowie bahnseitiger Schutz.

"Bahnseitiger Schutz" ist ein Signal oder ein anderes Zugsicherungssystem, bei dem ein Zug nur dann weiterfahren darf, wenn der Bahnübergang benutzerseitig geschützt und frei von Hindernissen ist, was mittels Überwachung und/oder Hinderniserkennung festgestellt wird.

2) "Bahnübergang mit benutzerseitigem manuellem Schutz und/oder manueller Warnung" ist ein Bahnübergang, dessen Schutz- oder Warneinrichtungen manuell aktiviert werden und bei dem keine Signalabhängigkeit besteht, durch die sichergestellt wird, dass eine Zugfahrt nur bei aktivierter Schutz- oder Warneinrichtung zugelassen wird.

Diese Bahnübergänge werden wie folgt eingeteilt:

- i) benutzerseitige manuelle Warnung,
- ii) benutzerseitiger manueller Schutz,
- iii) benutzerseitiger manueller Schutz und manuelle Warnung.

6.5. "Passiv gesicherter Bahnübergang" ist ein Bahnübergang ohne Schutz- oder Warneinrichtungen, die aktiviert werden, wenn das Überqueren der Gleise für den Benutzer nicht sicher ist.

7. Indikatoren in Bezug auf das Sicherheitsmanagement

7.1. "Audit" ist ein systematischer, unabhängiger und dokumentierter Prozess zur Erlangung von Auditnachweisen und deren objektiver Auswertung, um zu ermitteln, inwieweit Auditkriterien erfüllt sind.

8. Definitionen der Maßeinheiten

8.1. "Zugkilometer" ist die Maßeinheit für die Bewegung eines Zuges über eine Entfernung von einem Kilometer. Zu berücksichtigen ist - sofern bekannt - die tatsächlich zurückgelegte Entfernung; andernfalls wird die Standardnetz-entfernung zwischen Ausgangs- und Endpunkt zugrunde gelegt. Es wird nur die Wegstrecke auf dem Hoheitsgebiet des Meldelandes berücksichtigt.

8.2. "Personenkilometer" ist die Maßeinheit für die Beförderung eines Fahrgastes mit der Eisenbahn über eine Entfernung von einem Kilometer. Es wird nur die Wegstrecke auf dem Hoheitsgebiet des Meldelandes berücksichtigt.

8.3. "Streckenkilometer" ist die in Kilometern gemessene Länge des Eisenbahnnetzes in den Mitgliedstaaten, dessen Umfang in Artikel 2 festgelegt ist. Bei mehrgleisigen Eisenbahnstrecken zählt nur die Entfernung zwischen Ausgangs- und Endpunkt.

8.4. "Gleiskilometer" ist die in Kilometern gemessene Länge des Eisenbahnnetzes in den Mitgliedstaaten, dessen Umfang in Artikel 2 festgelegt ist. Bei mehrgleisigen Eisenbahnstrecken zählt die Länge jedes einzelnen Gleises.

Gesehen, um dem Gesetz vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches beigefügt zu werden

Anlage 5

Sicherheitsmanagementsysteme

1. Anforderungen an das Sicherheitsmanagementsystem

Alle wichtigen Elemente des Sicherheitsmanagementsystems müssen dokumentiert werden; insbesondere wird die Zuständigkeitsverteilung innerhalb der Organisation des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur und des Eisenbahnunternehmens beschrieben. Es beschreibt, auf welche Weise die Geschäftsleitung die Kontrolle in den verschiedenen Bereichen sicherstellt, das Personal und seine Vertreter auf allen Ebenen einbezogen werden und die fortlaufende Verbesserung des Sicherheitsmanagementsystems gewährleistet wird.

2. Bestandteile des Sicherheitsmanagementsystems

2.1. Die wesentlichen Bestandteile des Sicherheitsmanagementsystems sind:

- a) eine Sicherheitsordnung, die vom Geschäftsführer des Unternehmens genehmigt und dem gesamten Personal mitgeteilt wird,
- b) die Organisation betreffende qualitative und quantitative Ziele zur Erhaltung und Verbesserung der Sicherheit sowie Pläne und Verfahren für die Erreichung dieser Ziele,
- c) Verfahren zur Einhaltung bestehender, neuer und geänderter Normen technischer und betrieblicher Art oder anderer Vorgaben, die
 - in TSI oder
 - in nationalen Sicherheitsvorschriften gemäß Artikel 68 und Anlage 5 oder
 - in sonstigen einschlägigen Vorschriften oder
 - in behördlichen Entscheidungen festgelegt sind, sowie Verfahren, mit denen sichergestellt wird, dass die Normen und anderen Vorgaben während der gesamten Lebensdauer des Materials und während des gesamten Betriebs erfüllt werden,
- d) Verfahren und Methoden für die Durchführung von Risikobewertungen und die Anwendung von Maßnahmen zur Risikokontrolle für den Fall, dass sich aus geänderten Betriebsbedingungen oder neuem Material neue Risiken für die Infrastruktur oder den Betrieb ergeben,
- e) Ausbildungsprogramme für das Personal und Verfahren, die sicherstellen, dass die Qualifikation des Personals aufrechterhalten und die Arbeit dementsprechend ausgeführt wird,
- f) Vorkehrungen für einen ausreichenden Informationsfluss innerhalb der Organisation und gegebenenfalls zwischen Organisationen, die dieselbe Infrastruktur nutzen,
- g) Verfahren und Formate für die Dokumentierung von Sicherheitsinformationen und Bestimmung von Kontrollverfahren zur Sicherung der Konfiguration von entscheidenden Sicherheitsinformationen,
- h) Verfahren, die sicherstellen, dass Unfälle, Störungen, Beinaheunfälle und sonstige gefährliche Ereignisse gemeldet, untersucht und ausgewertet werden und die notwendigen Vorbeugungsmaßnahmen ergriffen werden,
- i) Bereitstellung von Einsatz-, Alarm- und Informationsplänen in Absprache mit den zuständigen Behörden,
- j) Bestimmungen über regelmäßige interne Nachprüfungen des Sicherheitsmanagementsystems.

2.2. Die anderen Bestandteile des Sicherheitsmanagementsystems sind:

die in Artikel 68 § 4 erwähnten internen, die nationalen Sicherheitsvorschriften ergänzenden Vorschriften, von denen einige zu den wesentlichen Bestandteilen des Sicherheitsmanagementsystems gehören. Die Vorschriften betreffen neben den in Punkt 2.1 erwähnten wesentlichen Bestandteilen alle für das Personal bestimmten Sicherheitsrichtlinien.

Gesehen, um dem Gesetz vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches beigefügt zu werden

Anlage 6

Wesentliche Inhalte von Untersuchungsberichten über Unfälle und Störungen

(1) ZUSAMMENFASSUNG

Die Zusammenfassung enthält eine kurze Beschreibung des Ereignisses und seiner Auswirkungen mit Orts- und Zeitangaben. Sie nennt die unmittelbaren Auslöser des Ereignisses sowie die Einflussfaktoren und die bei der Untersuchung festgestellten Ursachen. Ferner werden die wichtigsten Empfehlungen sowie die entsprechenden Adressaten aufgeführt.

(2) EREIGNISBEZOGENE ANGABEN

1. Ereignis
 - Datum, genaue Uhrzeit und Ort des Ereignisses,
 - Beschreibung des Geschehens, des Ortes sowie des Einsatzes der Rettungs- und Notfalldienste,
 - Entscheidung über die Durchführung einer Untersuchung, die Zusammensetzung des Untersuchungsteams und die Durchführung der Untersuchung.
2. Hintergrund des Ereignisses
 - beteiligte Bedienstete und Auftragnehmer sowie sonstige Beteiligte und Zeugen,
 - die Züge und ihre Zusammenstellung einschließlich der Registrierungsnummern des beteiligten Rollmaterials,
 - Beschreibung der Infrastruktur und des Signalsystems (Gleise, Weichen, Verriegelung, Signale, Zugsicherung),
 - Kommunikationsmittel,
 - Bauarbeiten am Ort des Ereignisses oder in dessen Nähe,
 - Auslösung des Notfallverfahrens der Eisenbahn mit der sich anschließenden Ereigniskette,
 - Auslösung der Notfallverfahren der öffentlichen Rettungsdienste, Polizei und ärztlichen Dienste mit der sich anschließenden Ereigniskette.
3. Todesopfer, Verletzte und Sachschäden
 - Fahrgäste und Dritte sowie Personal einschließlich der Auftragnehmer,
 - Fracht, Gepäck und anderes Eigentum,
 - Rollmaterial, Infrastruktur und Umwelt.
4. Äußere Umstände
 - Wetterbedingungen und geografische Angaben.

(3) UNTERSUCHUNGSPROTOKOLL

1. Zusammenfassung von Aussagen (unter Wahrung des Schutzes der Personenidentität)
 - Eisenbahnpersonal, einschließlich Auftragnehmer,
 - sonstige Zeugen.
2. Sicherheitsmanagementsystem
 - organisatorischer Rahmen und Art und Weise, in der Anweisungen erteilt und ausgeführt werden,
 - Anforderungen an das Personal und Durchsetzung dieser Anforderungen,
 - Routinen für interne Prüfungen und Audits und deren Ergebnisse,
 - Schnittstelle zwischen den verschiedenen Akteuren in Bezug auf die Infrastruktur.
3. Vorschriften und Regelungen
 - einschlägige gemeinschaftliche Rechtsvorschriften sowie staatliche Regelungen,
 - sonstige Vorschriften wie Betriebsvorschriften, örtliche Vorschriften, Anforderungen an das Personal, Instandhaltungsvorschriften und geltende Normen.
4. Funktion von Rollmaterial und technischen Einrichtungen
 - Signalgebung und Zugsteuerung/Zugsicherung einschließlich automatischer Datenaufzeichnung,
 - Infrastruktur,
 - Kommunikationsausrüstung,
 - Rollmaterial einschließlich automatischer Datenaufzeichnung.
5. Dokumentierung betrieblicher Handlungen
 - Maßnahmen des Personals für Verkehrssteuerung und Signalgebung,
 - Austausch von Sprachnachrichten im Zusammenhang mit dem Ereignis einschließlich der Dokumentierung von Aufzeichnungen,
 - Maßnahmen zum Schutz und zur Sicherung des Ortes des Ereignisses.
6. Schnittstellen zwischen Mensch, Maschine und Organisation
 - Arbeitszeitregelung für das beteiligte Personal,
 - medizinische und persönliche Faktoren, die das Ereignis beeinflusst haben, einschließlich Stress physischer oder psychischer Natur,
 - Gestaltung von Ausrüstungen, die die Schnittstelle zwischen Mensch und Maschine beeinflussen.
7. Frühere Ereignisse ähnlicher Art

(4) AUSWERTUNG UND SCHLUSSFOLGERUNGEN

1. Abschließende Darstellung der Ereigniskette
 - Abschließende Darlegung des Ereignisses anhand der unter Punkt (3) ermittelten Tatsachen.
2. Auswertung
 - Auswertung der unter Punkt (3) ermittelten Tatsachen mit dem Ziel, Schlussfolgerungen in Bezug auf die Ursachen des Ereignisses und die Leistung der Rettungsdienste zu ziehen.
3. Schlussfolgerungen
 - direkte und indirekte Auslöser des Ereignisses einschließlich der Einflussfaktoren im Zusammenhang mit Handlungen beteiligter Personen oder dem Zustand von Rollmaterial und technischen Einrichtungen,
 - Ursachen im Zusammenhang mit Fachkenntnissen, Verfahren und Instandhaltung,
 - Grundursachen im Zusammenhang mit dem rechtlichen Rahmen und dem Sicherheitsmanagementsystem.
4. Zusätzliche Bemerkungen
 - Mängel und Versäumnisse, die während der Untersuchung ermittelt wurden, für die Ursachenbestimmung jedoch nicht von Belang sind.

(5) DURCHGEFÜHRTE MASSNAHMEN

— Liste von aufgrund des Ereignisses bereits durchgeführten oder beschlossenen Maßnahmen.

(6) EMPFEHLUNGEN

Gesehen, um dem Gesetz vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches beigelegt zu werden

Anlage 7

Ereignisse, die von den Eisenbahnunternehmen, dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und gegebenenfalls von der Sicherheitsbehörde gemäß Artikel 93 § 1 übermittelt werden müssen

1. schwere Unfälle,
2. Unfälle und Störungen, die unter leicht veränderten Umständen zu schweren Unfällen hätten führen können, einschließlich technischer Störungen in den strukturbezogenen Teilsystemen oder an den Interoperabilitätskomponenten des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems oder des konventionellen Eisenbahnsystems,
3. Austritt oder Risiko des Austritts von gefährlichen Gütern, der/das eine Evakuierung der Umgebung und die Auslösung des Noteinsatzplans auf kommunaler, provinzieller oder föderaler Ebene mit sich bringt,
4. jedes Ereignis, das zu einer vollständigen Unterbrechung des Eisenbahnverkehrs auf einer Eisenbahnstrecke während einer voraussichtlichen Dauer von mindestens zwei Stunden führt.

Gesehen, um dem Gesetz vom 30. August 2013 beigelegt zu werden

Anlage 8

Medizinische Anforderungen

1. Allgemeine Anforderungen
 - 1.1. Ein Zugführer darf nicht unter gesundheitlichen Störungen leiden oder Arzneimittel, Drogen oder Stoffe nehmen, die Folgendes auslösen können:
 - plötzliche Bewusstlosigkeit,
 - Verminderung der Aufmerksamkeit oder der Konzentration,
 - plötzliche Handlungsunfähigkeit,
 - Verlust des Gleichgewichts oder der Koordination,
 - erhebliche Einschränkung der Mobilität.
 - 1.2. Sehvermögen

Folgende Anforderungen an das Sehvermögen müssen erfüllt sein:

 - Fern-Sehschärfe mit oder ohne Sehhilfe: 1,0; mindestens 0,5 für das schlechtere Auge,
 - maximale Korrektur-Linsenstärke: Hyperopie + 5/Myopie - 8. Abweichungen sind in Ausnahmefällen und nach Einholung einer Stellungnahme eines Augenarztes zulässig. Die Entscheidung wird dann vom Arzt getroffen,
 - Sehvermögen nahe und mittlere Entfernung: ausreichend, mit oder ohne Sehhilfe,
 - Kontaktlinsen und Brillen sind zulässig, sofern sie regelmäßig von einem Spezialisten überprüft werden,
 - normale Farbwahrnehmung: Verwendung eines anerkannten Tests wie des Ishihara-Tests, erforderlichenfalls ergänzt durch einen anderen anerkannten Test,
 - Sichtfeld: vollständig,
 - Sehvermögen beider Augen: effektiv; nicht erforderlich, wenn der Betreffende über eine angemessene Anpassung und ausreichende Kompensationserfahrung verfügt. Nur wenn der Betreffende das binokulare Sehvermögen nach Aufnahme der Tätigkeit verloren hat,
 - binokulares Sehvermögen: effektiv,
 - Erkennen farbiger Signale: die Prüfung erfolgt auf der Grundlage der Erkennung einzelner Farben, nicht auf der Grundlage relativer Unterschiede,
 - Kontrastempfindlichkeit: gut,
 - keine fortschreitenden Augenkrankheiten,
 - Linsenimplantate, Keratotomien und Keratektomien sind nur zulässig, wenn sie jährlich oder in vom Arzt festgelegten regelmäßigen Abständen überprüft werden,
 - Unempfindlichkeit gegen Blendung,
 - farbige Kontaktlinsen und fotochromatische Linsen sind nicht zulässig. Linsen mit UV-Filter sind zulässig.
 - 1.3. Anforderungen an das Hör- und Sprachvermögen

Ausreichendes, durch ein Audiogramm nachgewiesenes Hörvermögen, d. h.:

 - ausreichendes Hörvermögen für ein Telefongespräch und die Fähigkeit, akustische Warnsignale und Funkmeldungen zu hören.

Dafür gelten folgende Richtwerte:

 - Es darf kein Hördefizit von über 40 dB bei 500 und 1.000 Hz vorliegen,
 - es darf kein Hördefizit von über 45 dB bei 2.000 Hz bei dem Ohr, das die schlechtere Schallleitung aufweist, vorliegen,
 - keine Anomalie des Vestibularapparats,
 - keine chronische Sprachstörung (aufgrund der Notwendigkeit, Mitteilungen laut und deutlich auszutauschen),
 - die Verwendung von Hörhilfen ist in bestimmten Fällen zulässig.

1.4. Schwangerschaft

Schwangerschaft ist im Fall einer geringen Toleranz oder eines pathologischen Befunds als Grund für den vorübergehenden Ausschluss von Zugführerinnen zu betrachten. Die gesetzlichen Bestimmungen zum Schutz von schwangeren Zugführerinnen sind einzuhalten.

2. Mindestinhalt der Einstellungsuntersuchung

2.1. Ärztliche Untersuchungen

- allgemeine ärztliche Untersuchung,
- Untersuchung der sensorischen Funktionen (Sehvermögen, Hörvermögen, Farbwahrnehmung),
- Blut- oder Urinanalysen, unter anderem um eine eventuelle Zuckerkrankheit festzustellen, soweit sie zur Beurteilung der körperlichen Eignung des Bewerbers erforderlich sind,
- Ruhe-Elektrokardiogramm (EKG),
- Untersuchung auf psychotrope Stoffe, wie beispielsweise verbotene Drogen oder psychotrope Arzneimittel, sowie auf Alkoholmissbrauch, die die berufliche Eignung in Frage stellen,
- kognitive Fähigkeiten: Aufmerksamkeit und Konzentration, Gedächtnis, Wahrnehmungsfähigkeit, Urteilsvermögen,
- Kommunikation,
- psychomotorische Fähigkeiten: Reaktionsgeschwindigkeit, Koordination der Hände.

2.2. Arbeitspsychologische Untersuchungen

Die arbeitspsychologischen Untersuchungen sollen dem Eisenbahnunternehmen bei der Einstellung von Mitarbeitern und bei der Personalverwaltung helfen. Was den Inhalt der psychologischen Beurteilung anbelangt, so muss bei der Untersuchung festgestellt werden, dass der Zugführeranwärter keine nachgewiesenen arbeitspsychologischen Defizite, insbesondere in Bezug auf seine Einsatzfähigkeit, und keine relevanten Persönlichkeitsfaktoren aufweist, die eine sichere Ausübung seiner Tätigkeit beeinträchtigen könnten.

3. Regelmäßige Untersuchungen nach der Einstellung

3.1. Häufigkeit der ärztlichen Untersuchungen

Die ärztliche Untersuchung (körperliche Eignung) wird bis zum Alter von 55 Jahren mindestens alle drei Jahre durchgeführt, danach jährlich.

Zusätzlich zu dieser Häufigkeit erhöht die aufgrund von Artikel 142 Nr. 9 anerkannte Person oder Stelle die Häufigkeit der Untersuchungen, wenn der Gesundheitszustand des Mitarbeiters es erfordert.

Unbeschadet des Artikels 137 Absatz 1 wird eine entsprechende ärztliche Untersuchung durchgeführt, wenn Gründe für die Annahme bestehen, dass der Inhaber einer Fahrerlaubnis oder einer Bescheinigung die in Punkt 1 der vorliegenden Anlage genannten medizinischen Anforderungen nicht mehr erfüllt.

Die körperliche Eignung wird regelmäßig und nach jedem Arbeitsunfall sowie bei Arbeitsunterbrechungen nach einem Unfall mit Personen überprüft. Die nach Artikel 142 Nr. 9 anerkannte Person oder Stelle kann - insbesondere nach einer krankheitsbedingten Arbeitsunterbrechung von mindestens 30 Tagen - die Durchführung einer entsprechenden zusätzlichen ärztlichen Untersuchung beschließen. Der Arbeitgeber muss die nach Artikel 142 Nr. 9 anerkannte Person oder Stelle auffordern, die körperliche Eignung des Zugführers zu überprüfen, wenn er den Zugführer aus Sicherheitsgründen vom Dienst entbinden musste.

3.2. Mindestinhalt der regelmäßigen ärztlichen Untersuchung

Erfüllt ein Zugführer die Kriterien der Einstellungsuntersuchung, so umfassen die regelmäßigen Untersuchungen mindestens:

- eine allgemeine ärztliche Untersuchung,
- eine Untersuchung der sensorischen Funktionen (Sehvermögen, Hörvermögen, Farbwahrnehmung),
- eine Blut- oder Urinanalyse zur Feststellung von Diabetes mellitus und anderen Krankheiten entsprechend dem Ergebnis der klinischen Untersuchung,
- eine Untersuchung auf Drogen, sofern klinisch angezeigt.

Ferner muss bei Zugführern, die älter als 40 Jahre sind, ein Ruhe-EKG durchgeführt werden.

3.3. Häufigkeit der psychologischen Untersuchungen

Die psychologische Untersuchung wird alle zehn Jahre durchgeführt.

Was den Inhalt der psychologischen Beurteilung anbelangt, so muss bei der Untersuchung festgestellt werden, dass der Zugführer keine nachgewiesenen arbeitspsychologischen Defizite, insbesondere in Bezug auf seine Einsatzfähigkeit, und keine relevanten Persönlichkeitsfaktoren aufweist, die eine sichere Ausübung seiner Tätigkeit beeinträchtigen könnten.

Gesehen, um dem Gesetz vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches beigefügt zu werden

Anlage 9

Ausbildungsmethode

Die Ausbildung sollte eine ausgewogene Aufteilung in theoretische Aspekte (Unterricht und Vorfürungen) und praktische Aspekte (Ausbildung am Arbeitsplatz, Fahrten unter Aufsicht und ohne Aufsicht auf Gleisen, die zu Ausbildungszwecken gesperrt sind) aufweisen.

Die computergestützte Ausbildung ist für das individuelle Lernen der Betriebsvorschriften, der Signalsysteme usw. zulässig.

Der Einsatz von Simulatoren ist zwar nicht zwingend vorgeschrieben, kann aber bei der Ausbildung von Zugführern sehr nützlich sein. Durch Simulatoren können insbesondere das Verhalten in außergewöhnlichen Arbeitssituationen und selten anzuwendende Regeln geübt werden. Simulatoren bieten den besonderen Vorzug eines "Learning-by-doing" für Ereignisse, die nicht in der Realität trainiert werden können. Grundsätzlich sollten Simulatoren der neuesten Generation eingesetzt werden.

Beim Erwerb von Streckenkenntnissen sollte der Auszubildende bevorzugt einen anderen Zugführer über einen ausreichenden Zeitraum bei Tag- und Nachtfahrten begleiten. Als alternative Ausbildungsmethode können u. a. auch Videos eingesetzt werden, die die Strecke aus der Sicht des Zugführers zeigen.

Gesehen, um dem Gesetz vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches beigelegt zu werden

Anlage 10

Allgemeine Fachkenntnisse und Anforderungen für die Fahrerlaubnis

Die allgemeine Ausbildung umfasst folgende Ziele:

- Erwerb von theoretischen und praktischen Kenntnissen der Eisenbahntechnik, einschließlich der Sicherheitsgrundsätze und -philosophie der Betriebsvorschriften,
- Erwerb von theoretischen und praktischen Kenntnissen der mit dem Eisenbahnbetrieb verbundenen Risiken und der verschiedenen Mittel zur Risikovermeidung,
- Erwerb von theoretischen und praktischen Kenntnissen der Leitgrundsätze für eine oder mehrere Betriebsarten,
- Erwerb von theoretischen und praktischen Kenntnissen von Zügen, ihrer Zusammensetzung und der technischen Anforderungen für Triebfahrzeuge, Güterwagen, Reisezugwagen und sonstige Fahrzeuge.

Der Zugführer muss insbesondere in der Lage sein:

- die konkreten Anforderungen an die Arbeit als Zugführer, die Bedeutung dieses Berufs sowie die damit verbundenen beruflichen und persönlichen Anforderungen (lange Arbeitszeiten, Abwesenheit von zu Hause usw.) zu beurteilen,
- die Sicherheitsvorschriften für das Personal anzuwenden,
- die verschiedenen Fahrzeuge zu erkennen,
- Arbeitsmethoden zu kennen und präzise anzuwenden,
- die Referenz- und Anwendungsunterlagen zu kennen (Verfahrenshandbuch und Streckenhandbuch gemäß der Entscheidung 2008/231/EG der Kommission vom 1. Februar 2008 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems "Betrieb" des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie 96/48/EG des Rates sowie zur Aufhebung der Entscheidung 2002/734/EG der Kommission, abgeändert durch die Entscheidung der Kommission vom 23. Juli 2012, Handbuch für Zugführer, Pannerratgeber usw.),
- sich Verhaltensweisen anzueignen, die mit der sicherheitsrelevanten Verantwortung vereinbar sind,
- die bei einem Unfall mit Personenschaden anzuwendenden Verfahren zu kennen,
- die mit dem Eisenbahnverkehr im Allgemeinen verbundenen Gefahren zu kennen,
- die Grundsätze der Betriebssicherheit zu kennen,
- die Grundlagen der Elektrotechnik anzuwenden.

Gesehen, um dem Gesetz vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches beigelegt zu werden

Anlage 11

Fahrzeugbezogene Fachkenntnisse und Anforderungen für die Bescheinigung

Nach Abschluss einer spezifischen fahrzeugbezogenen Ausbildung muss der Zugführer in der Lage sein, die folgenden Aufgaben auszuführen:

1. Prüfungen und Kontrollen vor Fahrtantritt

Der Zugführer muss in der Lage sein,

- die Unterlagen und die erforderliche Ausrüstung zusammenzustellen,
- die Funktionsfähigkeit des Triebfahrzeugs zu überprüfen,
- die Eintragungen in den Borddokumenten des Triebfahrzeugs zu überprüfen,
- sich mittels der vorgesehenen Prüfungen und Kontrollen zu vergewissern, dass das Triebfahrzeug in der Lage ist, die erforderliche Zugkraft zu erbringen, und dass die Sicherheitseinrichtungen ordnungsgemäß funktionieren,
- bei Übergabe eines Triebfahrzeugs oder bei Fahrtantritt die Verfügbarkeit und Funktionsfähigkeit der vorgeschriebenen Schutz- und Sicherheitseinrichtungen zu überprüfen,
- die eventuell vorgesehenen laufenden vorbeugenden Wartungsarbeiten vorzunehmen.

2. Kenntnis der Fahrzeuge

Um ein Triebfahrzeug führen zu können, muss der Zugführer alle ihm zur Verfügung stehenden Bedienelemente und Anzeigen kennen, und zwar insbesondere jene für:

- das Antriebssystem,
- das Bremssystem,
- die für die Betriebssicherheit relevanten Einrichtungen.

Um Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen zu erkennen und zu lokalisieren, diese zu melden und festzulegen, welche Reparaturarbeiten erforderlich sind, sowie in bestimmten Fällen selbst Maßnahmen zu ergreifen, muss der Zugführer Folgendes kennen:

- den mechanischen Aufbau,
- Aufhängung und Kupplungsvorrichtungen,
- Laufwerk,
- Sicherheitsausrüstung,
- Kraftstoffbehälter, Kraftstoffversorgung, Abgassysteme,
- die Bedeutung der Kennzeichnungen im Inneren und im Außenbereich der Fahrzeuge, insbesondere die Bedeutung der für die Beförderung gefährlicher Güter benutzten Symbole,
- Fahraufzeichnungssysteme,

- Strom- und Druckluftsysteme,
- Stromabnehmer und Hochspannungssysteme,
- Kommunikationseinrichtungen (Funkverbindung Betriebsstelle-Zug usw.),
- Fahrtvorbereitungen,
- die Bestandteile der Fahrzeuge und deren Funktion sowie die spezifischen Vorrichtungen für die Wagons, insbesondere das System zum Anhalten des Zuges durch Entlüftung der Bremsleitung,
- Bremssystem,
- die speziellen Bestandteile von Triebfahrzeugen,
- Kraftübertragung, Motoren und Getriebe.

3. Bremsprobe

Der Zugführer muss in der Lage sein:

- vor Fahrtantritt zu überprüfen und zu berechnen, dass die Bremsleistung des Zuges der anhand der Wagenpapiere für die Strecke vorgeschriebenen Bremsleistung entspricht,
- die Funktionsfähigkeit der verschiedenen Komponenten des Bremssystems des Triebfahrzeugs und des Zuges erforderlichenfalls vor Fahrtantritt, bei Antritt der Fahrt und während der Fahrt zu überprüfen.

4. Fahrstufe und Höchstgeschwindigkeit des Zuges in Bezug auf die Streckenmerkmale

Der Zugführer muss in der Lage sein:

- die ihm vor Fahrtantritt übermittelten Informationen zu berücksichtigen,
- die Fahrstufe und die Höchstgeschwindigkeit des Zuges nach Maßgabe variabler Elemente wie Geschwindigkeitsbegrenzungen, Witterungsbedingungen oder eventueller Änderungen der Signalgebung festzulegen.

5. Führen des Zuges ohne Schädigung von Anlagen und Fahrzeugen

Der Zugführer muss in der Lage sein:

- alle zur Verfügung stehenden Steuerungssysteme gemäß den geltenden Regeln zu nutzen,
- den Zug unter Berücksichtigung der jeweiligen Reibungs- und Leistungsfaktoren anzufahren,
- die Bremsen zur Verlangsamung und zum Anhalten ohne Schädigung von Fahrzeugen und Anlagen einzusetzen.

6. Störungen

Der Zugführer muss:

- in der Lage sein, ungewöhnliche Vorkommnisse in Bezug auf das Fahrverhalten des Zuges zu registrieren,
- in der Lage sein, den Zug zu überprüfen und Hinweise auf Störungen zu erkennen und zu differenzieren und entsprechend ihrer jeweiligen Bedeutung darauf zu reagieren und die Behebung dieser Störungen zu versuchen, wobei in allen Fällen die Sicherheit von Bahnverkehr und Personen Vorrang haben muss,
- die verfügbaren Sicherungs- und Kommunikationsmittel kennen.

7. Betriebsbedingte Störfälle und Unfälle, Brände und Unfälle mit Personenschaden

Der Zugführer muss:

- in der Lage sein, bei Unfällen mit Personenschaden Maßnahmen zur Sicherung des Zuges zu ergreifen und Hilfe anzufordern,
- in der Lage sein, festzustellen, ob der Zug gefährliche Güter befördert, und diese auf der Grundlage der Zugdokumente und der Wagonlisten zu bestimmen,
- die Verfahren zur Räumung eines Zuges im Notfall kennen.

8. Bedingungen für die Wiederaufnahme des Fahrbetriebs nach einem Störfall mit Fahrzeugen

Nach einem Störfall muss der Zugführer in der Lage sein, zu beurteilen, ob und unter welchen Bedingungen das Fahrzeug weiterfahren kann, so dass er den Infrastrukturbetreiber so rasch wie möglich über diese Bedingungen unterrichten kann.

Der Zugführer muss in der Lage sein, zu beurteilen, ob eine Begutachtung durch einen Experten notwendig ist, bevor der Zug weiterfahren kann.

9. Stillstand des Zuges

Der Zugführer muss in der Lage sein, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, damit der Zug oder ein Teil des Zuges sich - selbst unter ungünstigsten Bedingungen - nicht unvermittelt in Bewegung setzen kann.

Darüber hinaus muss der Zugführer die Maßnahmen kennen, mit denen ein Zug oder ein Teil des Zuges, der sich unvermittelt in Bewegung gesetzt hat, angehalten werden kann.

Gesehen, um dem Gesetz vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches beigefügt zu werden

Anlage 12

Infrastrukturbezogene Fachkenntnisse und Anforderungen für die Bescheinigung

Infrastrukturbezogene Inhalte

1. Bremsprobe

Der Zugführer muss in der Lage sein, vor Fahrtantritt zu überprüfen und zu berechnen, dass die Bremsleistung des Zuges der anhand der Wagenpapiere für die Strecke vorgeschriebenen Bremsleistung entspricht.

2. Fahrstufe und Höchstgeschwindigkeit des Zuges in Bezug auf die Streckenmerkmale

Der Zugführer muss in der Lage sein:

- die erhaltenen Informationen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen oder eventuelle Änderungen der Signalgebung zur Kenntnis zu nehmen,
- die Fahrstufe und die Höchstgeschwindigkeit des Zuges auf der Grundlage der Streckenmerkmale festzulegen.

3. Kenntnis der Strecke

Der Zugführer muss in der Lage sein, vorausschauend zu fahren und in Bezug auf Sicherheit und andere Elemente der Aufgabenerfüllung, wie Pünktlichkeit und wirtschaftliche Aspekte, angemessen zu reagieren. Daher muss er über gute Kenntnisse der Strecken und Bahnanlagen sowie der gegebenenfalls vereinbarten alternativen Fahrstrecken verfügen.

Folgende Aspekte sind wichtig:

- Betriebsvorschriften (Gleiswechsel, Richtungsbetrieb usw.),
- Streckenüberprüfung anhand der relevanten Unterlagen,
- Identifizierung der für die jeweilige Betriebsart nutzbaren Gleise,
- geltende Verkehrsvorschriften und Bedeutung des Signalsystems,
- Betriebssystem,
- Blocksystem und diesbezügliche Regelungen,
- Bezeichnung der Bahnhöfe sowie Lage und Fernerkennung von Bahnhöfen und Stellwerken im Sinne des vorausschauenden Fahrens,
- Anzeige von Übergängen zwischen Betriebssystemen oder Energieversorgungssystemen,
- Geschwindigkeitsbegrenzungen für die verschiedenen vom Zugführer gefahrenen Zugklassen,
- topografische Streckenprofile,
- besondere Bremsbedingungen wie beispielsweise bei Strecken mit starkem Gefälle,
- betriebliche Besonderheiten wie Sondersignale, Schilder, Bedingungen für die Abfahrt usw.

4. Sicherheitsvorschriften

Der Zugführer muss in der Lage sein:

- den Zug nur dann in Bewegung zu setzen, wenn alle vorgeschriebenen Bedingungen erfüllt sind (Fahrplan, Abfahrtsbefehl oder -signal, erforderlichenfalls Betätigung von Signalen usw.),
- die Signale an der Strecke und Signale im Führerraum zu beachten, sie unverzüglich und fehlerfrei zu erkennen und entsprechend zu handeln,
- den Zug gemäß den spezifischen Betriebsarten sicher zu fahren: spezielle Fahrstufen auf Anweisung, vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, Verkehr in Gegenrichtung, Genehmigung zum Überfahren von Signalen in Gefahrensituationen, Rangieren, Wenden, Verkehr in Baustellenbereichen usw.,
- die fahrplanmäßigen oder zusätzlichen Halte zu beachten und erforderlichenfalls bei diesen Halten Leistungen für Fahrgäste zu erbringen, insbesondere Öffnen und Schließen der Türen.

5. Führen des Zuges

Der Zugführer muss in der Lage sein:

- jederzeit die Position des Zuges auf der befahrenen Strecke zu kennen,
- die Bremsen zur Verlangsamung und zum Anhalten ohne Schädigung von Fahrzeugen und Anlagen einzusetzen,
- die Fahrstufe des Zuges gemäß Fahrplan sowie möglicher Energiesparanweisungen und unter Berücksichtigung der Merkmale des Triebfahrzeugs, des Zuges, der Strecke und der Umwelt zu regeln.

6. Störungen

Der Zugführer muss in der Lage sein:

- soweit das Führen des Zuges es gestattet, ungewöhnliche Vorkommnisse in Bezug auf die Infrastruktur und das Umfeld (Signale, Gleise, Energieversorgung, Bahnübergänge, Gleisumgebung, sonstiger Verkehr) zu registrieren,
- die Entfernung zu sichtbaren Hindernissen einzuschätzen,
- den Infrastrukturbetreiber schnellstmöglich über den Ort und die Art der beobachteten Störungen zu unterrichten und sicherzustellen, dass diese Informationen richtig verstanden wurden,
- unter Berücksichtigung der Infrastruktur die Sicherheit von Zugverkehr und Personen zu gewährleisten oder darauf gerichtete Maßnahmen zu treffen, wann immer es erforderlich ist.

7. Betriebsbedingte Störfälle und Unfälle, Brände und Unfälle mit Personenschaden

Der Zugführer muss in der Lage sein:

- bei Unfällen mit Personenschaden Maßnahmen zur Sicherung des Zuges zu ergreifen und Hilfe anzufordern,
- im Falle eines Brandes den Haltepunkt des Zuges zu bestimmen und erforderlichenfalls bei der Evakuierung der Fahrgäste zu helfen,
- schnellstmöglich alle nützlichen Informationen über den Brand weiterzuleiten, wenn er den Brand nicht selbst unter Kontrolle bringen kann,
- den Infrastrukturbetreiber so rasch wie möglich über diese Bedingungen zu unterrichten,
- zu beurteilen, ob und unter welchen Bedingungen das Fahrzeug angesichts des Zustands der Infrastruktur weiterfahren kann.

8. Sprachprüfungen

Zugführer, die sich mit dem Infrastrukturbetreiber über kritische Sicherheitsfragen austauschen müssen, müssen über Kenntnisse der vom betreffenden Infrastrukturbetreiber angegebenen Sprache verfügen. Ihre Sprachkenntnisse müssen ihnen eine aktive und effiziente Kommunikation im Routinebetrieb, in schwierigen Situationen und im Notfall erlauben.

Sie müssen in der Lage sein, die Mitteilungen und die Kommunikationsmethode gemäß der Entscheidung 2008/231/EG der Kommission vom 1. Februar 2008 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Betrieb des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie 96/48/EG des Rates sowie zur Aufhebung der Entscheidung 2002/734/EG der Kommission, abgeändert durch die Entscheidung der Kommission vom 23. Juli 2012, zu verwenden. Zugführer müssen in der Lage sein, sich auf dem Niveau der Stufe 3 der folgenden Tabelle zu verständigen:

Sprach- und Kommunikationsniveau

Die mündliche Ausdrucksfähigkeit in einer bestimmten Sprache lässt sich in fünf Stufen unterteilen:

Stufe - Beschreibung:

5 kann die Art der Äußerung an jeden Gesprächspartner anpassen, kann einen Standpunkt vertreten, kann verhandeln, kann überzeugen, kann beraten,

4 kann völlig unerwartete Situationen meistern, kann Vermutungen äußern, kann einen begründeten Standpunkt äußern,

3 kann praktische Situationen mit einem unerwarteten Element meistern, kann beschreiben, kann ein einfaches Gespräch weiterführen,

2 kann einfache praktische Situationen meistern, kann Fragen stellen, kann Fragen beantworten,

1 kann mit Hilfe auswendig gelernter Sätze sprechen.

Gesehen, um dem Gesetz vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches beigefügt zu werden

Anlage 13

Häufigkeit der Prüfungen

Bei regelmäßigen Überprüfungen ist folgende Mindesthäufigkeit einzuhalten:

- a) Sprachkenntnisse (nur für Nichtmuttersprachler): alle drei Jahre oder nach jeder Abwesenheit von mehr als einem Jahr,
- b) Infrastrukturkenntnisse (einschließlich Streckenkenntnis und Kenntnis der Betriebsvorschriften): alle drei Jahre und immer dann, wenn eine bestimmte Strecke länger als ein Jahr nicht befahren wurde,
- c) Fahrzeugkenntnisse: alle drei Jahre.

Gesehen, um dem Gesetz vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches beigefügt zu werden

Anlage 14

Anwendungsbereich

1. Das konventionelle transeuropäische Eisenbahnsystem

1.1. Netz

Das Netz des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems ist die Infrastruktur der konventionellen Strecken des transeuropäischen Verkehrsnetzes, die in der Entscheidung Nr. 1692/96/EG aufgeführt sind.

Für die Zwecke des vorliegenden Eisenbahngesetzbuches kann dieses Netz in folgende Kategorien unterteilt werden:

- für den Personenverkehr vorgesehene Strecken,
- für den gemischten Verkehr (Personen- und Güterverkehr) vorgesehene Strecken,
- speziell für den Güterverkehr konzipierte oder ausgebaute Strecken,
- Personenverkehrsknoten,
- Güterverkehrsknoten, einschließlich Terminals für kombinierten Verkehr,
- Verbindungswege zwischen den vorstehend genannten Elementen.

Dieses Netz umfasst Verkehrssteuerungs-, Ortungs- und Navigationssysteme, Datenverarbeitungs- und Telekommunikationseinrichtungen, die für den Personenfernverkehr und den Güterverkehr auf diesem Netz zur Gewährleistung eines sicheren und ausgewogenen Netzbetriebs und einer wirksamen Verkehrssteuerung vorgesehen sind.

1.2. Fahrzeuge

Zum konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem gehören alle Fahrzeuge, die für den Verkehr auf der Gesamtheit oder einem Teil des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnnetzes geeignet sind, einschließlich:

- Diesel-Triebzüge oder elektrische Triebzüge,
- Diesel-Triebfahrzeuge oder elektrische Triebfahrzeuge,
- Personenwagen,
- Güterwagen, einschließlich Fahrzeuge für die Beförderung von Lastkraftwagen.

Darunter können auch mobile Ausrüstungen für Bau und Instandhaltung von Eisenbahninfrastrukturen fallen.

Jede einzelne dieser Kategorien ist wie folgt zu unterteilen:

- Fahrzeuge für den grenzüberschreitenden Verkehr,
- Fahrzeuge für den innerstaatlichen Verkehr.

2. Transeuropäisches Hochgeschwindigkeitsbahnsystem

2.1. Netz

Das Netz des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ist die Infrastruktur der Strecken für Hochgeschwindigkeitszüge des transeuropäischen Verkehrsnetzes, die in der Entscheidung Nr. 1692/96/EG aufgeführt sind.

Strecken für Hochgeschwindigkeitszüge umfassen:

- eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebaute Strecken, die für Geschwindigkeiten von im Allgemeinen mindestens 250 km/h ausgelegt sind,
- eigens für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaute Strecken, die für Geschwindigkeiten von rund 200 km/h ausgelegt sind,
- eigens für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaute Strecken, die aufgrund der sich aus der Topografie, der Oberflächengestalt oder der städtischen Umgebung ergebenden Zwänge von spezifischer Beschaffenheit sind und deren Geschwindigkeit im Einzelfall angepasst werden muss. Dazu gehören auch die Verbindungsstrecken zwischen dem Hochgeschwindigkeits- und dem konventionellen Bahnnetz, Bahnhofsdurchfahrten, Anschlüsse zu Terminals, Betriebswerken usw., die von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen mit Normalgeschwindigkeit befahren werden.

Dieses Netz umfasst Verkehrssteuerungs-, Ortungs- und Navigationssysteme, Datenverarbeitungs- und Telekommunikationseinrichtungen, die für den Verkehr auf diesen Strecken zur Gewährleistung eines sicheren und ausgewogenen Netzbetriebs und einer wirksamen Verkehrssteuerung vorgesehen sind.

2.2. Fahrzeuge

Zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem gehören Fahrzeuge, die so ausgelegt sind, dass sie

- entweder bei mindestens 250 km/h auf eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebauten Strecken verkehren und unter günstigen Bedingungen Geschwindigkeiten von mehr als 300 km/h erzielen können
- oder bei rund 200 km/h auf den unter Punkt 2.1 genannten Strecken verkehren können, soweit dies mit dem Leistungsniveau dieser Strecken vereinbar ist.

Darüber hinaus müssen Fahrzeuge, die für Höchstgeschwindigkeiten von weniger als 200 km/h ausgelegt sind und für den Verkehr auf der Gesamtheit oder einem Teil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes geeignet sind, soweit dies mit dem Leistungsniveau dieses Netzes vereinbar ist, die Anforderungen an einen sicheren Betrieb dieses Netzes erfüllen.

Zu diesem Zweck sind in den TSI Konventionelle Fahrzeuge auch die Anforderungen an den sicheren Betrieb konventioneller Fahrzeuge auf Hochgeschwindigkeitsnetzen aufzuführen.

3. Kompatibilität innerhalb des Eisenbahnsystems

Ein hochwertiger europäischer Eisenbahnverkehr setzt unter anderem eine hervorragende Kompatibilität zwischen den Netzmerkmalen (im weitesten Sinne, das heißt der ortsfesten Teile aller betreffenden Teilsysteme) und den Fahrzeugmerkmalen (unter Einschluss der nicht ortsfesten Teile aller betreffenden Teilsysteme) voraus. Von dieser Kompatibilität hängen das Leistungsniveau, die Sicherheit und die Qualität der Verkehrsdienste sowie deren Kosten ab.

4. Ausweitung des Geltungsbereichs

4.1. Netz- und Fahrzeugunterkategorien

Der Geltungsbereich der TSI wird schrittweise auf das gesamte Eisenbahnsystem nach Maßgabe von Artikel 8 der Richtlinie 2008/57/EG ausgeweitet. Im Interesse einer kostengünstigen Verwirklichung der Interoperabilität werden innerhalb aller in der vorliegenden Anlage genannten Netz- und Fahrzeugkategorien erforderlichenfalls weitere Unterkategorien festgelegt. Die in Artikel 5 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG genannten funktionellen und technischen Spezifikationen können je nach Unterkategorie gegebenenfalls unterschiedlich ausfallen.

4.2. Kostenbegrenzung

Bei der Kosten-Nutzen-Analyse der vorgeschlagenen Maßnahmen wird unter anderem Folgendes berücksichtigt:

- Kosten der vorgeschlagenen Maßnahme,
- Vorteile für die Interoperabilität durch Ausweitung des Geltungsbereichs auf bestimmte Netz- und Fahrzeugkategorien,
- Senkung der Kapitalkosten und Aufwendungen durch Größenvorteile und eine bessere Ausnutzung der Fahrzeuge,
- Senkung von Investitions- und Instandhaltungs-/Betriebskosten durch größeren Wettbewerb zwischen Herstellern und Instandhaltungsunternehmen,
- positive Auswirkungen für die Umwelt durch technische Verbesserungen des Schienensystems,
- Erhöhung der Betriebssicherheit.

Außerdem werden in dieser Bewertung die zu erwartenden Auswirkungen auf alle betroffenen Betreiber und Wirtschaftsbeteiligten angegeben.

Gesehen, um dem Gesetz vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches beigefügt zu werden

Anlage 15

Teilsysteme

1. Verzeichnis der Teilsysteme

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

- a) strukturelle Bereiche:
 - Infrastruktur,
 - Energie,
 - streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung,
 - fahrzeugseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung,
 - Fahrzeuge;
- 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 oder der Interoperabilitätskomponenten und unbeschadet der Reihenfolge, in der die Teilsysteme in die TSI einbezogen werden, umfassen die Teilsysteme Folgendes:

2.1. Infrastruktur

Gleise, Weichen, 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

Elektrifizierungssystem einschließlich Oberleitungen und streckenseitiger Teile der Stromverbrauchsmesseinrichtungen.

2.3. Streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung

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

2.4. Fahrzeugseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung

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

2.5. Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung

Verfahren und zugehörige Ausrüstungen, die eine kohärente Ausnutzung der verschiedenen strukturellen Teilsysteme erlauben, und zwar sowohl im Normalbetrieb als auch bei Betriebsstörungen, einschließlich insbesondere der Zugbildung und Zugführung, der Planung und der Abwicklung des Verkehrsbetriebs.

Die Gesamtheit der erforderlichen beruflichen Qualifikationen für die Durchführung von grenzüberschreitenden Verkehrsdiensten.

2.6. Telematikanwendungen

Dieses Teilsystem umfasst gemäß Anlage 14 zwei Teile:

- a) Anwendungen im Personenverkehr, einschließlich der Systeme zur Information der Fahrgäste vor und während der Fahrt, Buchungssysteme, Zahlungssysteme, Reisegepäckabfertigung, Anschlüsse zwischen Zügen und zwischen der Eisenbahn und anderen Verkehrsträgern;
- b) Anwendungen im Güterverkehr, einschließlich der Informationssysteme (Verfolgung der Güter und der Züge in Echtzeit), Rangier- und Zugbildungssysteme, Buchungssysteme, Zahlungs- und Fakturierungssysteme, Anschlüsse zu anderen Verkehrsträgern, Erstellung elektronischer Begleitdokumente.

2.7. Fahrzeuge

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 (Zugführer, anderes mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betrautes Zugpersonal, Fahrgäste, Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität), passive oder aktive Sicherheitseinrichtungen und Erfordernisse für die Gesundheit der Fahrgäste und des Zugbegleitpersonals.

2.8. Instandhaltung

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

Gesehen, um dem Gesetz vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches beigelegt zu werden

Anlage 16

Grundlegende Anforderungen

1. Allgemeine Anforderungen

1.1. Sicherheit

1.1.1. Die Planung, der Bau oder die Herstellung, die Instandhaltung und die Überwachung der sicherheitsrelevanten Bauteile, insbesondere derjenigen, die am Zugverkehr beteiligt sind, müssen die Sicherheit auch unter bestimmten Grenzbedingungen auf dem für das Netz festgelegten Niveau halten.

1.1.2. Die Kennwerte für das Rad-Schiene-System müssen die Kriterien der Laufstabilität erfüllen, damit bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eine sichere Fahrt gewährleistet ist. Die Kennwerte für die Bremsausrüstung müssen gewährleisten, dass bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit ein Anhalten innerhalb des festgelegten Bremswegs möglich ist.

1.1.3. Die verwendeten Bauteile müssen während ihrer gesamten Betriebsdauer den spezifizierten gewöhnlichen oder Grenzbeanspruchungen standhalten. Durch geeignete Mittel ist sicherzustellen, dass sich die Sicherheitsauswirkungen eines unvorhergesehenen Versagens in Grenzen halten.

1.1.4. Die Auslegung der ortsfesten Anlagen und der Fahrzeuge und die Auswahl der Werkstoffe müssen das Entstehen, die Ausbreitung und die Auswirkungen von Feuer und Rauch im Fall eines Brandes in Grenzen halten.

1.1.5. Die für die Betätigung durch die Fahrgäste vorgesehenen Einrichtungen müssen so konzipiert sein, dass weder das sichere Funktionieren der Einrichtungen noch die Gesundheit und Sicherheit der Benutzer beeinträchtigt werden, wenn sie in einer voraussehbaren Weise betätigt werden, die jedoch den angebrachten Hinweisen nicht entspricht.

1.2. Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

Die Planung, Durchführung und Häufigkeit der Überwachung und Instandhaltung der festen und beweglichen Teile, die am Zugverkehr beteiligt sind, müssen deren Funktionsfähigkeit unter den vorgegebenen Bedingungen gewährleisten.

1.3. Gesundheit

1.3.1. Werkstoffe, die aufgrund ihrer Verwendungsweise die Gesundheit von Personen, die Zugang zu ihnen haben, gefährden können, dürfen in Zügen und Infrastruktureinrichtungen nicht verwendet werden.

1.3.2. Die Auswahl, die Verarbeitung und die Verwendung dieser Werkstoffe müssen eine gesundheitsschädliche oder -gefährdende Rauch- und Gasentwicklung insbesondere im Fall eines Brandes in Grenzen halten.

1.4. Umweltschutz

1.4.1. Die Umweltauswirkungen des Baus und Betriebs des Eisenbahnsystems sind bei der Planung dieses Systems entsprechend den geltenden Gemeinschaftsbestimmungen zu berücksichtigen.

1.4.2. In Zügen und Infrastruktureinrichtungen verwendete Werkstoffe müssen eine umweltschädliche oder -gefährdende Rauch- und Gasentwicklung, insbesondere im Fall eines Brandes, verhindern.

1.4.3. Fahrzeuge und Energieversorgungsanlagen sind so auszulegen und zu bauen, dass sie mit Anlagen, Einrichtungen und öffentlichen oder privaten Netzen, bei denen Interferenzen möglich sind, elektromagnetisch verträglich sind.

1.4.4. Beim Betrieb des Eisenbahnsystems müssen die vorgeschriebenen Lärmgrenzen eingehalten werden.

1.4.5. Der Betrieb des Eisenbahnsystems darf in normalem Instandhaltungszustand für die in der Nähe des Fahrwegs gelegenen Einrichtungen und Bereiche keine unzulässigen Bodenschwingungen verursachen.

1.5. Technische Kompatibilität

Die technischen Merkmale der Infrastrukturen und ortsfesten Anlagen müssen untereinander und mit denen der Züge, die im Eisenbahnsystem verkehren sollen, kompatibel sein.

Erweist sich die Einhaltung dieser Merkmale auf bestimmten Teilen des Netzes als schwierig, so könnten Zwischenlösungen, die eine künftige Kompatibilität gewährleisten, eingeführt werden.

1.6. Zugänglichkeit

1.6.1. Die Teilsysteme "Infrastruktur" und "Fahrzeuge" müssen für Personen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität zugänglich sein, damit ein gleichberechtigter Zugang durch die Vermeidung oder Beseitigung von Hindernissen und durch andere geeignete Maßnahmen gewährleistet ist. Dies umfasst die Planung, den Bau, die Erneuerung, die Umrüstung sowie die Instandhaltung und den Betrieb der maßgeblichen öffentlich zugänglichen Bestandteile der Teilsysteme.

1.6.2. Die Teilsysteme "Betrieb" und "Telematikanwendungen für den Personenverkehr" müssen die erforderliche Funktionalität bieten, um Personen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität durch Vermeidung oder Beseitigung von Hindernissen und durch andere geeignete Maßnahmen gleichberechtigten Zugang zu ermöglichen.

2. Besondere Anforderungen an jedes Teilsystem

2.1. Infrastruktur

2.1.1. Sicherheit

Es müssen angemessene Vorkehrungen getroffen werden, um den Zugang zu den Anlagen oder deren unbefugtes Betreten zu verhindern.

Es müssen Vorkehrungen getroffen werden, um die Gefahren für Personen, insbesondere bei der Durchfahrt der Züge in Bahnhöfen, in Grenzen zu halten.

Infrastruktureinrichtungen, die der Öffentlichkeit zugänglich sind, müssen so geplant und gebaut werden, dass die Risiken für die Sicherheit von Personen (Stabilität, Brand, Zugang, Fluchtwege, Bahnsteige usw.) in Grenzen gehalten werden.

Zur Berücksichtigung der besonderen sicherheitstechnischen Bedingungen bei langen Tunneln und Viadukten sind geeignete Vorkehrungen zu treffen.

2.1.2. Zugänglichkeit

2.1.2.1. Öffentlich zugängliche Teile der Infrastruktur müssen für Personen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität gemäß Abschnitt 1.6. zugänglich sein.

2.2. Energie

2.2.1. Sicherheit

Der Betrieb der Energieversorgungsanlagen darf die Sicherheit von Zügen und Personen (Fahrgäste, Betriebspersonal, Anlieger und Dritte) nicht gefährden.

2.2.2. Umweltschutz

Der Betrieb der Energieversorgungsanlagen (elektrisch oder thermisch) darf keine über die festgelegten Grenzwerte hinausgehenden Umweltbelastungen verursachen.

2.2.3. Technische Kompatibilität

Die Energieversorgungssysteme (elektrisch oder thermisch) müssen

- den Zügen die Erreichung der festgelegten Leistungswerte gestatten,
- im Fall der Energieversorgungssysteme mit den Stromabnahmeeinrichtungen der Züge kompatibel sein.

2.3. Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung

2.3.1. Sicherheit

Die Anlagen und Verfahren der Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung müssen einen Zugverkehr entsprechend den Sicherheitsvorgaben für das Netz ermöglichen. Die Zugsteuerungs-, Zugsicherungs- und Signalgebungssysteme sollten weiterhin den sicheren Verkehr von Zügen ermöglichen, deren Weiterfahrt unter vorgegebenen Einschränkungen gestattet ist.

2.3.2. Technische Kompatibilität

Alle neuen Infrastruktureinrichtungen und alle neuen Fahrzeuge, die nach der Festlegung kompatibler Zugsteuerungs-, Zugsicherungs- und Signalgebungssysteme gebaut oder entwickelt werden, müssen sich für die Verwendung dieser Systeme eignen.

Die in den Führerständen der Züge eingebauten Einrichtungen für die Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung müssen unter den vorgegebenen Bedingungen einen flüssigen Betrieb des Eisenbahnsystems gewährleisten.

2.4. Fahrzeuge

2.4.1. Sicherheit

Die Bauart der Fahrzeuge und der Übergänge zwischen den Fahrzeugen muss so konzipiert sein, dass die Fahrgast- und Führerstandräume bei Zusammenstößen oder Entgleisungen geschützt sind.

Die elektrischen Anlagen dürfen die Betriebssicherheit der Zugsteuerungs-, Zugsicherungs- und Signalanlagen nicht beeinträchtigen.

Die Bremsverfahren und -kräfte müssen mit der Konzeption des Oberbaus, der Kunstbauten und der Signalanlagen vereinbar sein.

Es müssen Vorkehrungen für den Zugang zu den unter Spannung stehenden Bauteilen getroffen werden, um eine Gefährdung von Personen zu vermeiden.

Bei Gefahr müssen entsprechende Vorrichtungen den Fahrgästen die Möglichkeit bieten, dies dem Triebfahrzeugführer zu melden, und dem Zugbegleitpersonal ermöglichen, sich mit dem Triebfahrzeugführer in Verbindung zu setzen.

Die Schließ- und Öffnungsvorrichtung der Einstiegstüren muss die Sicherheit der Fahrgäste gewährleisten.

Es müssen Notausstiege vorhanden und ausgeschildert sein.

Zur Berücksichtigung der besonderen sicherheitstechnischen Bedingungen in langen Tunneln sind geeignete Vorkehrungen zu treffen.

Eine Notbeleuchtung mit ausreichender Beleuchtungsstärke und Unabhängigkeit ist an Bord der Züge zwingend vorgeschrieben.

Die Züge müssen mit einer Lautsprecheranlage ausgestattet sein, damit das Zugbegleitpersonal Mitteilungen an die Reisenden durchgeben kann.

2.4.2. Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

Die Bauweise der wichtigsten Einrichtungen, Laufwerk, Traktionseinrichtungen und Bremsanlagen sowie Zugsteuerung und Zugsicherung müssen unter vorgegebenen Einschränkungen eine Weiterfahrt des Zuges ermöglichen, ohne dass die in Betrieb verbleibenden Einrichtungen dadurch beeinträchtigt werden.

2.4.3. Technische Kompatibilität

Die elektrische Ausrüstung muss mit dem Betrieb der Zugsteuerungs-, Zugsicherungs- und Signalanlagen kompatibel sein.

Bei elektrischem Antrieb müssen die Stromabnahmeeinrichtungen den Zugverkehr mit den Stromsystemen des Eisenbahnsystems ermöglichen.

Die Fahrzeuge müssen aufgrund ihrer Merkmale auf allen Strecken verkehren können, auf denen ihr Einsatz vorgesehen ist; die jeweiligen Klimabedingungen sind hierbei zu berücksichtigen.

2.4.4. Kontrolle

Die Züge sind mit einem Fahrtenschreiber auszustatten. Die Daten, die mit diesem Gerät aufgezeichnet werden, und die Verarbeitung der Daten müssen harmonisiert werden.

2.4.5. Zugänglichkeit

2.4.5.1. Öffentlich zugängliche Teile von Fahrzeugen müssen für Personen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität gemäß Abschnitt 1.6 zugänglich sein.

2.5. Instandhaltung

2.5.1. Gesundheit und Sicherheit

Die technischen Anlagen und Arbeitsverfahren in den Instandhaltungswerken müssen den sicheren Betrieb des betreffenden Teilsystems gewährleisten und sie dürfen keine Gefahr für Gesundheit und Sicherheit darstellen.

2.5.2. Umweltschutz

Die von technischen Anlagen und Arbeitsverfahren in den Instandhaltungswerken ausgehenden Umweltbelastungen dürfen die zulässigen Werte nicht überschreiten.

2.5.3. Technische Kompatibilität

In den Instandhaltungsanlagen für Fahrzeuge müssen die Sicherheits-, Hygiene- und Komfortarbeiten, für die sie geplant worden sind, an allen Zügen durchgeführt werden können.

2.6. Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung

2.6.1. Sicherheit

Die Angleichung der Betriebsvorschriften der Netze und die Qualifikation der Triebfahrzeugführer und des Zugbegleitpersonals und des örtlichen Betriebspersonals müssen einen sicheren Betrieb gewährleisten, wobei die unterschiedlichen Anforderungen für den grenzüberschreitenden Verkehr und den Inlandsverkehr zu berücksichtigen sind.

Die Art und Häufigkeit der Instandhaltungsarbeiten, die Ausbildung und Qualifikation des Instandhaltungspersonals und des Personals der Prüfstellen sowie das Qualitätssicherungssystem in den Prüfstellen und Instandhaltungswerken der betreffenden Betreiber müssen ein hohes Sicherheitsniveau gewährleisten.

2.6.2. Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

Die Art und Häufigkeit der Instandhaltungsarbeiten, die Ausbildung und Qualifikation des Instandhaltungspersonals und des Personals der Prüfstellen sowie das von den betreffenden Betreibern eingerichtete Qualitätssicherungssystem in den Prüfstellen und Instandhaltungswerken müssen ein hohes Niveau der Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft gewährleisten.

2.6.3. Technische Kompatibilität

Die Angleichung der Betriebsvorschriften der Netze und die Qualifikation der Triebfahrzeugführer, des Zugbegleitpersonals und des örtlichen Betriebspersonals müssen einen effizienten Betrieb des Eisenbahnsystems gewährleisten, wobei die unterschiedlichen Anforderungen für den grenzüberschreitenden Verkehr und den Inlandsverkehr zu berücksichtigen sind.

2.6.4. Zugänglichkeit

2.6.4.1. Es müssen angemessene Vorkehrungen getroffen werden, damit die Betriebsvorschriften die erforderlichen Funktionalitäten vorsehen, um die Zugänglichkeit für Personen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität zu gewährleisten.

2.7. Telematikanwendungen im Personen- und Güterverkehr

2.7.1. Technische Kompatibilität

Die grundlegenden Anforderungen für den Bereich der Telematikanwendungen gewährleisten eine Mindestqualität der Dienstleistung für die Reisenden und die Güterverkehrskunden, insbesondere hinsichtlich der technischen Kompatibilität.

Bei diesen Anwendungen ist sicherzustellen,

- dass die Datenbanken, die Software und die Datenübertragungsprotokolle so erstellt werden, dass ein möglichst vielfältiger Datenaustausch zwischen verschiedenen Anwendungen und zwischen verschiedenen Betreibern gewährleistet ist, wobei vertrauliche Geschäftsdaten hiervon ausgeschlossen sind,
- dass die Benutzer einen leichten Zugriff zu den Informationen haben.

2.7.2. Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

Die Methoden der Nutzung, Verwaltung, Aktualisierung und Pflege dieser Datenbanken, Software und Datenübertragungsprotokolle müssen die Effizienz der Systeme und die Leistungsqualität gewährleisten.

2.7.3. Gesundheit

Die Benutzerschnittstellen dieser Systeme müssen den Mindestregeln für Ergonomie und Gesundheitsschutz entsprechen.

2.7.4. Sicherheit

Im Hinblick auf die Speicherung oder Übertragung sicherheitsrelevanter Daten ist für angemessene Integrität und Zuverlässigkeit zu sorgen.

2.7.5. Zugänglichkeit

2.7.5.1. Es müssen angemessene Vorkehrungen getroffen werden, damit die Teilsysteme "Telematikanwendungen für den Personenverkehr" die erforderlichen Funktionalitäten bieten, um die Zugänglichkeit für Personen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität zu gewährleisten.

Gesehen, um dem Gesetz vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches beigefügt zu werden

Anlage 17

EG-Erklärung über die Konformität und die Gebrauchstauglichkeit von Interoperabilitätskomponenten

1. Interoperabilitätskomponenten

Die EG-Erklärung gilt für die Interoperabilitätskomponenten, die gemäß Artikel 153 für die Interoperabilität des Eisenbahnsystems von Bedeutung sind. Dabei kann es sich um folgende Komponenten handeln:

1.1. Allgemeine Komponenten

Komponenten, die als solche nicht nur in der Eisenbahntechnik, sondern auch auf anderen Gebieten verwendet werden können.

1.2. Allgemeine Komponenten mit besonderen Eigenschaften

Komponenten, die nicht speziell für die Eisenbahntechnik verwendet werden, die jedoch besondere Leistungsdaten aufweisen müssen, wenn sie in der Eisenbahntechnik verwendet werden.

1.3. Besondere Komponenten

Komponenten, die speziell in der Eisenbahntechnik verwendet werden.

2. Anwendungsbereich

Die EG-Erklärung betrifft

- entweder die Bewertung der Konformität einer einzelnen Interoperabilitätskomponente mit den einschlägigen technischen Spezifikationen durch eine oder mehrere benannte Stellen
- oder die Bewertung beziehungsweise Beurteilung durch eine oder mehrere benannte Stellen der Gebrauchstauglichkeit einer einzelnen Interoperabilitätskomponente, wobei diese in ihrer eisenbahntechnischen Umgebung und - insbesondere dann, wenn Schnittstellen berührt werden - anhand der betriebstechnischen Spezifikationen, insbesondere derjenigen funktionaler Art, zu prüfen ist.

Bei den Bewertungsverfahren, die von den benannten Stellen bei der Planung und Fertigung angewandt werden, sind die in dem Beschluss 93/465/EWG vorgesehenen Module nach Maßgabe der TSI zu benutzen.

3. Inhalt der EG-Erklärung

Die EG-Konformitäts- oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung und ihre Anlagen müssen datiert und unterzeichnet sein.

Diese Erklärung muss in derselben Sprache wie die Betriebsanleitung abgefasst sein und folgende Angaben enthalten:

- Bezugnahme auf die Richtlinie 2008/57/EG,
- Name und Anschrift des Herstellers oder seines in der Union ansässigen Bevollmächtigten (Firma und vollständige Anschrift, im Fall des Bevollmächtigten auch Angabe der Firma des Herstellers),
- Beschreibung der Interoperabilitätskomponente (Marke, Typ usw.),
- Angabe des Verfahrens, das zur Erklärung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit angewandt wurde (Artikel 14),
- alle einschlägigen Beschreibungen der Interoperabilitätskomponente, insbesondere die Benutzungsbedingungen,
- Name und Anschrift der benannten Stelle(n), die an dem Verfahren zur Ausstellung der Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitserklärung beteiligt war(en), und Datum der Prüfbescheinigung, gegebenenfalls mit Angabe der Gültigkeitsbedingungen und der Geltungsdauer,
- gegebenenfalls Angabe der europäischen Spezifikationen,
- Angabe des Unterzeichners, der für den Hersteller oder seinen in der Union ansässigen Bevollmächtigten rechtsverbindlich handeln kann.

Gesehen, um dem Gesetz vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches beigefügt zu werden

Anlage 18

EG-Prüferklärung für Teilsysteme

1. EG-Prüferklärung für Teilsysteme

Die EG-Prüferklärung für Teilsysteme 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 19 Punkt 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 172 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 19 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 19 auf die EG-Prüferklärung für Teilsysteme im Fall nationaler Vorschriften Bezug genommen, so gelten für diese Erklärung die Bestimmungen von Punkt 1 entsprechend.

Gesehen, um dem Gesetz vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches beigefügt zu werden

Anlage 19

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 "intermediate statement of verification")

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 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 Punkt 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, das heißt 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 (zum Beispiel 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- beziehungsweise EG-Gebrauchstauglichkeitserklärungen, die gemäß Artikel 14 des vorliegenden Eisenbahngesetzbuches 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 Punkt 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 "common safety methods") 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 benannten Stelle, die mit der Prüfung der Herstellung beauftragt ist, ist ständig Zutritt zu den Baustellen, den Fertigungsstätten, den Lagerplätzen und gegebenenfalls zu den Vorfertigungsstätten, zu den Versuchsanlagen sowie generell zu allen Orten zu gewähren, deren Überprüfung sie im Rahmen ihres Auftrags für notwendig erachtet. Die benannte Stelle muss vom Antragsteller alle zweckdienlichen Unterlagen erhalten, insbesondere die Konstruktionszeichnungen und die technischen Unterlagen zum Teilsystem.

2.5.3. 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 Punkt 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. Ablagerung

Das vollständige Dossier im Sinne von Punkt 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 Dossiers 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 verweigerter EG-Zwischenprüfbescheinigungen,
- ausgestellte und verweigerter EG-Konformitäts- und/oder Gebrauchstauglichkeitsbescheinigungen,
- ausgestellte oder verweigerter 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 171 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 Punkt 2.4 genannten technischen Dossier beigefügt und enthält die technischen Daten für die Bewertung der Konformität des Teilsystems mit den nationalen Vorschriften.

Gesehen, um dem Gesetz vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches beigefügt zu werden

Anlage 20

Zur Inbetriebnahme nicht TSI-konformer Fahrzeuge zu kontrollierende Parameter und Einstufung nationaler Vorschriften

1. Aufstellung der Parameter

1.1. Allgemeine Unterlagen

Allgemeine Unterlagen (einschließlich Beschreibung neuer, erneuerter oder umgerüsteter Fahrzeuge und ihres vorgesehenen Verwendungszwecks, Angaben zu Auslegung, Reparatur, Betrieb und Instandhaltung, technisches Dossier usw.)

1.2. Strukturen und mechanische Teile

Mechanische Integrität und Schnittstelle zwischen Fahrzeugen (einschließlich Zug- und Stoßeinrichtungen, Laufbrücke/Endbühne), Festigkeit von Fahrzeugstruktur und Ausrüstung (zum Beispiel Sitze), Belastbarkeit, passive Sicherheit (einschließlich innere und äußere Kollisionssicherheit)

1.3. Fahrzeug-Gleis-Wechselwirkung und Fahrzeugbegrenzungslinie

Mechanische Schnittstellen zur Infrastruktur (einschließlich statisches und dynamisches Verhalten, Passungen und Spiele, Spurweite, Laufwerk usw.)

1.4. Bremsausrüstung

Komponenten der Bremsausrüstung (einschließlich Gleitschutz, Steuerelemente und Bremsvermögen im Betrieb sowie bei Schnellbremsungen und im Feststellmodus)

1.5. Komponenten mit Fahrgastbezug

Fahrgasteinrichtungen und Fahrgastumfeld (Fahrgastfenster und -türen, Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität usw.)

1.6. Umweltbedingungen und aerodynamische Effekte

Auswirkungen der Umwelt auf das Fahrzeug und umgekehrt (einschließlich aerodynamische Bedingungen und Schnittstelle zwischen dem Fahrzeug und dem streckenseitigen Teil des Eisenbahnsystems einerseits und dem Fahrzeug und der äußeren Umgebung andererseits)

1.7. Externe Warntöne, Kennzeichnung, Funktionen und Anforderungen an die Softwareintegrität

Externe Warntöne, Kennzeichnungen, Funktionen und Softwareintegrität, zum Beispiel sicherheitsbezogene Funktionen mit Auswirkungen auf das Zugverhalten, einschließlich Zugbus

1.8. Bordseitige Energieversorgung und Steuersysteme

Bordseitige Antriebs-, Energie- und Steuersysteme, einschließlich Schnittstelle zwischen Fahrzeug und Energieversorgungsinfrastruktur sowie alle Aspekte der elektromagnetischen Verträglichkeit

1.9. Einrichtungen, Schnittstellen und Umfeld mit Personalbezug

Bordseitige Einrichtungen, Schnittstellen, Arbeitsbedingungen und Umfeld für das Personal (einschließlich Führerstände, Schnittstelle Fahrzeugführer-Maschine)

1.10. Brandsicherheit und Fluchtwege

1.11. Instandhaltung

Bordseitige Einrichtungen und Schnittstellen für die Instandhaltung

1.12. Bordseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung

Alle Komponenten der bordseitigen Ausrüstung, die für die Gewährleistung der Sicherheit und die Steuerung und Sicherung der Bewegungen von in dem Netz zugelassenen Zügen erforderlich ist, und ihre Auswirkungen auf den streckenseitigen Teil des Eisenbahnsystems

1.13. Spezifische Betriebsanforderungen

Spezifische Betriebsanforderungen für Fahrzeuge (einschließlich Betrieb unter Grenzbedingungen, Fahrzeuginstandsetzung/-beringung usw.)

1.14. Komponenten mit Güterbezug

Güterspezifische Anforderungen und Umfeld (einschließlich Einrichtungen, die bei Gefahrgütern speziell erforderlich sind)

Erläuterungen und Beispiele im obigen Text dienen nur der Information und sind keine Definitionen der Parameter.

2. Einstufung der Vorschriften

Die nationalen Vorschriften bezüglich der in Punkt 1 genannten Parameter sind in eine der folgenden drei Gruppen einzustufen. Vorschriften und Einschränkungen strikt lokaler Art sind nicht betroffen; ihre Überprüfung erfolgt im Rahmen der Kontrollen, die von den Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreibern einvernehmlich einzurichten sind.

Gruppe A

Gruppe A umfasst:

- internationale Normen,
- nationale Vorschriften, die hinsichtlich der grundlegenden Anforderungen im Eisenbahnsektor als den nationalen Vorschriften anderer Mitgliedstaaten gleichwertig gelten.

Gruppe B

Gruppe B umfasst alle Vorschriften, die nicht in die Gruppen A oder C fallen oder die noch nicht in eine dieser Gruppen eingestuft werden konnten.

Gruppe C

Gruppe C umfasst Vorschriften, die im Hinblick auf einen sicheren und interoperablen Betrieb auf dem Netz strikt notwendig sind und mit den technischen Merkmalen der Infrastruktur in Zusammenhang stehen (zum Beispiel das Lichtraumprofil).

Gesehen, um dem Gesetz vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches beigefügt zu werden

Anlage 21
Von den Mitgliedstaaten zu berücksichtigende Mindestkriterien für die Notifizierung der Stellen

1. Die Stelle, ihr Leiter und das mit der Durchführung der Prüfungen beauftragte Personal dürfen weder unmittelbar noch als Bevollmächtigte an der Planung, der Herstellung, dem Bau, dem Vertrieb, der Instandhaltung oder dem Betrieb der Interoperabilitätskomponenten oder der Teilsysteme beteiligt sein. Ein Austausch technischer Informationen zwischen dem Hersteller und der Stelle wird hierdurch nicht ausgeschlossen.
2. Die Stelle und das mit der Prüfung beauftragte Personal müssen die Prüfungen mit größter Gewissenhaftigkeit und fachlicher Eignung durchführen und dürfen keinerlei Druck oder Einflussnahme - vor allem finanzieller Art - auf ihre Beurteilung oder die Ergebnisse ihrer Prüfung, insbesondere durch Personen oder Personengruppen, die an den Prüfungsergebnissen interessiert sind, ausgesetzt sein.
Insbesondere müssen die Stelle und das mit den Prüfungen beauftragte Personal in betrieblicher Hinsicht von den Behörden unabhängig sein, die für die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen, Genehmigungen und für die Ausstellung von in vorliegendem Eisenbahngesetzbuch erwähnten Sicherheitsbescheinigungen benannt sind, sowie von den Stellen, die für die Untersuchung von Unfällen zuständig sind.
3. Die Stelle muss über die personellen und materiellen Voraussetzungen für die angemessene Erfüllung der technischen und administrativen Aufgaben verfügen, die mit der Durchführung der Prüfungen verbunden sind, und Zugang zu den Geräten haben, die für außergewöhnliche Prüfungen erforderlich sind.
4. Das mit den Prüfungen beauftragte Personal muss über
 - eine gute technische und berufliche Ausbildung,
 - ausreichende Kenntnisse der Vorschriften für die von ihm durchgeführten Kontrollen und eine ausreichende praktische Erfahrung mit solchen Kontrollen,
 - die erforderliche Befähigung zur Ausfertigung von Bescheinigungen, Protokollen und Berichten über die durchgeführten Prüfungen verfügen.
5. Die Unabhängigkeit des mit der Prüfung beauftragten Personals muss gewährleistet sein. Die Vergütung jedes Prüfers darf sich weder nach der Zahl der von ihm durchgeführten Prüfungen noch nach den Ergebnissen dieser Prüfungen richten.
6. Die Stelle muss eine Haftpflichtversicherung abschließen, es sei denn, dass der Staat haftet oder die Prüfungen selbst durchführt.
7. Das Personal der Stelle ist (außer gegenüber den zuständigen Verwaltungsbehörden und Unfalluntersuchungsstellen des Staates, in dem es seine Tätigkeit ausübt, sowie gegenüber Unfalluntersuchungsstellen, die zuständig sind für die Ermittlungen nach Unfällen, die durch das Versagen von geprüften Interoperabilitätskomponenten oder Teilsystemen verursacht wurden) in Bezug auf alle Informationen, von denen es bei der Durchführung seiner Aufgaben im Rahmen des vorliegenden Eisenbahngesetzbuches oder jeder Gesetzes- oder Verordnungsbestimmung zu seiner Ausführung Kenntnis erlangt, durch das Berufsgeheimnis gebunden.

Gesehen, um dem Gesetz vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches beigefügt zu werden

Anlage 22
Dossier für die Vorlage einer Ausnahmeregelung

Ein Antrag auf eine Ausnahmeregelung umfasst folgende Unterlagen:

- a) ein förmliches Schreiben, in dem der Kommission die geplante Ausnahmeregelung mitgeteilt wird;
- b) ein dem Schreiben beigefügtes Dossier, das mindestens Folgendes enthält:
 - eine Beschreibung der von der Ausnahmeregelung betroffenen Arbeiten, Güter und Dienstleistungen mit Angabe der wichtigsten Termine, der geografischen Lage sowie des Funktions- und technischen Bereichs,
 - einen genauen Bezug auf die TSI (oder Teile davon), von denen eine Abweichung beantragt wird,
 - eine genaue Angabe und Erläuterung der vorgesehenen Ausweichbestimmungen,
 - bei Anträgen auf der Grundlage von Artikel 159 § 1 Nr. 1: den Nachweis über das fortgeschrittene Entwicklungsstadium des Vorhabens,
 - die Rechtfertigung der Ausnahme mit Angabe der wesentlichen Gründe technischer, wirtschaftlicher, kommerzieller, betrieblicher und/oder administrativer Art,
 - sonstige Elemente, die den Antrag auf eine Ausnahmeregelung rechtfertigen,
 - eine Beschreibung der Maßnahmen, die der Mitgliedstaat zur Förderung der Interoperabilität des Vorhabens zu ergreifen beabsichtigt. Bei geringfügigen Abweichungen ist diese Beschreibung nicht erforderlich.

Die Unterlagen sind auf Papier und in elektronischer Form vorzulegen, so dass sie an die Mitglieder des Ausschusses verteilt werden können.

Gesehen, um dem Gesetz vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches beigefügt zu werden