

Geschehen zu Paris, den 17. Dezember 1997, in einer Urschrift in französischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

[Liste der gebundenen Staaten, siehe Belgisches Staatsblatt vom 20. November 1999, S. 42922 f.]

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

[C – 2018/11601]

**30 AUGUSTUS 2013. — Wet houdende de Spoorcodex
Duitse vertaling van wijzigingsbepalingen**

De respectievelijk in bijlagen 1 en 2 gevoegde teksten zijn de Duitse vertaling :

- van het koninklijk besluit van 20 oktober 2015 tot wijziging van de Spoorcodex (*Belgisch Staatsblad* van 29 oktober 2015);
- van het artikel 83 van de wet van 21 april 2016 houdende diverse bepalingen Binnenlandse Zaken. - Geïntegreerde politie (*Belgisch Staatsblad* van 29 april 2016).

Deze vertaling is opgemaakt door de Centrale dienst voor Duitse vertaling in Malmédy.

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

[C – 2018/11601]

**30 AOÛT 2013. — Loi portant le Code ferroviaire
Traduction allemande de dispositions modificatives**

Les textes figurant respectivement aux annexes 1 et 2 constituent la traduction en langue allemande :

- de l'arrêté royal du 20 octobre 2015 modifiant le Code ferroviaire (*Moniteur belge* du 29 octobre 2015);
- de l'article 83 de la loi du 21 avril 2016 portant des dispositions diverses Intérieur. - Police intégrée (*Moniteur belge* du 29 avril 2016).

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

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST INNERES

[C – 2018/11601]

**30. AUGUST 2013 — Gesetz zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches
Deutsche Übersetzung von Abänderungsbestimmungen**

Die in den Anlagen 1 und 2 aufgenommenen Texte sind die deutsche Übersetzung:

- des Königlichen Erlasses vom 20. Oktober 2015 zur Abänderung des Eisenbahngesetzbuches,
- von Artikel 83 des Gesetzes vom 21. April 2016 zur Festlegung verschiedener Bestimmungen im Bereich Inneres. - Integrierte Polizei.

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

Anlage 1

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

Generaldirektion Nachhaltige Mobilitäts- und Eisenbahnpolitik

Dienst Eisenbahnvorschriften

20. OKTOBER 2015 - Königlicher Erlass zur Abänderung des Eisenbahngesetzbuches

Artikel 1 - Vorliegender Erlass dient der Umsetzung:

- der Richtlinie 2014/82/EU der Kommission vom 24. Juni 2014 zur Änderung der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf allgemeine Fachkenntnisse, medizinische Anforderungen und Anforderungen für die Fahrerlaubnis,
- der Richtlinie 2014/88/EU der Kommission vom 9. Juli 2014 zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf gemeinsame Sicherheitsindikatoren und gemeinsame Methoden für die Unfallkostenberechnung,
- der Richtlinie 2014/106/EU der Kommission vom 5. Dezember 2014 zur Änderung der Anhänge V und VI der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft.

Art. 2 - Anlage 4 zum Eisenbahngesetzbuch, abgeändert durch das Gesetz vom 15. Juni 2015, wird durch die Anlage 1 ersetzt, die vorliegendem Erlass beigelegt ist.

Art. 3 - In Anlage 8 Punkt 1.2 desselben Gesetzbuches wird der siebte Gedankenstrich wie folgt ersetzt:

"- Sehvermögen beider Augen: effektiv,".

Art. 4 - Im selben Gesetzbuch wird Anlage 10 durch die Anlage 2 ersetzt, die vorliegendem Erlass beigelegt ist.

Art. 5 - In Anlage 12 zu demselben Gesetzbuch, abgeändert durch das Gesetz vom 15. Juni 2015, wird Punkt 8 wie folgt ersetzt:

"8. SPRACHPRÜFUNGEN

Triebfahrzeugführer, 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 TSI "Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung" zu verwenden. Triebfahrzeugführer müssen in der Lage sein, auf dem Niveau "B1" des vom Europarat festgelegten Gemeinsamen europäischen Referenzrahmens für Sprachen (1) (GERF) (hörend und lesend) zu verstehen und sich (mündlich und schriftlich) zu verständigen."

Art. 6 - Im selben Gesetzbuch wird Anlage 18 durch die Anlage 3 ersetzt, die vorliegendem Erlass beigelegt ist.

Art. 7 - Im selben Gesetzbuch wird Anlage 19 durch die Anlage 4 ersetzt, die vorliegendem Erlass beigelegt ist.

Art. 8 - In Titel 8 Kapitel 2 desselben Gesetzbuches wird ein Artikel 225/1 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 225/1 - Bei Triebfahrzeugführern, die ihre Fahrerlaubnis gemäß der Richtlinie 2007/59/EG vor dem 1. Januar 2016 erlangt haben oder erlangen werden, wird davon ausgegangen, dass sie die Anforderungen von Anlage 8 Punkt 1.2, Anlage 10 und Anlage 12 Punkt 8 erfüllen."

Art. 9 - Die Artikel 3, 4, 5 und 8 treten am 1. Januar 2016 in Kraft.

Art. 10 - Der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich der Eisenbahnverkehr gehört, ist mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Gegeben zu Brüssel, den 20. Oktober 2015

PHILIPPE

Von Königs wegen:

Die Ministerin der Mobilität

J. GALANT

Fußnote

(1) Common European Framework of Reference for Languages: Learning, Teaching, Assessment, 2001 (Cambridge University Press - ISBN 0-521-00531-0). Auch auf der Internetseite von Cedefop verfügbar:

<http://europass.cedefop.europa.eu/de/resources/european-language-levels-cefr>.

ANLAGE 1

Anlage 1 zum Königlichen Erlass vom 20. Oktober 2015 zur Abänderung des Eisenbahngesetzbuches

Anlage 4 zum Eisenbahngesetzbuch

ANLAGE 4

GEMEINSAME SICHERHEITSINDIKATOREN

Die in Artikel 3 Nr. 9 definierten Sicherheitsbehörden erstatten jährlich über die gemeinsamen Sicherheitsindikatoren (CSI) Bericht.

Wird über Indikatoren berichtet, die die in Artikel 2 § 2 Nr. 2 und 4 genannten Bereiche betreffen, so sollten diese Angaben getrennt vorgelegt werden.

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.

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

1. Unfallbezogene Indikatoren

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

- Kollision eines Zuges mit einem Schienenfahrzeug,
- Kollision eines Zuges mit einem Hindernis innerhalb des Lichtraumprofils,
- Zugentgleisungen,
- Bahnübergangsunfall, einschließlich Unfällen mit Fußgängerbeteiligung, aufgeschlüsselt nach den unter Punkt 6.2 aufgeführten fünf Arten von Bahnübergängen,
- Unfall mit Personenschaden, an dem ein in Bewegung befindliches Eisenbahnfahrzeug beteiligt ist, mit Ausnahme von Suiziden und Suizidversuchen,
- Fahrzeugbrand,
- sonstiger Unfall.

Jeder signifikante Unfall wird in Bezug auf die jeweils ursächliche Unfallart 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 nach folgenden Kategorien:

- Fahrgäste (auch im Verhältnis zu den gesamten Personenkilometern und Personenzugkilometern),
- Mitarbeiter oder Auftragnehmer,
- Benutzer von Bahnübergängen,
- unbefugte Personen,
- sonstige Personen auf einem Bahnsteig,
- sonstige Personen außerhalb eines Bahnsteigs.

2. Indikatoren in Bezug auf gefährliche Güter

Gesamtzahl und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der Unfälle bei der Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter, aufgeschlüsselt nach folgenden Kategorien:

- Unfall, an dem mindestens ein Eisenbahnfahrzeug beteiligt ist, das gefährliche Güter nach der Definition in der Anlage befördert,
- Zahl von Unfällen dieser Art, bei denen gefährliche Güter freigesetzt werden.

3. Indikatoren in Bezug auf Suizide

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

4. Indikatoren in Bezug auf Vorläufer von Unfällen

Gesamtzahl und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der Vorläufer von Unfällen, aufgeschlüsselt nach folgenden Arten:

- Schienenbruch,
- Schienenverbiegung oder sonstiger Gleislagefehler,

- Signalisierungsfehler,
- überfahrenes Haltesignal mit Erreichen des Gefahrenpunkts,
- überfahrenes Haltesignal ohne Erreichen des Gefahrenpunkts,
- Radbruch an einem in Betrieb befindlichen Fahrzeug,
- Achs- beziehungsweise Wellenbruch an einem in Betrieb befindlichen Fahrzeug.

Alle Vorläufer sind zu melden, unabhängig davon, ob sie zu Unfällen führen oder nicht. Ein Vorläufer, der zu einem signifikanten Unfall führt, ist auch unter den Indikatoren für Vorläufer zu melden; ein Vorläufer, der nicht zu einem signifikanten Unfall führt, ist nur unter den Indikatoren für Vorläufer zu melden.

5. Indikatoren für die Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen von Unfällen

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

- die Zahl der Toten und Schwerverletzten, multipliziert mit dem Wert der Vermeidung von Unfallopfern ("VPC"),
- die Kosten im Zusammenhang mit Umweltschäden,
- die Kosten von Sachschäden an Fahrzeugen oder Infrastruktur,
- die Kosten unfallbedingter Verspätungen.

Die Sicherheitsbehörden melden die wirtschaftlichen Auswirkungen von signifikanten Unfällen.

Der VPC ist der Wert, den die Gesellschaft der Vermeidung eines Unfallopfers 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 Zugsicherungssystemen (TPS) betriebenen Strecken und prozentualer Anteil der unter Nutzung bordseitiger TPS gefahrenen Zugkilometer, wobei diese Systeme Folgendes umfassen:

- Warnung,
- Warnung und selbsttätiges Anhalten,
- Warnung und selbsttätiges Anhalten sowie abschnittsweise Geschwindigkeitsüberwachung,
- Warnung und selbsttätiges Anhalten sowie kontinuierliche Geschwindigkeitsüberwachung.

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

- a) passiv gesicherter Bahnübergang,
- b) aktiv gesicherter Bahnübergang,
 - i) manuell,
 - ii) automatisch mit benutzerseitiger Warnung,
 - iii) automatisch mit benutzerseitigem Schutz,
 - iv) mit bahnseitigem Schutz.

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, mit Ausnahme von Unfällen in Werkstätten, Lagern und Depots.

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 werden, oder ein allein fahrender Triebwagen, der/die unter einer bestimmten Nummer oder einer besonderen Bezeichnung zwischen einem festen Ausgangspunkt und einem festen Endpunkt fährt, einschließlich Leerlokomotiven (einzeln fahrender Lokomotiven).

1.5 "Kollision eines Zugs mit einem Schienenfahrzeug" ist ein Zusammenstoß der Spitze eines Zuges mit der Spitze oder dem Schluss eines anderen Zuges, eines anderen Schienenfahrzeugs oder einer Rangiereinheit oder ein seitlicher Zusammenstoß zwischen einem Teil eines Zuges und einem Teil eines anderen Zuges, eines anderen Schienenfahrzeugs oder einer Rangiereinheit.

1.6 "Kollision eines Zugs mit einem Hindernis innerhalb des Lichtraumprofils" ist ein Zusammenstoß zwischen einem Teil eines Zuges und 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), einschließlich des Zusammenstoßes mit Oberleitungen.

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

1.8 "Bahnübergangsunfall" ist jeder Unfall auf Bahnübergängen, an dem 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.

1.9 "Unfall mit Personenschaden, an dem ein in Bewegung befindliches Schienenfahrzeug beteiligt ist", ist ein Unfall mit einer oder mehreren Personen, die von einem Eisenbahnfahrzeug oder einem Gegenstand erfasst werden, der mit dem Eisenbahnfahrzeug verbunden ist oder sich von diesem gelöst hat; dazu zählen auch Personen, die aus Eisenbahnfahrzeugen fallen, sowie Personen, die an Bord der Fahrzeuge fallen oder von losen Gegenständen getroffen werden.

1.10 "Fahrzeugbrand" ist ein Feuer oder eine Explosion in einem Eisenbahnfahrzeug (einschließlich dessen Ladung) während der Fahrt zwischen Abfahrts- und Zielbahnhof, beim Halt an diesen Bahnhöfen und bei Zwischenhalten sowie bei Unterwegsbehandlung.

1.11 "Sonstiger Unfall" ist ein Unfall, bei dem es sich nicht um eine Kollision eines Zuges mit einem Schienenfahrzeug, eine Kollision eines Zuges mit einem Hindernis innerhalb des Lichtraumprofils, eine Zugentgleisung, einen Bahnübergangsunfall, einen Unfall mit Personenschaden, an dem ein in Bewegung befindliches Schienenfahrzeug beteiligt ist, oder einen Fahrzeugbrand handelt.

1.12 "Fahrgast" ist jede mit der Eisenbahn reisende Person mit Ausnahme des Zugpersonals; nur hinsichtlich der Unfallstatistik zählen dazu auch Fahrgäste, die versuchen, in einen fahrenden Zug einzusteigen oder ihn zu verlassen.

1.13 "Mitarbeiter oder Auftragnehmer" ist jede Person, die im Zusammenhang mit der Eisenbahn beschäftigt ist und zum Zeitpunkt des Unfalls arbeitet, darunter auch Mitarbeiter von Auftragnehmern, selbständige Auftragnehmer, Zugpersonal sowie Personen, die Fahrzeuge und Infrastrukturanlagen bedienen.

1.14 "Benutzer von Bahnübergängen" ist jede Person, die einen Bahnübergang benutzt, um die Eisenbahnstrecke mit einem Verkehrsmittel oder zu Fuß zu überqueren.

1.15 "Unbefugte Person" ist jede Person, die sich entgegen den Vorschriften auf Eisenbahnanlagen aufhält, ausgenommen Benutzer von Bahnübergängen.

1.16 "Sonstige Person auf einem Bahnsteig" ist jede Person auf einem Bahnsteig, bei der es sich nicht um einen "Fahrgast", "Mitarbeiter oder Auftragnehmer", "Benutzer von Bahnübergängen", eine "sonstige Person außerhalb eines Bahnsteigs" oder eine "unbefugte Person" handelt.

1.17 "Sonstige Person außerhalb eines Bahnsteigs" ist jede Person außerhalb eines Bahnsteigs, bei der es sich nicht um einen "Fahrgast", "Mitarbeiter oder Auftragnehmer", "Benutzer von Bahnübergängen", eine "sonstige Person auf einem Bahnsteig" oder eine "unbefugte Person" handelt.

1.18 "Toter (Getöteter)" ist jede Person, die entweder unmittelbar nach einem Unfall oder innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen stirbt, mit Ausnahme von Personen, die Suizid begangen haben.

1.19 "Schwerverletzter" ist jede verletzte Person, die nach einem Unfall für mehr als 24 Stunden in ein Krankenhaus eingewiesen wurde, mit Ausnahme von Personen, die einen Suizidversuch unternommen haben.

2. Indikatoren in Bezug auf gefährliche Güter

2.1 "Unfall, an dem Gefahrguttransporte beteiligt sind," ist jeder Unfall oder Zwischenfall, der gemäß RID/ADR Abschnitt 1.8.5 meldepflichtig ist.

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)" ist eine Handlung vorsätzlicher Selbstverletzung mit Todesfolge, wie von der zuständigen nationalen Behörde entsprechend registriert und klassifiziert.

3.2 "Suizidversuch" ist eine Handlung vorsätzlicher Selbstverletzung, die zu einer schweren Verletzung führt.

4. Indikatoren in Bezug auf Vorläufer von Unfällen

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

4.2 "Schienenverbiegung oder anderer Gleislagefehler" ist jeder Mangel im Hinblick auf Gleiskontinuität und Gleisgeometrie, der eine sofortige Gleissperrung oder Geschwindigkeitsreduzierung erfordert.

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

4.4 "Überfahrenes Haltesignal mit Erreichen des Gefahrenpunkts" ist jedes Ereignis, bei dem ein Teil des Zuges über den zulässigen Endpunkt seiner Zugfahrt hinaus fährt und den Gefahrenpunkt erreicht.

4.5 "Überfahrenes Haltesignal ohne Erreichen des Gefahrenpunkts" ist jedes Ereignis, bei dem ein Teil des Zuges über den zulässigen Endpunkt seiner Zugfahrt hinaus fährt, aber den Gefahrenpunkt nicht erreicht.

Eine Zugfahrt über den zulässigen Endpunkt hinaus im Sinne der Punkte 4.4 und 4.5 ist die Vorbeifahrt an:

- einem streckenseitigen haltzeigenden farbigen Licht- oder Formsignal oder einem sonstigen Haltsignal, wenn kein Zugsicherungssystem (TPS) in Betrieb ist,
- einem sicherheitsbedingten Endpunkt der Fahrerlaubnis in einem Zugsicherungssystem,
- einem durch vorschriftsmäßige mündliche oder schriftliche Anweisung übermittelten Punkt,
- Haltetafeln (mit Ausnahme von Prellböcken) oder Handsignalen.

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

Die Sicherheitsbehörden können die unter den Gedankenstrichen aufgeführten vier Kategorien von Zugfahrten über den zulässigen Endpunkt hinaus separat übermitteln, müssen aber mindestens einen aggregierten Indikator mit Daten zu allen vier Kategorien angeben.

4.6 "Radbruch an einem in Betrieb befindlichen Fahrzeug" ist jeder Bruch, bei dem ein Rad beschädigt wird und aus dem sich eine Unfallgefahr (Entgleisung oder Kollision) ergibt.

4.7 "Achs- beziehungsweise Wellenbruch an in einem Betrieb befindlichen Fahrzeug" ist jeder Bruch, bei dem eine Achse beziehungsweise Welle beschädigt wird und aus dem sich eine Unfallgefahr (Entgleisung oder Kollision) ergibt.

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

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

- 1) dem Wert der Sicherheit an sich: Wert für die Zahlungsbereitschaft (WTP) auf der Grundlage von "Stated-Preference"-Studien, die in dem Mitgliedstaat durchgeführt werden, in dem dieser 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.

Bei der Berechnung der mit Unfallopfern verbundenen Kosten werden Todesopfer und Schwerverletzte separat betrachtet (unterschiedlicher VPC für Todesopfer und Schwerverletzte).

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 auf der Grundlage von "Stated-Preference"-Studien entsprechen.
- 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 relevanten sozioökonomischen/demografischen Merkmalen der Bevölkerung abbilden.
- Methode zur Ermittlung 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 Definitionen

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

5.3.2 "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, die von Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern auf der Grundlage von Erfahrungswerten zu schätzen sind, einschließlich aller Kosten für die Anmietung von Fahrzeugen zur Überbrückung des Ausfalls beschädigter Fahrzeuge.

5.3.3 "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)

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

VTP wird in Euro pro Fahrgast pro Stunde gemessen.

"Geschäftsreisender" ist ein Fahrgast, der im Zusammenhang mit seiner beruflichen Tätigkeit reist, mit Ausnahme von Pendlern.

Wert der Zeit für einen Güterzug (eine Stunde)

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

VTF wird in Euro pro Frachttonne pro Stunde gemessen.

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

CM = Kosten für 1 Minute Verspätung eines Zuges

PERSONENZUG

$CMP = K1 * (VTP/60) * [(\text{Personenkilometer})/(\text{Zugkilometer})]$

Durchschnittliche Zahl der Fahrgäste pro Zug und pro Jahr = $(\text{Personenkilometer})/(\text{Zugkilometer})$

GÜTERZUG

$CMF = K2 * (VTF/60)$

Die Faktoren K1 und K2 liegen zwischen dem Wert der Zeit und dem Wert der Verspätung, die in 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 = $CMP * (\text{Minuten Verspätung von Personenzügen}) + CMF * (\text{Minuten Verspätung von Güterzügen})$

Anwendungsbereich des Modells

Die Kosten von Verspätungen sind für signifikante Unfälle folgendermaßen zu berechnen:

- am Endbahnhof gemessene 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 "Zugsicherungssystem" ("TPS") ist ein System, das dazu beiträgt, dass Haltesignale und Geschwindigkeitsbegrenzungen beachtet werden.

6.2 "Fahrzeugseitige Systeme" sind Systeme, die dem Triebfahrzeugführer dabei helfen, streckenseitige Signale und Führerstandssignalisierung zu beachten, und somit den Schutz von Gefahrenpunkten und die Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen sicherstellen. Fahrzeugseitige Zugsicherungssysteme werden wie folgt beschrieben:

- Warnung, Abgabe einer automatischen Warnung an den Triebfahrzeugführer,
- Warnung und selbsttätiges Anhalten, Abgabe einer automatischen Warnung an den Triebfahrzeugführer sowie selbsttätiges Anhalten im Fall eines überfahrenen Haltesignals,

- c) Warnung und selbsttätiges Anhalten sowie abschnittsweise Geschwindigkeitsüberwachung zur Sicherung von Gefahrpunkten, wobei "abschnittsweise Geschwindigkeitsüberwachung" die Geschwindigkeitsüberwachung an bestimmten Stellen (Geschwindigkeitsprüfabschnitten) bei der Annäherung an ein Signal bezeichnet,
- d) Warnung und selbsttätiges Anhalten sowie kontinuierliche Geschwindigkeitsüberwachung zur Sicherung von Gefahrpunkten und zur kontinuierlichen Überwachung der Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der Strecke, wobei "kontinuierliche Geschwindigkeitsüberwachung" die kontinuierliche Anzeige der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf allen Streckenabschnitten und die Sicherstellung ihrer Einhaltung bezeichnet.

Typ *d*) gilt als automatisches Zugsicherungssystem (ATP).

6.3 "Bahnübergang" ist jede vom Fahrwegbetreiber als Übergang eingestufte höhengleiche Kreuzung zwischen einer Bahnstrecke und einer Straße oder einem Überweg mit öffentlichem oder privatem Verkehr. Durchgänge zwischen Bahnsteigen in Bahnhöfen sind ebenso ausgenommen wie Gleisübergänge, die ausschließlich für Bahnbedienstete vorgesehen sind.

6.4 "Straße" bezeichnet für die Zwecke der Eisenbahnunfallstatistik jede öffentliche oder private Straße oder Schnellstraße, einschließlich der angrenzenden Fuß- und Fahrradwege.

6.5 "Überweg" bezeichnet jeden für Menschen, Tiere, Fahrzeuge oder Maschinen zur Überquerung von Bahnstrecken bestimmten Weg mit Ausnahme von Straßen.

6.6 "Passiv gesicherter Bahnübergang" ist ein Bahnübergang ohne Schutz- oder Warneinrichtungen, die aktiviert werden, wenn das Überqueren der Gleise für den Benutzer nicht sicher ist.

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

- Zu den physischen Schutzeinrichtungen zählen:
- Halb- oder Vollschraken,
- Tore, Gatter.
- Die Warnung durch Einsatz fest installierter Einrichtungen an Bahnübergängen erfolgt durch:
- sichtbare Einrichtungen: z. B. Lichtsignale,
- hörbare Einrichtungen: z. B. Glocken, Hupen, Sirenen usw.

Aktiv gesicherte Bahnübergänge werden wie folgt eingeteilt:

- a) manuell: Bahnübergang, bei dem der benutzerseitige Schutz oder die benutzerseitige Warnung von einem Bahnmitarbeiter manuell aktiviert wird,
- b) automatisch mit benutzerseitiger Warnung: Bahnübergang, bei dem die benutzerseitige Warnung durch den heranfahrenden Zug aktiviert wird,
- c) automatisch mit benutzerseitigem Schutz: Bahnübergang, bei dem der benutzerseitige Schutz durch den heranfahrenden Zug aktiviert wird. Dies umfasst auch einen Bahnübergang mit beiden Merkmalen, d. h. mit benutzerseitigem Schutz und benutzerseitiger Warnung,
- d) mit bahnseitigem Schutz: Bahnübergang, bei dem ein Signal oder ein anderes Zugsicherungssystem einen Zug nur dann weiterfahren lässt, wenn der Bahnübergang vollständig benutzerseitig geschützt und frei von Hindernissen ist.

7. Definitionen der Maßeinheiten

7.1 "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 im Hoheitsgebiet des Meldelandes berücksichtigt.

7.2 "Personenkilometer" ist die Maßeinheit für die Beförderung eines Fahrgastes mit der Eisenbahn über eine Entfernung von einem Kilometer. Es wird nur die Wegstrecke im Hoheitsgebiet des Meldelandes berücksichtigt.

7.3 "Streckenkilometer" ist die in Kilometern gemessene Länge des Schienennetzes in den Mitgliedstaaten, dessen Umfang in Artikel 2 festgelegt ist. Bei mehrgleisigen Eisenbahnstrecken zählt nur die Entfernung zwischen Ausgangs- und Endpunkt.

7.4 "Gleiskilometer" ist die in Kilometern gemessene Länge des Schienennetzes in den Mitgliedstaaten, dessen Umfang in Artikel 2 festgelegt ist. Bei mehrgleisigen Eisenbahnstrecken zählt die Länge jedes einzelnen Gleises.

Gesehen, um Unserem Erlass vom 20. Oktober 2015 zur Abänderung des Eisenbahngesetzbuches beigefügt zu werden

PHILIPPE

Von Königs wegen:
Die Ministerin der Mobilität
J. GALANT

ANLAGE 2

Anlage 2 zum Königlichen Erlass vom 20. Oktober 2015 zur Abänderung des Eisenbahngesetzbuches

Anlage 10 zum Eisenbahngesetzbuch

ANLAGE 10

ALLGEMEINE FACHKENNTNISSE UND ANFORDERUNGEN FÜR DIE FAHRERLAUBNIS

Die "allgemeine Ausbildung" hat das Ziel, eine "allgemeine" Kompetenz in allen Aspekten zu vermitteln, die für den Beruf des Triebfahrzeugführers wichtig sind. Die allgemeine Ausbildung konzentriert sich daher auf Grundkenntnisse und Grundsätze, die unabhängig von Typ und Art der Fahrzeuge oder Infrastrukturen anwendbar sind. Sie kann ohne praktische Übungen organisiert werden.

Kompetenzen in Bezug auf bestimmte Arten von Fahrzeugen oder in Bezug auf Sicherheits- und Betriebsvorschriften und Techniken für eine bestimmte Infrastruktur gehören nicht zur "allgemeinen" Kompetenz. Die Ausbildung zur Vermittlung von Kompetenzen in Bezug auf bestimmte Fahrzeuge oder Infrastrukturen erfolgt im Zusammenhang mit der Bescheinigung der Triebfahrzeugführer und wird in den Anlagen 11 und 12 festgelegt.

Die allgemeine Ausbildung umfasst die nachfolgend aufgeführten Themen 1 bis 7. Die Reihenfolge der Darstellung ist keine Rangfolge.

Die darin verwendeten Verben geben die Art der erwarteten Kompetenzen an, die der Auszubildende erreichen soll. Ihre Bedeutung wird in der folgenden Tabelle erläutert:

Art der Kompetenz	Beschreibung
Kennen/Wissen, Beschreiben	meint das Aneignen von Kenntnissen (Daten, Fakten), die nötig sind, um Zusammenhänge zu verstehen
Verstehen, Erkennen	meint das Erkennen und Merken von Zusammenhängen, das Erfüllen von Aufgaben und das Lösen von Problemen in einem festgelegten Rahmen

1. Tätigkeit des Triebfahrzeugführers, Arbeitsumfeld, Rolle und Verantwortlichkeit des Triebfahrzeugführers im Prozess des Eisenbahnbetriebs, berufliche und persönliche Anforderungen, die sich aus den Aufgaben des Triebfahrzeugführers ergeben

- a) Kennen der allgemeinen Vorschriften und Bestimmungen in Bezug auf den Eisenbahnbetrieb und die Sicherheit (Anforderungen und Verfahren bezüglich der Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, Gefahrgut, Umweltschutz, Brandschutz usw.),
- b) Verstehen der konkreten Anforderungen sowie der beruflichen und persönlichen Anforderungen (vorwiegend selbständige Arbeit, Schichtarbeit im 24-Stunden-Zyklus, persönlicher Schutz und persönliche Sicherheit, Lesen und Aktualisieren von Unterlagen usw.),
- c) Verstehen der Verhaltensweisen, die mit der sicherheitsrelevanten Verantwortung vereinbar sind (Medikamente, Drogen, Alkohol und andere psychoaktive Substanzen, Krankheit, Stress, Müdigkeit usw.),
- d) Erkennen der Referenz- und Betriebsunterlagen (z. B. Triebfahrzeugführerheft, Streckenbuch, Handbuch für Triebfahrzeugführer usw.),
- e) Erkennen der Verantwortlichkeiten und Funktionen der beteiligten Personen,
- f) Verstehen der Bedeutung einer präzisen Ausführung der Aufgaben und einer präzisen Anwendung der Arbeitsmethoden,
- g) Verstehen der Aspekte des Arbeitsschutzes (z. B. Verhaltensregeln auf und nahe den Gleisen, Verhaltensregeln für ein sicheres Ein-/Aussteigen in das/aus dem Triebfahrzeug, Ergonomie, Vorschriften für die Sicherheit des Personals, persönliche Schutzausrüstung usw.),
- h) Kennen verhaltensmäßiger Fähigkeiten und Grundsätze (Umgang mit Stress, Extremsituationen usw.),
- i) Kennen der Grundsätze des Umweltschutzes (nachhaltiges Fahrverhalten usw.).

2. Eisenbahntechnik, einschließlich der Sicherheitsgrundsätze der Betriebsvorschriften

- a) Kennen der Grundsätze, Vorschriften und Bestimmungen in Bezug auf die Sicherheit im Eisenbahnbetrieb,
- b) Erkennen der Verantwortlichkeiten und Funktionen der beteiligten Personen.

3. Grundlagen und Grundsätze der Eisenbahninfrastruktur

- a) Kennen systematischer und struktureller Grundsätze und Parameter,
- b) Kennen der allgemeinen Merkmale von Gleisen, Bahnhöfen, Rangieranlagen,
- c) Kennen der Eisenbahnstrukturen (Brücken, Tunnel, Weichen usw.),
- d) Kennen der Betriebsarten (eingleisiger/zweigleisiger Betrieb usw.),
- e) Kennen der Signal- und Zugsteuerungssysteme,
- f) Kennen der Sicherheitsvorrichtungen (Heißläuferortungsanlagen, Rauchmelder in Tunneln usw.),
- g) Kennen der Bahnstromversorgung (Fahrleitung, Stromschiene usw.).

4. Grundlagen und Grundsätze der Betriebskommunikation

- a) Kennen der Bedeutung der Kommunikation sowie der Kommunikationsmittel und -verfahren,
- b) Erkennen der Personen, mit denen der Triebfahrzeugführer kommunizieren muss, sowie deren Rolle und Verantwortlichkeit (Personal des Infrastrukturbetreibers, Arbeitsaufgaben des sonstigen Zugpersonals usw.),
- c) Erkennen von Situationen und Anlässen, die eine Kommunikation erfordern,
- d) Verstehen der Kommunikationsmethoden.

5. Züge, ihre Zusammensetzung und die technischen Anforderungen an Triebfahrzeuge, Güterwagen, Reisezugwagen und sonstige Fahrzeuge

- a) Kennen der allgemeinen Antriebsarten (elektrisch, Diesel, Dampf usw.),
- b) Beschreiben des Fahrzeugaufbaus (Drehgestelle, Wagenkasten, Führerstand, Schutzsysteme usw.),
- c) Kennen der Inhalte und Systeme von Anschriften,
- d) Kennen der Dokumentation über die Zugbildung,
- e) Verstehen des Bremssystems und der Bremsberechnung,
- f) Erkennen der Geschwindigkeit des Zuges,
- g) Erkennen der Höchstlast und der Kräfte an der Kupplung,
- h) Kennen der Betriebsweise und des Zwecks des Zugleitsystems.

6. Allgemein mit dem Eisenbahnbetrieb verbundene Gefahren

- a) Verstehen der Grundsätze der Betriebssicherheit,
- b) Kennen der mit dem Eisenbahnbetrieb verbundenen Risiken und der verschiedenen Mittel zur Risikovermeidung,
- c) Kennen sicherheitsrelevanter Ereignisse und Verstehen der erforderlichen Verhaltens-/Reaktionsweise,
- d) Kennen der bei einem Unfall mit Personen anzuwendenden Verfahren (z. B. Evakuierung).

7. Grundlagen und Grundsätze der Physik

- a) Verstehen der am Rad wirkenden Kräfte,
- b) Erkennen der Einflussfaktoren für die Beschleunigungs- und Bremsleistung (Wetterbedingungen, Bremsanlage, verminderte Haftreibung, Sanden usw.),

c) Verstehen der Grundsätze der Elektrizität (Stromkreise, Spannungsmessung usw.).
Gesehen, um Unserem Erlass vom 20. Oktober 2015 zur Abänderung des Eisenbahngesetzbuches beigefügt zu werden

PHILIPPE

Von Königs wegen:
Die Ministerin der Mobilität
J. GALANT

ANLAGE 3

Anlage 3 zum Königlichen Erlass vom 20. Oktober 2015 zur Abänderung des Eisenbahngesetzbuches
Anlage 18 zum Eisenbahngesetzbuch

ANLAGE 18

EG-PRÜFERKLÄRUNG FÜR TEILSYSTEME

1. EG-PRÜFERKLÄRUNG FÜR TEILSYSTEME

Die EG-Prüferklärung für ein Teilsystem ist eine Erklärung, die der "Antragsteller" im Sinne von Artikel 172 § 1 abgibt und in der dieser in alleiniger Verantwortung erklärt, dass das betreffende Teilsystem den jeweiligen Prüfverfahren unterworfen wurde und die Anforderungen des einschlägigen Unionsrechts und aller einschlägigen nationalen Vorschriften erfüllt.

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

Die EG-Prüferklärung muss auf den Angaben beruhen, die sich aus dem EG-Prüfverfahren für Teilsysteme gemäß Anlage 19 ergeben. Sie muss in derselben Sprache wie das der EG-Prüferklärung beiliegende technische Dossier abgefasst sein und mindestens folgende Angaben enthalten:

- a) die Bezugnahme auf diese Richtlinie, die TSI und geltende nationale Vorschriften,
- b) die Bezugnahme auf die TSI oder die Teile davon, deren Einhaltung im Zuge des EG-Prüfverfahrens nicht geprüft wurde, und auf die nationalen Vorschriften, die bei Ausnahmen, Teilanwendung von TSI für Umrüstung oder Erneuerung, Übergangszeiträumen in einer TSI oder Sonderfällen angewandt wurden,
- c) Name und Anschrift des "Antragstellers" im Sinne von Artikel 172 § 1 (mit Gesellschaftsname und vollständiger Anschrift, im Fall des Bevollmächtigten auch Angabe des Gesellschaftsnamens des Auftraggebers oder des Herstellers),
- d) eine kurze Beschreibung des Teilsystems,
- e) Name(n), Anschrift(en) und Kennnummer(n) der benannten Stelle(n), welche die in Artikel 172 § 1 genannte(n) EG-Prüfung(en) durchgeführt hat/haben,
- f) Name(n), Anschrift(en) und Kennnummer(n) der benannten Stelle(n), welche die Bewertung der Konformität mit anderen aufgrund des Vertrags geltenden Vorschriften durchgeführt hat/haben,
- g) Name(n) und Anschrift(en) der bestimmten Stelle(n), welche die in Artikel 171 § 1 genannte Überprüfung der Konformität mit den nationalen Vorschriften durchgeführt hat/haben,
- h) Name und Anschrift der Bewertungsstelle(n), welche die Sicherheitsbewertungsberichte in Bezug auf die gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) für die Risikobewertung erstellt hat/haben, soweit durch diese Richtlinie vorgeschrieben,
- i) die Bezugnahmen auf die Unterlagen in dem der EG-Prüferklärung beiliegenden technischen Dossier,
- j) alle vorläufigen oder endgültigen Vorschriften, denen das Teilsystem entsprechen muss, und insbesondere etwaige Betriebsbeschränkungen oder -bedingungen,
- k) die Angabe des Unterzeichners (d. h. der zur Unterzeichnung der Erklärung berechtigten natürlichen Person(en)).

Wird in Anlage 19 auf die "Zwischenprüfbescheinigung" (ISV) Bezug genommen, so gelten für die genannte Erklärung die Bestimmungen dieses Abschnitts.

2. EG-PRÜFERKLÄRUNG FÜR TEILSYSTEME IM FALL VON ÄNDERUNGEN

Wird ein Teilsystem, für das eine EG-Prüferklärung vorliegt, geändert und stellt diese Änderung keinen Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten dar, so gelten unbeschadet des Artikels 178 die folgenden Bestimmungen.

2.1 Falls der Änderungsantragsteller nachweist, dass die Änderung keine grundlegenden Konstruktionsmerkmale des Teilsystems, die für die Einhaltung der Eckdaten von Bedeutung sind, betrifft:

- a) aktualisiert der Änderungsantragsteller die Bezugnahmen auf die Unterlagen in dem der EG-Prüferklärung beiliegenden technischen Dossier,
- b) muss keine neue EG-Prüferklärung abgegeben werden.

2.2 Falls der Änderungsantragsteller nachweist, dass die Änderung die grundlegenden Konstruktionsmerkmale des Teilsystems, die für die Einhaltung einiger Eckdaten von Bedeutung sind, betrifft:

- a) gibt der Änderungsantragsteller eine ergänzende EG-Prüferklärung in Bezug auf die betreffenden Eckdaten ab,
- b) wird der ergänzenden EG-Prüferklärung eine Aufstellung der nicht mehr gültigen Unterlagen in dem der ursprünglichen EG-Prüferklärung beigefügten ursprünglichen technischen Dossier beigefügt,
- c) muss das der EG-Prüferklärung beiliegende technische Dossier einen Nachweis enthalten, dass sich die Änderungen nur auf die in Buchstabe a) genannten Eckdaten auswirken,
- d) gelten die Vorschriften in Punkt 1 dieser Anlage für diese ergänzende EG-Prüferklärung entsprechend,
- e) gilt die ursprüngliche EG-Prüferklärung weiterhin für die nicht von der Änderung betroffenen Eckdaten.

3. EG-PRÜFERKLÄRUNG FÜR TEILSYSTEME IM FALL VON ZUSÄTZLICHEN PRÜFUNGEN

Eine EG-Prüferklärung für ein Teilsystem kann ergänzt werden, wenn zusätzliche Prüfungen durchgeführt werden, insbesondere wenn solche zusätzlichen Prüfungen für eine zusätzliche Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich sind. Die ergänzende Erklärung gilt in diesem Fall nur für den Gegenstand der zusätzlichen Prüfungen.

Gesehen, um Unserem Erlass vom 20. Oktober 2015 zur Abänderung des Eisenbahngesetzbuches beigelegt zu werden

PHILIPPE

Von Königs wegen:

Die Ministerin der Mobilität

J. GALANT

ANLAGE 4

Anlage 4 zum Königlichen Erlass vom 20. Oktober 2015 zur Abänderung des Eisenbahngesetzbuches

Anlage 19 zum Eisenbahngesetzbuch

ANLAGE 19

EG-PRÜFVERFAHREN FÜR TEILSYSTEME

1. ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

„EG-Prüfung“ ist ein Verfahren, das der Antragsteller im Sinne von Artikel 172 § 1 durchführt, um nachzuweisen, dass die Anforderungen des einschlägigen Unionsrechts und aller einschlägigen nationalen Vorschriften in Bezug auf ein Teilsystem erfüllt sind und das Teilsystem genehmigt und in Betrieb genommen werden kann.

2. VON EINER BENANNTEN STELLE AUSGESTELLTE PRÜFBESCHEINIGUNG

2.1 Einleitung

Für den Zweck dieser Richtlinie ist die Prüfung unter Bezugnahme auf die TSI das Verfahren, bei dem eine benannte Stelle prüft und bescheinigt, dass das Teilsystem den einschlägigen technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) entspricht.

Hiervon unberührt bleiben die Pflichten des Auftraggebers oder Herstellers (d. h. des „Antragstellers“ im Sinne von Artikel 172 § 1) zur Einhaltung der anderen aufgrund des Vertrags geltenden Vorschriften, auch in Bezug auf möglicherweise in den anderen Vorschriften vorgesehene Überprüfungen durch die Bewertungsstellen.

2.2 Zwischenprüfbescheinigung (ISV)

2.2.1 Grundsätze

Auf Antrag des Auftraggebers oder Herstellers (d. h. des „Antragstellers“ im Sinne von Artikel 172 § 1) können die Überprüfungen für bestimmte Teile eines Teilsystems durchgeführt oder auf bestimmte Stufen des Prüfverfahrens beschränkt werden. In solchen Fällen können die Ergebnisse der Überprüfung in einer „Zwischenprüfbescheinigung“ (ISV) dokumentiert werden, die die vom Auftraggeber oder Hersteller (d. h. dem „Antragsteller“ im Sinne von Artikel 172 § 1) gewählte benannte Stelle ausstellt.

In der Zwischenprüfbescheinigung müssen die TSI aufgeführt sein, deren Einhaltung beurteilt worden ist.

2.2.2 Teile des Teilsystems

Der Antragsteller im Sinne von Artikel 172 § 1 kann eine Zwischenprüfbescheinigung für jeden Teil, in den er das Teilsystem unterteilt, 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:

- a) Gesamtkonzeption,
- b) Herstellung: Bau, insbesondere einschließlich Tiefbauarbeiten, Fertigung, Montage der Komponenten und Abstimmung des gesamten Teilsystems,
- c) Abnahmeprüfung.

Der Antragsteller (im Sinne von Artikel 172 § 1) kann eine Zwischenprüfbescheinigung für die Konzeptionsphase (einschließlich der Typprüfungen) und für die Herstellungsphase für das gesamte Teilsystem oder für jeden Teil, in den er das Teilsystem unterteilt, beantragen (siehe Punkt 2.2.2).

2.3 Prüfbescheinigung

2.3.1 Die benannten Stellen, die mit der Prüfung beauftragt sind, bewerten die Konzeption, Herstellung und Abnahme des Teilsystems und stellen die Prüfbescheinigung für den Auftraggeber oder Hersteller (d. h. den „Antragsteller“ im Sinne von Artikel 172 § 1) aus, der seinerseits die EG-Prüferklärung abgibt. In der Prüfbescheinigung müssen die TSI aufgeführt sein, deren Einhaltung beurteilt worden ist.

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

2.3.2 Sind bereits Zwischenprüfbescheinigungen ausgestellt worden, werden diese von der benannten Stelle, die mit der Prüfung des Teilsystems beauftragt ist, berücksichtigt; die Stelle prüft vor Ausstellung ihrer Prüfbescheinigung:

- a) ob die Zwischenprüfbescheinigungen die einschlägigen Anforderungen der TSI ordnungsgemäß abdecken,
- b) alle Aspekte, die von den Zwischenprüfbescheinigungen nicht abgedeckt sind,
- c) die Abnahme des gesamten Teilsystems.

2.3.3 Im Fall einer Änderung eines Teilsystems, für das bereits eine Prüfbescheinigung vorliegt, führt die benannte Stelle nur jene Prüfungen und Versuche durch, die zweckdienlich und erforderlich sind, d. h., die Bewertung bezieht sich nur auf die veränderten Teile des Teilsystems und deren Schnittstellen zu den unveränderten Teilen des Teilsystems.

2.3.4 Jede benannte Stelle, die an der Überprüfung eines Teilsystems beteiligt ist, legt für ihre Tätigkeiten ein technisches Dossier gemäß Artikel 172 § 3 an.

2.4 Technisches Dossier zur EG-Prüferklärung

Das der EG-Prüferklärung beigefügte technische Dossier wird vom Antragsteller (im Sinne von Artikel 172 § 1) zusammengestellt und muss folgende Unterlagen enthalten:

- a) 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 in der zur Dokumentation der durchgeführten Konformitätsprüfung erforderlichen Ausführlichkeit sowie Betriebs- und Wartungsanleitungen usw. für das betreffende Teilsystem,
- b) ein Verzeichnis der in das Teilsystem eingebauten Interoperabilitätskomponenten gemäß Artikel 163,
- c) die in Artikel 172 § 3 genannten technischen Dossiers, die von jeder der an der Überprüfung eines Teilsystems beteiligten benannten Stelle angelegt wurden, mit folgenden Unterlagen:
 - Kopien der EG-Konformitätserklärungen und gegebenenfalls der EG-Gebrauchstauglichkeitserklärungen, die für die in Artikel 163 genannten Interoperabilitätskomponenten ausgestellt wurden, gegebenenfalls zusammen mit den entsprechenden Berechnungsunterlagen und einer Ausfertigung der Berichte über die Versuche und Prüfungen, die aufgrund der gemeinsamen technischen Spezifikationen von den benannten Stellen durchgeführt wurden,
 - eventuell vorhandene Zwischenprüfbescheinigungen, die der Prüfbescheinigung beigefügt sind, einschließlich des Ergebnisses der Überprüfung ihrer Gültigkeit durch die benannte Stelle,
 - die Prüfbescheinigung mit den entsprechenden Berechnungsunterlagen, unterzeichnet von der benannten Stelle, die mit der 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 Prüfbescheinigung sind auch die von der benannten Stelle im Rahmen ihres Auftrags erstellten Besuchs- und Prüfberichte gemäß Punkt 2.5.2 und 2.5.3 beizufügen,
- d) Prüfbescheinigungen, die gemäß anderer aufgrund des Vertrags geltender Vorschriften ausgestellt wurden,
- e) ist eine Prüfung der sicheren Integration gemäß Artikel 168 § 3 Nr. 2 erforderlich, muss das betreffende technische Dossier den/die Bewertungsbericht(e) über die gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) für die Risikobewertung gemäß Artikel 6 Absatz 3 der Richtlinie 2004/49/EG enthalten.

2.5 Beaufsichtigung durch die benannten Stellen

2.5.1 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 Auftraggeber oder Hersteller (d. h. dem "Antragsteller" im Sinne von Artikel 172 § 1) alle zweckdienlichen Unterlagen erhalten, insbesondere die Konstruktionszeichnungen und die technischen Unterlagen zum Teilsystem.

2.5.2 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.

2.5.3 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.

2.5.4 Die benannte Stelle muss in der Lage sein, ein Teilsystem zu überwachen, in das eine Interoperabilitätskomponente eingebaut wird, um ihre Gebrauchstauglichkeit in der eisenbahntechnischen Umgebung, in der sie benutzt werden soll, zu bewerten, wenn dies nach der einschlägigen TSI erforderlich ist.

2.6 Hinterlegung

Eine Kopie des der EG-Prüferklärung beigefügten technischen Dossiers wird vom Hersteller oder Auftraggeber (d. h. dem Antragsteller im Sinne von Artikel 172 § 1) während der gesamten Lebensdauer des Teilsystems aufbewahrt. Das Dossier wird anderen Mitgliedstaaten auf Verlangen übermittelt.

Die Dokumentation zu einem Antrag auf Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung muss bei der nationalen Sicherheitsbehörde des Mitgliedstaats eingereicht werden, in dem die Genehmigung angestrebt wird. Die nationale Sicherheitsbehörde kann verlangen, dass Teile der mit dem Genehmigungsantrag eingereichten Unterlagen in ihre eigene Sprache übersetzt werden.

2.7 Veröffentlichung

Jede benannte Stelle veröffentlicht regelmäßig die einschlägigen Informationen über:

- a) eingegangene Prüfungs- und Zwischenprüfungsanträge,
- b) Anträge auf Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsbewertung für die Verwendung von Interoperabilitätskomponenten,
- c) die ausgestellten oder verweigerten Zwischenprüfbescheinigungen,
- d) ausgestellte und verweigerter Konformitätsbescheinigungen und EG-Gebrauchstauglichkeitsbescheinigungen,
- e) ausgestellte oder verweigerter Prüfbescheinigungen.

2.8 Sprache

Die Unterlagen und der Schriftwechsel im Zusammenhang mit dem EG-Prüfverfahren werden in einer Unionsamtssprache des Mitgliedstaats, in dem der Hersteller oder Auftraggeber (d. h. der Antragsteller im Sinne von Artikel 172 § 1) ansässig ist, oder in einer von diesem akzeptierten Amtssprache der Union abgefasst.

3. VON EINER BESTIMMTEN STELLE AUSGESTELLTE PRÜFBESCHEINIGUNG

3.1 Einleitung

Falls nationale Vorschriften gelten, muss das Prüfverfahren ein Verfahren umfassen, bei dem die gemäß Artikel 174 § 3 bestimmte Stelle ("bestimmte Stelle") für jeden Mitgliedstaat, in dem das Teilsystem genehmigt und in Betrieb genommen werden soll, prüft und bescheinigt, dass das Teilsystem mit den gemäß Artikel 171 § 2 notifizierten nationalen Vorschriften im Einklang steht.

3.2 Prüfbescheinigung

Die bestimmte Stelle stellt die Prüfbescheinigung für den Auftraggeber oder Hersteller (d. h. den Antragsteller im Sinne von Artikel 172 § 1) aus.

Die Bescheinigung enthält eine genaue Angabe der nationalen Vorschrift(en), deren Konformität von der bestimmten Stelle im Zuge des Prüfverfahrens bewertet wurde.

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 von der bestimmten Stelle angelegte und der Prüfbescheinigung im Fall nationaler Vorschriften beigefügte technische Dossier wird in das in Punkt 2.4 genannte, der EG-Prüferklärung beigefügte technische Dossier aufgenommen und enthält die technischen Daten für die Bewertung der Konformität des Teilsystems mit den nationalen Vorschriften.

3.4 Sprache

Die Unterlagen und der Schriftwechsel im Zusammenhang mit dem EG-Prüfverfahren werden in einer Unionsamtssprache des Mitgliedstaats, in dem der Hersteller oder Auftraggeber (d. h. der Antragsteller im Sinne von Artikel 172 § 1) ansässig ist, oder in einer von diesem akzeptierten Amtssprache der Union abgefasst.

4. PRÜFVERFAHREN FÜR TEILE VON TEILSYSTEMEN NACH ARTIKEL 172 § 4

Falls eine Prüfbescheinigung für bestimmte Teile eines Teilsystems auszustellen ist, gelten hierfür die Vorschriften dieser Anlage für diese Teile entsprechend.

Gesehen, um Unserem Erlass vom 20. Oktober 2015 zur Abänderung des Eisenbahngesetzbuches beigefügt zu werden

PHILIPPE

Von Königs wegen:

Die Ministerin der Mobilität
J. GALANT

Anlage 2

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST INNERES, FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST JUSTIZ, MINISTERIUM DER LANDESVERTEIDIGUNG UND FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

21. APRIL 2016 - Gesetz zur Festlegung verschiedener Bestimmungen im Bereich Inneres Integrierte Polizei

PHILIPPE, König der Belgier,

Allen Gegenwärtigen und Zukünftigen, Unser Gruß!

Die Abgeordnetenversammlung hat das Folgende angenommen und Wir sanktionieren es:

(...)

TITEL II - Abänderungs- und Aufhebungsbestimmungen

(...)

KAPITEL XIV - *Abänderung des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches*

Art. 83 - Artikel 93 § 1 des Gesetzes vom 30. August 2013 zur Einführung des Eisenbahngesetzbuches wird wie folgt abgeändert:

1. Zwischen Absatz 1 und Absatz 2 wird ein Absatz mit folgendem Wortlaut eingefügt:

„Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur ist ebenfalls verpflichtet, die Polizeidienste über die Rufnummer 101/112 von allen Unfällen und schweren Unfällen unmittelbar in Kenntnis zu setzen.“

2. In Absatz 3 werden die Wörter „von in den Absätzen 1 und 2 erwähnten“ durch die Wörter „der in den Absätzen 1 und 3 erwähnten“ ersetzt.

(...)

Wir fertigen das vorliegende Gesetz aus und ordnen an, dass es mit dem Staatssiegel versehen und durch das *Belgische Staatsblatt* veröffentlicht wird.

Gegeben zu Brüssel, den 21. April 2016

PHILIPPE

Von Königs wegen:

Der Vizepremierminister und Minister der Sicherheit und des Innern
J. JAMBON

Der Minister der Justiz
K. GEENS

Der Minister der Landesverteidigung, beauftragt mit dem Öffentlichen Dienst
S. VANDEPUT

Die Ministerin der Mobilität, beauftragt mit Belgocontrol
und der Nationalen Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen
Fr. BELLOT

Mit dem Staatssiegel versehen:

Der Minister der Justiz
K. GEENS