

Art. 10 - Die Direktionsmitglieder haben Anrecht auf Jahresurlaub.

Sie beziehen Urlaubsgeld unter denselben Bedingungen wie die Staatsbediensteten.

Sie kommen unter denselben Bedingungen wie die Staatsbediensteten in den Genuss von umstandsbedingtem Urlaub, Mutterschaftsurlaub, Elternschaftsurlaub und Adoptionsurlaub, Aufnahmeurlaub und Pflegebetreuungsurlaub.

Art. 11 - Der Direktor und der beigeordnete Direktor werden sechs Monate vor Ende ihres Mandats durch den Minister auf Grundlage der Ergebnisse der in Artikel 17 genannten Audits beurteilt.

Nach Auslaufen des Mandats kann ein Direktionsmitglied, nach der positiven Beurteilung durch den Minister, ein neues Mandat erhalten. Die Höchstanzahl Mandate für ein Direktionsmitglied ist auf 2 festgelegt.

Auf Vorschlag des Ministers, kann der Ministerrat das Mandat für einen Zeitraum von höchstens sechs Monaten in Erwartung eines Stellvertreters verlängern.

Art. 12 - Kein Direktionsmitglied darf über sein 65. Lebensjahr hinaus im Dienst bleiben.

Der Minister kann jedoch auf Ersuchen des Direktors oder des beigeordneten Direktors, für einen Zeitraum von höchstens einem Jahr, in Erwartung eines Stellvertreters von dieser Regel abweichen.

Art. 13 - Die nicht mehr Erfüllung einer der in Artikel 4 genannten Zulassungsbedingungen innerhalb des Mandats führt zur sofortigen und fristlosen Niederlegung des Mandats.

Jede schwerwiegende Pflichtverletzung während des Mandats kann zu einer fristlosen Kündigung führen.

Im Fall von medizinischer während des Mandats festgestellter Berufsuntauglichkeit, kann jedes Mitglied unter der Voraussetzung, dass es eine sechs Monatslöhnen entsprechende Entschädigung erhält, entlassen werden.

Art. 14 - Falls der Direktor oder der beigeordnete Direktor nicht mehr ihr Mandat ausüben können oder im Falle eines gleichzeitigen Rücktritts des Direktors oder des beigeordneten Direktors, bestimmt der Minister einen zeitweiligen Stellvertreter. Dieser muss die in Artikel 4 genannten Bedingungen erfüllen. Er fällt unter die in Artikel 9 genannte Gehaltstabelle für Direktoren. Die zeitweilige Vertretung darf nicht länger als sechs Monate dauern, auch nicht über mehrere Monate verteilt.

Art. 15 - Der Vorsitzende des Direktionsausschusses des Föderalen Öffentlichen Dienstes Mobilität und Transportwesen stellt dem Dienst nach Absprache mit dem Direktor das nötige Personal und Material zur Verfügung.

Die Personalmitglieder stehen unter der hierarchischen Gewalt der Direktionsmitglieder.

Die Direktion verschafft den Vorgesetzten der in Absatz 1 genannten Personalmitglieder aus eigener Initiative und auf Antrag der Vorgesetzten alle zur Verfolgung ihrer Laufbahn erforderlichen Informationen.

Der Dienst darf Experten im Rahmen eines Arbeitsvertrags für Angestellte zur Durchführung einer deutlich definierten Arbeit anwerben.

Die Experten werden nach einer vom SELOR - Auswahlbüro der Föderalverwaltung - organisierten Auswahl auf Grundlage der Funktionsbeschreibung und dem Kompetenzprofil, festgelegt durch den Minister, eingestellt.

Für punktuelle Aufträge kann der Dienst auch eine externe Expertise anfertigen lassen.

Art. 16 - Die Experten für die Eisenbahn und die Betreibung des Flughafens Brüssel-National, die bereits beim Dienst für die Regulierung des Eisenbahnverkehrs und der Betreibung des Flughafens Brüssel-National angestellt sind, werden gemäß der Gehaltstabelle A 31 entlohnt.

Art. 17 - Die Direktion überreicht dem Minister jährlich spätestens am 30. Juni, einen von einer unabhängigen Einrichtung erstellten Betrugs-, Finanz- und Betriebsprüfungsbericht des Dienstes mit Bezug auf das vorige Jahr. Dieser Bericht nimmt keinen Bezug auf die Zweckmäßigkeit der vom Dienst unternommenen Aktionen bei der Durchführung der Aufträge und Aufgaben, die ihm laut Gesetz auferlegt sind oder auf den Inhalt der in Durchführung der ihm vom Gesetz auferlegten Aufträge gefällten Entscheidungen.

Art. 18 - Der Dienst übermittelt dem Minister den Jahresbericht seiner Tätigkeiten spätestens am 30. Juni jeden Jahres.

Art. 19 - Der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich das Transportwesen gehört, ist mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Art. 5 - Die Direktionsmitglieder, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des vorliegenden Erlasses diese Eigenschaft innehaben, üben ihre Funktion bis zum Datum an dem die Direktionsmitglieder bestimmt werden, weiter aus.

Art. 6 - Der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich das Transportwesen gehört, ist mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Gegeben zu Brüssel, den 4. Dezember 2012

ALBERT

Von Königs wegen:

Die Ministerin des Innern

J. MILQUET

Der Staatssekretär für Mobilität

M. WATHELET

## SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C - 2017/31230]

29 MAI 2015. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. — Traduction allemande

Le texte qui suit constitue la traduction en langue allemande de l'arrêté royal du 29 mai 2015 modifiant l'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (*Moniteur belge* du 18 juin 2015).

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

## FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C - 2017/31230]

29 MEI 2015. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuur en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. — Duitse vertaling

De hiernavolgende tekst is de Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 29 mei 2015 tot wijziging van het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuur en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur (*Belgisch Staatsblad* van 18 juni 2015).

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

## FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

[C – 2017/31230]

**29. MAI 2015 — Königlicher Erlass zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 9. Dezember 2004 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität und das Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur — Deutsche Übersetzung**

Der folgende Text ist die deutsche Übersetzung des Königlichen Erlasses vom 29. Mai 2015 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 9. Dezember 2004 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität und das Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur.

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

## FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

**29. MAI 2015 — Königlicher Erlass zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 9. Dezember 2004 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität und das Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur**

PHILIPPE, König der Belgier,

Allen Gegenwärtigen und Zukünftigen, Unser Gruß!

Aufgrund des Eisenbahngesetzbuches, Artikel 8 Absatz 3, 23 Absatz 5, 43 Absatz 1 und 46;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 9. Dezember 2004 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität und das Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur;

Aufgrund der Beteiligung der Regionalregierungen;

Aufgrund der Stellungnahme des Finanzinspektors vom 25. März 2015;

Aufgrund des Einverständnisses des Ministers des Haushalts vom 27. März 2015;

Aufgrund der Stellungnahme des Infrastrukturbetreibers vom 17. März 2015;

Aufgrund des Gutachtens Nr. 57.381/4 des Staatsrates vom 6. Mai 2015, abgegeben in Anwendung von Artikel 84 § 1 Absatz 1 Nr. 2 der am 12. Januar 1973 koordinierten Gesetze über den Staatsrat;

Aufgrund der Auswirkungsanalyse beim Erlass von Vorschriften, die gemäß den Artikeln 6 und 7 des Gesetzes vom 15. Dezember 2013 zur Festlegung verschiedener Bestimmungen in Sachen administrative Vereinfachung durchgeführt worden ist.

In der Erwägung, dass der oben genannte Königliche Erlass in Übereinstimmung mit dem Eisenbahngesetzbuch gebracht werden muss.

In der Erwägung, dass der Föderale Öffentliche Dienst Mobilität und Transportwesen, in Anwendung desselben Erlasses, die leistungsfördernde Entgeltregelung nach den ersten zwei Kalenderjahren ihrer Anwendung bewertet hat;

In der Erwägung, dass seit der Abfassung der Bestimmungen bezüglich der leistungsfördernden Entgeltregelung und ihre Einfügung in denselben Erlass, der belgische Eisenbahnsektor tief greifenden Veränderungen unterworfen war, deren Einfluss auf die leistungsfördernde Entgeltregelung unzureichend berücksichtigt wurde;

In der Erwägung, dass unter anderem infolge dieser tief greifenden Veränderungen des belgischen Eisenbahnsektors, die Quelldaten für die Anzahl der durch jede Partei verursachten Verspätungsminuten für den im selben Erlass erwähnten Referenzzeitraum von fünf Jahren nicht ausreichend präzise sind, um bei der Berechnung der Schwellenwerte eine genaue Unterscheidung zu machen zwischen Personen- und Güterverkehr;

In der Erwägung, dass dieselbe leistungsfördernde Entgeltregelung äußerst anfällig für Störungen größeren Umfangs ist, und dass es unter anderem aus diesem Grund für die betreffenden Parteien unmöglich ist vorherzusehen, ob sie Recht auf einen Bonus haben oder sie einen Malus bezahlen müssen, und wie hoch dieser Bonus oder Malus ausfällt, was für sie eine finanzielle Unsicherheit darstellt;

In der Erwägung, dass der Übertragungsmechanismus auf die vorhergehenden Jahre, der Anwendung findet, wenn für ein bestimmtes Jahr der Gesamtbetrag der zu überweisenden Bonusse größer ist als der Gesamtbetrag der zu zahlenden Malusse, zur Folge hat, bei seiner Anwendung bis zum heutigen Tag, dass das Defizit auf der Bonus-/Malusrechnung so groß wird, dass für viele Parteien die Chance, dass sie den Bonus auf den sie Recht haben, ausbezahlt bekommen, sehr klein ist;

In der Erwägung, dass aufgrund der oben genannten Gründe, die angestrebte Wirkung der leistungsfördernden Entgeltregelung, nämlich die Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreiber dazu anregen, Störungen so gering wie möglich zu halten und die Leistungen des Eisenbahnnetzes zu verbessern, verschwindet;

In der Erwägung, dass aus oben genannten Überlegungen hervorgeht, dass die bestehende leistungsfördernde Entgeltregelung zu unerwünschten Effekten führt, die bei ihrer Einführung nicht erkannt wurden;

In der Erwägung, dass es für das ordnungsgemäße Funktionieren der Eisenbahnverkehrsdienste vermieden werden muss, dass diese Regelung noch ein zweites Jahr anwendbar bleibt, weshalb die Anpassung des oben genannten Königlichen Erlasses mit rückwirkender Kraft ab dem 1. Januar 2014 erfolgen muss;

In der Erwägung, dass mit dieser rückwirkenden Kraft vermieden wird, dass das Defizit auf der Bonus-/Malusrechnung so groß wird, dass für viele Parteien die Chance, dass sie den Bonus auf den sie Recht haben, ausbezahlt bekommen, sehr klein ist, wodurch die angestrebte Wirkung der leistungsfördernden Entgeltregelung vollständig verschwindet;

In der Erwägung, dass mit dieser rückwirkenden Kraft das Recht einiger Eisenbahnunternehmen auf die Zahlung eines Bonusse für das Jahr 2014 angetastet wird;

In der Erwägung, dass das oben genannte Recht jedoch auf Berechnungen und Parametern basiert, deren Bewertung vom FÖD Mobilität und Transportwesen nicht nur gezeigt hat, dass sie kontraproduktiv sind hinsichtlich der Zielstellung der leistungsfördernden Entgeltregelung, sondern auch weder objektiv noch gerecht sind, sodass die nicht rückwirkende Anpassung der Regelung ungerecht wäre. Die Anwendung des heutigen Systems würde dazu führen, gemäß der Simulationen vom FÖD Mobilität und Transportwesen, dass für Leistungen in 2014 einige Eisenbahnunternehmen Recht auf einen Bonus haben würden, obwohl sie objektiv gesehen keine optimale Leistung gezeigt haben;

In der Erwägung, dass der Staatsrat in den Punkten 1.1 bis 1.5 seines oben genannten Gutachtens angemerkt hat, dass Artikel 35, gelesen im Zusammenhang mit Anhang VI Punkt 2 der Richtlinie 2012/34/EU festlegt, dass es den Infrastrukturbetreibern obliegt, die leistungsfördernde Entgeltregelung zu entwickeln und anzuwenden und dass diese Bestimmungen spätestens am 16. Juni 2015 umgesetzt sein müssen, der Gesetzentwurf zur Abänderung des Eisenbahngesetzbuches, in dem diese Bestimmungen umgesetzt werden sollen, jedoch das Datum des Inkrafttretens auf den 1. Januar 2017 festlegt. In der Erwägung, dass der Staatsrat nicht erkennt, auf Basis welcher Bestimmung der

Richtlinie 2012/34/EU die Verschiebung des Anwendungsdatums erfolgen darf, und dass anstelle die leistungsfördernde Entgeltregelung abzuändern und ihre Anwendung (in abgeänderter Form) bis zum 1. Januar 2017 beizubehalten, es besser wäre, Artikel 35 der Richtlinie 2012/34/EU fristgerecht umzusetzen, dessen Umsetzungsfrist am 16. Juni 2015 verstreicht. In der Erwägung, dass den Anmerkungen des Staatsrates keine Rechnung getragen werden kann, da es erforderlich ist, dass der Infrastrukturbetreiber die Zeit erhält, um seine Lehre aus der derzeit geltenden leistungsfördernden Entgeltregelung zu ziehen. Darüber hinaus ist es aus buchhalterischer Sicht besser, den Beginn der neuen leistungsfördernden Entgeltregelung mit dem Beginn eines Rechnungsjahrs zusammenzulegen;

In der Erwägung, dass der Staatsrat in den Punkten 3.1 und 3.2 seines oben genannten Gutachtens angemerkt hat, dass es nicht erlaubt ist, mit rückwirkender Kraft die erworbenen Rechte bestimmter Eisenbahnunternehmen im Rahmen der derzeit geltenden Gesetzgebung zu beeinträchtigen. In der Erwägung, dass dieser Standpunkt nicht vertreten werden kann. Bezüglich der seit dem 1. Januar 2014 erworbenen subjektiven Rechte der betreffenden Parteien wird angemerkt, dass bei der Ausarbeitung der vorgestellten Änderung an der heutigen Regelung alles darangesetzt wurde, um mögliche Nachteile für die Betroffenen auf ein Minimum zu reduzieren.

Auf Vorschlag der Ministerin der Mobilität und aufgrund der Stellungnahme der Minister, die im Rat darüber beraten haben,

Haben Wir beschlossen und erlassen Wir:

**Artikel 1** - In Artikel 1 des Königlichen Erlasses vom 9. Dezember 2004 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität und das Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, ersetzt durch den Königlichen Erlass vom 6. Juli 2011, werden folgende Änderungen vorgenommen:

1. Nr. 1 wird aufgehoben;

2. eine Nr. 9 mit folgendem Wortlaut wird eingefügt:

„9. „Schlichtungsdienst“: der innerhalb des Infrastrukturbetreibers eingerichtete Dienst, der mit der Schlichtung der Streitsachen zwischen Parteien hinsichtlich der Zuweisung von Störungsursachen und der damit einhergehenden Verspätungen beauftragt ist.“.

**Art. 2** - In Artikel 2 desselben Erlasses, ersetzt durch den Königlichen Erlass vom 20. Dezember 2007, werden die Wörter „36 des Gesetzes“ ersetzt durch die Wörter „36 des Eisenbahngesetzbuches“.

**Art. 3** - In Artikel 5 desselben Erlasses, ersetzt durch den Königlichen Erlass vom 20. Dezember 2007, werden die Wörter „des Gesetzes“ ersetzt durch die Wörter „des Eisenbahngesetzbuches“.

**Art. 4** - In Artikel 6 § 1 Absatz 1, abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 20. Dezember 2007, werden die Wörter „des Gesetzes“ ersetzt durch die Wörter „des Eisenbahngesetzbuches“.

**Art. 5** - In Artikel 26 desselben Erlasses, abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 20. Dezember 2007, werden folgende Änderungen vorgenommen:

1. in Absatz 1 werden die Wörter „des Gesetzes“ ersetzt durch die Wörter „des Eisenbahngesetzbuches“;

2. in Absatz 2 Nr. 2 werden die Wörter „21 des Gesetzes“ ersetzt durch die Wörter „20 des Eisenbahngesetzbuches“.

**Art. 6** - In Artikel 28 desselben Erlasses, ersetzt durch den Königlichen Erlass vom 20. Dezember 2007, werden folgende Änderungen vorgenommen:

1. in § 5 werden die Wörter „mit den Artikeln 21 bis 23 des Gesetzes“ ersetzt durch die Wörter „mit den Artikeln 20 bis 22 des Eisenbahngesetzbuches“;

2. in § 6 Absatz 2 werden die Wörter „des Gesetzes“ ersetzt durch die Wörter „des Eisenbahngesetzbuches“;

3. in § 6 Absatz 2 des niederländischen Textes wird das Wort „optimiseren“ ersetzt durch das Wort „optimaliseren“.

**Art. 7** - In Artikel 31/3 Nr. 2 desselben Erlasses, eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 6. Juli 2011 werden die Wörter „dem Gesetz vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs“ ersetzt durch die Wörter „dem Eisenbahngesetzbuch“.

**Art. 8** - In Artikel 31/4 desselben Erlasses, eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 6. Juli 2011 wird im niederländischen Text die Nr. 6 wie folgt ersetzt:

„oorzaak waren van de volledige of gedeeltelijke afschaffing van één of verscheidene reizigers- of goederentreinen.“.

**Art. 9** - In Artikel 31/6 desselben Erlasses eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 6. Juli 2011, wird der Satz „Jede Anfechtung der Liste der Verspätungen des Monats M durch das Eisenbahnunternehmen muss spätestens am 10. Tag des Monats M+1 per Brief, Fax oder E-Mail an den Infrastrukturbetreiber mitgeteilt werden.“ ersetzt durch den Satz „Jede Anfechtung der Liste der Verspätungen des Monats M durch ein Eisenbahnunternehmen oder den Infrastrukturbetreiber muss spätestens am zehnten Tag des Monats M+1 per Brief, per E-Mail oder über eine sichere Webseite an den Schlichtungsdienst mitgeteilt werden.“

**Art. 10** - Artikel 31/7 desselben Erlasses, eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 6. Juli 2011 wird wie folgt ersetzt:

„Art. 31/7 - Der Schlichtungsdienst überprüft jede Anfechtung. Er kann die betreffenden Parteien darum ersuchen ergänzende Angaben, die erforderlich für seine Untersuchung sind, vorzulegen. Die Parteien liefern dem Schlichtungsdienst diese Daten so schnell wie möglich, jedoch nicht später als dreißig Tage nach dem Ersuchen. Nach Ablauf dieser Frist kann der Schlichtungsdienst auf Grundlage seiner Bewertung der Akte, diese amtshalber abschließen.“

Der Schlichtungsdienst berät sich gegebenenfalls mit den Parteien, die die Zuteilung eines Grundes oder der Gesamtanzahl der Verspätungsminuten anfechten. Falls die Beratungen nicht erfolgreich sind und eine Partei eine Anzahl an Verspätungsminuten zugewiesen bekommt, die sie bestreitet, legt der Schlichtungsdienst die Sichtweisen beider Parteien dem Kontrollorgan vor, damit dieses die Anzahl an Verspätungsminuten festlegt, die zuerkannt werden müssen. Das Kontrollorgan verfügt über eine Frist von dreißig Tagen ab dem Zeitpunkt des Eingangs der Anfechtung, um den betreffenden Parteien seine Entscheidung mitzuteilen.“.

**Art. 11** - In Artikel 31/8 desselben Erlasses, eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 6. Juli 2011 werden die Wörter „den Infrastrukturbetreiber“ ersetzt durch die Wörter „den Schlichtungsdienst“.

**Art. 12** - Artikel 31/9 desselben Erlasses, eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 6. Juli 2011 wird wie folgt ersetzt:

„Art. 31/9 - Der Schlichtungsdienst informiert jede Partei mittels dem in Artikel 31/8 genannten Bericht über die sie betreffenden Ergebnisse. Darunter fallen:

1. die Gesamtanzahl der Verspätungsminuten;

2. die Anzahl der Verspätungsminuten im Vergleich zu den von ihr zu erreichenden Qualitätszielen;

3. die in Artikel 31/8 genannten Streitfälle;

4. der gemäß Abschnitt 2 berechnete Bonus/Malus;

5. der vorläufige Schwellenwert und die in Artikel 31/14 genannten Werte sowie der definitive Schwellenwert des abgelaufenen Jahres, begleitet von den Daten, mit denen diese Schwellenwerte berechnet wurden;

6. der Gesamtbetrag an Bonussen und Malussen aller Parteien.

Der Schlichtungsdienst übermittelt die in Absatz 1 genannten Jahresberichte an das Kontrollorgan und den Föderalen Öffentlichen Dienst Mobilität und Transportwesen.“.

**Art. 13** - In Artikel 31/13 desselben Erlasses, eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 6. Juli 2011, werden folgende Änderungen vorgenommen:

1. Absatz 1 wird wie folgt ersetzt:

„Zu Beginn jeden Jahres wird jeder Partei ein vorläufiger Schwellenwert in Erwartung des in Artikel 31/8 genannten Jahresberichtes zugeteilt. Er wird in Anzahl Minuten ausgedrückt und entspricht:

1. für den Infrastrukturbetreiber, der Gesamtanzahl der durch ihn in den vergangenen drei Jahren verursachten Verspätungsminuten, geteilt durch die Gesamtanzahl an Zugkilometern, die alle Eisenbahnunternehmen zusammen in denselben drei Jahren auf dem Netz des Infrastrukturbetreibers gefahren sind, multipliziert mit der Gesamtanzahl der durch alle Eisenbahnunternehmen für das betreffende Jahr beim Infrastrukturbetreiber beantragten Zugkilometer;

2. für ein im Personenverkehr tätiges Eisenbahnunternehmen, der durchschnittlichen Gesamtanzahl an Verspätungsminuten pro Zugkilometer, die ermittelt wird, indem die an alle im Personenverkehr tätigen Eisenbahnunternehmen gemäß Art. 31/4 zugewiesene Gesamtanzahl an Verspätungsminuten durch die Gesamtanzahl an Zugkilometern, die alle im Personenverkehr tätigen Eisenbahnunternehmen insgesamt in den vergangenen drei Jahren auf dem Netz des Infrastrukturbetreibers gefahren sind, geteilt wird, und anschließend mit der durch das betroffene Eisenbahnunternehmen für das betreffende Jahr beantragten Anzahl an Zugkilometern multipliziert wird.

3. für ein im Güterverkehr tätiges Eisenbahnunternehmen, der durchschnittlichen Gesamtanzahl an Verspätungsminuten pro Zugkilometer, die ermittelt wird, indem die an alle im Güterverkehr tätigen Eisenbahnunternehmen gemäß Art. 31/4 zugewiesene Gesamtanzahl an Verspätungsminuten durch die Gesamtanzahl an Zugkilometern, die alle im Güterverkehr tätigen Eisenbahnunternehmen insgesamt in den vergangenen drei Jahren auf dem Netz des Infrastrukturbetreibers gefahren sind, geteilt wird, und anschließend mit der durch das betroffene Eisenbahnunternehmen für das betreffende Jahr beantragten Anzahl an Zugkilometern multipliziert wird.“;

2. Zwischen den Absätzen 1 und 2 wird ein Absatz wie folgt eingefügt:

„Die Parteien können beim Kontrollorgan den ihnen zugewiesenen vorläufigen Schwellenwert anfechten innerhalb einer Frist von zehn Tagen nach seiner Mitteilung durch den Schlichtungsdienst. Das Kontrollorgan spricht sich über den angefochtenen vorläufigen Schwellenwert innerhalb einer Frist von dreißig Tagen nach der Einlegung des Einspruchs aus.“;

3. der frühere Absatz 3, der zu Absatz 4 wurde, wird aufgehoben.

**Art. 14** - In Artikel 31/14 desselben Erlasses, eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 6. Juli 2011, werden die Wörter „20 %“ ersetzt durch die Wörter „40 %“.

**Art. 15** - Artikel 31/15 desselben Erlasses, eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 6. Juli 2011, wird ein Absatz wie folgt eingefügt:

„Wenn der Gesamtbonus kleiner ist als der Gesamtmalus desselben Jahres, wird der Malus jeder Partei proportional gekürzt, sodass die Gesamtzahl der zu zahlenden Bonusse der Gesamtzahl der zu erhaltenden Malusse entspricht“.

**Art. 16** - Artikel 31/16 desselben Erlasses, eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 6. Juli 2011, wird durch einen Absatz wie folgt ergänzt:

„Wenn der Gesamtmalus kleiner ist als der Gesamtbonus desselben Jahres, wird der Bonus jeder Partei proportional gekürzt, sodass die Gesamtzahl der zu zahlenden Bonusse der Gesamtzahl der zu erhaltenden Malusse entspricht“.

**Art. 17** - In Artikel 31/17 desselben Erlasses, eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 6. Juli 2011, werden folgende Änderungen vorgenommen:

1. Absatz 1 wird wie folgt ersetzt:

„Jede Partei überweist spätestens am 30. Juni den Malus-Betrag, der ihr für das abgelaufene Kalenderjahr zugewiesen wurde, auf ein für die leistungsfördernde Entgeltregelung speziell eröffnetes Bankkonto, auf den Namen des Infrastrukturbetreibers, das jedoch vollständig von dessen Buchhaltung getrennt ist.“;

2. Absatz 2 wird wie folgt ersetzt:

„Der Schlichtungsdienst, der dieses Konto führt, informiert den Föderalen Öffentlichen Dienst Mobilität und Transportwesen über die Kontobewegungen.“.

**Art. 18** - In Artikel 31/18 desselben Erlasses eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 6. Juli 2011, werden die Wörter „der Infrastrukturbetreiber“ ersetzt durch die Wörter „der Schlichtungsdienst“.

**Art. 19** - Artikel 31/20 desselben Erlasses, eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 6. Juli 2011, wird aufgehoben.

**Art. 20** - Art. 31/21 desselben Erlasses, eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 6. Juli 2011, wird wie folgt ersetzt:

„Art. 31/21 - Die nicht ausgeschütteten Bonusse werden jährlich um den auf das in Art. 31/17 erwähnte Konto, das auf den Namen des Infrastrukturbetreibers eröffnet wurde, angewendeten Zinssatz erhöht.“.

**Art. 21** - Art. 31/22 desselben Erlasses, eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 6. Juli 2011, wird wie folgt ersetzt:

„Art. 31/22 - Der Föderale Öffentliche Dienst Mobilität und Transportwesen bewertet jedes Jahr die Anwendung der leistungsfördernden Entgeltregelung.“.

**Art. 22** - In Artikel 31/23 Absatz 1 desselben Erlasses, eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 6. Juli 2011 werden die Wörter „9 des Gesetzes“ ersetzt durch die Wörter „8 des Eisenbahngesetzbuches“.

**Art. 23** - In Anlage 1 desselben Erlasses, eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 6. Juli 2011, wird die Formel „Malus =  $M(p) \times (Mv(p) - D(p)) / (D(p) \times 20 \%)$ “ ersetzt durch die Formel „Malus =  $M(p) \times \{Mv(p) - D(p)\} / \{D(p) \times 40 \%\}$ “.

**Art. 24** - In Anlage 2 desselben Erlasses, eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 6. Juli 2011, wird die Formel „Bonus =  $M(p) \times (D(p) - Mv(p)) / (D(p) \times 20 \%)$ “ ersetzt durch die Formel „Bonus =  $M(p) \times \{D(p) - Mv(p)\} / \{D(p) \times 40 \%\}$ “.

**Art. 25** - Der vorliegende Erlass tritt zehn Tage nach seiner Veröffentlichung im *Belgischen Staatsblatt* in Kraft, ausgenommen der Artikel 1 Nr. 2, 8 bis einschließlich 21, 23 und 24, die am 1. Januar 2014 in Kraft treten.

**Art. 26** - Der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich der Eisenbahnverkehr gehört, ist mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Gegeben zu Brüssel, den 29. Mai 2015

PHILIPPE

Von Königs wegen:

Die Ministerin der Mobilität

J. GALANT

**SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS**

[C – 2017/13252]

**11 SEPTEMBRE 2015.** — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 25 octobre 2004 créant le Service de Régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, fixant sa composition ainsi que les statuts administratifs et pécuniaires applicables à ses membres, et modifiant l'arrêté royal du 16 janvier 2007 relatif à la licence d'entreprise ferroviaire. — Traduction allemande de dispositions modificatives

Le texte qui suit constitue la traduction en langue allemande des articles 1 à 4 de l'arrêté royal du 11 septembre 2015 modifiant l'arrêté royal du 25 octobre 2004 créant le Service de Régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, fixant sa composition ainsi que les statuts administratifs et pécuniaires applicables à ses membres, et modifiant l'arrêté royal du 16 janvier 2007 relatif à la licence d'entreprise ferroviaire (*Moniteur belge* du 24 septembre 2015).

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

**FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER**

[C – 2017/13252]

**11 SEPTEMBER 2015.** — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 25 oktober 2004 betreffende de oprichting van de dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, tot vaststelling van zijn samenstelling en het administratief en geldelijk statuut dat van toepassing is op zijn leden en tot wijziging van het koninklijk besluit van 16 januari 2007 betreffende de vergunning van de spoorwegonderneming. — Duitse vertaling van wijzigingsbepalingen

De hiernavolgende tekst is de Duitse vertaling van de artikelen 1 tot 4 van het koninklijk besluit van 11 september 2015 tot wijziging van het koninklijk besluit van 25 oktober 2004 betreffende de oprichting van de dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, tot vaststelling van zijn samenstelling en het administratief en geldelijk statuut dat van toepassing is op zijn leden en tot wijziging van het koninklijk besluit van 16 januari 2007 betreffende de vergunning van de spoorwegonderneming (*Belgisch Staatsblad* van 24 september 2015).

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

**FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN**

[C – 2017/13252]

**11. SEPTEMBER 2015** — Königlicher Erlass zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 25. Oktober 2004 zur Schaffung des Dienstes für die Regulierung des Eisenbahnverkehrs und der Betreibung des Flughafens Brüssel-National, zur Festlegung seiner Zusammensetzung und des auf seine Mitglieder anwendbaren Verwaltungs- und Besoldungsstatuts, und zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 16. Januar 2007 über die Genehmigung für Eisenbahnunternehmen — Deutsche Übersetzung von Abänderungsbestimmungen

Der folgende Text ist die deutsche Übersetzung der Artikel 1 bis 4 des Königlichen Erlasses vom 11. September 2015 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 25. Oktober 2004 zur Schaffung des Dienstes für die Regulierung des Eisenbahnverkehrs und der Betreibung des Flughafens Brüssel-National, zur Festlegung seiner Zusammensetzung und des auf seine Mitglieder anwendbaren Verwaltungs- und Besoldungsstatuts, und zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 16. Januar 2007 über die Genehmigung für Eisenbahnunternehmen.

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

**FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN**

**11. SEPTEMBER 2015** — Königlicher Erlass zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 25. Oktober 2004 zur Schaffung des Dienstes für die Regulierung des Eisenbahnverkehrs und der Betreibung des Flughafens Brüssel-National, zur Festlegung seiner Zusammensetzung und des auf seine Mitglieder anwendbaren Verwaltungs- und Besoldungsstatuts, und zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 16. Januar 2007 über die Genehmigung für Eisenbahnunternehmen

(...)

**Artikel 1** - Der vorliegende Erlass setzt teilweise die Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums um.

**KAPITEL 1** — Abänderung des Königlichen Erlasses vom 25. Oktober 2004 zur Schaffung des Dienstes für die Regulierung des Eisenbahnverkehrs und der Betreibung des Flughafens Brüssel-National, zur Festlegung seiner Zusammensetzung und des auf seine Mitglieder anwendbaren Verwaltungs- und Besoldungsstatuts

**Art. 2** - In Artikel 2bis des Königlichen Erlasses vom 25. Oktober 2004 zur Schaffung des Dienstes für die Regulierung des Eisenbahnverkehrs und der Betreibung des Flughafens Brüssel-National, zur Festlegung seiner Zusammensetzung und des auf seine Mitglieder anwendbaren Verwaltungs- und Besoldungsstatuts, eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 1. Februar 2006 und ersetzt durch den Königlichen Erlass vom 4. Dezember 2012, werden die Wörter „Artikel 61 des Gesetzes vom 4. Dezember 2006 über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur“ ersetzt durch die Wörter „Artikel 61 des Eisenbahngesetzbuches“.

**Art. 3** - In Artikel 2 desselben Königlichen Erlasses wird Nr. 1 wie folgt ersetzt:

„1. „Minister“: der für die Anwendung von Disziplinarverfahren in Bezug auf den Dienst für die Regulierung des Eisenbahnverkehrs und der Betreibung des Flughafens Brüssel-National zuständige Minister.“