

# RICHTLIJNEN

## RICHTLIJN 2012/34/EU VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 21 november 2012

tot instelling van één Europese spoorwegruimte

(herschikking)

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité <sup>(1)</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's <sup>(2)</sup>,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure <sup>(3)</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap <sup>(4)</sup>, Richtlijn 95/18/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen <sup>(5)</sup> en Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur <sup>(6)</sup> zijn ingrijpend gewijzigd. Aangezien nieuwe wijzigingen nodig zijn, dient ter wille van de duidelijkheid tot herschikking van deze richtlijnen te worden overgegaan en dienen deze richtlijnen tot één handeling te worden samengevoegd.

(2) Een grotere integratie van de vervoersector in de Unie is een fundamenteel onderdeel van de voltooiing van de interne markt en de spoorwegen zijn een essentieel bestanddeel van de vervoersector in de Unie die zich richt op het bereiken van duurzame mobiliteit.

(3) Met het oog op integratie in een markt met vrije concurrentie is het van belang om de efficiëntie van het spoor te verbeteren, waarbij evenwel met de bijzondere kenmerken van de spoorwegen rekening dient te worden gehouden.

(4) Lidstaten met een groot aandeel spoorvervoer van en naar derde landen die eenzelfde spoorwijdte hebben, die verschillend is van die van het hoofdspoorwegnet in de Unie, moet worden toegestaan om in specifieke operationele bepalingen te voorzien met het oog op zowel coördinatie tussen hun infrastructuurbeheerders en die van de betrokken landen als een eerlijke mededinging tussen de spoorwegondernemingen.

(5) Met het oog op de efficiëntie en het concurrentievermogen van het vervoer per spoor ten opzichte van de andere vervoertakken, dienen de lidstaten ervoor te zorgen dat de spoorwegondernemingen het statuut krijgen van een volgens commerciële beginselen functionerende onafhankelijke onderneming die zich richt naar de behoeften van de markt.

(6) Om de toekomstige ontwikkeling en een efficiënte exploitatie van het spoorwegnet te verzekeren, dient de exploitatie van de vervoersdiensten te worden gescheiden van het beheer van de infrastructuur. Derhalve dient voor beide genoemde activiteiten in alle gevallen in een afzonderlijk beheer en een afzonderlijke boekhouding te worden voorzien. Voor zover is voldaan aan de eisen inzake afzonderlijk beheer en afzonderlijke boekhouding, er geen belangenconflicten ontstaan en de vertrouwelijkheid van commercieel gevoelige informatie is gegarandeerd, moeten infrastructuurbeheerders de mogelijkheid hebben om specifieke administratieve taken, zoals het innen van heffingen, uit te besteden aan andere entiteiten dan die welke actief zijn op de markt voor spoorvervoersdiensten.

(7) Bij de toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten in de sector van het spoorwegvervoer moet met de specifieke kenmerken van die sector rekening worden gehouden.

(8) Om de concurrentie op het stuk van de exploitatie van de vervoersdiensten te bevorderen teneinde het comfort en de dienstverlening aan de gebruikers te verbeteren, dienen de lidstaten de algemene verantwoordelijkheid voor de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur te blijven dragen.

<sup>(1)</sup> PB C 132 van 3.5.2011, blz. 99.

<sup>(2)</sup> PB C 104 van 2.4.2011, blz. 53.

<sup>(3)</sup> Standpunt van het Europees Parlement van 16 november 2011 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en standpunt van de Raad in eerste lezing van 8 maart 2012 (PB C 108 E van 14.4.2012, blz. 8). Standpunt van het Europees Parlement van 3 juli 2012 en besluit van de Raad van 29 oktober 2012.

<sup>(4)</sup> PB L 237 van 24.8.1991, blz. 25.

<sup>(5)</sup> PB L 143 van 27.6.1995, blz. 70.

<sup>(6)</sup> PB L 75 van 15.3.2001, blz. 29.

- (9) Gezien het ontbreken van gemeenschappelijke voorschriften betreffende de verdeling van de infrastructuurkosten, dienen de lidstaten na raadpleging van de infrastructuurbeheerders, voorschriften vast te stellen betreffende de door de spoorwegondernemingen voor het gebruik van spoorweginfrastructuur te betalen vergoedingen. Deze voorschriften mogen niet discrimineren tussen de spoorwegondernemingen.
- (10) De lidstaten moeten met inachtneming van de staatssteunregels van de Unie ervoor zorg dragen dat de financiële structuur van de infrastructuurbeheerders en de bestaande openbare spoorwegondernemingen gezond is. De bevoegdheid van de lidstaten met betrekking tot de planning en de financiering van infrastructuur blijft hierdoor onverlet.
- (11) Aanvragers moet de gelegenheid worden geboden hun mening te geven over de inhoud van het bedrijfsplan wat het gebruik, de levering en de ontwikkeling van de infrastructuur betreft. Dat houdt niet noodzakelijkerwijs in dat het door de infrastructuurbeheerder opgestelde bedrijfsplan volledig openbaar wordt gemaakt.
- (12) Aangezien particuliere spooransluitingen en zijlijnen, zoals zijlijnen en lijnen in particuliere industriële voorzieningen, geen deel uitmaken van de spoorweginfrastructuur als omschreven in deze richtlijn, moeten beheerders van deze infrastructuren niet worden onderworpen aan de verplichtingen die krachtens deze richtlijn aan infrastructuurbeheerders worden opgelegd. Er moet echter een niet-discriminerende toegang worden gewaarborgd tot spooransluitingen en zijlijnen, ongeacht tot wiens eigendom die behoren, daar waar zij noodzakelijk zijn voor het verkrijgen van toegang tot voorzieningen die essentieel zijn voor de verrichting van vervoersdiensten en daar waar zij meer dan één eindgebruiker bedienen of kunnen bedienen.
- (13) Een lidstaat moet kunnen besluiten de infrastructuuruitgaven te dekken met andere middelen dan rechtstreekse overheidsfinanciering, zoals publiek-private partnerschappen of financiering door de privésector.
- (14) De winst-en-verliesrekening van de infrastructuurbeheerder moeten gedurende een redelijke, te bepalen tijdsperiode in evenwicht zijn. In uitzonderlijke omstandigheden, zoals een aanzienlijke en plotselinge verslechtering van de economische situatie in de betrokken lidstaat die aanzienlijke gevolgen heeft voor het verkeersvolume op zijn infrastructuur of voor de omvang van de beschikbare overheidsfinanciering, zou die tijdsperiode langer kunnen duren. Overeenkomstig de internationale boekhoudregels wordt het bedrag van leningen voor de financiering van infrastructuurprojecten niet in die winst-en-verliesrekening opgenomen.
- (15) Een efficiënt goederenvervoer, met name wanneer dit grensoverschrijdend is, vereist maatregelen voor de opening van de markt.
- (16) Om de uniforme en niet-discriminerende toepassing van de toegangsrechten tot de spoorweginfrastructuur in de gehele Unie te waarborgen, is de instelling van een vergoeding voor spoorwegondernemingen noodzakelijk.
- (17) Voor de trajecten waarop tussenstops worden gemaakt, moet nieuwkomers worden toegestaan, onderweg passagiers te laten in- en uitstappen om de economische levensvatbaarheid voor de exploitatie te waarborgen en te voorkomen dat potentiële concurrenten in een ongunstige positie komen te verkeren in vergelijking tot de gevestigde exploitanten.
- (18) De invoering van deze nieuwe open en internationale passagiersvervoersdiensten met tussenstops mag niet leiden tot de openstelling van de markt voor binnenlandse passagiersvervoersdiensten, maar moet enkel gericht zijn op stops die het internationale traject ondersteunen. De nieuwe diensten moeten hoofdzakelijk zijn bedoeld om passagiers te vervoeren op een internationaal traject. Bij de beoordeling of dat het hoofddoel van de dienst is, moet rekening worden gehouden met criteria zoals het aandeel van de omzet en van het volume dat gegenereerd wordt door het vervoer van hetzij binnenlandse, hetzij internationale passagiers, alsmede met de lengte van de dienst. De beoordeling van het hoofddoel van de dienst moet gebeuren door de onderscheiden toezichthoudende instantie, op verzoek van een belanghebbende partij.
- (19) Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg <sup>(1)</sup> voorziet in de mogelijkheid voor de lidstaten en plaatselijke overheden om openbaredienstcontracten te gunnen waarbij exclusieve rechten op de exploitatie van bepaalde diensten kunnen worden verleend. Bijgevolg moet worden gezorgd voor de nodige samenhang tussen de bepalingen van deze verordening en het principe van openstelling van de markt voor internationale passagiersvervoersdiensten per spoor voor concurrentie.
- (20) De openstelling van internationale passagiersvervoersdiensten voor concurrentie kan gevolgen hebben voor de organisatie en de financiering van passagiersvervoersdiensten per spoor die worden verricht uit hoofde van een openbaredienstcontract. De lidstaten moeten de keuze hebben om het recht op toegang tot de markt te beperken indien het economische evenwicht van deze openbaredienstcontracten door dit recht in gevaar komt, en indien daartoe door de desbetreffende toezichthoudende instantie toestemming is gegeven op basis van

<sup>(1)</sup> PB L 315 van 3.12.2007, blz. 1.

een objectieve economische analyse, in aansluiting op een verzoek van de bevoegde autoriteiten die het openbare dienstcontract hebben gegund.

- (21) Bij de beoordeling van de vraag of het economische evenwicht van het openbare dienstcontract eventueel in gevaar is gebracht, moet rekening worden gehouden met vooraf vastgestelde criteria, zoals het effect op de rentabiliteit van diensten die in een openbare dienstcontract zijn vervat, met inbegrip van de daaruit voortvloeiende effecten op de nettokosten voor de bevoegde overheidsinstantie die het openbare dienstcontract heeft gegund, het passagiersaanbod, de tarifiering van vervoerbijzen, kaartverkoop, plaats en aantal van de stops aan weerszijden van de grens, alsmede de dienstregeling en de frequentie van de voorgestelde nieuwe dienst. Op grond van een dergelijke beoordeling en het besluit van de desbetreffende toezichthoudende instantie moeten de lidstaten de mogelijkheid hebben om het recht op toegang voor de gevraagde internationale passagiersvervoersdienst toe te staan, te wijzigen of te weigeren, met inbegrip van het opleggen van een heffing aan de exploitant van een nieuwe internationale passagiersvervoersdienst, zulks in overeenstemming met de economische analyse en overeenkomstig het recht van de Unie en de beginselen van gelijkheid en non-discriminatie.
- (22) Om een bijdrage te leveren aan de exploitatie van passagiersvervoersdiensten op trajecten waarmee voldaan wordt aan een openbare dienstverplichting, moeten de lidstaten de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor deze diensten toestemming kunnen geven, een heffing op te leggen voor passagiersvervoersdiensten die onder de rechtsbevoegdheid van die autoriteiten vallen. Deze heffing draagt bij tot de financiering van de openbare dienstverplichtingen vervat in de openbare dienstcontracten.
- (23) De toezichthoudende instantie moet op zodanige wijze te werk gaan, dat belangenverstrengeling of elke mogelijke betrokkenheid bij de gunning van het openbare dienstcontract ter zake vermeden wordt. De bevoegdheid van de toezichthoudende instantie dient te worden verruimd om een beoordeling van het doel van een internationale dienst en, in voorkomend geval, van de potentiële economische gevolgen voor bestaande openbare dienstcontracten mogelijk te maken.
- (24) Om investeringen in diensten die gebruikmaken van gespecialiseerde infrastructures, zoals hogesnelheidsspoorlijnen, aan te moedigen, moet de aanvragers, gegeven de omvangrijke investeringen op lange termijn, rechtszekerheid worden geboden.
- (25) De toezichthoudende instanties moeten informatie uitwisselen en moeten, indien dit in afzonderlijke gevallen nodig is, de beginselen en praktijken coördineren, die zij hanteren om te beoordelen of het economische evenwicht van een openbare dienstcontract in gevaar komt. Zij moeten geleidelijk op basis van hun ervaringen richtsnoeren opstellen.
- (26) Om een eerlijke mededinging tussen spoorwegondernemingen te waarborgen alsook om volledige transparantie en de niet-discriminerende toegang tot en verrichting van diensten te garanderen, moet een onderscheid worden gemaakt tussen het aanbieden van vervoersdiensten en de exploitatie van voorzieningen. In het licht hiervan is het noodzakelijk dat deze twee soorten activiteiten afzonderlijk worden beheerd wanneer de exploitant van de dienstvoorziening behoort tot een instantie of onderneming die een dominante machtspositie heeft en op nationaal niveau actief is op ten minste een van de spoorwegvervoersmarkten voor goederen- of passagiersvervoer, waarvoor de voorziening wordt gebruikt. In het kader van deze scheiding wordt niet de oprichting van een afzonderlijke rechtspersoon voor dienstvoorziening verlangd.
- (27) Niet-discriminerende toegang tot dienstvoorzieningen en de levering van spoorweggerelateerde diensten in die voorzieningen moet spoorwegondernemingen in staat stellen betere diensten aan te bieden aan passagiers en klanten van het goederenvervoer.
- (28) Aangezien Richtlijn 2009/72/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 juli 2009 betreffende gemeenschappelijke regels voor de interne markt voor elektriciteit <sup>(1)</sup> de Europese elektriciteitsmarkt openstelt, moet tractiestroom op niet-discriminerende wijze op verzoek aan spoorwegondernemingen worden geleverd. Indien er slechts een leverancier beschikbaar is, moeten de voor deze dienst geïnde heffingen worden vastgesteld volgens eenvormige heffingsbeginselen.
- (29) Met betrekking tot derde landen moet bijzondere aandacht worden besteed aan het bestaan van toegang op wederzijdse basis voor spoorwegondernemingen in de Unie tot de spoorwegmarkt van deze derde landen, hetgeen door middel van de grensoverschrijdende overeenkomsten moet worden vergemakkelijkt.
- (30) Met het oog op een betrouwbare en adequate dienstverlening dient te worden gewaarborgd, dat de spoorwegondernemingen te allen tijde aan sommige eisen inzake goede naam, financiële gezondheid en beroepsbekwaamheid voldoen.
- (31) Met het oog op de bescherming van klanten en de desbetreffende derden is het van essentieel belang dat wordt gewaarborgd dat de spoorwegondernemingen voldoende verzekerd zijn voor aansprakelijkheid. Daarnaast moeten zij zich voor hun aansprakelijkheid bij ongevallen kunnen verzekeren door middel van door banken of andere ondernemingen verstrekte garanties, mits een dergelijke verzekering onder marktvoorwaarden wordt aangeboden, niet neerkomt op overheidssteun en geen discriminatie jegens andere spoorwegondernemingen inhoudt.
- (32) Een spoorwegonderneming moet voorts gehouden zijn tot de inachtneming van de op niet-discriminerende wijze opgelegde nationale en Unievoorschriften inzake de exploitatie van spoorwegdiensten die ten doel hebben deze onderneming in staat te stellen haar activiteiten op specifieke trajecten in alle veiligheid en met inachtneming van de gezondheids- en sociale voorschriften en de rechten van werknemers en consumenten uit te oefenen.
- (33) De procedures voor het verlenen, het handhaven en het wijzigen van vergunningen voor spoorwegondernemingen moeten doorzichtig zijn en in overeenstemming met het non-discriminatiebeginsel.

<sup>(1)</sup> PB L 211 van 14.8.2009, blz. 55.

- (34) Teneinde transparantie en niet-discriminerende toegang tot spoorweginfrastructuur, en tot diensten in dienstvoorzieningen, voor alle spoorwegondernemingen te waarborgen, moet alle informatie die nodig is om van het recht op toegang gebruik te kunnen maken, in een netverklaring openbaar worden gemaakt. De netverklaring moet in ten minste twee officiële talen van de Unie worden bekendgemaakt in overeenstemming met de bestaande internationale praktijken.
- (35) Passende capaciteitstoewijzingsregelingen voor spoorweginfrastructuur gekoppeld aan concurrerende exploitanten zullen leiden tot een optimaler evenwicht tussen de wijzen van vervoer.
- (36) Aan infrastructuurbeheerders moeten prikkels worden gegeven, zoals bonussen voor directeuren, om het niveau van de toegangsrechten en de kosten voor het ter beschikking stellen van infrastructuur te verlagen.
- (37) De verplichting voor de lidstaten om ervoor te zorgen dat de prestatiedoelstellingen en de inkomsten op middellange tot lange termijn van de infrastructuurbeheerder krachtens een overeenkomst tussen de bevoegde autoriteit en de infrastructuurbeheerder worden geïmplementeerd, mag geen afbreuk doen aan de bevoegdheid van de lidstaten inzake planning en financiering van spoorweginfrastructuur.
- (38) De bevordering van een optimaal gebruik van de spoorweginfrastructuur zal tot een vermindering van de aan het vervoer verbonden kosten voor de samenleving leiden.
- (39) De door de infrastructuurbeheerders vastgestelde methoden voor toerekening van kosten moeten zijn gebaseerd op de beste beschikbare kennis inzake kostentoewijzing en moeten kosten toerekenen aan de verschillende diensten die aan spoorwegondernemingen worden aangeboden, en, in voorkomend geval, aan de verschillende typen spoorvoertuigen.
- (40) Passende heffingsregelingen voor spoorweginfrastructuur gekoppeld aan passende heffingsregelingen voor andere vervoersinfrastructuur en concurrerende exploitanten moeten leiden tot een optimaal evenwicht tussen de verschillende wijzen van vervoer op een duurzame grondslag.
- (41) Bij het toepassen van extra heffingen moeten door de infrastructuurbeheerder afzonderlijke marktsegmenten worden bepaald daar waar de kosten van het verrichten van de vervoersdiensten of de daaraan verbonden marktprijzen of eisen inzake dienstverleningskwaliteit aanzienlijk uiteenlopen.
- (42) De heffings- en capaciteitstoewijzingsregelingen moeten alle ondernemingen gelijkwaardige en niet-discriminerende toegang bieden, waarbij zoveel mogelijk moet worden getracht op eerlijke en niet-discriminerende wijze aan de behoeften van alle gebruikers en verkeerstypen tegemoet te komen. Deze regelingen moeten eerlijke concurrentie bij de verstrekking van spoorwegdiensten mogelijk maken.
- (43) Binnen het door de lidstaten vastgestelde kader dienen de heffings- en capaciteitstoewijzingsregelingen de spoorweginfrastructuurbeheerders aan te moedigen het gebruik van hun infrastructuur te optimaliseren.
- (44) Spoorwegondernemingen dienen van capaciteitstoewijzingsregelingen en van heffingsregelingen duidelijke en samenhangende economische signalen te ontvangen, die hen ertoe brengt rationele beslissingen te nemen.
- (45) Rolgeluid dat wordt veroorzaakt door in goederenwagons gebruikte remblokken met technologie van gietijzer, is een van de oorzaken van geluidsuitstoot die met adequate technische oplossingen kan worden verminderd. Naar geluid gedifferentieerde infrastructuurheffingen moeten in de eerste plaats gericht zijn op goederenwagons die niet voldoen aan de eisen van Beschikking 2006/66/EG van de Commissie van 23 december 2005 betreffende de technische specificaties voor interoperabiliteit inzake het subsysteem rollend materieel - geluidsemissies van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem<sup>(1)</sup>. Wanneer een dergelijke differentiatie leidt tot een verlies aan inkomsten voor de infrastructuurbeheerder, moeten regels van de Unie inzake staatssteun daarbij onverlet blijven.
- (46) Naar geluid gedifferentieerde infrastructuurheffingen moeten een aanvulling vormen op andere maatregelen met het oog op het terugdringen van het door het spoorwegvervoer veroorzaakte lawaai, zoals de vaststelling van technische specificaties voor interoperabiliteit (TSI) waarin de grenswaarden voor door spoorwegvoertuigen geproduceerd geluid worden vastgesteld, geluidsbelastingkaarten en actieplannen voor vermindering van de blootstelling aan geluid krachtens Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai<sup>(2)</sup>, alsook subsidies van de Unie of de nationale overheid voor de modernisering van spoorwegvoertuigen en voor geluidsreducerende infrastructuur.
- (47) Voor andere vervoerswijzen moeten geluidsreducerende maatregelen worden overwogen die gelijkwaardig zijn aan die welke voor de spoorwegsector zijn vastgesteld.
- (48) Teneinde de installatie van het European Train Control System (ETCS) aan boord van locomotieven te versnellen, moeten infrastructuurbeheerders de heffingsregeling wijzigen door middel van een tijdelijke differentiatie voor treinen met ETCS. Een dergelijke differentiatie moet een passende stimulans vormen om treinen uit te rusten met ETCS.
- (49) Om rekening te houden met de behoefte van de gebruikers of potentiële gebruikers van spoorweginfrastructuurcapaciteit om hun activiteiten te plannen, en met de behoeften van klanten en financiers, is het belangrijk dat infrastructuurbeheerders ervoor zorgen dat de infrastructuurcapaciteit zodanig wordt toegewezen dat de noodzaak om het niveau van de betrouwbaarheid van de dienst te handhaven en te verbeteren in acht genomen wordt.

(1) PB L 37 van 8.2.2006, blz. 1.

(2) PB L 189 van 18.7.2002, blz. 12.



- (50) Het is wenselijk dat de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder worden gestimuleerd om verstoringen op het net zoveel mogelijk te beperken en de prestaties ervan te verhogen.
- (51) De lidstaten moeten de mogelijkheid hebben om de aanschaffers van spoorwegdiensten de gelegenheid te bieden, rechtstreeks aan de procedure voor capaciteitstoewijzing deel te nemen.
- (52) Het is belangrijk om de bedrijfsmatige eisen van zowel aanvragers als infrastructuurbeheerder in beschouwing te nemen.
- (53) Het is belangrijk dat infrastructuurbeheerders bij de toewijzing van infrastructuurcapaciteit over een zo groot mogelijke flexibiliteit beschikken, met dien verstande dat aan de redelijke eisen van de aanvrager moet worden voldaan.
- (54) Bij de procedure voor capaciteitstoewijzing mogen geen onrechtmatige beperkingen worden opgelegd aan de wensen van andere ondernemingen die rechten op het gebruik van de infrastructuur bezitten of deze wensen te verkrijgen teneinde hun bedrijfsactiviteiten te ontwikkelen.
- (55) Capaciteitstoewijzings- en heffingsregelingen zullen in bepaalde gevallen rekening moeten houden met het feit dat verschillende elementen van het spoorweginfrastructuurnet met het oog op verschillende hoofdgebruikers ontworpen kunnen zijn.
- (56) Daar de verschillende gebruikers en typen gebruikers vaak een verschillende invloed op de infrastructuurcapaciteit hebben, dienen de behoeften van de verschillende diensten behoorlijk tegen elkaar te worden afgewogen.
- (57) Voor de diensten die op grond van een overeenkomst met een overheidsdienst geëxploiteerd worden, kunnen bijzondere voorschriften noodzakelijk zijn om voor de gebruikers de aantrekkelijkheid van die diensten te waarborgen.
- (58) In de heffings- en capaciteitstoewijzingsregelingen dient rekening te worden gehouden met de effecten van toenemende infrastructuurcapaciteitsverzadiging en, uiteindelijk, van capaciteitsschaarste.
- (59) Gezien de verschillende tijdsbestekken voor het plannen van verkeerstypen, moet kunnen worden voldaan aan infrastructuurcapaciteitsaanvragen die worden ingediend, nadat de procedure voor het opstellen van de jaarlijkse dienstregelingen is beëindigd.
- (60) In verband met het waarborgen van een optimaal resultaat voor spoorwegondernemingen, is het wenselijk een onderzoek te eisen naar het gebruik van infrastructuurcapaciteit wanneer de coördinatie van de aanvragen voor infrastructuurcapaciteit nodig is om aan de behoeften van de gebruikers te voldoen.
- (61) Gezien hun monopoliepositie dienen de infrastructuurbeheerders de beschikbare infrastructuurcapaciteit en de methoden om deze te vergroten te onderzoeken wanneer de procedure voor capaciteitstoewijzing niet de mogelijkheid biedt aan de eisen van de gebruikers te voldoen.
- (62) Een gebrek aan informatie over de aanvragen van andere spoorwegondernemingen en over beperkingen binnen het systeem kan het voor spoorwegondernemingen moeilijk maken hun aanvragen voor infrastructuurcapaciteit te optimaliseren.
- (63) Het is belangrijk om zorg te dragen voor een betere coördinatie van de toewijzingsregelingen teneinde de aantrekkingskracht van het spoor te verhogen voor verkeer dat van de netten van verscheidene infrastructuurbeheerders gebruikmaakt, met name voor het internationale verkeer.
- (64) Het is belangrijk om verstoringen van de concurrentie, waartoe aanzienlijke verschillen in de heffingsbeginselen bij verschillende spoorweginfrastructuren of verschillende wijzen van vervoer aanleiding kunnen geven, zoveel mogelijk te beperken.
- (65) Het is wenselijk om die delen van de infrastructuurdienst vast te stellen die voor een exploitant essentieel zijn om een dienst te kunnen aanbieden, en die tegen minimumtoegangsheffingen moeten worden aangeboden.
- (66) Investerings in spoorweginfrastructuur zijn noodzakelijk en regelingen voor infrastructuurrechten dienen de infrastructuurbeheerders te stimuleren om passende investeringen te doen die economisch aantrekkelijk zijn.
- (67) Infrastructuurbeheerders dienen ten behoeve van de vaststelling van passende en billijke tarieven voor infrastructuurrechten de waarde van hun activa te boeken en vast te stellen en moeten een helder inzicht ontwikkelen in de kostenfactoren die ontstaan bij het exploiteren van de infrastructuur.
- (68) Het is wenselijk om ervoor zorg te dragen, dat bij het nemen van vervoersbeslissingen rekening wordt gehouden met de externe kosten en dat de spoorweginfrastructuurheffingen op een samenhangende en evenwichtige manier bijdragen tot de internalisering van de externe kosten van alle vervoerswijzen.
- (69) Het is belangrijk ervoor te zorgen dat de rechten voor binnenlands en internationaal verkeer zodanig zijn, dat het spoor aan de behoeften van de markt tegemoet kan komen. De gebruiksrechten voor infrastructuur moeten derhalve de kosten weerspiegelen die rechtstreeks voortvloeien uit het exploiteren van de treindienst.
- (70) Het totale niveau van de kostendekking door infrastructuurrechten is van invloed op de noodzakelijke overheidsbijdrage. Het is mogelijk, dat de lidstaten behoefte hebben aan verschillende totale kostendekkingsniveaus. Elke regeling voor infrastructuurrechten moet evenwel ruimte laten voor een verkeersniveau dat ten minste de aanvullende kosten kan opbrengen, die worden veroorzaakt als resultaat van het gebruik van het spoorwegnet.
- (71) Spoorweginfrastructuur is een natuurlijk monopolie en het is daarom noodzakelijk infrastructuurbeheerders te stimuleren kosten te reduceren en hun infrastructuur efficiënt te beheren.
- (72) Voor de ontwikkeling van het spoorvervoer dient met name gebruik te worden gemaakt van de beschikbare Unie-instrumenten, onverminderd de reeds vastgestelde prioriteiten.

- (73) De kortingen die aan spoorwegondernemingen worden verleend, moeten verband houden met de werkelijke administratieve kostenbesparingen, met name de transactiekostenbesparingen. Kortingen mogen ook worden verleend om het efficiënte gebruik van de infrastructuur te bevorderen.
- (74) Het is wenselijk dat de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder worden gestimuleerd het optreden van verstoringen van het net tot een minimum te beperken.
- (75) De toewijzing van capaciteit gaat gepaard met kosten voor de infrastructuurbeheerder, die hem dienen te worden vergoed.
- (76) Ten behoeve van het efficiënte beheer en het eerlijke en niet-discriminerende gebruik van spoorweginfrastructuur, moet een toezichthoudende instantie worden ingesteld, die toeziet op de toepassing van de voorschriften van deze richtlijn en als beroepsinstantie optreedt, onverminderd de mogelijkheid van rechterlijke toetsing. Een dergelijke toezichthoudende instantie moet in staat zijn haar informatieverzoeken en besluiten af te dwingen door middel van passende sancties.
- (77) De financiering van de toezichthoudende instantie moet op een zodanige manier geschieden dat haar onafhankelijkheid is gegarandeerd, en de financiering dient hetzij uit de overheidsbegroting hetzij uit verplichte bijdragen van de sector te komen, met inachtneming van de beginselen van billijkheid, transparantie, niet-discriminatie en evenredigheid.
- (78) Passende procedures voor de benoeming van personeel moeten bijdragen aan het waarborgen van de onafhankelijkheid van de toezichthoudende instantie en er met name voor zorgen dat personen die besluiten moeten nemen, benoemd worden door een publieke autoriteit die niet rechtstreeks eigendomsrechten ten aanzien van gereguleerde ondernemingen uitoefent. Voor zover aan die voorwaarden wordt voldaan, zou die autoriteit bijvoorbeeld een parlement, een president of een minister-president kunnen zijn.
- (79) Specifieke maatregelen zijn vereist om rekening te houden met de specifieke geopolitieke en geografische situatie van sommige lidstaten en met de specifieke organisatie van de spoorwegsector in verschillende lidstaten, waarbij ervoor moet worden gezorgd dat de interne markt haar integriteit behoudt.
- (80) Teneinde rekening te houden met de ontwikkeling van de spoorwegmarkt, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de technische wijzigingen van de informatie die moet worden verstrekt door de onderneming die de aanvraag indient, van de lijst van categorieën van verträgenen, van het schema voor de toewijzingsprocedure, en van de boekhoudkundige informatie die moet worden verstrekt aan de regelgevende instanties. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau. De Commissie moet bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen ervoor zorgen dat de desbetreffende documenten tijdig en op gepaste wijze gelijktijdig worden toegezonden aan het Europees Parlement en aan de Raad.
- (81) Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van deze richtlijn, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren <sup>(1)</sup>.
- (82) Uitvoeringshandelingen met betrekking tot het hoofddoel van spoorwegdiensten, de effectbeoordeling van nieuwe internationale diensten op het economisch evenwicht van openbaredienstcontracten, de heffingen voor spoorwegondernemingen die passagiersvervoersdiensten leveren, de toegang tot diensten die in essentiële voorzieningen moeten worden verleend, de details van de procedure die moet worden gevolgd voor het verkrijgen van een vergunning, de wijze van berekening van de rechtstreekse kosten voor de geluidshinderheffing en voor de toepassing van de gedifferentieerde infrastructuurheffingen om stimulansen te geven voor het uitrusten van treinen met ETCS, en de gemeenschappelijke beginselen en praktijken voor de besluitvorming van de toezichthoudende instanties, moeten niet door de Commissie worden vastgesteld indien het krachtens deze richtlijn opgerichte comité geen advies uitbrengt over de door de Commissie ingediende ontwerpuitvoeringshandeling.
- (83) Aangezien de doelstellingen van deze richtlijn - namelijk het bevorderen van de ontwikkeling van de spoorwegen in de Unie, het vaststellen van de algemene beginselen inzake de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen en de coördinatie van de in de lidstaten toegepaste regelingen betreffende de toewijzing van spoorwegcapaciteit en de rechten voor het gebruik daarvan - onvoldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt wegens de duidelijk internationale dimensie van de uitgifte van die vergunningen en de exploitatie van belangrijke onderdelen van de spoorwegnetten, en wegens de noodzaak te zorgen voor eerlijke en niet-discriminerende voorwaarden voor de toegang tot de infrastructuur en derhalve, wegens hun grensoverschrijdende implicaties, beter door de Unie worden verwezenlijkt, kan de Unie maatregelen vaststellen, overeenkomstig de beginselen van subsidiariteit als bedoeld in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie. Overeenkomstig het beginsel van evenredigheid zoals bedoeld in datzelfde artikel gaat deze richtlijn niet verder dan hetgeen nodig is voor het bereiken van deze doelstellingen.
- (84) De verplichting tot omzetting van deze richtlijn in nationaal recht dient te worden beperkt tot de bepalingen die ten opzichte van de vorige richtlijnen materieel zijn gewijzigd. De verplichting tot omzetting van de bepalingen van deze richtlijn die in vergelijking met vorige richtlijnen materieel ongewijzigd zijn, vloeit voort uit die richtlijnen.

<sup>(1)</sup> PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13.

- (85) Voor de lidstaten die niet over een spoorwegnet beschikken en hiervoor in de onmiddellijke toekomst evenmin plannen hebben, zou de omzetting en uitvoering van de hoofdstukken II en IV van deze richtlijn een onevenredige en zinloze verplichting vormen. Derhalve moeten deze lidstaten vrijgesteld worden van die verplichting.
- (86) Overeenkomstig de Gezamenlijke politieke verklaring van de lidstaten en de Commissie van 28 september 2011 over toelichtende stukken <sup>(1)</sup> hebben de lidstaten zich ertoe verbonden in verantwoorde gevallen de kennisgeving van hun omzettingsmaatregelen vergezeld te doen gaan van een of meer stukken waarin het verband tussen de onderdelen van een richtlijn en de overeenkomstige delen van de nationale omzettinginstrumenten wordt toegelicht. Met betrekking tot deze richtlijn acht de wetgever de toezending van dergelijke stukken gerechtvaardigd.
- (87) Deze richtlijn dient de in bijlage IX, deel B, genoemde termijnen waarbinnen de lidstaten aan de vorige richtlijnen moeten voldoen, onverlet te laten,

HEBLEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

#### HOOFDSTUK I

#### ALGEMENE BEPALINGEN

##### Artikel 1

#### Onderwerp en toepassingsgebied

1. Deze richtlijn stelt vast:
  - a) de regels inzake het beheer van de spoorweginfrastructuur en de vervoersactiviteiten per spoor van spoorwegondernemingen die in een lidstaat zijn of zullen worden gevestigd, zoals bepaald in hoofdstuk II;
  - b) de criteria voor de verlening, verlenging of wijziging, door een lidstaat, van vergunningen voor spoorwegondernemingen die in de Unie gevestigd zijn of zich daar zullen vestigen, zoals bepaald in hoofdstuk III;
  - c) de beginselen en procedures die bij de vaststelling en de inning van de rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur en de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit moeten worden toegepast, zoals bepaald in hoofdstuk IV.
2. Deze richtlijn is van toepassing op het gebruik van spoorweginfrastructuur voor binnenlandse en internationale spoorwegdiensten.

##### Artikel 2

#### Uitsluiting van het toepassingsgebied

1. Hoofdstuk II is niet van toepassing op spoorwegondernemingen die enkel stads-, voorstads- of regionale spoorvervoersdiensten exploiteren op lokale en regionale op zichzelf staande netten voor vervoersdiensten op spoorweginfrastructuur of op netten die slechts voor de exploitatie van spoorvervoersdiensten in de stad of de voorstad zijn bestemd.

Onverminderd de eerste alinea, zijn artikelen 4 en 5 van toepassing indien een dergelijke spoorwegonderneming onder de directe of indirecte zeggenschap staat van een onderneming of een andere entiteit die andere spoorvervoersdiensten dan stads-, voorstads- en regionale diensten verricht of integreert. Artikel 6 is ook van toepassing op een dergelijke spoorwegonderneming met betrekking tot de relatie tussen de spoorwegonderneming en de onderneming of entiteit die daarover directe of indirecte zeggenschap heeft.

2. De lidstaten kunnen van het toepassingsgebied van hoofdstuk III uitsluiten:

- a) ondernemingen die uitsluitend spoorvervoersdiensten voor passagiers op een lokale of regionale, op zichzelf staande spoorweginfrastructuur exploiteren;
- b) ondernemingen die uitsluitend spoorvervoersdiensten voor passagiers in de stad of de voorstad exploiteren;
- c) ondernemingen die uitsluitend regionale spoorvervoersdiensten voor goederen exploiteren;
- d) ondernemingen die uitsluitend goederenvervoersdiensten exploiteren op spoorweginfrastructuur in particulier bezit die uitsluitend door de eigenaar voor diens goederenvervoer gebruikt wordt.

3. De lidstaten kunnen van het toepassingsgebied van de artikelen 7, 8 en 13 en hoofdstuk IV uitsluiten:

- a) lokale en regionale, op zichzelf staande netten voor vervoersdiensten voor passagiers op spoorweginfrastructuur;
- b) spoornetten die alleen bestemd zijn voor de exploitatie van spoorvervoersdiensten voor passagiers in de stad of de voorstad;
- c) regionale netten die enkel worden gebruikt voor regionale goederenvervoersdiensten door een spoorwegonderneming die niet onder lid 1 valt, tot het moment dat een andere aanvrager capaciteit op dat net aanvraagt;
- d) spoorweginfrastructuur in particulier bezit die uitsluitend door de eigenaar voor diens goederenvervoer gebruikt wordt.

4. Onverminderd lid 3 kunnen de lidstaten lokale en regionale spoorweginfrastructuren die geen strategisch belang hebben voor de werking van de spoorwegmarkt, uitsluiten van de toepassing van artikel 8, lid 3, en kunnen zij lokale spoorweginfrastructuren die geen strategisch belang hebben voor de werking van de spoorwegmarkt, uitsluiten van de toepassing van hoofdstuk IV. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van hun voornemen om dergelijke spoorweginfrastructuur uit te sluiten. Overeenkomstig de in artikel 62, lid 2, bedoelde adviesprocedure beslist de Commissie of dergelijke spoorweginfrastructuur als zonder strategisch belang mag worden beschouwd, waarbij zij rekening houdt met de lengte van de betrokken trajecten, de mate waarin ze worden gebruikt en het betrokken verkeersvolume dat potentieel wordt geraakt.

<sup>(1)</sup> PB C 369 van 17.12.2011, blz. 14.

5. De lidstaten kunnen voertuigen die worden geëxploiteerd of zijn bestemd voor exploitatie, van en naar derde landen, en die rijden op een spoorweginfrastructuur waarvan de spoorwijdte verschillend is van die van het hoofdspoorwegnet in de Unie, uitsluiten van de werkingssfeer van artikel 31, lid 5.

6. De lidstaten kunnen voor het tijdschema voor de capaciteitstoewijzing andere periodes en termijnen dan die welke worden genoemd in artikel 43, lid 2, in bijlage VI, punt 2, onder b), en in bijlage VII, punten 3, 4 en 5, vaststellen indien de vaststelling van internationale treinpaden in samenwerking met de infrastructuurbeheerders van derde landen op een net waarvan de spoorwijdte verschillend is van die van het hoofdspoorwegnet in de Unie aanzienlijke gevolgen heeft voor de capaciteitstoewijzing in het algemeen.

7. De lidstaten kunnen besluiten dat het heffingskader en de heffingsregels die specifiek zijn ingesteld voor internationale vrachtdiensten van en naar derde landen op een net waarvan de spoorwijdte verschilt van die van het hoofdspoorwegnet in de Unie, worden bekendgemaakt met andere instrumenten en termijnen dan die, bedoeld in artikel 29, lid 1, daar waar zulks nodig is om een eerlijke concurrentie te waarborgen.

8. De lidstaten kunnen spoorweginfrastructuur waarvan de spoorwijdte verschillend is van die van het hoofdspoorwegnet in de Unie en die grensstations van een lidstaat verbindt met het grondgebied van een derde land, uitsluiten van de werkingssfeer van hoofdstuk IV.

9. Deze richtlijn is niet van toepassing op ondernemingen waarvan de bedrijfsactiviteiten zich ertoe beperken uitsluitend pendeldiensten te verrichten voor wegvoertuigen door onderzeese tunnels en voor vervoersdiensten in de vorm van pendeldiensten voor wegvoertuigen door dergelijke tunnels, met uitzondering van artikel 6, leden 1 en 4, en de artikelen 10, 11, 12 en 28.

10. De lidstaten kunnen een spoorwegdienst die in transitio door de Unie wordt verricht, uitsluiten van de werkingssfeer van hoofdstuk II, uitgezonderd artikel 14, en van hoofdstuk IV.

11. De lidstaten kunnen treinen die niet met het European Train Control System (ETCS) zijn uitgerust en die voor regionale passagiersvervoersdiensten worden gebruikt die vóór 1985 voor het eerst in gebruik zijn genomen, uitsluiten van de toepassing van artikel 32, lid 4.

### Artikel 3

#### Definities

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

1) „spoorwegonderneming”: iedere publiek- of privaatrechtelijke onderneming die in het bezit is van een vergunning overeenkomstig deze richtlijn en waarvan de voornaamste activiteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoersdiensten voor goederen en/of voor passagiers, waarbij die onderneming voor de tractie zorgt; hiertoe behoren ook ondernemingen die uitsluitend voor tractie zorgen;

2) „infrastructuurbeheerder”: een instantie of onderneming die met name belast is met de aanleg, het beheer en het onderhoud van spoorweginfrastructuur, met inbegrip van het verkeersbeheer en de besturing en seingeving. De taken van de infrastructuurbeheerder op een net of een deel van een net kunnen aan verschillende instanties of ondernemingen worden toegewezen;

3) „spoorweginfrastructuur”: de elementen vermeld in bijlage I;

4) „internationaal goederenvervoer”: vervoersdiensten waarbij de trein minstens één grens van een lidstaat overschrijdt; de trein kan worden samengesteld en/of gesplitst en de verschillende delen kunnen een verschillende herkomst en bestemming hebben, mits alle wagons ten minste één grens overschrijden;

5) „internationale passagiersvervoersdienst”: een passagiersvervoersdienst in het kader waarvan de trein ten minste eenmaal de grens van een lidstaat overschrijdt en die in hoofdzaak bedoeld is om passagiers tussen stations in verschillende lidstaten te vervoeren; de trein kan worden samengesteld en/of gesplitst en de samenstellende delen kunnen een verschillende herkomst en bestemming hebben, op voorwaarde dat alle rijtuigen ten minste één grens overschrijden;

6) „stads- en voorstadsvervoersdiensten”: vervoersdiensten die als hoofddoel hebben te beantwoorden aan de behoeften van een stedelijk centrum of een agglomeratie, met inbegrip van een grensoverschrijdende agglomeratie, en aan de behoeften aan vervoer tussen dat centrum of die agglomeratie en de omliggende gebieden;

7) „regionale diensten”: vervoersdiensten die als hoofddoel hebben te beantwoorden aan de vervoerbehoefden van een regio, met inbegrip van een grensoverschrijdende regio;

8) „transito”: de doortocht op het grondgebied van de Unie zonder goederen te laden of te lossen en/of zonder passagiers op het grondgebied van de Unie te laten in- of uitstappen;

9) „alternatief traject”: een ander traject tussen hetzelfde vertrekpunt en aankomstpunt voor zover beide trajecten onderling inwisselbaar zijn voor het exploiteren van de betrokken goederen- of passagiersvervoersdienst door de spoorwegonderneming;

10) „levensvatbaar alternatief”: toegang tot een andere dienstvoorziening die economisch gezien aanvaardbaar is voor de spoorwegonderneming en deze laatste in staat stelt om de betrokken goederen- of passagiersvervoersdienst te exploiteren;

11) „dienstvoorziening”: de installatie, inclusief terrein, gebouw en uitrusting, die in haar geheel of gedeeltelijk speciaal is ingericht voor het verrichten van een of meer diensten als bedoeld in bijlage II, punten 2 tot en met 4;



- 12) „exploitant van een dienstvoorziening”: iedere publieke of privaatrechtelijke entiteit die verantwoordelijk is voor het beheer van een of meer dienstvoorzieningen of voor het verrichten van een of meer diensten voor spoorwegondernemingen als bedoeld in bijlage II, punten 2 tot en met 4;
- 13) „grensoverschrijdende overeenkomst”: iedere overeenkomst tussen twee of meer lidstaten of tussen lidstaten en derde landen die ertoe strekt het verrichten van grensoverschrijdende spoorwegdiensten te vergemakkelijken;
- 14) „vergunning”: een door een vergunningverlenende autoriteit aan een onderneming verleende vergunning waarbij wordt erkend dat zij in staat is als spoorwegonderneming spoorvervoersdiensten te verrichten. De vergunning kan worden beperkt tot het verrichten van bepaalde categorieën vervoersdiensten;
- 15) „vergunningverlenende autoriteit”: de instantie die in een lidstaat verantwoordelijk is voor het verlenen van vergunningen aan spoorwegondernemingen;
- 16) „beheersovereenkomst”: een in het kader van bestuurlijke maatregelen tot stand gekomen overeenkomst of, *mutatis mutandis*, regeling;
- 17) „redelijke winst”: een rendementsvergoeding op basis van eigen vermogen, waarbij rekening wordt gehouden met het risico, waaronder het risico aan inkomstzijde of het ontbreken daarvan, waaraan de exploitant van de dienstvoorziening is blootgesteld, en die in de lijn ligt van de gemiddelde opbrengst voor de betrokken sector in de afgelopen jaren;
- 18) „toewijzing”: de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit door een infrastructuurbeheerder;
- 19) „aanvrager”: een spoorwegonderneming of een internationaal samenwerkingsverband van spoorwegondernemingen of andere natuurlijke en/of rechtspersonen, zoals de bevoegde overheidsinstanties in de zin van Verordening (EG) nr. 1370/2007 en verladers, expediteurs en exploitanten van gecombineerd vervoer, die om redenen van openbare dienst of om commerciële redenen belang hebben bij de verwerving van infrastructuurcapaciteit;
- 20) „overbelaste infrastructuur”: een infrastructuurgedeelte waarvoor gedurende bepaalde perioden, zelfs na coördinatie van de verschillende capaciteitsaanvragen, niet volledig aan de infrastructuurcapaciteitsvraag kan worden voldaan;
- 21) „capaciteitsvergrotingsplan”: een maatregel of reeks van maatregelen met een tijdschema voor de uitvoering daarvan die beoogt de capaciteitsbeperkingen te verminderen die ertoe hebben geleid dat een infrastructuurgedeelte tot „overbelaste infrastructuur” is verklaard;
- 22) „coördinatie”: de procedure die door de infrastructuurbeheerder en de aanvragers wordt gevolgd om een oplossing te vinden in geval van concurrerende aanvragen om infrastructuurcapaciteit;
- 23) „kaderovereenkomst”: een publiek- dan wel privaatrechtelijke bindende algemene overeenkomst die de rechten en plichten vastlegt van een aanvrager en van de infrastructuurbeheerder met betrekking tot de toe te wijzen infrastructuurcapaciteit en de te heffen rechten voor een periode die langer is dan de geldigheidsduur van één dienstregelingstijdvak;
- 24) „infrastructuurcapaciteit”: het vermogen om voor een bepaalde periode voor een infrastructuurelement gevraagde treinpaden te plannen;
- 25) „net”: de gehele spoorweginfrastructuur die beheerd wordt door een infrastructuurbeheerder;
- 26) „netverklaring”: een gedetailleerde verklaring, waarin de algemene regels, termijnen, procedures en criteria voor de heffings- en capaciteitstoewijzingsregelingen zijn vastgelegd, met begrip van alle andere informatie die nodig is om de aanvragen van infrastructuurcapaciteit mogelijk te maken;
- 27) „treinpad”: de infrastructuurcapaciteit die nodig is om een trein in een bepaald tijdvak tussen twee plaatsen te laten rijden;
- 28) „dienstregeling”: de informatie over alle geprogrammeerde bewegingen van treinen en rollend materieel, die gedurende de periode dat de dienstregeling geldt op de betreffende infrastructuur zullen worden uitgevoerd;
- 29) „remisestation”: station dat specifiek bestemd is voor het tijdelijk parkeren van spoorwegvoertuigen tussen twee ritten;
- 30) „groot onderhoud”: werkzaamheden die niet als vast onderdeel van de gewone dagelijkse verrichtingen worden uitgevoerd en waarvoor het voertuig buiten dienst moet worden gesteld.

## HOOFDSTUK II

## ONTWIKKELING VAN DE SPOORWEGEN IN DE EUROPESE UNIE

## AFDELING 1

**Bestuurlijke onafhankelijkheid**

## Artikel 4

**Onafhankelijkheid van spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerder**

1. De lidstaten zorgen ervoor dat de spoorwegondernemingen die direct of indirect eigendom zijn van of worden beheerd door lidstaten, op het vlak van bestuur, administratief beheer en interne administratieve, economische en boekhoudkundige controle een onafhankelijke rechtspositie hebben, volgens welke zij in het bijzonder zullen beschikken over een vermogen, een begroting en een boekhouding die gescheiden zijn van die van de staat.

2. De infrastructuurbeheerder is verantwoordelijk voor zijn eigen beheer, bestuur en interne controle en neemt hierbij het heffings- en toewijzingskader en de specifieke regels die door de lidstaten zijn opgesteld, in acht.

#### Artikel 5

### Beheer van spoorwegondernemingen volgens commerciële beginselen

1. De lidstaten stellen de spoorwegondernemingen in staat hun activiteiten aan de markt aan te passen en deze te beheren onder verantwoordelijkheid van hun leidinggevende organen, teneinde doeltreffende en passende diensten te verlenen tegen de laagst mogelijke kosten met inachtneming van de vereiste kwaliteit van de dienstverlening.

Spoorwegondernemingen worden bestuurd volgens de beginselen die van toepassing zijn op commerciële ondernemingen, ongeacht hun eigendomstructuur. Dit geldt ook waar het gaat om de door de lidstaten aan de onderneming opgelegde verplichtingen inzake openbare dienstverlening en de door hen met de bevoegde autoriteiten van de staat gesloten openbare dienstcontracten.

2. De spoorwegondernemingen stellen hun eigen bedrijfsplannen op, met inbegrip van de investerings- en financieringsplannen. Deze bedrijfsplannen zijn gericht op het bereiken van het financieel evenwicht van de ondernemingen en op andere doelstellingen op het gebied van technisch, commercieel en financieel beheer; daarnaast moeten in deze bedrijfsplannen de middelen worden vermeld om deze doelstellingen te bereiken.

3. In het licht van de door iedere lidstaat vastgestelde richtsnoeren voor het algemene beleid en met inachtneming van de nationale, eventueel meerjarige, plannen of contracten, met inbegrip van de investerings- en financieringsplannen, zijn de spoorwegondernemingen in het bijzonder vrij om:

- a) hun interne organisatie vast te stellen, onverminderd de artikelen 7, 29 en 39;
- b) toezicht te houden op de levering en de marketing van de diensten, en de tarieven ervan vast te stellen;
- c) besluiten betreffende het personeel, de activa en de eigen aankopen te nemen;
- d) hun marktaandeel uit te breiden, nieuwe technologieën en nieuwe diensten te ontwikkelen en nieuwe managementtechnieken in te voeren;
- e) nieuwe activiteiten te ontplooiën op aan de spoorwegsector aanverwante terreinen.

Dit lid laat Verordening (EG) nr. 1370/2007 onverlet.

4. Niettegenstaande lid 3 kunnen aandeelhouders van spoorwegondernemingen die eigendom zijn van of gecontroleerd worden door de staat, eisen dat hun voorafgaande goedkeuring wordt gevraagd voor belangrijke bedrijfsbeheersbeslissingen, op een gelijke wijze als aandeelhouders van privaatrechtelijke naamloze vennootschappen krachtens het vennootschapsrecht van de lidstaten. Dit artikel laat de bevoegdheden van toezichthoudende organen krachtens het vennootschapsrecht van de

lidstaten met betrekking tot de benoeming van bestuursleden, onverlet.

#### AFDELING 2

### Scheiding van het beheer van de infrastructuur en de vervoersactiviteiten en van de verschillende soorten vervoersactiviteiten

#### Artikel 6

### Gescheiden rekeningen

1. De lidstaten zorgen ervoor dat gescheiden winst-en-verliesrekeningen en balansen worden opgesteld en gepubliceerd voor de activiteiten met betrekking tot de levering van vervoersdiensten door spoorwegondernemingen enerzijds, en voor de activiteiten betreffende het beheer van de spoorweginfrastructuur anderzijds. Overheidsmiddelen die voor een van deze twee activiteiten worden verstrekt, mogen niet worden overgedragen naar de andere activiteit.

2. De lidstaten kunnen voorts bepalen dat deze scheiding tot uitdrukking komt in het bestaan van afzonderlijke afdelingen binnen eenzelfde onderneming of dat de infrastructuur en de vervoersdiensten door afzonderlijke entiteiten worden beheerd.

3. De lidstaten zorgen ervoor dat voor de bedrijfsactiviteiten met betrekking tot de exploitatie van hun goederenvervoersdiensten per spoor enerzijds en voor de activiteiten in verband met de exploitatie van personenvervoersdiensten anderzijds, afzonderlijke winst-en-verliesrekeningen, alsmede balansen worden opgesteld en gepubliceerd. Openbare financiële middelen voor activiteiten die betrekking hebben op het verrichten van vervoersdiensten in het kader van een opdracht van openbare dienst, moeten in overeenstemming met artikel 7 van Verordening (EG) nr. 1370/2007 afzonderlijk in de desbetreffende rekeningen worden opgevoerd en mogen niet worden overgedragen naar activiteiten met betrekking tot andere vervoersdiensten of enige andere bedrijfsactiviteit.

4. De wijze waarop de boekhoudingen van de verschillende in de leden 1 en 3 bedoelde activiteiten worden gevoerd, moet het mogelijk maken toe te zien op het verbod op de overdracht van openbare financiële middelen van het ene activiteitengebied naar het andere en op het gebruik van inkomsten uit infrastructuurrechten en overschotten uit andere commerciële activiteiten.

#### Artikel 7

### Onafhankelijkheid van de essentiële taken van de infrastructuurbeheerder

1. De lidstaten zorgen ervoor dat de essentiële taken die voor eerlijke en niet-discriminerende toegang tot de infrastructuur bepalend zijn, worden toevertrouwd aan instanties of ondernemingen die zelf geen spoorvervoersdiensten verlenen. Aangehouden moet worden dat deze doelstelling is bereikt, ongeacht de organisatiestructuren.

Tot de essentiële taken behoren:

- a) besluitvorming inzake treinpadtoewijzing, waaronder zowel de omschrijving als de beoordeling van de beschikbaarheid en de capaciteitstoeuwijzing voor afzonderlijke treinpaden, en

- b) besluitvorming inzake de heffingen van rechten voor het gebruik van de infrastructuur, met inbegrip van de vaststelling en het innen van de rechten, onverminderd artikel 29, lid 1.

De lidstaten kunnen de spoorwegondernemingen of elke andere instantie evenwel belasten met de verantwoordelijkheid bij te dragen tot de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur, bijvoorbeeld door middel van investeringen, onderhoud en financiering.

2. Indien de infrastructuurbeheerder in juridisch of organisatorisch opzicht of wat de besluitvorming betreft, niet onafhankelijk is van een spoorwegonderneming, worden de in hoofdstuk IV, afdelingen 2 en 3, bedoelde taken verricht door respectievelijk een heffingsinstantie en een toewijzingsinstantie die in juridisch en organisatorisch opzicht en wat de besluitvorming betreft van iedere spoorwegonderneming onafhankelijk zijn.

3. De verwijzingen in de bepalingen van hoofdstuk IV, afdelingen 2 en 3, naar de essentiële taken van een infrastructuurbeheerder, worden geacht van toepassing te zijn op de heffingsinstantie of de toewijzingsinstantie met betrekking tot hun respectievelijke bevoegdheden.

### AFDELING 3

#### **Financiële sanering**

##### *Artikel 8*

#### **Financiering van de infrastructuurbeheerder**

1. De lidstaten ontwikkelen de nationale spoorweginfrastructuur waarbij zij, zo nodig, de algemene behoeften van de Unie, waaronder de behoefte om met naburige derde landen samen te werken, in aanmerking nemen. Hiertoe publiceren zij, na overleg met de belanghebbenden, uiterlijk 16 december 2014 een indicatief meerjarenplan voor de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur om aan de toekomstige mobiliteitsbehoeften wat betreft onderhoud, vernieuwing en ontwikkeling van de infrastructuur te voldoen, dat is gebaseerd op een duurzame financiering van het spoorwegsysteem. Het plan bestrijkt een periode van ten minste vijf jaar en is hernieuwbaar.

2. Met inachtneming van de artikelen 93, 107 en 108 VWEU, mogen de lidstaten de infrastructuurbeheerder ook financiële middelen verstrekken die in verhouding staan tot zijn in artikel 3, lid 2, bedoelde taken, de omvang van de infrastructuur en de financiële behoeften, in het bijzonder om nieuwe investeringen te dekken. De lidstaten kunnen besluiten deze investeringen met andere middelen te financieren dan met rechtstreekse overheidsfinanciering. De lidstaten voldoen in ieder geval aan de vereisten van lid 4 van dit artikel.

3. In het kader van het door de betrokken lidstaat vastgestelde algemene beleid, en rekening houdend met het in lid 1 bedoelde meerjarenplan en met de in lid 2 bedoelde door de lidstaten verstrekte financiële middelen, stelt de infrastructuurbeheerder een bedrijfsplan vast dat ook investerings- en financiële programma's bevat. Het plan moet zodanig worden opgesteld, dat wordt gewaarborgd dat gebruik, aanbod en ontwikkeling van de infrastructuur optimaal en efficiënt zijn, en tevens een financieel evenwicht wordt bereikt en in de middelen voor de verwezenlijking van deze doelstellingen wordt voorzien. De

infrastructuurbeheerder zorgt ervoor dat de bekende aanvragers en, op hun verzoek, potentiële aanvragers, toegang verkrijgen tot de desbetreffende informatie en in de gelegenheid worden gesteld om zich over de inhoud van het bedrijfsplan wat betreft de toegangs- en gebruiksvoorwaarden en de aard en het aanbieden en ontwikkelen van de infrastructuur, uit te spreken voordat het bedrijfsplan door de infrastructuurbeheerder wordt goedgekeurd.

4. De lidstaten zorgen ervoor dat, onder normale zakelijke omstandigheden en over een redelijke periode die niet langer mag zijn dan vijf jaar, in de winst-en-verliesrekening van een infrastructuurbeheerder de inkomsten uit infrastructuurrechten, overschotten uit andere commerciële activiteiten, niet-terugvorderbare inkomsten uit particuliere bronnen en overheidsfinanciering enerzijds, waaronder begrepen voorschotten van de staat, indien van toepassing, en infrastructuuruitgaven anderzijds, ten minste in evenwicht zijn.

Onverminderd de eventuele doelstelling op lange termijn dat de infrastructuurkosten voor alle takken van vervoer worden gedekt door de gebruiker op basis van een eerlijke en niet-discriminerende concurrentie tussen de onderscheidene takken, wanneer het spoorwegvervoer concurrerend is met andere takken van vervoer, kan een lidstaat in het kader van de heffingsregeling van de artikelen 31 en 32 van de infrastructuurbeheerder verlangen dat zijn begroting zonder overheidsfinanciering sluitend is.

##### *Artikel 9*

#### **Transparante schuldverlichting**

1. Onverminderd regels van de Unie inzake staatssteun en overeenkomstig de artikelen 93, 107 en 108 VWEU, voeren de lidstaten passende mechanismen in om de schuldenlast van spoorwegondernemingen die eigendom zijn van of worden gecontroleerd door de staat, te helpen terugbrengen tot een niveau dat geen belemmering vormt voor een gezond financieel beheer en die de financiële situatie van die ondernemingen verbetert.

2. Met het oog op het bedoelde in lid 1 kunnen de lidstaten verlangen dat binnen de boekhouding van deze spoorwegondernemingen een afzonderlijke schulddelgingsdienst wordt ingesteld.

Alle leningen van de spoorwegonderneming ter financiering van investeringen en ter dekking van overschrijdingen van exploitatie-uitgaven welke het gevolg zijn van activiteiten op het gebied van het spoorwegvervoer of van het beheer van de spoorweginfrastructuur, kunnen bij de passiva van deze dienst worden geboekt, totdat de leningen zijn afgelost. De schulden uit activiteiten van dochterondernemingen kunnen niet in aanmerking worden genomen.

3. De leden 1 en 2 zijn slechts van toepassing op de schulden en rente op schulden die spoorwegondernemingen die eigendom zijn van of worden gecontroleerd door de staat, zijn aangegaan tot de datum waarop de markt in de betrokken lidstaat voor het geheel of een deel van de spoorvervoersdiensten is opengesteld, en in elk geval tot 15 maart 2001 of, voor de lidstaten die na die datum tot de Unie zijn toegetreden, tot de datum van toetreding tot de Unie.

## AFDELING 4

**Toegang tot de spoorweginfrastructuur en diensten**

## Artikel 10

**Voorwaarden voor de toegang tot de spoorweginfrastructuur**

1. Spoorwegondernemingen krijgen onder eerlijke, niet-discriminerende en transparante voorwaarden het recht op toegang tot de spoorweginfrastructuur in alle lidstaten met het oog op de exploitatie van alle typen goederenvervoersdiensten per spoor. Onder dat recht is begrepen de toegang tot infrastructuur die zee- en binnenhavens verbindt, en andere in bijlage II, punt 2, bedoelde dienstvoorzieningen, alsmede tot infrastructuur die meer dan één eindgebruiker bedient of kan bedienen.

2. Spoorwegondernemingen krijgen recht op toegang tot de spoorweginfrastructuur van alle lidstaten met het oog op de exploitatie van internationale passagiersvervoersdiensten. Bij een internationale passagiersvervoersdienst hebben de spoorwegondernemingen het recht om op het internationale traject passagiers te laten instappen op elk station en hen te laten uitstappen op een ander station, ook wanneer die in dezelfde lidstaat liggen. Dit recht omvat de toegang tot infrastructuur die de in bijlage II, punt 2, bedoelde dienstvoorzieningen verbindt.

3. Na een verzoek van de betrokken bevoegde autoriteiten en/of belangstellende spoorwegondernemingen bepaalt of bepalen de in artikel 55 bedoelde toezichthoudende instantie of instanties of het het hoofddoel van de dienst is, passagiers tussen stations in verschillende lidstaten te vervoeren.

4. De Commissie stelt, op basis van de ervaring van toezichthoudende instanties, bevoegde autoriteiten en spoorwegondernemingen en op basis van de werkzaamheden van het in artikel 57, lid 1, bedoelde netwerk, uiterlijk 16 december 2016 maatregelen vast, waarin de voor de toepassing van lid 3 van dit artikel te volgen procedure en criteria nader worden bepaald. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 62, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

## Artikel 11

**Beperking van het recht op toegang en van het recht passagiers te laten in- en uitstappen**

1. De lidstaten kunnen het in artikel 10 bedoelde toegangsrecht beperken op verbindingen tussen een vertrekpunt en een bestemming, die worden bestreken door een of meer openbare dienstcontracten die in overeenstemming met het recht van de Unie zijn gesloten. Een dergelijke beperking heeft niet tot gevolg dat het recht om op het internationale traject passagiers te laten instappen op elk station en hen te laten uitstappen op een ander station, ook wanneer die in dezelfde lidstaat liggen, wordt beperkt, met uitzondering van het geval waarin de uitoefening van dit recht het economische evenwicht van een openbare dienstcontract in gevaar zou brengen.

2. Of het economische evenwicht van een openbare dienstcontract al dan niet in gevaar komt, wordt door de in artikel 55 bedoelde toezichthoudende instantie of instanties bepaald op basis van een objectieve economische analyse aan de hand

van vooraf vastgestelde criteria, op verzoek van een van de volgende partijen:

- a) de bevoegde autoriteit of bevoegde autoriteiten die het openbare dienstcontract heeft of hebben gegund,
- b) iedere andere belanghebbende bevoegde autoriteit die het recht heeft de toegang uit hoofde van dit artikel te beperken,
- c) de infrastructuurbeheerder,
- d) de spoorwegonderneming die het openbare dienstcontract uitvoert.

De bevoegde autoriteiten en de spoorwegondernemingen die de openbare diensten verrichten, delen aan de bevoegde toezichthoudende instantie de informatie mee die redelijkerwijs nodig is om tot een besluit te komen. De toezichthoudende instantie onderzoekt de door deze partijen verstrekte informatie, en zij vraagt, indien nodig, binnen een maand na ontvangst van het verzoek relevante aanvullende informatie op bij, en treedt zij in overleg met, alle betrokken partijen. De toezichthoudende instantie pleegt daarbij, indien nodig, overleg met alle betrokken partijen, binnen een vooraf bepaalde redelijke termijn, en stelt, in ieder geval binnen zes weken na ontvangst van alle relevante informatie, de betrokken partijen in kennis van haar met redenen omklede besluit.

3. De toezichthoudende instantie deelt de gronden voor haar besluit mee en vermeldt de termijn waarbinnen, en de voorwaarden waaronder, de volgende instanties om een herziening van dat besluit kunnen verzoeken:

- a) de ter zake bevoegde autoriteit of bevoegde autoriteiten;
- b) de infrastructuurbeheerder;
- c) de spoorwegonderneming die het openbare dienstcontract uitvoert;
- d) de spoorwegonderneming die toegang wenst.

4. De Commissie stelt, op basis van de ervaring van toezichthoudende instanties, bevoegde autoriteiten en spoorwegondernemingen en op basis van de werkzaamheden van het in artikel 57, lid 1, bedoelde netwerk, uiterlijk 16 december 2016 maatregelen vast, waarin de voor de toepassing van de leden 1, 2 en 3 van dit artikel te volgen procedure en criteria nader worden bepaald. Deze uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 62, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

5. De lidstaten kunnen tevens het recht om passagiers te laten in- en uitstappen op stations in dezelfde lidstaat op het traject van een internationale passagiersvervoersdienst beperken wanneer een exclusief recht voor het vervoer van passagiers tussen deze stations is toegekend uit hoofde van een concessieovereenkomst die vóór 4 december 2007 is gegund op basis van een eerlijke op concurrentie stoelende aanbestedingsprocedure en in overeenstemming met de toepasselijke beginselen van het recht van de Unie. Een dergelijke beperking kan gelden gedurende de oorspronkelijke duur van het contract, of 15 jaar, naargelang welk tijdsbestek het kortst is.



6. De lidstaten zorgen ervoor dat de in leden 1, 2, 3 en 5 bedoelde beslissingen rechterlijk kunnen worden getoetst.

#### Artikel 12

##### **Heffing op spoorwegondernemingen die passagiersvervoersdiensten verrichten**

1. Onverminderd artikel 11, lid 2, kunnen de lidstaten, onder de in dit artikel bepaalde voorwaarden, de voor het spoorwegvervoer van passagiers bevoegde autoriteit toestaan om een heffing op te leggen aan spoorwegondernemingen die passagiersvervoersdiensten verrichten, voor de exploitatie van onder de rechtsbevoegdheid van deze autoriteit vallende trajecten die tussen twee stations in die lidstaat worden geëxploiteerd.

In dat geval worden spoorwegondernemingen die binnenlandse of internationale passagiersvervoersdiensten per spoor verrichten, aan dezelfde heffing voor de exploitatie van die trajecten die onder de rechtsbevoegdheid van die autoriteit vallen, onderworpen.

2. De heffing is bedoeld om deze autoriteit te compenseren voor openbaredienstverplichtingen vervat in openbaredienstcontracten die in overeenstemming met het recht van de Unie zijn gegund. De opbrengst die uit deze, als compensatie betaalde heffing is opgehaald, mag niet hoger zijn dan hetgeen dat nodig is om het geheel of een deel van de kosten van de desbetreffende openbaredienstverplichtingen, rekening houdend met de opbrengsten alsmede met een redelijke winst uit de uitvoering van die verplichtingen, te dekken.

3. De heffing wordt opgelegd in overeenstemming met het recht van de Unie, en neemt met name de beginselen van billijkheid, transparantie, non-discriminatie en evenredigheid, in het bijzonder tussen de gemiddelde prijs van de dienst aan de passagier en de hoogte van de heffing, in acht. Het totaal van de ingevolge dit lid opgelegde heffingen mag de economische levensvatbaarheid van de passagiersvervoersdienst per spoor waarvoor zij worden opgelegd, niet in gevaar brengen.

4. De betrokken autoriteiten houden de nodige informatie bij om ervoor te zorgen dat de oorsprong van de heffingen en het gebruik dat ervan wordt gemaakt, kan worden achterhaald. De lidstaten verstrekken deze informatie aan de Commissie.

5. De Commissie stelt, op basis van de ervaring van toezichthoudende instanties, bevoegde autoriteiten en spoorwegondernemingen en op basis van de werkzaamheden van het in artikel 57, lid 1, bedoelde netwerk, maatregelen vast waarin de voor de toepassing van dit artikel te volgen procedure en criteria nader worden bepaald. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 62, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

#### Artikel 13

##### **Voorwaarden voor de toegang tot diensten**

1. Infrastructuurbeheerders verlenen alle spoorwegondernemingen op een niet-discriminerende wijze het in bijlage II, punt 1, vastgestelde minimumtoegangspakket.

2. Exploitanten van dienstvoorzieningen verlenen alle spoorwegondernemingen op een niet-discriminerende wijze toegang, inclusief toegang via het spoor, tot de in bijlage II, punt 2, bedoelde dienstvoorzieningen en tot de in deze voorzieningen geleverde diensten.

3. Ter waarborging van een volledig transparante en niet-discriminerende toegang tot de in bijlage II, punt 2, onder a), b), c), d), g) en i), bedoelde dienstvoorzieningen, en van de dienstverlening in deze voorzieningen ingeval de exploitant van de dienstvoorzieningen onder de directe of indirecte zeggenschap staat van een instantie of een onderneming die ook actief is en een machtspositie heeft op nationale markten voor spoorvervoersdiensten waarvoor de voorziening wordt gebruikt, zijn de exploitanten van deze dienstvoorzieningen op zodanige wijze georganiseerd, dat zij organisatorisch en wat de besluitvorming aangaat, onafhankelijk zijn van deze instantie of onderneming. Dergelijke onafhankelijkheid omvat niet het vereiste dat voor dienstvoorzieningen een afzonderlijke rechtspersoon moet worden opgericht; er kan aan worden voldaan door binnen één rechtspersoon verschillende afdelingen op te richten.

De exploitant en deze instantie of onderneming voeren gescheiden rekeningen, daaronder begrepen gescheiden balansen en gescheiden winst-en-verliesrekeningen, voor alle dienstvoorzieningen bedoeld in bijlage II, punt 2.

Indien de dienstvoorzieningen door een infrastructuurbeheerder worden geëxploiteerd of de exploitant ervan onder de directe of indirecte zeggenschap staat van een infrastructuurbeheerder, wordt de in dit lid bedoelde onafhankelijkheid geacht te zijn voldaan indien aan de in artikel 7 genoemde vereisten wordt voldaan.

4. De verzoeken van de spoorwegondernemingen om toegang tot, en levering van diensten in, de in punt 2 van bijlage II bedoelde dienstvoorziening worden beantwoord binnen een redelijke termijn die door de in artikel 55 bedoelde toezichthoudende instantie wordt vastgesteld. Dergelijke verzoeken mogen slechts worden afgewezen, wanneer er levensvatbare alternatieven zijn die hen in staat stellen, de betrokken goederen- of passagiersvervoersdienst op hetzelfde traject of op alternatieve trajecten onder economisch aanvaardbare voorwaarden te exploiteren. Dit houdt voor de exploitant van de dienstvoorzieningen niet de verplichting in om te investeren in middelen of voorzieningen teneinde aan alle verzoeken van spoorwegondernemingen tegemoet te kunnen komen.

Bij verzoeken van spoorwegondernemingen om toegang tot, en dienstverlening in, een dienstvoorziening die wordt beheerd door een exploitant van de in lid 3 bedoelde dienstvoorziening, motiveert de exploitant eventuele weigeringsbesluiten schriftelijk en geeft hij aan welke levensvatbare alternatieven er zijn in andere voorzieningen.

5. Wanneer een exploitant van de in bijlage II, punt 2, bedoelde dienstvoorziening een conflict vaststelt tussen verschillende verzoeken, tracht hij die verzoeken met elkaar te verzoenen voor zover dat mogelijk is. Wanneer geen levensvatbaar alternatief beschikbaar is en het op basis van een aangetoonde behoefte onmogelijk is aan alle verzoeken om capaciteit voor de betrokken voorziening tegemoet te komen, kan de verzoeker een klacht indienen bij de in artikel 55 bedoelde toezichthoudende instantie die zich over de zaak buigt en, voor zover nodig, maatregelen neemt om ervoor te zorgen dat een passend deel van de capaciteit wordt gegund aan de betrokken verzoeker.

6. Wanneer de in bijlage II, punt 2, bedoelde dienstvoorziening gedurende tenminste twee opeenvolgende jaren niet is gebruikt, en spoorwegondernemingen ten aanzien van de exploitant van die dienstvoorziening hun belangstelling hebben laten blijken voor toegang tot de voorziening, op basis van aangetoonde behoeften, biedt de eigenaar de exploitatie van de voorziening geheel of gedeeltelijk aan voor leasing, of verhuring als spoordienstvoorziening, tenzij de exploitant van die dienstvoorzieningen aantoont dat de voorziening vanwege een lopend reconversieproces niet door een spoorwegonderneming kan worden gebruikt.

7. Indien de exploitant van de dienstvoorzieningen voorziet in een van de in bijlage II, punt 3, bedoelde „aanvullende diensten”, biedt hij deze op verzoek op niet-discriminerende wijze aan een spoorwegonderneming aan.

8. De spoorwegondernemingen mogen de infrastructuurbeheerder of andere exploitanten van de dienstvoorziening om een bijkomende reeks in bijlage II, punt 4, bedoelde „ondersteunende diensten” verzoeken. De exploitant van een dienstvoorziening is niet verplicht deze diensten te verlenen. Wanneer de exploitant van de dienstvoorziening besluit een of meer diensten van deze reeks aan anderen aan te bieden, verstrekt hij deze op verzoek en op niet-discriminerende wijze aan spoorwegondernemingen.

9. De Commissie kan, op basis van de ervaring van toezichthoudende instanties en exploitanten van dienstvoorzieningen en op basis van de werkzaamheden van het in artikel 57, lid 1, bedoelde netwerk, maatregelen vaststellen waarin de voor de toegang tot de diensten die worden aangeboden in de in bijlage II, punten 2, 3 en 4, bedoelde dienstvoorzieningen te volgen procedure en criteria nader worden bepaald. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 62, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

#### AFDELING 5

### **Grensoverschrijdende overeenkomsten**

#### Artikel 14

### **Algemene beginselen inzake grensoverschrijdende overeenkomsten**

1. De lidstaten zorgen ervoor dat bepalingen in grensoverschrijdende overeenkomsten niet discrimineren tussen spoor-

wegondernemingen noch de vrijheid van de spoorwegondernemingen beperken om grensoverschrijdende diensten te exploiteren.

2. De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk 16 juni 2013 in kennis van grensoverschrijdende overeenkomsten die voor deze datum gesloten zijn; voor nieuwe of herziene overeenkomsten tussen lidstaten doen zij dit voor de sluiting daarvan. De Commissie besluit of dergelijke overeenkomsten voldoen aan het recht van de Unie binnen negen maanden vanaf de kennisgeving voor overeenkomsten, gesloten vóór 15 december 2012, of binnen vier maanden voor overeenkomsten nieuwe of herziene overeenkomsten tussen lidstaten. Deze uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 62, lid 2, bedoelde adviesprocedure vastgesteld.

3. Onverminderd de bevoegdheidsverdeling tussen de Unie en de lidstaten, stellen de lidstaten in overeenstemming met het recht van de Unie de Commissie ervan in kennis wanneer zij voornemens zijn om over nieuwe of herziene grensoverschrijdende overeenkomsten tussen lidstaten en derde landen onderhandelingen te openen of dergelijke overeenkomsten te sluiten.

4. Indien de Commissie, binnen twee maanden na ontvangst van de kennisgeving dat een lidstaat voornemens is de in lid 2 bedoelde onderhandelingen te openen, besluit dat de onderhandelingen waarschijnlijk de doelstellingen van de met het betrokken derde land lopende onderhandelingen van de Unie ondermijnen en/of tot een met het recht van de Unie onverenigbare overeenkomst zullen leiden, stelt zij de lidstaat daarvan in kennis.

De lidstaten informeren de Commissie regelmatig over dit soort onderhandelingen en nodigen de Commissie uit om als waarnemer aan die onderhandelingen deel te nemen.

5. De lidstaten worden gemachtigd om nieuwe of herziene grensoverschrijdende overeenkomsten met derde landen voorlopig toe te passen en/of te sluiten, mits die verenigbaar zijn met het recht van de Unie en het onderwerp en doel van het vervoersbeleid van de Unie niet schaden. De Commissie stelt dergelijke machtigingsbesluiten vast. Deze uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 62, lid 2, bedoelde adviesprocedure vastgesteld.

#### AFDELING 6

### **Toezichthoudende rol van de Commissie**

#### Artikel 15

### **Reikwijdte van het markttoezicht**

1. De Commissie treft de nodige maatregelen voor het toezicht op de technische en economische omstandigheden en de marktontwikkelingen van het spoorvervoer in de Unie.

2. De Commissie betreft in dit kader vertegenwoordigers van de lidstaten, inclusief vertegenwoordigers van de in artikel 55 bedoelde toezichthoudende instanties, en vertegenwoordigers van de betrokken sectoren, indien van toepassing met inbegrip van de sociale partners van de spoorwegsector, gebruikers en vertegenwoordigers van lokale en regionale autoriteiten, nauw bij haar werkzaamheden, zodat zij beter in staat zijn, toezicht te houden op de ontwikkelingen in de spoorwegsector en de evolutie van de markt, de effecten van de aangenomen maatregelen te beoordelen en de impact van de door de Commissie voorgestelde maatregelen te analyseren. Indien nodig betreft de Commissie hierbij ook het Europees Spoorwegbureau, overeenkomstig de taken van dat Bureau als vastgesteld bij Verordening (EG) nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau (Spoorwegbureauverordening) <sup>(1)</sup>.

3. De Commissie ziet toe op het gebruik van de netten en de ontwikkeling van de kadervoorwaarden in de spoorwegsector, met name de heffingen op het gebruik van infrastructuur, capaciteitstoewijzing, investeringen in spoorweginfrastructuur, ontwikkelingen inzake de prijzen en de kwaliteit van de spoorvervoersdiensten, spoorvervoersdiensten op grond van openbare dienstcontracten, vergunningverlening, de mate van openstelling van de markt en van harmonisatie die tussen de lidstaten tot stand komt, de ontwikkeling van de werkgelegenheid en de gerelateerde sociale voorwaarden in de spoorwegsector. Deze toezichtactiviteiten laten gelijkaardige activiteiten in de lidstaten en de rol van de sociale partners onverlet.

4. De Commissie rapporteert om de twee jaar aan het Europees Parlement en de Raad over:

- a) de ontwikkeling van de interne markt in de spoorwegdiensten en diensten die verleend moeten worden aan spoorwegondernemingen, als bedoeld in bijlage II;
- b) de in lid 3 bedoelde kadervoorwaarden, met inbegrip van die voor de passagiersvervoersdiensten per spoor,
- c) de stand van zaken met betrekking tot het spoorwegnet in de Unie;
- d) het gebruik van toegangsrechten;
- e) belemmeringen voor efficiëntere spoorwegdiensten;
- f) infrastructuurbeperkingen;
- g) de behoefte aan wetgeving.

5. Met het oog op het markttoezicht door de Commissie delen de lidstaten, met inachtneming van de rol van de sociale partners, jaarlijks aan de Commissie informatie mee over het gebruik van de netten en de ontwikkeling van de kadervoorwaarden in de spoorwegsector.

6. De Commissie kan maatregelen vaststellen om de samenhang van de rapportageverplichtingen van de lidstaten te waarborgen. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 62, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

## HOOFDSTUK III

### VERLENEN VAN VERGUNNINGEN AAN SPOORWEGONDERNEMINGEN

#### AFDELING 1

#### *Vergunningverlenende instantie*

##### Artikel 16

#### **Vergunningverlenende instantie**

Elke lidstaat wijst een vergunningverlenende instantie aan, die voor het verlenen van vergunningen en voor het uitvoeren van de verplichtingen uit hoofde van dit hoofdstuk verantwoordelijk is.

De vergunningverlenende instantie verricht zelf geen spoorwegvervoersdiensten en is onafhankelijk van ondernemingen of instanties die deze diensten verrichten.

#### AFDELING 2

#### *Voorwaarden voor het verkrijgen van een vergunning*

##### Artikel 17

#### **Algemene vereisten**

1. Een onderneming heeft het recht een vergunning aan te vragen in de lidstaat waar zij gevestigd is.
2. Lidstaten verlenen noch verlengen een vergunning indien niet aan de voorwaarden van dit hoofdstuk is voldaan.
3. Een onderneming die aan de voorwaarden van dit hoofdstuk voldoet, is gerechtigd een vergunning te ontvangen.
4. Het is aan een onderneming niet toegestaan om de onder dit hoofdstuk vallende spoorvervoersdiensten te verrichten, tenzij zij over de gepaste vergunning voor de te leveren diensten beschikt.

Een dergelijke vergunning geeft evenwel op zichzelf geen recht op toegang tot de spoorweginfrastructuur.

5. De Commissie stelt nadere maatregelen vast voor het gebruik van een gemeenschappelijk model voor de vergunning en, indien nodig om een eerlijke en doeltreffende concurrentie op de spoorvervoermarkten te garanderen, voor de bij de toepassing van dit artikel te volgen procedure. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 62, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

##### Artikel 18

#### **Voorwaarden voor het verkrijgen van een vergunning**

Een onderneming die een vergunning aanvraagt moet, vóór het begin van haar activiteiten, ten aanzien van de vergunningverlenende autoriteiten van de betrokken lidstaat kunnen aantonen dat zij te allen tijde kan voldoen aan de, in de artikelen 19 tot en met 22 genoemde eisen inzake goede naam, financiële draagkracht en beroepsbekwaamheid, alsmede het dekken van haar wettelijke aansprakelijkheid.

<sup>(1)</sup> PB L 164 van 30.4.2004, blz. 1.

Hiertoe verstrekt de onderneming die een vergunning aanvraagt alle relevante informatie.

#### Artikel 19

##### Eisen inzake goede naam

De lidstaten stellen de voorwaarden vast, waaronder aan het vereiste inzake goede naam is voldaan, teneinde te waarborgen dat de onderneming die een vergunning aanvraagt of de bestuurders ervan:

- a) niet zijn veroordeeld wegens ernstige strafbare feiten, met inbegrip van handelsdelicten;
- b) niet failliet zijn verklaard;
- c) niet zijn veroordeeld wegens ernstige inbreuken zoals vastgelegd in specifieke wettelijke bepalingen op het gebied van het vervoer;
- d) niet zijn veroordeeld wegens ernstige of herhaalde inbreuken op verplichtingen die voortvloeien uit het sociaal recht of uit het arbeidsrecht, met inbegrip van verplichtingen uit de wetten inzake arbeidsbescherming, of, in het geval van ondernemingen die grensoverschrijdend goederenvervoer wensen te verrichten waarvoor douaneprocedures gelden, uit de douanereggeving.

#### Artikel 20

##### Eisen inzake financiële draagkracht

1. Aan de eisen inzake financiële draagkracht is voldaan indien een onderneming die een vergunning aanvraagt, kan aantonen dat zij gedurende een periode van 12 maanden haar bestaande en potentiële verplichtingen, onderbouwd door realistische veronderstellingen, kan nakomen.

2. De vergunningverlenende autoriteit verifieert de financiële draagkracht in het bijzonder aan de hand van de jaarrekening van de onderneming of, indien de onderneming die een vergunning aanvraagt geen jaarrekening kan overleggen, een balans. Elke onderneming die een vergunning aanvraagt, verstrekt ten minste de informatie vermeld in bijlage III.

3. De vergunningverlenende autoriteit acht de financiële draagkracht van een onderneming die een vergunning aanvraagt ontoereikend indien aanzienlijke of terugkerende achterstanden inzake belasting of sociale rechten verschuldigd zijn als resultaat van de activiteiten van deze onderneming.

4. De vergunningverlenende autoriteit kan verlangen dat een auditrapport en passende documenten van een bank, een openbare spaarkas, een accountant of auditor worden overgelegd. Deze documenten dienen de in bijlage III genoemde informatie te bevatten.

5. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 60 gedelegeerde handelingen vast te stellen betreffende bepaalde wijzigingen van bijlage III. Bijlage III kan derhalve worden gewijzigd om de informatie nader te specificeren, die moet worden verstrekt door de onderneming die een vergunning aanvraagt, of worden aangevuld in het licht van de door vergunningverlenende autoriteiten opgedane ervaring of van de ontwikkelingen op de spoorwegmarkt.

#### Artikel 21

##### Eisen inzake beroepsbekwaamheid

Aan de eisen inzake beroepsbekwaamheid is voldaan, indien de onderneming die een vergunning aanvraagt, kan aantonen dat zij beschikt of zal beschikken over een bestuurlijke organisatie die de nodige kennis of ervaring bezit om de operationele controle en het toezicht op de in de vergunning omschreven activiteiten op veilige en betrouwbare wijze te kunnen uitoefenen.

#### Artikel 22

##### Eisen inzake de dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid

Onverminderd staatssteunregels van de Unie en in overeenstemming met de artikelen 93, 107 en 108 VWEU, is een spoorwegonderneming voldoende verzekerd of beschikt zij over passende, marktconforme waarborgen om, overeenkomstig het nationale en internationale recht, haar aansprakelijkheid bij ongevallen te dekken, met name ten aanzien van passagiers, bagage, vracht, post en derden. Onverminderd deze verplichting kan er rekening worden gehouden met de specifieke kenmerken en het risicoprofiel van verschillende soorten diensten, met name van spoorwegactiviteiten voor culturele of historische doeleinden.

#### AFDELING 3

##### Geldigheid van de vergunning

#### Artikel 23

##### Ruimtelijke en tijdelijke geldigheid

1. Een vergunning geldt voor het gehele grondgebied van de Unie.
2. Een vergunning blijft geldig zolang de spoorwegonderneming aan de in dit hoofdstuk vervatte verplichtingen voldoet. Een vergunningverlenende autoriteit kan evenwel bepalen dat de vergunning regelmatig aan een nieuw onderzoek wordt onderworpen. Indien dat het geval is, wordt het onderzoek tenminste elke vijf jaar uitgevoerd.
3. Bijzondere bepalingen betreffende het schorsen of intrekken van de vergunning kunnen in de vergunning zelf worden opgenomen.

#### Artikel 24

##### Tijdelijke vergunning, goedkeuring, schorsing en intrekking

1. Indien er ernstige twijfel bestaat over de naleving van de in dit hoofdstuk, in het bijzonder de in artikel 18, vervatte verplichtingen door een spoorwegonderneming waaraan een vergunning is verleend, kan de vergunningverlenende autoriteit te allen tijde nagaan of deze spoorwegonderneming daadwerkelijk voldoet aan deze verplichtingen.

De vergunningverlenende autoriteit schorst de vergunning of trekt deze in wanneer zij constateert dat de spoorwegonderneming niet langer aan de verplichtingen voldoet.

2. Wanneer een vergunningverlenende autoriteit constateert dat er ernstige twijfel bestaat over de naleving van de in dit hoofdstuk vervatte verplichtingen door een spoorwegonderneming waaraan de vergunningverlenende autoriteit van een andere lidstaat een vergunning heeft verleend, stelt zij deze autoriteit daarvan onverwijld in kennis.



3. Niettegenstaande het bepaalde in lid 1, kan de vergunningverlenende autoriteit in gevallen waarin de vergunning is geschorst of is ingetrokken wegens niet-nakoming van de verplichtingen inzake financiële draagkracht, een tijdelijke vergunning verlenen voor de periode waarin de spoorwegonderneming wordt gereorganiseerd, op voorwaarde dat de veiligheid niet in gevaar komt. De tijdelijke vergunning is echter slechts geldig gedurende een periode van maximaal zes maanden te rekenen vanaf de datum van toekenning.

4. Wanneer een spoorwegonderneming haar activiteiten gedurende zes maanden heeft gestaakt of binnen de zes maanden na het verkrijgen van een vergunning geen exploitatie is begonnen, kan de vergunningverlenende autoriteit beslissen dat de vergunning opnieuw ter goedkeuring moet worden voorgelegd of moet worden geschorst.

Wanneer met de exploitatie wordt begonnen, kan de spoorwegonderneming verzoeken om een langere termijn, waarbij rekening wordt gehouden met het specifieke karakter van de te verrichten diensten.

5. De vergunningverlenende autoriteit kan beslissen dat de vergunning opnieuw ter goedkeuring moet worden voorgelegd bij een wijziging die invloed heeft op de rechtssituatie van de onderneming en in het bijzonder in geval van een fusie of bedrijfsovername. De betrokken spoorwegonderneming mag de exploitatie voortzetten, tenzij de vergunningverlenende autoriteit besluit dat de veiligheid in gevaar komt. In dat geval moet daarvan opgave van de redenen worden gedaan.

6. Indien een spoorwegonderneming haar activiteiten ingrijpend wil wijzigen of uitbreiden, wordt de vergunning aan de vergunningverlenende autoriteit voorgelegd met het oog op een nieuw onderzoek.

7. Een vergunningverlenende autoriteit staat niet toe dat een spoorwegonderneming waartegen een rechtsvordering wegens insolventie of een soortgelijke procedure is ingesteld, haar vergunning behoudt, indien zij ervan overtuigd is dat er geen realistische vooruitzichten zijn op een bevredigende financiële reorganisatie binnen een redelijke termijn.

8. Wanneer een vergunningverlenende autoriteit een vergunning heeft verleend, geschorst, ingetrokken of aangepast, stelt zij het Europees Spoorwegbureau onverwijld hiervan in kennis. Het Europees Spoorwegbureau brengt de vergunningverlenende autoriteiten van de andere lidstaten onmiddellijk op de hoogte.

#### Artikel 25

##### Procedure voor het verlenen van vergunningen

1. De procedures voor het verlenen van vergunningen worden bekendgemaakt door de betreffende lidstaat, die de Commissie daarvan in kennis stelt.

2. De vergunningverlenende autoriteit besluit zo spoedig mogelijk, en uiterlijk drie maanden nadat alle vereiste informatie, en in het bijzonder de informatie vermeld in bijlage III, zijn verstrekt, over een aanvraag voor een vergunning. De vergunningverlenende autoriteit houdt rekening met alle beschikbare informatie en deelt haar besluit onverwijld mee aan de onderneming die de aanvraag heeft ingediend. Een afwijzing wordt met redenen omkleed.

3. De lidstaten waarborgen dat de besluiten van de vergunningverlenende autoriteit onderworpen zijn aan rechterlijke toetsing.

#### HOOFDSTUK IV

##### HEFFING VAN RECHTEN VOOR HET GEBRUIK VAN SPOORWEGINFRASTRUCTUUR EN TOEWIJZING VAN SPOORWEGINFRASTRUCTUURCAPACITEIT

#### AFDELING 1

##### Algemene beginselen

#### Artikel 26

##### Effectief gebruik van infrastructuurcapaciteit

De lidstaten zien erop toe dat de heffings- en capaciteitstoewijzingsregelingen voor spoorweginfrastructuur voldoen aan de in deze richtlijn vervatte beginselen om zodoende de infrastructuurbeheerder in staat te stellen de beschikbare infrastructuurcapaciteit op de markt te brengen en zo effectief mogelijk te benutten.

#### Artikel 27

##### Netverklaring

1. De infrastructuurbeheerder stelt na overleg met de belanghebbenden een netverklaring op en maakt deze verklaring bekend, welke te verkrijgen is tegen betaling van een vergoeding die de kosten van bekendmaking ervan niet mag overschrijden. De netverklaring wordt in tenminste twee officiële talen van de Unie bekendgemaakt. De inhoud van de netverklaring wordt kosteloos in elektronische vorm aangeboden op de portaal-site van de infrastructuurbeheerder, via een gemeenschappelijke portaal-site. Die portaal-site wordt door de infrastructuurbeheerders opgezet in het kader van hun samenwerking overeenkomstig de artikelen 37 en 40.

2. De netverklaring beschrijft de aard van de voor spoorwegondernemingen beschikbare infrastructuur, en bevat informatie over de voorwaarden voor toegang tot de betreffende spoorweginfrastructuur. De netverklaring bevat ook informatie over de voorwaarden voor toegang tot dienstvoorzieningen die zijn aangesloten op het netwerk van de infrastructuurbeheerder en voor de dienstverlening in die voorzieningen, of een verwijzing naar een website waarop deze informatie kosteloos in elektronische vorm wordt aangeboden. De inhoud van de netverklaring is opgenomen in bijlage IV.

3. De netverklaring wordt bijgewerkt en zo nodig gewijzigd.

4. De netverklaring wordt ten minste vier maanden vóór het verstrijken van de termijn voor de indiening van aanvragen voor infrastructuurcapaciteit bekendgemaakt.

#### Artikel 28

##### Overeenkomsten tussen de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders

De spoorwegondernemingen die vervoersdiensten per spoor verrichten, sluiten de nodige publiek- of privaatrechtelijke overeenkomsten met de infrastructuurbeheerders van de gebruikte spoorweginfrastructuur. Die overeenkomsten mogen geen discriminerende voorwaarden bevatten en zijn transparant, in overeenstemming met deze richtlijn.

## AFDELING 2

**Heffingen voor het gebruik van infrastructuur en diensten**

## Artikel 29

**Instelling, vaststelling en inning van gebruiksrechten**

1. De lidstaten stellen met inachtneming van de in artikel 4 vastgelegde bestuurlijke onafhankelijkheid een heffingskader vast.

Met inachtneming van die voorwaarde stellen de lidstaten ook specifieke heffingsvoorschriften vast, of delegeren zij deze bevoegdheid aan de infrastructuurbeheerder.

De lidstaten zorgen ervoor dat de netverklaring het heffingskader en de heffingsvoorschriften bevat, of dat in de netverklaring een website is vermeld waarop het heffingskader en de heffingsvoorschriften worden bekendgemaakt.

De infrastructuurbeheerder stelt de rechten voor het gebruik van de infrastructuur vast, en int deze, in overeenstemming met het ingestelde heffingskader en de vastgestelde heffingsvoorschriften.

Onverminderd de bestuurlijke onafhankelijkheid als bepaald in artikel 4, kan het nationale parlement het recht hebben om het door de infrastructuurbeheerder vastgestelde tariefniveau te toetsen en, waar passend, te evalueren, op voorwaarde dat deze bevoegdheid voor 15 december 2010 bij constitutioneel recht rechtstreeks is toegekend. Een dergelijke evaluatie dient te waarborgen dat de rechten voldoen aan deze richtlijn, aan de vastgestelde kaderregeling en aan de vastgestelde heffingsvoorschriften.

2. De infrastructuurbeheerders zorgen ervoor dat de gebruikte heffingsregeling voor hun gehele net op dezelfde beginselen berust, uitgezonderd daar waar op grond van artikel 32, lid 3, specifieke regelingen zijn getroffen.

3. De infrastructuurbeheerders zorgen ervoor dat de toepassing van de heffingsregeling resulteert in gelijkwaardige en niet-discriminerende rechten voor verschillende spoorwegondernemingen die in soortgelijke delen van de markt diensten van vergelijkbare aard verrichten, en dat de daadwerkelijk opgelegde heffingen aan de voorschriften van de netverklaring voldoen.

4. De infrastructuurbeheerder eerbiedigt de commerciële vertrouwelijkheid van de hem door aanvragers verstrekte informatie.

## Artikel 30

**Infrastructuurkosten en boekhouding**

1. Aan de infrastructuurbeheerders worden, met inachtneming van de veiligheid en van de handhaving en verbetering van de kwaliteit van de infrastructuurdienst, prikkels gegeven om de kosten van het verstrekken van infrastructuur alsmede de hoogte van de toegangsrechten te verminderen.

2. Onverminderd hun bevoegdheden inzake planning en financiering van spoorweginfrastructuur en onverminderd het begrotingsbeginsel van jaarperiodiciteit dragen de lidstaten er in voorkomend geval zorg voor dat tussen de bevoegde autoriteit

en de infrastructuurbeheerder een beheersovereenkomst van ten minste vijf jaar wordt gesloten, die voldoet aan de in bijlage V genoemde beginselen en parameters.

De lidstaten dragen er zorg voor dat beheersovereenkomsten die van kracht zijn op 15 december 2012 worden gewijzigd, indien nodig, om deze in overeenstemming met deze richtlijn te brengen, wanneer zij worden verlengd of uiterlijk 16 juni 2015.

3. De lidstaten passen de in lid 1 genoemde prikkels toe door middel van de in lid 2 bedoelde overeenkomst of door regelgevende maatregelen, of door een combinatie van kostenverminderende prikkels in de beheersovereenkomst en het tariefniveau door middel van regelgevende maatregelen.

4. Indien een lidstaat besluit de in lid 1 bedoelde prikkels door middel van regelgevende maatregelen toe te passen, dient dit besluit gebaseerd te zijn op een analyse van de mogelijke kostenreducties. Dit laat de bevoegdheid van de toezichhoudende instantie om de in artikel 56 bedoelde tarieven te herzien, onverlet.

5. De bepalingen van de in lid 2 bedoelde beheersovereenkomst en de structuur van de betalingen om de infrastructuurbeheerder te financieren, worden vooraf voor de gehele duur van de beheersovereenkomst overeengekomen.

6. De lidstaten zorgen ervoor dat aanvragers, en potentiële aanvragers, indien deze daarom verzoeken, vóór de ondertekening van de beheersovereenkomst door de bevoegde autoriteit en de infrastructuurbeheerder over de inhoud van de beheersovereenkomst worden geïnformeerd en de gelegenheid krijgen om hun standpunt daarover kenbaar te maken. De beheersovereenkomst wordt binnen een maand na haar ondertekening bekendgemaakt.

De infrastructuurbeheerder zorgt ervoor dat het bepaalde in de beheersovereenkomst overeenstemt met het bedrijfsplan.

7. Infrastructuurbeheerders leggen een register aan, en houden dit bij, van hun activa en van de door hen beheerde activa, dat wordt gebruikt om de financieringsbehoeften voor vernieuwing of vervanging van deze activa te ramen. Dit register gaat vergezeld van gedetailleerde informatie over de uitgaven voor vernieuwing en verbetering van de infrastructuur.

8. Infrastructuurbeheerders stellen een methode vast voor de toerekening van de kosten voor de verschillende categorieën van aan spoorwegondernemingen aangeboden diensten. De lidstaten kunnen verlangen dat deze methode vooraf wordt goedgekeurd. Die methode wordt op gezette tijden aangepast op basis van de beste internationale praktijk.

## Artikel 31

**Heffingsbeginselen**

1. De rechten voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de dienstvoorzieningen worden aan de infrastructuurbeheerder en aan de exploitant van de dienstvoorziening betaald, die ze aanwenden om hun ondernemingen van middelen te voorzien.

2. De lidstaten vereisen van de infrastructuurbeheerder en de exploitant van de dienstvoorziening dat zij de toezichthoudende instantie alle nodige informatie over de opgelegde rechten verstrekken, zodat de toezichthoudende instantie haar in artikel 56 bedoelde taken kan verrichten. De infrastructuurbeheerder en de exploitant van de dienstvoorzieningen moeten daartoe aan spoorwegondernemingen kunnen aantonen, dat de rechten voor het gebruik van de infrastructuur en de dienstvoorzieningen die daadwerkelijk, overeenkomstig de artikelen 30 tot en met 37 aan de spoorwegonderneming in rekening zijn gebracht, voldoen aan de methode, voorschriften en, indien van toepassing, schalen zoals vastgelegd in de netverklaring.

3. Onverminderd de leden 4 en 5 van dit artikel en artikel 32, wordt voor het minimumtoegangspakket en voor de toegang tot infrastructuur die dienstvoorzieningen verbindt, een heffing vastgesteld die gelijk is aan de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien.

Vóór 16 juni 2015, stelt de Commissie maatregelen vast ter bepaling van de modaliteiten voor het berekenen van de kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 62, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

De infrastructuurbeheerder kan besluiten om zich geleidelijk aan te passen aan deze modaliteiten gedurende een periode van niet langer dan vier jaar na de inwerkingtreding van deze uitvoeringshandelingen.

4. De in lid 3 bedoelde infrastructuurheffingen kunnen een heffing omvatten voor het capaciteitsgebrek van gespecificeerde infrastructuursegmenten tijdens periodes van overbelasting.

5. De in lid 3 bedoelde infrastructuurheffingen kunnen worden gewijzigd in verband met de kosten van milieueffecten van de treinexploitatie. Deze wijzigingen worden gedifferentieerd naar gelang de omvang van het veroorzaakte effect.

Op basis van de ervaringen van infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen, toezichthoudende instanties en bevoegde autoriteiten, en met kennisneming van bestaande regelingen voor gedifferentieerde geluidsheffingen, stelt de Commissie uitvoeringsmaatregelen vast, die de modaliteiten bevatten voor het opleggen van heffingen voor kosten van geluidshinder, waaronder de looptijd van de heffingen, en die differentiatie van infrastructuurheffingen mogelijk maken om, waar passend, rekening te houden met de gevoeligheid van het betrokken gebied, met name wat betreft de omvang van de getroffen bevolking en treinsamenstellingen die gevolgen hebben voor het niveau van de geluidsemissies. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 62, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld. Zij dienen geen onnodige verstoring van de concurrentie tussen spoorwegondernemingen tot gevolg te hebben of afbreuk te doen aan het concurrentievermogen van de spoorwegsector als geheel.

Elke wijziging van de infrastructuurheffingen om rekening te houden met de kosten van geluidshinder ondersteunt de uitrusting van goederenwagons met de vanuit economisch oogpunt meest haalbare geluidsarme remtechnologie.

Een heffing voor milieukosten die resulteert in een verhoging van de totale inkomsten van de infrastructuurbeheerder, wordt

echter uitsluitend toegestaan indien deze ook wordt toegepast op het goederenvervoer over de weg in overeenstemming met het recht van de Unie.

Indien milieuheffingen extra inkomsten opleveren, bepalen de lidstaten voor welke doeleinden deze inkomsten moeten worden gebruikt.

De lidstaten zorgen ervoor dat de nodige informatie worden bijgehouden en dat de oorsprong van de milieuheffingen en de toepassing ervan kunnen worden achterhaald. De lidstaten delen de Commissie die informatie op verzoek mee.

6. De in de leden 3, 4 en 5, bedoelde heffingen mogen evenredig worden verdeeld over een voldoende aantal treindiensten en tijden, teneinde ongewenste onevenredige schommelingen te vermijden. Niettemin dient de relatieve omvang van de infrastructuurheffingen te worden gerelateerd aan de kosten die aan de diensten moeten worden toegeschreven.

7. Heffingen op de toegang via het spoor binnen de in bijlage II, punt 2, bedoelde dienstvoorzieningen en op de verlening van diensten in deze voorzieningen mogen in geen geval hoger liggen dan de kosten om de diensten te verrichten, vermeerderd met een redelijke winst.

8. Indien diensten die in bijlage II, punten 3 en 4, als „aanvullende” of „ondersteunende” diensten zijn opgenomen, slechts door één leverancier worden aangeboden, mogen de voor deze diensten geheven rechten niet hoger zijn dan de kosten die nodig zijn om de diensten te verrichten, vermeerderd met een redelijke winst.

9. Voor capaciteit die voor infrastructuuronderhoud wordt gebruikt, kunnen rechten worden geheven. Deze rechten mogen niet hoger zijn dan het als gevolg van het onderhoud door de infrastructuurbeheerder geleden netto-inkomensverlies.

10. De exploitant van de voorziening voor het leveren van de in bijlage II, punten 2, 3 en 4, bedoelde diensten deelt de infrastructuurbeheerder de informatie betreffende de heffingen mee, die in de netverklaring moeten worden opgenomen, of verwijst naar een website waarop deze informatie kosteloos in elektronische vorm worden aangeboden overeenkomstig artikel 27.

#### Artikel 32

##### **Uitzonderingen op de heffingsbeginselen**

1. Om de volledige dekking van de door de infrastructuurbeheerder gemaakte kosten te verkrijgen, kan een lidstaat, zo de markt dit aankan, extra heffingen toepassen op basis van efficiënte, transparante en niet-discriminerende beginselen, waarbij een optimale concurrentiepositie van spoorwegmarktsegmenten wordt gewaarborgd. De heffingsregeling moet productiviteitsstijgingen die de spoorwegondernemingen hebben verwezenlijkt, respecteren.

Het niveau van de heffingen mag echter niet uitsluiten dat van de infrastructuren gebruik wordt gemaakt door marktsegmenten die op zijn minst de rechtstreeks uit de exploitatie van de spoorwegdiensten voortvloeiende kosten kunnen dekken, plus een rendement dat de markt kan verdragen.

Voordat de lidstaten deze extra heffingen goedkeuren, zorgen zij ervoor dat de infrastructuurbeheerders de relevantie van extra heffingen voor bepaalde marktsegmenten evalueren, waarbij zij minstens rekening houden met de in bijlage VI, punt 1, genoemde paren van beoordelingselementen en daaruit de relevante selecteren. De door de infrastructuurbeheerders vastgestelde lijst van marktsegmenten bevat ten minste de drie volgende segmenten: goederenvervoersdiensten, passagiersvervoersdiensten in het kader van een openbaardienstcontract en overige passagiersvervoersdiensten.

De infrastructuurbeheerders kunnen de marktsegmenten verder onderverdelen naar goederensoort of passagierscategorie.

Ook marktsegmenten waarin spoorwegondernemingen thans niet actief zijn, maar waarin tijdens de geldigheidsperiode van de heffingsregeling diensten zouden kunnen worden verleend, moeten worden vermeld. De infrastructuurbeheerders nemen voor deze marktsegmenten geen extra heffingen in de heffingsregeling op.

De lijst van marktsegmenten wordt bekendgemaakt in de netverklaring en wordt minstens om de vijf jaar geëvalueerd. De in artikel 55 bedoelde toezichthoudende instantie beheert deze lijst in overeenstemming met artikel 56.

2. Op goederenvervoer van en naar derde landen via een spoorweg met een andere spoorwijdte dan die van het hoofdspoor in de Unie, kunnen infrastructuurbeheerders hogere rechten heffen om de kosten volledig te recupereren.

3. Voor specifieke toekomstige investeringsprojecten of specifieke investeringsprojecten die na 1988 zijn voltooid, kan de infrastructuurbeheerder op basis van de langetermijncosten van dergelijke projecten hogere heffingen bepalen of blijven bepalen indien deze de doeltreffendheid of kosteneffectiviteit of beide vergroten en anders niet konden of hadden kunnen plaatsvinden. Een dergelijke heffingsregeling kan ook overeenkomsten omvatten over het delen van het risico dat aan nieuwe investeringen verbonden is.

4. De infrastructuurheffingen voor het gebruik van in Beschikking 2009/561/EG<sup>(1)</sup> gespecificeerde spoorwegcorridors worden gedifferentieerd om een prikkel te geven om treinen uit te rusten met het ETCS dat voldoet aan de versie zoals door de Commissie is vastgesteld bij Beschikking 2008/386/EG<sup>(2)</sup>, en aan de volgende versies. Deze differentiatie leidt niet tot algemene veranderingen in de inkomsten voor de infrastructuurbeheerder.

<sup>(1)</sup> Beschikking 2009/561/EG van de Commissie van 22 juli 2009 tot wijziging van Beschikking 2006/679/EG met betrekking tot de toepassing van de technische specificatie inzake interoperabiliteit voor het subsysteem besturing en seingeving van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem (PB L 194 van 25.7.2009, blz. 60).

<sup>(2)</sup> Beschikking 2008/386/EG van de Commissie van 23 april 2008 tot wijziging van bijlage A bij Beschikking 2006/679/EG betreffende de technische specificaties van het subsysteem besturing en seingeving van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem en bijlage A bij Beschikking 2006/860/EG betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem besturing en seingeving van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem (PB L 136 van 24.5.2008, blz. 11).

Onverminderd deze verplichting kunnen de lidstaten bepalen dat een dergelijke differentiatie van infrastructuurheffingen niet van toepassing is op in Beschikking 2009/561/EG gespecificeerde spoorlijnen waarop alleen verkeer is toegestaan met treinen die met het ECTS zijn uitgerust.

De lidstaten kunnen besluiten deze differentiatie uit te breiden tot spoorweglijnen die niet zijn vermeld in Beschikking 2009/561/EG.

Vóór 16 juni 2015 en na uitvoering van een effectbeoordeling stelt de Commissie uitvoeringsmaatregelen vast voor de modaliteiten die moeten worden gevolgd bij het toepassen van de differentiatie van de infrastructuurheffingen moeten worden gevolgd, volgens een tijdschema dat overeenkomt met het bij Beschikking 2009/561/EG vastgestelde Europees plan voor de ontwikkeling van ERTMS, om te verzekeren dat die differentiatie niet leidt tot algemene veranderingen in de inkomsten voor de infrastructuurbeheerder. Die uitvoeringsmaatregelen zorgen voor aanpassing van de modaliteiten voor de differentiatie die van toepassing zijn op treinen die lokale en regionale diensten verzorgen met gebruikmaking van een beperkt deel van de in Beschikking 2009/561/EG gespecificeerde spoorwegcorridors. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 62, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld. Zij dienen geen onnodige verstoring van de concurrentie tussen spoorwegondernemingen tot gevolg te hebben of afbreuk te doen aan het concurrentievermogen van de spoorwegsector als geheel.

5. Om discriminatie te voorkomen, dragen de lidstaten ervoor zorg dat de gemiddelde en de marginale heffingen van elke infrastructuurbeheerder voor gelijkwaardig gebruik van zijn infrastructuur vergelijkbaar zijn en dat voor vergelijkbare diensten in hetzelfde marktsegment dezelfde heffingen gelden. De infrastructuurbeheerder toont in zijn netverklaring aan dat de heffingsregeling aan deze vereisten voldoet, voor zover zulks mogelijk is zonder commercieel vertrouwelijke informatie openbaar te maken.

6. Indien een infrastructuurbeheerder de essentiële onderdelen van de heffingsregeling, als bedoeld in lid 1 van dit artikel, wenst te wijzigen, maakt hij die ten minste drie maanden voor de uiterste termijn voor de bekendmaking van de netverklaring overeenkomstig artikel 27, lid 4, openbaar.

### Artikel 33

#### Kortingen

1. Onverminderd de artikelen 101, 102, 106 en 107 VWEU en niettegenstaande het in artikel 31, lid 3, van deze richtlijn neergelegde beginsel inzake directe kosten, voldoet elke door de infrastructuurbeheerder toegekende korting op de gebruiksrechten die, ongeacht de dienst, van een spoorwegonderneming worden geheven, aan de criteria van dit artikel.

2. Met uitzondering van lid 3, blijven kortingen beperkt tot de werkelijke besparing op de administratieve kosten voor de infrastructuurbeheerder. Bij het vaststellen van de hoogte van de korting mag geen rekening worden gehouden met de kostenbesparingen die reeds in de geheven rechten zijn verrekend.



3. De infrastructuurbeheerders kunnen, voor gespecificeerde verkeersstromen, regelingen invoeren die voor alle gebruikers van de infrastructuur beschikbaar zijn en waarbij tijdelijke kortingen worden toegekend om de ontwikkeling van nieuwe spoordiensten te bevorderen, of kortingen waarmee het gebruik van sterk onderbenutte lijnen wordt gestimuleerd.

4. Kortingen mogen uitsluitend betrekking hebben op rechten die voor een welbepaald infrastructuursegment worden gegeven.

5. Voor soortgelijke diensten gelden soortgelijke kortingsregelingen. De kortingsregelingen worden jegens alle spoorwegondernemingen op niet-discriminerende wijze toegepast.

#### Artikel 34

### Compensatieregelingen voor niet betaalde kosten in verband met milieu, ongevallen en infrastructuur

1. De lidstaten mogen een in de tijd beperkte compensatieregeling treffen om voor het gebruik van spoorweginfrastructuur de kosten in verband met milieu, ongevallen en infrastructuur waarvan wordt aangetoond dat zij in concurrerende takken van vervoer niet worden aangerekend, te compenseren, voor zover deze kosten de overeenkomstige kosten van het spoorwagverkeer overschrijden.

2. Indien een spoorwegonderneming die compensatie ontvangt, een exclusief recht heeft, moet de compensatie gepaard gaan met vergelijkbare voordelen voor de gebruikers.

3. De gebruikte methode en de verrichte berekeningen moeten bekendgemaakt worden. Met name moeten de specifieke niet-gedekte kosten van de concurrerende vervoersinfrastructuur die worden vermeden, kunnen worden aangetoond en moet erop toegezien worden, dat de regeling op niet-discriminerende voorwaarden op ondernemingen wordt toegepast.

4. De lidstaten zien erop toe dat de regeling verenigbaar is met de artikelen 93, 107 en 108 VWEU.

#### Artikel 35

### Prestatieregeling

1. De heffingsregelingen voor infrastructuur zetten de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder er door middel van een prestatieregeling toe aan, verstoringen zo gering mogelijk te houden en de prestatie van het spoorwegnet te verbeteren door middel van een prestatieregeling. Deze regeling kan boetes inhouden voor handelingen die de exploitatie van het net verstoren, compensatie voor ondernemingen die onder verstoringen te lijden hebben, en premies ter beloning van prestaties die de ramingen overtreffen.

2. De grondbeginselen van de prestatieregeling bedoeld in bijlage VI, punt 2, gelden voor het gehele net.

3. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 60 gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot wijzi-

gingen in bijlage VI, punt 2, onder c). Derhalve kan bijlage VI, punt 2, onder c), in het licht van de ontwikkeling van de spoorwegmarkt en de door in artikel 55 bedoelde toezichthoudende instanties, infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen opgedane ervaring worden gewijzigd. Deze wijzigingen hebben tot doel de verdragingsklassen aan te passen aan de beste praktijken van de industrie.

#### Artikel 36

### Reserveringsheffingen

De infrastructuurbeheerders mogen een passende heffing toepassen voor toegewezen maar niet-gebruikte capaciteit. Die heffing op niet-gebruikte capaciteit dient om een efficiënt capaciteitsgebruik aan te moedigen. Het toepassen van een dergelijk heffing voor aanvragers aan wie een treinpad is toegewezen is verplicht indien zij regelmatig nalaten de toegewezen paden of delen daarvan te gebruiken. Voor de toepassing van deze heffing maken de infrastructuurbeheerders in hun netverklaring de criteria bekend voor het vaststellen van zulke nalatigheid van gebruik. De in artikel 55 bedoelde toezichthoudende instantie controleert deze criteria in overeenstemming met artikel 56. Deze heffing wordt betaald door hetzij de aanvrager of hetzij door de spoorwegonderneming die overeenkomstig artikel 41, lid 1, is aangewezen. De infrastructuurbeheerders zijn te allen tijde in staat aan iedere belanghebbende mee te delen welke infrastructuurcapaciteit reeds is toegewezen aan de spoorwegondernemingen die daarvan gebruikmaken.

#### Artikel 37

### Samenwerking met betrekking tot heffingsystemen op meer dan één net

1. De lidstaten zorgen ervoor dat de infrastructuurbeheerders samenwerken om de invoering van efficiënte heffingsregelingen mogelijk te maken alsook om de heffingen te coördineren of om rechten te heffen voor de exploitatie van treindiensten die over meer infrastructuurnetten van het spoorwegstelsel binnen de Unie worden verricht. De infrastructuurbeheerders beogen in het bijzonder een optimale concurrentiepositie van internationale spoorvervoersdiensten en zorgen voor een efficiënt gebruik van de spoorwegnetten. Hiertoe ontwikkelen zij passende procedures, met inachtneming van de bepalingen van deze richtlijn.

2. Met het oog op de toepassing van lid 1 van dit artikel zorgen de lidstaten ervoor dat de infrastructuurbeheerders samenwerken opdat de in artikel 32 bedoelde extra heffingen en de in artikel 35 bedoelde prestatieregelingen op efficiënte wijze kunnen worden toegepast op verkeer dat gebruikmaakt van meer dan één net van het spoorwegstelsel binnen de Unie.

#### AFDELING 3

### Toewijzing van infrastructuurcapaciteit

#### Artikel 38

### Capaciteitsrechten

1. Infrastructuurcapaciteit wordt toegewezen door een infrastructuurbeheerder. Wanneer zij eenmaal aan een aanvrager is toegewezen, kan zij door deze niet aan een andere onderneming of dienst worden overgedragen.

Het verhandelen van infrastructuurcapaciteit is verboden en leidt tot uitsluiting van verdere toewijzing van capaciteit.

Het gebruik van capaciteit door een spoorwegonderneming die het bedrijf uitoefent van een aanvrager die zelf geen spoorwegonderneming is, wordt niet als een overdracht aangemerkt.

2. Het recht om van specifieke infrastructuurcapaciteit in de vorm van een treinpad gebruik te maken, mag voor een termijn van maximaal één dienstregelingsperiode aan de aanvragers worden verleend.

Een infrastructuurbeheerder en een aanvrager kunnen overeenkomstig artikel 42 een kaderovereenkomst sluiten voor het gebruik van capaciteit op de betrokken spoorweginfrastructuur voor een termijn die langer is dan één dienstregelingsperiode.

3. De rechten en verplichtingen van de infrastructuurbeheerders en de aanvragers met betrekking tot capaciteitstoewijzing worden neergelegd in overeenkomsten of het recht van de lidstaten.

4. Wanneer een aanvrager voornemens is infrastructuurcapaciteit aan te vragen met het oog op het exploiteren van een internationale passagiersvervoersdienst, stelt hij de infrastructuurbeheerders en de betrokken toezichthoudende instanties daarvan in kennis. Om het hun mogelijk te maken te beoordelen, of een internationale dienst tot doel heeft om passagiers op een traject tussen stations in verschillende lidstaten te vervoeren, en wat de potentiële economische gevolgen voor bestaande openbare dienstcontracten zijn, zorgen de toezichthoudende instanties ervoor dat elke bevoegde autoriteit die een in een openbare dienstcontract omschreven spoorwegpassagiersvervoersdienst op dat traject heeft gegund, iedere andere belanghebbende bevoegde autoriteit die het recht heeft de toegang uit hoofde van artikel 11 te beperken en elke spoorwegonderneming die het openbare dienstcontract uitvoert op het traject van deze internationale passagiersvervoersdienst, op de hoogte worden gebracht.

#### Artikel 39

### Capaciteitstoewijzing

1. De lidstaten kunnen voor de toewijzing van infrastructuurcapaciteit een kader vaststellen, behoudens de voorwaarde van onafhankelijkheid van de beheerder, als bedoeld in artikel 4. Er worden specifieke regels voor de capaciteitstoewijzing vastgesteld. De infrastructuurbeheerder zorgt voor de afwikkeling van de procedures voor capaciteitstoewijzing. Hij draagt er met name zorg voor dat de infrastructuurcapaciteit op een eerlijke, niet-discriminerende wijze en in overeenstemming met het recht van de Unie wordt toegewezen.

2. De infrastructuurbeheerders eerbiedigen de commerciële vertrouwelijkheid van de aan hen verstrekte informatie.

#### Artikel 40

### Samenwerking ten behoeve van de toewijzing van infrastructuurcapaciteit op meer dan één net

1. De lidstaten zorgen ervoor dat de infrastructuurbeheerders samenwerken om in het spoorwegstelsel binnen de Unie efficiënt netoverschrijdende infrastructuurcapaciteit te kunnen creëren en toewijzen, onder meer in het kader van de in artikel 42

bedoelde kaderovereenkomsten. Behoudens de regels zoals neergelegd in deze richtlijn, stellen de infrastructuurbeheerders hiertoe passende procedures op en organiseren zij de treinpaden die dienovereenkomstig op meer dan één net betrekking hebben.

De lidstaten zorgen ervoor dat de vertegenwoordigers van infrastructuurbeheerders wier toewijzingsbeslissingen gevolgen hebben voor andere infrastructuurbeheerders, zich met elkaar in verbinding stellen teneinde de toewijzing van alle relevante infrastructuurcapaciteit op een internationaal niveau te coördineren, of deze op dit niveau toe te wijzen, onverminderd de specifieke bepalingen in het recht van de Unie inzake netten voor het goederenvervoer per spoor. De beginselen en criteria voor het toewijzen van capaciteit in het kader van deze samenwerking worden door de infrastructuurbeheerders bekendgemaakt in hun netverklaring, overeenkomstig bijlage IV, punt 3. De desbetreffende vertegenwoordigers van de infrastructuurbeheerders van derde landen kunnen eveneens bij deze procedure worden betrokken.

2. De Commissie wordt op de hoogte gehouden van en wordt als waarnemer uitgenodigd op de belangrijkste vergaderingen waar de gemeenschappelijke beginselen en praktijken voor de toewijzing van infrastructuurcapaciteit worden ontwikkeld. De toezichthoudende instanties ontvangen voldoende informatie over de ontwikkeling van gemeenschappelijke beginselen en praktijken voor de toewijzing van infrastructuur, alsmede van IT-toewijzingssystemen om hen in staat te stellen hun toezichthoudende opdracht overeenkomstig artikel 56 te vervullen.

3. Tijdens de vergaderingen of andere activiteiten die plaatsvinden om voor spoorwegdiensten die van meer dan één net gebruikmaken, infrastructuurcapaciteit toe te wijzen, worden de besluiten uitsluitend door de vertegenwoordigers van de infrastructuurbeheerders genomen.

4. De in lid 1 genoemde samenwerkende partijen dragen er voor zorg, dat het lidmaatschap, de werkwijzen en alle gehanteerde criteria voor de beoordeling en de toewijzing van infrastructuurcapaciteit openbaar worden gemaakt.

5. De infrastructuurbeheerders kunnen in het kader van de samenwerking als bedoeld in lid 1, de behoeften aan internationale treinpaden beoordelen en, indien nodig, de totstandbrenging van die trajecten voorstellen en organiseren ter vergemakkelijking van de exploitatie van goederentreinen waarvoor een ad hoc-aanvraag als bedoeld in artikel 48 is ingediend.

Dergelijke van tevoren geregelde internationale treinpaden worden via elke van de deelnemende infrastructuurbeheerders voor aanvragers toegankelijk gemaakt.

#### Artikel 41

### Aanvragers

1. Aanvragen voor infrastructuurcapaciteit kunnen worden ingediend door aanvragers. Teneinde die infrastructuurcapaciteit willen gebruiken, wijzen aanvragers een spoorwegonderneming aan die overeenkomstig artikel 28 een overeenkomst sluit met de infrastructuurbeheerder. Dit laat het recht van aanvragers om uit hoofde van artikel 44, lid 1, overeenkomsten met infrastructuurbeheerders te sluiten, onverlet.

2. De infrastructuurbeheerder kan met betrekking tot aanvragers regels vaststellen om ervoor te zorgen dat aan zijn gewettigde verwachtingen ten aanzien van toekomstige inkomsten en het toekomstige gebruik van de infrastructuur wordt voldaan. Dergelijke regels moeten passend, transparant en niet-discriminerend zijn. Zij worden gespecificeerd in de netverklaring als bedoeld in bijlage IV, punt 3, onder b). De regels mogen slechts betrekking hebben op een financiële garantie, die een passend niveau, dat in verhouding staat tot het beoogde bedrijfsactiviteitsniveau van de aanvrager, niet mag overschrijden, en op de mogelijkheid om reglementaire offertes voor infrastructuurcapaciteit in te dienen.

3. Vóór 16 juni 2015, stelt de Commissie uitvoeringsmaatregelen vast waarin de voor de toepassing van lid 2 te volgen procedure nader wordt bepaald. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 62, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

#### Artikel 42

##### Kaderovereenkomsten

1. Onverminderd de artikelen 101, 102 en 106 VWEU kan tussen een infrastructuurbeheerder en een aanvrager een kaderovereenkomst worden gesloten. Daarin worden de kenmerken opgenomen van de infrastructuurcapaciteit die door de aanvrager is aangevraagd en die hem wordt aangeboden voor een termijn van meer dan één dienstregelingsperiode.

De kaderovereenkomst behelst geen gedetailleerde beschrijving van een treinpad, maar is zo opgesteld dat aan de gewettigde commerciële behoeften van de aanvrager tegemoet wordt gekomen. Een lidstaat kan eisen dat de in artikel 55 van deze richtlijn bedoelde toezichthoudende instantie instemt met een dergelijke kaderovereenkomst.

2. Kaderovereenkomsten mogen geen belemmering vormen voor het gebruik van de infrastructuur door andere aanvragers of diensten.

3. Kaderovereenkomsten moeten kunnen worden gewijzigd of beperkt om een beter gebruik van de spoorweginfrastructuur mogelijk te maken.

4. Kaderovereenkomsten kunnen een boeteregeling bevatten voor het geval het nodig mocht zijn de overeenkomst te wijzigen of te beëindigen.

5. Kaderovereenkomsten hebben in beginsel een looptijd van vijf jaar, en kunnen worden verlengd met periodes die gelijk zijn aan hun oorspronkelijke looptijd. De infrastructuurbeheerder kan in specifieke gevallen met een kortere of langere looptijd instemmen. Een looptijd van meer dan vijf jaar moet worden gerechtvaardigd door het bestaan van commerciële overeenkomsten, specifieke investeringen of risico's.

6. Voor door de aanvrager naar behoren gemotiveerde diensten waarbij gebruik wordt gemaakt van de in artikel 49 bedoelde gespecialiseerde infrastructuur die een aanzienlijke en langdurige investering vereist, kan de looptijd van de kaderovereenkomst 15 jaar bedragen. Een looptijd van meer dan 15 jaar is alleen in uitzonderingsgevallen mogelijk, en met name bij aanzienlijke en langdurige investeringen, vooral in combinatie met contractuele verplichtingen waaronder een meerjarenplan voor de afschrijving van deze investeringen.

In dergelijke uitzonderlijke gevallen kunnen in de kaderovereenkomst de gedetailleerde kenmerken worden uiteengezet van de capaciteit die aan de aanvrager voor de looptijd van de kaderovereenkomst ter beschikking wordt gesteld. De kenmerken kunnen betrekking hebben op de frequentie, het volume en de kwaliteit van de treinpaden. De infrastructuurbeheerder kan de gereserveerde capaciteit verlagen indien deze voor een periode van ten minste één maand minder is gebruikt dan de in artikel 52 bedoelde drempelwaarde.

Vanaf 1 januari 2010 kan een eerste kaderovereenkomst voor een periode van vijf jaar worden opgesteld, die eenmaal met vijf jaar verlengd kan worden, op basis van de capaciteitskenmerken die worden gebruikt door de aanvragers die voor 1 januari 2010 diensten exploiteren, teneinde rekening te houden met specifieke investeringen of met het bestaan van commerciële overeenkomsten. De in artikel 55 bedoelde toezichthoudende instantie is verantwoordelijk voor het verlenen van toestemming voor de inwerkingtreding van een dergelijke overeenkomst.

7. Met inachtneming van de commerciële vertrouwelijkheid, wordt de algemene aard van elke kaderovereenkomst voor elke belanghebbende beschikbaar gesteld.

8. Op basis van de ervaringen van toezichthoudende instanties, bevoegde autoriteiten en, spoorwegondernemingen, alsmede op basis van de werkzaamheden van het in artikel 57, lid 1, bedoelde netwerk, kan de Commissie nadere maatregelen vaststellen betreffende de procedure en de criteria die voor de toepassing van dit artikel moeten worden gevolgd. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 62, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

#### Artikel 43

##### Tijdschema voor de toewijzingsprocedure

1. De infrastructuurbeheerder neemt het in bijlage VII opgenomen tijdschema voor de capaciteitstoewijzing in acht.

2. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 60 gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot bepaalde wijzigingen in bijlage VII. Derhalve kan, na raadpleging van alle infrastructuurbeheerders, bijlage VII worden gewijzigd om rekening te houden met operationele overwegingen in de toewijzingsprocedure. Deze wijzigingen worden gebaseerd op hetgeen in het licht van de opgedane ervaring nodig is teneinde voor een efficiënte toewijzingsprocedure te zorgen en tegemoet te komen aan de operationele wensen van de infrastructuurbeheerders.

3. Voor het overleg over de ontwerpdienstregeling begint, komen de infrastructuurbeheerders met de andere betrokken infrastructuurbeheerders overeen welke internationale treinpaden in de dienstregeling moeten worden opgenomen. Slechts indien absoluut noodzakelijk, worden wijzigingen aangebracht.

#### Artikel 44

##### Aanvragen

1. Aanvragers kunnen op publiek- dan wel privaatrechtelijke basis bij de infrastructuurbeheerder een aanvraag indienen ter verkrijging van gebruiksrechten voor spoorweginfrastructuur tegen een heffing als bedoeld in hoofdstuk IV, afdeling 2.

2. Voor aanvragen met betrekking tot de normale dienstregeling gelden de termijnen van bijlage VII.

3. Een aanvrager die partij is bij een kaderovereenkomst, dient een aanvraag in overeenkomstig die overeenkomst.

4. De infrastructuurbeheerders zorgen ervoor dat aanvragers, voor treinpaden die op meer dan één net betrekking hebben, een aanvraag kunnen indienen bij één loket, dat een door de infrastructuurbeheerders opgerichte gezamenlijke instantie is, of één enkele infrastructuurbeheerder van het betrokken treinpad. Deze infrastructuurbeheerder is gemachtigd om namens die aanvrager bij andere betrokken infrastructuurbeheerders capaciteit te zoeken. Dit vereiste laat Verordening (EU) nr. 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 22 september 2010 inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer<sup>(1)</sup> onverlet.

#### Artikel 45

##### Programmering

1. De infrastructuurbeheerder dient zoveel mogelijk aan alle infrastructuurcapaciteitsaanvragen te voldoen, met inbegrip van aanvragen voor treinpaden die meer dan één net betreffen, en dient zoveel mogelijk rekening te houden met de gevolgen van alle beperkingen voor de aanvragers, met in begrip van het economische effect op hun activiteiten.

2. De infrastructuurbeheerder kan binnen de programmerings- en coördinatieprocedure prioriteit verlenen aan specifieke diensten, maar enkel in overeenstemming met de artikelen 47 en 49.

3. De infrastructuurbeheerder raadpleegt de belanghebbenden over de ontwerpdienstregeling en geeft hun ten minste één maand de tijd om hun mening kenbaar te maken. Tot de belanghebbenden behoren behalve de partijen die infrastructuurcapaciteit hebben aangevraagd, ook andere partijen die in de gelegenheid wensen te worden gesteld opmerkingen te maken over de invloed die de dienstregeling kan hebben op hun mogelijkheden om gedurende het dienstregelingstijdvak spoorweginfrastructuur te verrichten.

4. De infrastructuurbeheerder neemt gepaste maatregelen om met de gemaakte bezwaren rekening te houden.

#### Artikel 46

##### Coördinatieprocedure

1. Wanneer de infrastructuurbeheerder tijdens de in artikel 45 bedoelde programmeringsprocedure op met elkaar concurrerende aanvragen stuit, tracht hij door coördinatie van deze aanvragen de meest geschikte oplossing uit te werken, die tegemoet komt aan alle vereisten.

2. Wanneer zich een situatie voordoet, waarin coördinatie vereist is, heeft de infrastructuurbeheerder het recht, binnen redelijke grenzen een van de oorspronkelijk aangevraagde infrastructuurcapaciteit afwijkende capaciteit voor te stellen.

3. De infrastructuurbeheerder tracht door overleg met de betrokken aanvragers eventuele conflicten op te lossen. Zulk een overleg wordt gebaseerd op de bekendmaking van volgende informatie binnen een redelijke termijn, kosteloos en schriftelijk of elektronisch:

- a) de door alle andere aanvragers op dezelfde trajecten aangevraagde treinpaden;
- b) de op voorlopige basis aan alle andere aanvragers op dezelfde trajecten toegewezen treinpaden;
- c) overeenkomstig lid 2 op de betrokken trajecten voorgestelde alternatieve treinpaden;
- d) alle bijzonderheden over de bij de toewijzingsprocedure gehanteerde criteria.

Overeenkomstig artikel 39, lid 2, wordt deze informatie verstrekt zonder de identiteit van andere aanvragers mede te delen, tenzij de betrokken aanvragers daarmee hebben ingestemd.

4. De voor de coördinatieprocedure geldende beginselen worden in de netverklaring opgenomen. Deze beginselen geven in het bijzonder de moeilijkheden weer, die zich voordoen bij het regelen van internationale treinpaden, en de mogelijke gevolgen van een wijziging voor de andere infrastructuurbeheerders.

5. Indien aanvragen voor infrastructuurcapaciteit niet zonder coördinatie kunnen worden ingewilligd, tracht de infrastructuurbeheerder voor alle aanvragen door coördinatie een oplossing te vinden.

6. Onverminderd de huidige beroepsprocedures en artikel 56, wordt voor geschillen in verband met de toewijzing van infrastructuurcapaciteit een regeling ingesteld om dergelijke geschillen snel te beslechten. Deze regeling wordt opgenomen in de netverklaring. Bij toepassing van deze regeling wordt binnen tien werkdagen een beslissing genomen.

#### Artikel 47

##### Overbelaste infrastructuur

1. Indien het na coördinatie van de aangevraagde treinpaden en na overleg met de aanvragers niet mogelijk is de aanvragen voor infrastructuurcapaciteit tot tevredenheid van alle betrokkenen af te handelen, verklaart de infrastructuurbeheerder het betrokken infrastructuursegment onverwijld tot „overbelaste infrastructuur”. Dit geldt ook voor infrastructuur die naar verwachting in de nabije toekomst met onvoldoende capaciteit te kampen zal hebben.

2. Wanneer infrastructuur tot „overbelaste infrastructuur” is verklaard, verricht de infrastructuurbeheerder een capaciteitsanalyse als bepaald in artikel 50, tenzij reeds uitvoering wordt gegeven aan een capaciteitsvergrotingsplan als bepaald in artikel 51.

<sup>(1)</sup> PB L 276 van 20.10.2010, blz. 22.



3. Indien gebruiksrechten in overeenstemming met artikel 31, lid 4, niet zijn geheven of geen bevredigend resultaat hebben opgeleverd en de infrastructuur tot „overbelaste infrastructuur” is verklaard, mag de infrastructuurbeheerder voor de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit ook nog prioriteitscriteria hantieren.

4. Bij de prioriteitscriteria moet rekening worden gehouden met het maatschappelijk belang van een dienst in vergelijking met een andere dienst, die bijgevolg zal worden uitgesloten.

Om de ontwikkeling van adequate vervoersdiensten in dit kader te waarborgen, in het bijzonder om aan de eisen van de openbare dienst tegemoet te komen of om de ontwikkeling van het nationale en internationale goederenvervoer per spoor te bevorderen, kunnen de lidstaten onder niet-discriminerende voorwaarden de noodzakelijke maatregelen nemen, opdat deze diensten bij de toewijzing van infrastructuurcapaciteit voorrang krijgen.

In voorkomend geval kunnen de lidstaten de infrastructuurbeheerder een compensatie toekennen die overeenkomt met de inkomsten die hij verliest ten gevolge van de in de tweede alinea voorgeschreven toewijzing aan bepaalde diensten.

Bij deze maatregelen en deze compensatie moet rekening worden gehouden met de weerslag daarvan in andere lidstaten.

5. Het belang van goederenvervoersdiensten, vooral van internationale goederenvervoersdiensten, weegt bij de vaststelling van de prioriteitscriteria voldoende mee.

6. De te volgen procedures en aan te leggen criteria in het geval van overbelaste infrastructuur worden in de netverklaring vastgesteld.

#### Artikel 48

##### Ad hoc-aanvragen

1. De infrastructuurbeheerder reageert zo spoedig mogelijk en in elk geval binnen vijf werkdagen op ad hoc-aanvragen voor afzonderlijke treinpaden. De verstrekte informatie over beschikbare reservecapaciteit wordt ter beschikking gesteld van alle aanvragers die eventueel van deze capaciteit gebruik willen maken.

2. De infrastructuurbeheerders maken, indien nodig, een raming van de behoefte aan reservecapaciteit die binnen de definitieve dienstregeling beschikbaar moet zijn om snel op te verwachten ad hoc-aanvragen voor capaciteit te kunnen reageren. Dit geldt ook in geval van overbelaste infrastructuur.

#### Artikel 49

##### Gespecialiseerde infrastructuur

1. Onverminderd lid 2, wordt infrastructuurcapaciteit in beginsel beschikbaar geacht voor alle typen diensten die in overeenstemming zijn met de voor de exploitatie op de treinpaden vereiste kenmerken.

2. Indien er geschikte alternatieve routes bestaan, kan de infrastructuurbeheerder na overleg met de belanghebbenden be-

paalde infrastructuur aanwijzen voor gebruik door bepaalde typen verkeer. Onverminderd de artikelen 101, 102 en 106 VWEU kan de infrastructuurbeheerder, wanneer die aanwijzing is geschied, bij de toewijzing van infrastructuurcapaciteit aan dit type verkeer prioriteit geven.

Dat bepaalde infrastructuur is aangewezen voor gebruik door bepaalde typen verkeer, mag niet verhinderen dat andere typen verkeer van die infrastructuur gebruikmaken wanneer capaciteit beschikbaar is.

3. Wanneer infrastructuur overeenkomstig lid 2 is aangewezen, wordt dit in de netverklaring vermeld.

#### Artikel 50

##### Capaciteitsanalyse

1. Met de capaciteitsanalyse wordt de vaststelling van de beperkingen van infrastructuurcapaciteit beoogd, die de adequate afhandeling van aanvragen van infrastructuurcapaciteit belemmeren. Tevens wordt beoogd methoden voor te stellen om aan extra aanvragen te kunnen voldoen. Bij de capaciteitsanalyse worden de redenen voor de overbelasting vastgesteld, en de maatregelen die op korte en op middellange termijn daartegen kunnen worden genomen.

2. Bij de capaciteitsanalyse wordt rekening gehouden met de infrastructuur, de exploitatieprocedures, de aard van de verschillende diensten die worden geboden, en het effect van al deze factoren op de infrastructuurcapaciteit. Mogelijke maatregelen zijn met name de omleiding van routes, de vaststelling van nieuwe vertrek- en aankomsttijden, snelheidswijzigingen en infrastructuurele verbeteringen.

3. Een capaciteitsanalyse moet voltooid zijn binnen zes maanden nadat infrastructuur tot „overbelaste infrastructuur” is verklaard.

#### Artikel 51

##### Capaciteitsvergrotingsplan

1. Binnen zes maanden na de voltooiing van de capaciteitsanalyse legt de infrastructuurbeheerder een capaciteitsvergrotingsplan voor.

2. Het capaciteitsvergrotingsplan wordt opgesteld na overleg met de gebruikers van de betrokken overbelaste infrastructuur.

In het plan worden omschreven:

- a) de redenen voor de overbelasting;
- b) de vermoedelijke toekomstige ontwikkeling van het verkeer;
- c) de beperkingen ten aanzien van de infrastructuurele ontwikkeling;
- d) de mogelijkheden tot en de kosten van de capaciteitsvergroting, met inbegrip van te verwachten wijzigingen van de toegangsrechten.

Aan de hand van een kosten-batenanalyse van de gevonden mogelijke maatregelen bepaalt het plan, welke maatregelen moeten worden genomen om de infrastructuurcapaciteit te vergroten, inclusief een tijdschema voor de uitvoering ervan.

Het plan kan worden onderworpen aan voorafgaande goedkeuring door de lidstaat.

3. De infrastructuurbeheerder staakt de oplegging van heffingen voor het gebruik van de betrokken infrastructuur op grond van artikel 31, lid 4, indien:

- a) hij geen capaciteitsvergrotingsplan voorlegt, of
  - b) talmt met de uitvoering van de in het capaciteitsvergrotingsplan vastgestelde acties.
4. Niettegenstaande lid 3 van dit artikel, mag de infrastructuurbeheerder onder voorbehoud van goedkeuring door de toezichthoudende instantie als bedoeld in artikel 55, deze heffingen blijven opleggen indien:
- a) het capaciteitsvergrotingsplan niet kan worden uitgevoerd door overmacht, of
  - b) de beschikbare mogelijkheden economisch of financieel niet haalbaar zijn.

#### Artikel 52

### Gebruik van treinpaden

1. De infrastructuurbeheerder legt in de netverklaring vast op welke wijze hij bij het vaststellen van de bij de toewijzingsprocedure te hanteren prioriteiten rekening zal houden met vroegere benuttingsgraden van treinpaden.

2. Vooral voor overbelaste infrastructuur eist de infrastructuurbeheerder dat een treinpad wordt ingeleverd wanneer dit pad gedurende een periode van ten minste een maand voor minder dan een in de netverklaring te noemen drempelwaarde is gebruikt, tenzij dit te wijten is aan niet-economische redenen buiten de controle van de aanvrager.

#### Artikel 53

### Infrastructuurcapaciteit voor onderhoudswerkzaamheden

1. De aanvragen om infrastructuurcapaciteit met het oog op onderhoudswerkzaamheden moeten tijdens de programmeringsprocedure worden ingediend.

2. De infrastructuurbeheerder houdt terdege rekening met de gevolgen die de reservering van infrastructuurcapaciteit in verband met geplande onderhoudswerkzaamheden van de sporen voor aanvragers heeft.

3. De infrastructuurbeheerder stelt de belanghebbende partijen zo spoedig mogelijk in kennis van de niet-beschikbaarheid van infrastructuurcapaciteit als gevolg van niet-geplande onderhoudswerkzaamheden.

#### Artikel 54

### Bij verstoring te nemen bijzondere maatregelen

1. Bij verstoring van het treinverkeer tengevolge van een technisch defect of een ongeval moet de infrastructuurbeheerder

alle nodige stappen zetten om de normale toestand te herstellen. Daartoe stelt hij een noodplan op met vermelding van de diverse organen die bij ernstige ongevallen of ernstige verstoring van het treinverkeer op de hoogte moeten worden gebracht.

2. Ingeval van nood en indien dit absoluut noodzakelijk is ten gevolge van een storing die de infrastructuur tijdelijk onbruikbaar maakt, mogen de toegewezen treinpaden zonder waarschuwing zo lang worden ingetrokken als nodig is om het systeem te herstellen.

Indien hij zulks noodzakelijk acht, mag de infrastructuurbeheerder van de spoorwegondernemingen eisen hem de middelen ter beschikking te stellen die hij het meest geschikt acht om de normale toestand zo snel mogelijk te herstellen.

3. De lidstaten kunnen eisen dat de spoorwegondernemingen zelf betrokken worden bij de handhaving en controle van de inachtneming van de veiligheidsnormen en andere voorschriften.

#### AFDELING 4

### Toezichthoudende instantie

#### Artikel 55

### Toezichthoudende instantie

1. Elke lidstaat stelt een nationale toezichthoudende instantie in voor de spoorwegsector. Onverminderd lid 2, is deze instantie een afzonderlijke overheidsinstantie die organisatorisch, functioneel, hiërarchisch en wat de besluitvorming betreft, juridisch gescheiden en onafhankelijk is van elke andere publieke of privaatrechtelijke entiteit. Zij is tevens met betrekking tot haar organisatie, financieringsbeslissingen, rechtsvorm en besluitvorming onafhankelijk van de infrastructuurbeheerders, de heffingsinstanties, de capaciteittoewijzende instanties of de aanvragers. Voorts is zij voor haar werking onafhankelijk van alle bevoegde autoriteiten die betrokken zijn bij de gunning van openbare dienstcontracten.

2. De lidstaten kunnen toezichthoudende instanties instellen, die voor verschillende gereguleerde sectoren bevoegd zijn, op voorwaarde dat deze geïntegreerde toezichthoudende instanties voldoen aan de in lid 1 van dit artikel vastgestelde eisen inzake onafhankelijkheid. De toezichthoudende instantie voor de spoorwegsector kan in organisatorisch opzicht samengaan met de nationale mededingingsautoriteit bedoeld in artikel 11 van Verordening (EG) nr. 1/2003 van de Raad van 16 december 2002 betreffende de uitvoering van de mededingingsregels van de artikelen 101 en 102 VWEU<sup>(1)</sup>, de vergunningverlenende autoriteit bedoeld in hoofdstuk III, of de veiligheidsautoriteit die is opgericht op grond van Richtlijn 2004/49/EG van het

<sup>(1)</sup> PB L 1 van 4.1.2003, blz. 1.

Noot: De titel van Verordening (EG) nr. 1/2003 van de Raad is gewijzigd in verband met de henummering van de artikelen van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, overeenkomstig artikel 5 van het Verdrag van Lissabon; oorspronkelijk werden hier de artikelen 81 en 82 van het Verdrag genoemd.

Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen<sup>(1)</sup> of met de vergunningverlenende autoriteit bedoeld in hoofdstuk III van deze richtlijn, voor zover deze gecombineerde autoriteit voldoet aan de in lid 1 van dit artikel genoemde eisen inzake onafhankelijkheid.

3. De lidstaten dragen er zorg voor dat de toezichthoudende instantie over voldoende personeel beschikt en zodanig wordt beheerd dat haar onafhankelijkheid wordt gewaarborgd. Zij zorgen er met name voor dat de personen die gaan over de overeenkomstig artikel 56 door de toezichthoudende autoriteit te nemen besluiten, zoals de leden van de raad van bestuur, voor zover van toepassing, benoemd worden op grond van duidelijke en transparante regels die garanderen dat zij onafhankelijk zijn van de nationale regering of ministerraad of van enige andere openbare instantie die niet rechtstreeks eigendomsrechten op gereguleerde ondernemingen uitoefent.

De lidstaten besluiten of deze personen voor een vaste en hernieuwbare termijn worden benoemd, dan wel opeen permanente basis, wat inhoudt dat zij alleen kunnen worden ontslagen op disciplinaire gronden die geen verband houden met hun besluitvorming. Zij worden via een transparante procedure gekozen op grond van hun verdiensten, met inbegrip van passende beroepsbekwaamheid en relevante ervaring, bij voorkeur op het gebied van spoorwegen of andere netwerkindustrieën.

De lidstaten dragen er zorg voor dat deze personen onafhankelijk handelen van enig commercieel belang gerelateerd aan de sector van het spoorwegvervoer, dat zij derhalve geen belang in of zakenrelatie hebben met enige gereguleerde ondernemingen of instanties. Daartoe leggen deze personen jaarlijks een verbintenisverklaring en een verklaring omtrent hun belangen af, die alle directe en indirecte belangen vermeldt die kunnen worden geacht afbreuk te doen aan hun onafhankelijkheid en die van invloed kunnen zijn op de uitvoering van enige functie. Deze personen onthouden zich van het nemen van besluiten in gevallen die een onderneming betreffen waarmee zij gedurende het jaar voorafgaand aan de start van een procedure een directe of indirecte band onderhouden.

Zij vragen noch nemen instructies aan van een overheid of van een andere publieke of private entiteit bij het uitvoeren van de taken als toezichthoudende instantie, en zijn volledig verantwoordelijk voor de aanwerving en het beheer van het personeel van de toezichthoudende instantie.

Na hun ambtstermijn in de toezichthoudende instantie hebben zij gedurende een periode van ten minste een jaar geen beroepsfunctie of beroepsverantwoordelijkheid in een van de gereguleerde ondernemingen of instanties.

#### Artikel 56

##### Taken van de toezichthoudende instantie

1. Onverminderd artikel 46, lid 6, kan een aanvrager wanneer hij van mening is dat hij oneerlijk behandeld, gediscrimineerd of op enigerlei andere wijze benadeeld is, zich tot de toezichthoudende instantie wenden, met name om beroep in te stellen tegen beslissingen van de infrastructuurbeheerder of, indien van toepassing, de spoorwegonderneming of de exploitant van een dienstvoorziening, ten aanzien van:

- a) de voorlopige en de definitieve versie van de netverklaring;
- b) de daarin opgenomen criteria;
- c) de toewijzingsprocedure en het resultaat daarvan;
- d) de heffingsregeling;
- e) de hoogte of de structuur van de infrastructuurheffingen tot betaling waarvan hij verplicht is of kan zijn;
- f) de regelingen voor toegang overeenkomstig de artikelen 10 tot en met 13;
- g) de toegang tot en de heffingen voor het gebruik van diensten overeenkomstig artikel 13.

2. Onverminderd de bevoegdheden van de nationale mededingingsautoriteiten om de concurrentie op de markt voor spoorwegdiensten te garanderen, heeft de toezichthoudende instantie de bevoegdheid toezicht te houden op de toestand van de concurrentie op de markt voor spoorwegdiensten en controleert zij in het bijzonder uit eigen beweging lid 1, punten a) tot en met g), teneinde discriminatie van de aanvragers te voorkomen. Zij gaat met name na of de netverklaringen discriminerende bepalingen bevatten en of deze beslissingsbevoegdheden voor de infrastructuurbeheerder scheppen die kunnen worden gebruikt om de aanvragers te discrimineren.

3. De toezichthoudende instantie werkt bovendien nauw samen met de nationale veiligheidsinstantie bedoeld in Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap<sup>(2)</sup> en de vergunningverlenende autoriteit in de zin van deze richtlijn.

De lidstaten zien erop toe dat deze instanties een gemeenschappelijk kader voor informatie-uitwisseling en samenwerking ontwikkelen dat erop is gericht nadelige effecten voor de concurrentie of de veiligheid in de spoorwegsector te voorkomen. Dit kader voorziet onder meer in een mechanisme voor het verstrekken van aanbevelingen door de toezichthoudende instantie aan de nationale veiligheidsinstanties en vergunningverlenende autoriteiten over kwesties die van invloed kunnen zijn op de concurrentie op de spoorwegmarkt voor spoorwegdiensten, evenals in een mechanisme voor het verstrekken van aanbevelingen door de nationale veiligheidsinstantie aan de toezichthoudende instantie en de vergunningverlenende autoriteit over kwesties die van invloed kunnen zijn op de veiligheid. Onverminderd de onafhankelijkheid van elk van de instanties in de uitoefening van hun respectieve bevoegdheden bestuderen de betreffende instanties deze aanbevelingen alvorens besluiten te nemen. Indien de desbetreffende instantie besluit van deze aanbevelingen af te wijken, vermeldt zij de redenen daarvoor in haar besluiten.

<sup>(1)</sup> PB L 164 van 30.4.2004, blz. 44.

<sup>(2)</sup> PB L 191 van 18.7.2008, blz. 1.

4. De lidstaten kunnen besluiten dat de toezichthoudende instantie de taak krijgt niet-bindende adviezen vast te stellen met betrekking tot de voorlopige versies van het in artikel 8, lid 3, bedoelde bedrijfsplan, de beheersovereenkomst en het capaciteitsvergrotingsplan, teneinde met name aan te geven of deze instrumenten stroken met de toestand van de concurrentie op de markt voor spoordiensten.

5. De toezichthoudende instantie bezit de nodige organisatorische capaciteiten om haar taken uit te oefenen in de vorm van personele en materiële middelen die evenredig zijn aan de omvang van de spoorwegsector in de lidstaat in kwestie.

6. De toezichthoudende instantie ziet erop toe dat de door de infrastructuurbeheerder vastgestelde heffingen in overeenstemming zijn met hoofdstuk IV, afdeling 2, en dat zij niet-discriminerend zijn. De onderhandelingen tussen de aanvragers en een infrastructuurbeheerder betreffende de hoogte van infrastructuurrechten worden slechts toegestaan wanneer zij onder toezicht van de toezichthoudende instantie plaatsvinden. De toezichthoudende instantie grijpt in indien het waarschijnlijk is dat de onderhandelingen in strijd zijn met de bepalingen van dit hoofdstuk.

7. De toezichthoudende instantie houdt regelmatig en ten minste om de twee jaar een raadpleging onder de vertegenwoordigers van de gebruikers van spoorvervoerdiensten voor goederen en passagiers, teneinde rekening te houden met hun standpunten ten aanzien van de spoorwegmarkt.

8. De toezichthoudende instantie is bevoegd om nuttige informatie op te vragen bij de infrastructuurbeheerder, de aanvragers en elke belanghebbende derde partij in de betrokken lidstaat.

De verzochte informatie wordt verstrekt binnen een redelijke, door de toezichthoudende instantie vastgestelde termijn van ten hoogste een maand, tenzij de toezichthoudende instantie in uitzonderlijke gevallen instemt met een toestemming verleent voor een verlenging met ten hoogste twee weken. De toezichthoudende instantie heeft het recht deze verzoeken af te dwingen met passende sancties, waaronder boetes. De aan de toezichthoudende instantie te verstrekken informatie omvat alle informatie waarom de toezichthoudende instantie verzoekt in het kader van haar functies van beroepsinstantie en toezichthoudster op de mededinging op de markten voor spoorwegdiensten overeenkomstig lid 2. Dit omvat informatie die nodig zijn voor statistische en marktwaarnemingsdoeleinden.

9. De toezichthoudende instantie neemt klachten in behandeling en, naar gelang het geval, vraagt relevante informatie op en treedt in overleg met alle betrokken partijen binnen een maand na ontvangst van de klacht. Binnen een vooraf bepaalde redelijke termijn en uiterlijk binnen zes weken na ontvangst van alle relevante informatie beslist zij op elke klacht, neemt zij de nodige maatregelen om de situatie te verhelpen en stelt zij de betrokken partijen in kennis van haar met redenen omklede besluit. Onverminderd de bevoegdheden van de nationale mededingingsautoriteiten om de mededinging op de markt voor spoorwegdiensten te garanderen, kan de toezichthoudende instantie zo nodig uit eigen beweging passende maatregelen ne-

men om discriminatie van aanvragers, marktverstoring en eventuele andere ongewenste marktontwikkelingen bij te sturen, met name met betrekking tot lid 1, onder a) tot en met g).

De besluiten van de toezichthoudende instantie zijn bindend voor alle betrokken partijen en zijn niet onderworpen aan toezicht door een andere bestuursrechtelijke instantie. De toezichthoudende instantie moet haar besluiten ten uitvoer kunnen leggen door middel van passende sancties, waaronder boetes.

Indien beroep wordt ingesteld tegen een weigering capaciteit te verlenen, of tegen de voorwaarden van een capaciteitsaanbod, besluit de toezichthoudende instantie ofwel dat er geen wijziging van het besluit van de infrastructuurbeheerder nodig is, ofwel dat het betwiste besluit overeenkomstig haar instructies wordt gewijzigd.

10. De lidstaten waarborgen dat de besluiten van de toezichthoudende instantie voor rechterlijke toetsing openstaan. Een beroep tegen een besluit van de toezichthoudende instantie heeft slechts schorsende werking indien het besluit van de toezichthoudende instantie onmiddellijk tot gevolg heeft dat de insteller van het beroep onherstelbare of duidelijk buitensporige schade wordt toegebracht. Deze bepaling doet geen afbreuk aan de constitutionele bevoegdheden van de rechterlijke instantie waarbij het beroep aanhangig is, indien van toepassing.

11. De lidstaten zorgen ervoor dat de door de toezichthoudende instantie genomen besluiten worden bekendgemaakt.

12. De toezichthoudende instantie heeft de bevoegdheid om audits uit te voeren of externe audits te laten uitvoeren bij een infrastructuurbeheerder, exploitanten van dienstvoorzieningen en, zo nodig, spoorwegondernemingen om de naleving van de in artikel 6 voorgeschreven boekhoudkundige scheiding te controleren. In dit verband kan de toezichthoudende instantie om alle relevante informatie verzoeken. De toezichthoudende instantie heeft in het bijzonder de bevoegdheid om infrastructuurbeheerders, exploitanten van dienstvoorzieningen en alle ondernemingen of andere entiteiten die verschillende typen spoorvervoer of infrastructuurbeheer uitvoeren of integreren als bedoeld in artikel 6, leden 1 en 2, en artikel 13, te verzoeken om alle in bijlage VIII genoemde boekhoudkundige informatie of een gedeelte daarvan te verstrekken, in voldoende mate gedetailleerd, overeenkomstig hetgeen als noodzakelijk en evenredig wordt geacht.

Onverminderd de bestaande bevoegdheden van de autoriteiten die bevoegd zijn voor gevallen van staatssteun, mag de toezichthoudende instantie aan de hand van de boekhouding ook conclusies trekken inzake gevallen van staatssteun, en deelt zij die gevallen zo nodig mee aan deze autoriteiten.

13. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 60 gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot bepaalde wijzigingen in bijlage VIII. Derhalve kan bijlage VIII in het licht van de ontwikkelingen op het gebied van jaarrekeningen en toezicht worden gewijzigd en/of aangevuld met nieuwe elementen die nodig zijn om de boekhoudkundige scheiding te controleren.



### Artikel 57

#### Samenwerking tussen toezichhoudende instanties

1. De toezichhoudende instanties wisselen informatie uit over hun werk en hun besluitvormingsbeginselen en -praktijk en wisselen, in het bijzonder, informatie uit over de hoofdpunten van hun procedures en over de problemen met de interpretatie van omgezet spoorwegrecht van de Unie. Zij werken samen met het doel hun besluitvorming binnen de gehele Unie te coördineren. Daartoe nemen zij deel aan en werken zij samen in een netwerk dat met regelmatige tussenpozen samenkomt. De Commissie maakt deel uit van het netwerk, coördineert en ondersteunt de werkzaamheden ervan en doet waar nodig aanbevelingen aan de leden ervan. Zij draagt zorg voor een actieve samenwerking tussen de desbetreffende toezichhoudende instanties.

Onder voorbehoud van de voorschriften inzake gegevensbescherming als neergelegd in Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens<sup>(1)</sup> en Verordening (EG) nr. 45/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 18 december 2000 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door de communautaire instellingen en organen en betreffende het vrije verkeer van die gegevens<sup>(2)</sup>, ondersteunt de Commissie de hierboven bedoelde gegevensuitwisseling tussen de leden van het netwerk, eventueel langs elektronische weg, met inachtneming van het vertrouwelijke karakter van bedrijfsgeheimen die de betrokken ondernemingen hebben doorgegeven.

2. De toezichhoudende instanties werken nauw samen, onder meer door middel van werkafspraken, om elkaar wederzijdse bijstand te verlenen bij hun taken inzake markttoezicht, klachtenbehandeling en onderzoeken.

3. Bij een klacht of een onderzoek uit eigen beweging inzake toegang of heffingen betreffende een internationaal treinpad, alsmede in het kader van het toezicht op de concurrentie op de markt voor internationale spoorvervoersdiensten, raadpleegt de betrokken toezichhoudende instantie de toezichhoudende instanties van alle andere lidstaten waardoor het internationale treinpad loopt en, indien passend, de Commissie, en verzoekt zij hen om de nodige informatie alvorens een besluit te nemen.

4. De overeenkomstig lid 3 geraadpleegde toezichhoudende instanties verstrekken alle informatie die zij zelf krachtens hun nationaal recht mogen vragen. Deze informatie mag alleen worden gebruikt voor de behandeling van de klacht of het onderzoek bedoeld in lid 3.

5. De toezichhoudende instantie die een klacht ontvangt of uit eigen beweging een onderzoek voert, deelt de relevante informatie mee aan de bevoegde toezichhoudende instantie, zodat die instantie maatregelen kan treffen ten aanzien van de betrokken partijen.

6. De lidstaten zorgen ervoor dat de in artikel 40, lid 1, bedoelde vertegenwoordigers van de infrastructuurbeheerders

onverwijld alle informatie verstrekken die voor de behandeling van de klacht of het onderzoek als bedoeld in lid 3 van dit artikel worden gevraagd door de toezichhoudende instantie van de lidstaat waar de betrokken vertegenwoordiger is gevestigd. Deze bevoegde instantie heeft het recht om de informatie betreffende het betrokken internationale treinpad mee te delen aan de in lid 3 bedoelde toezichhoudende instanties.

7. Op verzoek van een toezichhoudende instantie kan de Commissie deelnemen aan de in de leden 2 tot en met 6 genoemde werkzaamheden teneinde de in die leden omschreven samenwerking tussen de toezichhoudende instanties te vergemakkelijken.

8. De toezichhoudende instanties ontwikkelen gemeenschappelijke beginselen en praktijken voor de besluitvorming waarvoor zij krachtens deze richtlijn bevoegd zijn. Op basis van de ervaringen van de toezichhoudende instanties en de werkzaamheden van het in lid 1 bedoelde netwerk, en indien dat nodig is om de efficiënte samenwerking tussen toezichhoudende instanties te garanderen, kan de Commissie maatregelen vaststellen waarin deze gemeenschappelijke beginselen en praktijken zijn neergelegd. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 62, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

9. De toezichhoudende instanties beoordelen de besluiten en praktijken in het kader van de in artikel 37 en artikel 40, lid 1, bedoelde samenwerking tussen de infrastructuurbeheerders die deze richtlijn ten uitvoer leggen of het internationale spoorvervoer anderszins vergemakkelijken.

#### HOOFDSTUK V

#### SLOTBEPALINGEN

#### Artikel 58

#### Procedures voor het plaatsen van opdrachten

De bepalingen van deze richtlijn zijn van toepassing onverminderd het bepaalde in Richtlijn 2004/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 houdende coördinatie van de procedures voor het plaatsen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en postdiensten<sup>(3)</sup>.

#### Artikel 59

#### Uitzonderingen

1. Tot 15 maart 2013 zijn Ierland, als lidstaat die op een eiland gelegen is, met een spoorverbinding met slechts één andere lidstaat, en het Verenigd Koninkrijk, wat Noord-Ierland betreft, op dezelfde basis:

- a) niet verplicht een onafhankelijke instantie te belasten met de taken die voor eerlijke en niet-discriminerende toegang tot de infrastructuur bepalend zijn, als bepaald in artikel 7, lid 1, eerste alinea, voor zover dat artikel de lidstaten verplicht onafhankelijke instanties in te stellen om de in artikel 7, lid 2, bedoelde taken te verrichten;

<sup>(1)</sup> PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31.

<sup>(2)</sup> PB L 8 van 12.1.2001, blz. 1.

<sup>(3)</sup> PB L 134 van 30.4.2004, blz. 1.

b) niet verplicht de in artikel 27, artikel 29, lid 2, de artikelen 38, 39 en 42, artikel 46, lid 4, artikel 46, lid 6, artikel 47, artikel 49, lid 3, de artikelen 50 tot en met 53, artikel 55 en artikel 56 bepaalde eisen toe te passen, op voorwaarde dat spoorwegondernemingen, zo nodig schriftelijk, beroep kunnen instellen tegen de beslissingen betreffende de toewijzing van infrastructuurcapaciteit of de heffing van gebruiksrechten bij een onafhankelijke instantie, die binnen twee maanden na de verstrekking van alle dienstige informatie een besluit neemt dat door de rechter kan worden getoetst.

2. Wanneer meer dan één spoorwegonderneming met een vergunning overeenkomstig artikel 17 of, in het geval van Ierland en Noord-Ierland, een spoorwegonderneming die elders aldus een vergunning heeft verkregen, een officiële aanvraag indient om concurrerende spoorwegdiensten te exploiteren in, naar of vanuit Ierland of Noord-Ierland, wordt over de voortzetting van deze uitzondering een besluit genomen volgens de adviesprocedure als bedoeld in artikel 62, lid 2.

De in lid 1 bedoelde uitzonderingen gelden niet, wanneer een spoorwegonderneming die in Ierland of Noord-Ierland spoorwegdiensten exploiteert, een officiële aanvraag indient om spoorwegdiensten te exploiteren op, naar of vanuit het grondgebied van een andere lidstaat, met uitzondering van Ierland voor in Noord-Ierland spoorwegdiensten exploiterende ondernemingen, en voor het Verenigd Koninkrijk voor in Ierland spoorwegdiensten exploiterende spoorwegondernemingen.

Binnen een jaar te rekenen vanaf de ontvangst van hetzij het in de eerste alinea van dit lid bedoelde besluit, hetzij de kennisgeving van de in de tweede alinea van dit lid bedoelde officiële aanvraag, neemt of nemen de betrokken lidstaat of lidstaten (Ierland of het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Noord-Ierland) de nodige wetgeving aan ter uitvoering van de in lid 1 bedoelde artikelen.

3. Een uitzondering als bedoeld in lid 1 kan worden vernieuwd voor periodes van niet langer dan vijf jaar. Uiterlijk 12 maanden voor het verstrijken van de uitzondering kan een lidstaat die deze uitzondering geniet, zich tot de Commissie wenden met een verzoek om hernieuwde uitzondering. Het verzoek tot verlenging moet met redenen worden omkleed. De Commissie onderzoekt elk verzoek en neemt een besluit volgens de adviesprocedure bedoeld in artikel 62, lid 2. Deze procedure geldt voor alle met de aanvraag verband houdende besluiten.

Bij het nemen van haar besluit houdt de Commissie rekening met de ontwikkelingen in de geopolitieke situatie en de ontwikkelingen op de markt voor spoorwegvervoer in, vanuit en naar de lidstaat die om een hernieuwde uitzondering heeft verzocht.

#### Artikel 60

##### Uitoefening van de delegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.

2. De in de artikelen 20, lid 5, 35, lid 3, 43, lid 2, en 56, lid 13, bedoelde bevoegdheidsdelegatie wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van 15 december 2012. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in de artikelen 20, lid 5, 35, lid 3, 43, lid 2, en 56, lid 13, bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

4. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.

5. Een overeenkomstig de artikelen 20, lid 5, 35, lid 3, 43, lid 2 en 56, lid 13, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad daartegen bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van de termijn van twee maanden de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

#### Artikel 61

##### Toepassingsmaatregelen

De Commissie buigt zich op verzoek van een lidstaat of een toezichthoudende instantie dan wel uit eigen beweging binnen twaalf maanden na de vaststelling ervan over specifieke maatregelen die door de nationale autoriteiten zijn genomen in verband met de toepassing van deze richtlijn betreffende de voorwaarden voor toegang tot de spoorweginfrastructuur en spoordiensten, de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, infrastructuurheffingen en de toewijzing van capaciteit. De Commissie besluit binnen vier maanden na de ontvangst van een dergelijk verzoek volgens de in artikel 62, lid 2, bedoelde procedure, of de betrokken maatregel verder kan worden toegepast.

#### Artikel 62

##### Comitéprocedures

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 4 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing. Indien door het comité geen advies wordt uitgebracht over een krachtens artikel 10, lid 4, artikel 11, lid 4, artikel 12, lid 5, artikel 13, lid 9, artikel 17, lid 5, artikel 31, lid 3, artikel 31, lid 5, artikel 32, lid 4, en artikel 57, lid 8, vast te stellen ontwerpuitoeringshandeling, stelt de Commissie de ontwerpuitoeringshandeling niet vast en is artikel 5, lid 4, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

#### Artikel 63

##### Verslag

1. Uiterlijk op 31 december 2012 dient de Commissie bij het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's een verslag in over de uitvoering van hoofdstuk II. Dit verslag beoordeelt ook de marktontwikkeling, inclusief de stand van de voorbereidingen voor de verdere openstelling van de spoorwegmarkt. In dit verslag analyseert de Commissie tevens de verschillende organisatie-modellen voor deze markt evenals de gevolgen van deze richtlijn voor openbaredienstcontracten en de financiering ervan. Daarbij neemt de Commissie ook de uitvoering van Verordening (EG) nr. 1370/2007 en de intrinsieke verschillen tussen de lidstaten (dichtheid van de netten, aantal passagiers, gemiddelde reisafstand) in acht. De Commissie stelt, waar nodig, wetgevingsmaatregelen voor in verband met de openstelling van de binnenlandse markt voor passagiersvervoer en met het oog op de totstandbrenging van passende voorwaarden om, voortbouwend op de bestaande vereisten inzake scheiding tussen infrastructuurbeheer en vervoersverrichtingen, niet-discriminerende toegang tot de infrastructuur te verzekeren, en beoordeelt de effecten van dergelijke maatregelen.

2. Op basis van de ervaringen die door middel van het netwerk van toezichthoudende instanties worden opgedaan, dient de Commissie uiterlijk 16 december 2014 bij het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's een verslag in over samenwerking tussen de toezichthoudende instanties. De Commissie stelt, waar nodig, aanvullende maatregelen voor om een beter geïntegreerd toezicht op de Europese spoorwegmarkt te waarborgen, in het bijzonder voor internationale diensten. Met het oog daarop worden, waar nodig, ook wetgevingsmaatregelen overwogen.

#### Artikel 64

##### Omzetting

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk 16 juni 2015 aan deze richtlijn te voldoen, ook wat betreft de naleving door de betrokken ondernemingen, exploitanten, aanvragers, autoriteiten en andere entiteiten. Zij delen de Commissie die bepalingen onverwijld mede.

Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar de onderhavige richtlijn verwezen. In de bepalingen wordt tevens vermeld dat verwijzingen in bestaande wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen naar de bij deze richtlijn ingetrokken richtlijnen gelden als verwijzingen naar deze richtlijn. De regels voor die verwijzing en de formulering van die vermelding worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van nationaal recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

De verplichting tot omzetting en uitvoering van hoofdstuk II en hoofdstuk IV van deze richtlijn is niet van toepassing op Cyprus en Malta, zolang deze lidstaten niet beschikken over een spoorweginfrastructuur op hun grondgebied.

#### Artikel 65

##### Intrekking

De Richtlijnen 91/440/EEG, 95/18/EG en 2001/14/EG, zoals gewijzigd bij de in bijlage IX, deel A, genoemde richtlijnen, worden met ingang van 15 december 2012 ingetrokken, onverminderd de verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de omzetting in nationaal recht van de in bijlage IX, deel B, genoemde richtlijnen.

Verwijzingen naar de ingetrokken richtlijnen gelden als verwijzingen naar deze richtlijn en worden gelezen volgens de concordantietabel in bijlage X.

#### Artikel 66

##### Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

#### Artikel 67

##### Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Straatsburg, 21 november 2012.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

M. SCHULZ

Voor de Raad

De voorzitter

A. D. MAVROYIANNIS

## BIJLAGE I

## LIJST VAN INFRASTRUCTUURELEMENTEN

De infrastructuur van de spoorwegen omvat de volgende elementen voor zover deze deel uitmaken van de hoofd- en zijlijnen, met uitzondering van die welke gelegen zijn binnen herstelwerkplaatsen en depots of garages voor krachtvoertuigen, alsmede van particuliere spooransluitingen:

- terreinen;
  - aardebaan met name ophogingen, afgravingen, drainagewerken, greppels, gemetselde goten, duikers, taludbekledingen en -bepalingen, enz.; passagiers- en goederenperrons, inclusief in passagiersstations en vrachtterminals, laad- en loswegen; berm en paden; omheiningmuren, hagen en hekken; brandstroken; wisselverwarmingsinstallaties; wissels, enz.; sneeuwverwijders;
  - kunstwerken: bruggen, doorlaten en andere bovengrondse overgangen, tunnels, overwelfde uitgravingen en andere onderdoorgangen; schoormuren en beschermingsgalerijen tegen lawines, vallend gesteente, enz.;
  - gelijkvloerse kruisingen, met inbegrip van de inrichtingen ter verzekering van de verkeersveiligheid;
  - bovenbouw, met name: spoorstaven, groefspoorstaven en strikspoorstaven; dwarsliggers en langsliggers, klein bevestigingsmateriaal, ballastbed, met inbegrip van grint en zand; wissels; draaischijven en rolbruggen (met uitzondering van die welke uitsluitend dienen voor krachtvoertuigen);
  - toegangswegen ten dienste van passagiers en goederen, met inbegrip van toegang over de weg en toegang voor passagiers die te voet arriveren of vertrekken;
  - installaties voor de veiligheid, het seinwezen en de telecommunicatie voor de vrije baan, stations en rangeerstations, met inbegrip van de installaties voor het opwekken, transformeren en distribueren van elektrische stroom ten behoeve van het seinwezen en de telecommunicatie; gebouwen voor voornoemde installaties; railremmen;
  - verlichtingsinstallaties die nodig zijn voor de afwikkeling en de veiligheid van het verkeer;
  - installaties voor het transformeren en overbrengen van elektrische stroom voor tractiedoeleinden: onderstations, voedingskabels tussen de onderstations en de rijdraden, bovenleidingen met portalen, derde rail met steunelementen;
  - dienstgebouwen voor de infrastructuur, met inbegrip van een gedeelte voor installaties voor het innen van vervoersheffingen.
-



## BIJLAGE II

## AAN DE SPOORWEGONDERNEMINGEN TE VERLENEN DIENSTEN

(als bedoeld in artikel 13)

1. Het minimumtoegangspakket omvat:
    - a) behandeling van aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit;
    - b) het recht gebruik te maken van de toegewezen capaciteit;
    - c) gebruik van de spoorweginfrastructuur, inclusief de aansluitingen en wissels op het net;
    - d) treinbeheer met inbegrip van seinen, regeling, treindienstleiding en de overdracht en levering van informatie over treinbewegingen;
    - e) in voorkomend geval het gebruik van elektrische voedingsinstallaties ten behoeve van de tractie;
    - f) alle andere informatie die nodig is om de dienst waarvoor capaciteit aangevraagd is, tot stand te brengen of te exploiteren.
  2. Er wordt toegang verleend, met inbegrip van toegang via het spoor, tot de hiernavolgende dienstvoorzieningen, indien deze bestaan, en tot de diensten verleend in die voorzieningen:
    - a) passagiersstations, de gebouwen en andere voorzieningen daarvan, met inbegrip van de weergave van reisinformatie en passende locaties voor diensten in verband met kaartverkoop;
    - b) vrachtterminals;
    - c) rangeerstations en vormingsstations, met inbegrip van rangeervoorzieningen;
    - d) remisestations;
    - e) onderhoudsvoorzieningen, met uitzondering van dienstvoorzieningen voor groot onderhoud welke uitsluitend zijn bestemd voor hogesnelheidstreinen of andere typen rollend materieel waarvoor specifieke voorzieningen nodig zijn;
    - f) andere technische voorzieningen, met inbegrip van schoonmaak- en wasvoorzieningen;
    - g) met de spooractiviteiten verbonden zeehaven- en binnen haven voorzieningen;
    - h) hulp- en ondersteuningsvoorzieningen;
    - i) tankinstallaties en levering van brandstof in deze voorzieningen, waarbij de heffingen voor het gebruik van de tankinstallaties op de factuur afzonderlijk van de heffingen voor de levering van brandstof tot uitdrukking komen.
  3. De aanvullende diensten kunnen omvatten:
    - a) tractiestroom, waarvan de prijs op de factuur afzonderlijk van de vergoeding voor het gebruik van de elektrische voedingsinstallatie wordt vermeld, onverminderd de toepassing van Richtlijn 2009/72/EG;
    - b) voorverwarmen van passagierstreinen;
    - c) speciaal opgestelde overeenkomsten voor:
      - de controle op het vervoer van gevaarlijke stoffen,
      - ondersteuning bij het laten rijden van speciale treinen.
  4. Ondersteunende diensten kunnen omvatten:
    - a) toegang tot het telecommunicatienet;
    - b) levering van aanvullende informatie;
    - c) technische keuring van het rollende materieel;
    - d) diensten in verband met kaartverkoop in passagiersstations;
    - e) diensten voor groot onderhoud die worden verleend in onderhoudsvoorzieningen welke zijn bestemd voor hogesnelheidstreinen of andere typen rollend materieel waarvoor specifieke voorzieningen nodig zijn.
-

*BIJLAGE III***FINANCIËLE DRAAGKRACHT****(als bedoeld in artikel 20)**

Ondernemingen die een vergunning aanvragen, dienen overeenkomstig artikel 20 informatie te verstrekken over de volgende punten:

- a) beschikbare financiële middelen, met inbegrip van bankdeposito's, toegestane voorschotten op lopende rekeningen en leningen;
  - b) kapitalen en activabestanden die als garantie kunnen dienen;
  - c) werkkapitaal;
  - d) specifieke kosten, met inbegrip van kosten voor de aanschaf van en voorschotten op voertuigen, terreinen, gebouwen, installaties en rollend materieel;
  - e) lasten die op het vermogen van de onderneming drukken;
  - f) belastingen en sociale bijdragen.
-

## BIJLAGE IV

## INHOUD VAN DE NETVERKLARING

(als bedoeld in artikel 27)

De in artikel 27 bedoelde netverklaring bevat de volgende informatie:

1. Een gedeelte waarin de aard van de voor spoorwegondernemingen beschikbare infrastructuur en de voor toegang tot de spoorweginfrastructuur geldende voorwaarden worden beschreven. De informatie in dit deel dient jaarlijks in overeenstemming te worden gebracht met of te verwijzen naar de overeenkomstig artikel 35 van Richtlijn 2008/57/EG te publiceren infrastructuurregisters.
2. Een gedeelte waarin de heffingsbeginselen en de tarieven opgenomen zijn. Dit zal de nodige details over het heffingsstelsel bevatten, alsmede voldoende informatie over gebruiksrechten en alle andere relevante informatie in verband met de toegang tot de in bijlage II genoemde diensten die door één leverancier worden verschaft. De voor de toepassing van artikel 31 tot en met 36 gebruikte methode, voorschriften en, indien van toepassing, schalen voor de bepaling van de kosten en heffingen worden nader omschreven. Voorts bevat dit gedeelte informatie over de reeds vastgestelde of de in de loop van de vijf volgende jaren verwachte wijzigingen van de gebruiksrechten, indien deze informatie beschikbaar is.
3. Een gedeelte over de criteria en voorschriften voor capaciteitstoewijzing. Dit bevat de algemene kenmerken van de infrastructuurcapaciteit die voor spoorwegondernemingen beschikbaar is, en alle beperkingen met betrekking tot het gebruik daarvan, met inbegrip van vermoedelijke beperkingen in verband met onderhoud. In dit gedeelte worden tevens de procedures en termijnen met betrekking tot de capaciteitstoewijzing gepreciseerd. Verder zijn daarin specifieke criteria vervat die bij de capaciteitstoewijzing worden gehanteerd, zoals:
  - a) de procedure volgens welke aanvragers bij de infrastructuurbeheerder capaciteit kunnen aanvragen;
  - b) de bepalingen waaraan aanvragers moeten voldoen;
  - c) de termijnen voor de aanvraag- en toewijzingsprocedures en de procedure die moet worden gevolgd om informatie te vragen over die termijnen, alsmede de procedure voor het programmeren van geplande en niet-geplande onderhoudswerkzaamheden;
  - d) de beginselen met betrekking tot de coördinatieprocedure en de in dat kader beschikbare procedure voor de beslechting van geschillen;
  - e) de procedures en criteria ingeval de beschikbare capaciteit overbelast is;
  - f) bijzonderheden over de beperkingen inzake het gebruik van infrastructuur;
  - g) de regels voor het eventueel in aanmerking nemen van vroegere capaciteitsbenuttingsniveaus om de prioriteiten tijdens de toewijzingsprocedure vast te stellen.

In dit gedeelte wordt een nauwkeurige omschrijving gegeven van de maatregelen ter waarborging van een adequate behandeling van goederenvervoerdiensten, internationale diensten en aanvragen volgens de ad-hocprocedure. Het bevat een standaardformulier om treinpaden aan te vragen. De infrastructuurbeheerder publiceert eveneens gedetailleerde informatie over de toewijzingsprocedure voor internationale treinpaden.

4. Een afdeling over de informatie in verband met de aanvraag van de in artikel 25 van deze richtlijn bedoelde vergunning en de overeenkomstig Richtlijn 2004/49/EG afgegeven spoorwegveiligheidslicenties, of het adres van een website waar die informatie kosteloos in elektronische vorm beschikbaar is.
5. Een afdeling met informatie over de geschillenbeslechtings- en beroepsprocedures in verband met de toegang tot de spoorweginfrastructuur en -diensten en de in artikel 35 bedoelde prestatieregeling.
6. Een afdeling met informatie over de toegang tot en de tarieven voor de in bijlage II bedoelde voorzieningen. De exploitanten van voorzieningen die niet onder de infrastructuurbeheerder ressorteren, stellen de infrastructuurbeheerder in kennis van de informatie over de tarieven voor de toegang tot de voorziening en de aangeboden diensten en van de informatie inzake de technische toegangsvoorwaarden die in de netverklaring moet worden opgenomen, of van het adres van een website waar die informatie kosteloos in elektronische vorm beschikbaar is.
7. Een modelovereenkomst voor de sluiting van kaderovereenkomsten tussen een infrastructuurbeheerder en een aanvrager overeenkomstig artikel 42 van deze richtlijn.

## BIJLAGE V

**BASISBEGINSELEN EN PARAMETERS VOOR BEHEERSOVEREENKOMSTEN TUSSEN BEVOEGDE INSTANTIES EN INFRASTRUCTUURBEHEERDERS****(als bedoeld in artikel 30)**

In de overeenkomst worden de in artikel 30 genoemde aspecten vastgesteld, en worden ten minste de volgende elementen behandeld:

- 1) de infrastructuur en de voorzieningen waarop de overeenkomst van toepassing is, in overeenstemming met de structuur van bijlage II. Voorts worden alle aspecten in verband met het beheer van de infrastructuur, waaronder het onderhoud en de vernieuwing van de bestaande infrastructuur, beschreven. In voorkomend geval kan ook de aanleg van nieuwe infrastructuur worden gedekt;
- 2) de structuur van de vergoedingen of toegewezen middelen voor de in bijlage II opgesomde infrastructuurdiensten, voor onderhoud en vervanging en voor het wegwerken van de bestaande onderhouds- en vervangingsachterstand. In voorkomend geval kan de structuur van de vergoedingen of toegewezen middelen voor nieuwe infrastructuur worden gedekt;
- 3) gebruikersgerichte prestatiedoelstellingen in de vorm van indicatoren en kwaliteitscriteria inzake elementen als:
  - a) treinprestaties, onder meer wat betreft baanvaknelheid en betrouwbaarheid, en klanttevredenheid,
  - b) netcapaciteit,
  - c) beheer van activa,
  - d) omvang van de activiteiten,
  - e) veiligheidsniveaus, en
  - f) milieubescherming;
- 4) de omvang van de onderhoudsachterstand en de activa die buiten bedrijf zullen worden gesteld en waardoor financiële middelen vrijkomen;
- 5) de in artikel 30, lid 1, bedoelde prikkels, met uitzondering van de prikkels die worden gegeven aan de hand van regelgevende maatregelen overeenkomstig artikel 30, lid 3;
- 6) verslaggevingsverplichtingen voor de infrastructuurbeheerder met opgave van de inhoud en de rapporteringsfrequentie, met inbegrip van de jaarlijks te publiceren informatie;
- 7) de overeengekomen duur van de overeenkomst, die wordt afgestemd op de looptijd van het ondernemingsplan van de infrastructuurbeheerder, de concessie of vergunning, naargelang van het geval, en het door de lidstaat ingestelde heffingskader en de heffingsregels;
- 8) regels voor de afhandeling van ernstige storingen en noodsituaties, met inbegrip van noodplannen, de vroegtijdige beëindiging van de overeenkomst en tijdige informatie voor de gebruikers;
- 9) te nemen herstelmaatregelen wanneer een van de partijen zijn contractuele verplichtingen niet nakomt, of in uitzonderlijke omstandigheden waarin de beschikbaarheid van overheidsfinanciering in het gedrang komt; dit omvat de voorwaarden en procedures voor nieuwe onderhandelingen en de vroegtijdige beëindiging.



## BIJLAGE VI

**EISEN INZAKE INFRASTRUCTUURKOSTEN EN -HEFFINGEN****(als bedoeld in artikel 32, lid 1, en artikel 35)**

1. De infrastructuurbeheerders nemen bij de opstelling van de lijst van marktsegmenten met het oog op de toepassing van extra heffingen overeenkomstig artikel 32, lid 1, ten minste de volgende paren in aanmerking:
  - a) passagiers- versus goederenvervoer;
  - b) treinen die gevaarlijke goederen vervoeren versus andere goederentreinen;
  - c) binnenlands versus internationaal vervoer;
  - d) gecombineerd vervoer versus rechtstreekse treinen;
  - e) stedelijke of regionale treinen versus tussenstedelijke passagiersvervoersdiensten;
  - f) bloktreinen versus treinen met losse wagons;
  - g) reguliere versus occasionele treindiensten.
2. De in artikel 35 bedoelde prestatieregeling is gebaseerd op de volgende beginselen:
  - a) Teneinde het overeengekomen prestatieniveau te bereiken zonder de economische levensvatbaarheid van een dienst in gevaar te brengen, bepaalt de infrastructuurbeheerder, in overleg met de aanvragers de belangrijkste parameters van de prestatieregeling en met name de waarde van verträgenen, de betalingsdrempels op grond van de prestatieregeling voor zowel individuele treinritten als alle treinritten van een spoorwegonderneming gedurende een bepaalde periode.
  - b) De infrastructuurbeheerder stelt de spoorwegondernemingen tenminste vijf dagen voor de treinrit in kennis van de dienstregeling op basis waarvan de verträgenen worden berekend. In geval van overmacht of late wijzigingen van de dienstregeling mag de infrastructuurbeheerder een kortere termijn voor kennisgeving hanteren.
  - c) Alle verträgenen worden toegeschreven aan een van de volgende verträgeningsklassen en -subklassen:
    1. Operationeel of planningsbeheer van de infrastructuurbeheerder
      - 1.1. Opstelling van de dienstregeling
      - 1.2. Samenstelling van de trein
      - 1.3. Fouten in de operationele procedures
      - 1.4. Verkeerde toepassing van de prioriteitsregels
      - 1.5. Personeel
      - 1.6. Andere oorzaken
    2. Infrastructuur die onder de verantwoordelijkheid van de infrastructuurbeheerder valt
      - 2.1. Seinapparatuur
      - 2.2. Seinen bij overwegen
      - 2.3. Telecommunicatie-installaties
      - 2.4. Energievoorziening
      - 2.5. Spoor
      - 2.6. Structuren
      - 2.7. Personeel
      - 2.8. Andere oorzaken
    3. Civieltechnische problemen die onder de verantwoordelijkheid van de infrastructuurbeheerder vallen
      - 3.1. Geplande bouwwerkzaamheden

- 3.2. Problemen bij de uitvoering van bouwwerkzaamheden
- 3.3. Snelheidsbeperkingen vanwege schade aan het spoor
- 3.4. Andere oorzaken
4. Problemen bij andere infrastructuurbeheerders
  - 4.1. Veroorzaakt door de vorige infrastructuurbeheerder
  - 4.2. Veroorzaakt door de volgende infrastructuurbeheerder
5. Commerciële problemen bij de spoorwegondernemingen
  - 5.1. Langere stop dan voorzien
  - 5.2. Verzoek van de spoorwegonderneming
  - 5.3. Laadverrichtingen
  - 5.4. Laadproblemen
  - 5.5. Commerciële voorbereiding van de trein
  - 5.6. Personeel
  - 5.7. Andere oorzaken
6. Problemen met het rollend materieel van de spoorwegondernemingen
  - 6.1. Planning van de materieelomloop of wijziging daarvan
  - 6.2. Samenstelling van de trein door de spoorwegonderneming
  - 6.3. Problemen met de rijtuigen (passagiersvervoer)
  - 6.4. Problemen met wagons (goederentreinen)
  - 6.5. Problemen met rijtuigen, locomotieven en motorwagens
  - 6.6. Personeel
  - 6.7. Andere oorzaken
7. Problemen bij andere spoorwegondernemingen
  - 7.1. Veroorzaakt door de volgende spoorwegonderneming
  - 7.2. Veroorzaakt door de vorige spoorwegonderneming
8. Externe oorzaken die noch aan de infrastructuurbeheerder, noch aan de spoorwegonderneming zijn te wijten
  - 8.1. Staking
  - 8.2. Administratieve formaliteiten
  - 8.3. Externe problemen
  - 8.4. Gevolgen van het weer of natuurlijke oorzaken
  - 8.5. Vertraging door externe oorzaken op het volgende net
  - 8.6. Andere oorzaken
9. Secundaire oorzaken die noch aan de infrastructuurbeheerder, noch aan de spoorwegonderneming zijn te wijten
  - 9.1. Ernstige incidenten, ongevallen en rampen

- 9.2. Spoorbezetting door de vertraging van dezelfde trein
  - 9.3. Spoorbezetting door de vertraging van een andere trein
  - 9.4. Omloop
  - 9.5. Aansluitingen
  - 9.6. Noodzakelijk verder onderzoek
- d) De vertragingen moeten zoveel mogelijk worden toegeschreven aan één enkele instantie, rekening houdend met de verantwoordelijkheid voor de oorzaak van de storing en de mogelijkheid de normale toestand te herstellen.
  - e) Bij de berekening van vergoedingen wordt rekening gehouden met de gemiddelde vertraging van treindiensten met vergelijkbare stiptheidseisen.
  - f) De infrastructuurbeheerder stelt de spoorwegondernemingen zo snel mogelijk in kennis van de berekening van de op grond van de prestatieregeling verschuldigde vergoedingen. Dat bedrag omvat alle vertraagde treinen in een periode van maximum één maand.
  - g) Onverminderd de bestaande beroepsprocedures en het bepaalde in artikel 56 wordt voor geschillen in verband met de prestatieregeling een regeling ingesteld om dergelijke geschillen onverwijld te beslechten. Die regeling voor de beslechting van geschillen moet onpartijdig zijn ten opzichte van de betrokken partijen. Bij de toepassing van deze regeling wordt binnen tien werkdagen uitspraak gedaan.
  - h) Eenmaal per jaar maakt de infrastructuurbeheerder op basis van de belangrijkste parameters die in de prestatieregeling zijn vastgesteld het gemiddelde jaarlijkse prestatieniveau bekend van de verschillende spoorwegondernemingen.
-

## BIJLAGE VII

**TIJDSHEMA VOOR DE TOEWIJZING****(als bedoeld in artikel 43)**

1. De dienstregeling wordt eenmaal per kalenderjaar vastgesteld.
  2. De wijziging van de dienstregeling gaat steeds in op de tweede zaterdag van december om middernacht. Indien een wijziging of aanpassing na de winter geschiedt, met name om eventueel rekening te houden met wijzigingen in de dienstregelingen voor het regionale passagiersvervoer, gaat deze in op de tweede zaterdag van juni te middernacht of, zo nodig, op andere tussen die data gelegen tijdstippen. De infrastructuurbeheerders kunnen andere data overeenkomen. In dat geval brengen zij de Commissie op de hoogte als het internationale verkeer daardoor wordt beïnvloed.
  3. Verzoeken om verwerking van capaciteitsaanvragen in de dienstregeling moeten uiterlijk twaalf maanden vóór de datum waarop de dienstregeling van toepassing wordt, worden ingediend.
  4. Uiterlijk elf maanden vóór de inwerkingtreding van de dienstregeling stellen de infrastructuurbeheerders voorlopige internationale treinpaden vast in samenwerking met de andere bevoegde infrastructuurbeheerders. De infrastructuurbeheerders vergewissen zich ervan dat tijdens het verdere verloop van de procedure zoveel mogelijk aan deze treinpaden de hand wordt gehouden.
  5. De infrastructuurbeheerder stelt uiterlijk vier maanden na de sluitingsdatum voor de indiening van offertes door aanvragers een ontwerpdienstregeling op.
-



## BIJLAGE VIII

**BOEKHOUDKUNDIGE INFORMATIE DIE OP VERZOEK BIJ DE TOEZICHTHOUDENDE INSTANTIE MOET WORDEN INGEDIEND****(als bedoeld in artikel 56, lid 12)**

## 1. Gescheiden boekhouding

- a) gescheiden winst-en-verliesrekeningen en balansen voor het goederenvervoer, het passagiersvervoer en de activiteiten op het gebied van het infrastructuurbeheer;
- b) gedetailleerde informatie over individuele bronnen en de besteding van overheidsmiddelen en andere vormen van compensatie op een transparante en gedetailleerde wijze, met inbegrip van een gedetailleerd overzicht van de geldstromen van de onderneming, teneinde te bepalen hoe de overheidsmiddelen en andere vormen van compensatie zijn besteed;
- c) een overzicht van de kosten en individuele winstposten, zodat in overeenstemming met de eisen van de toezichthoudende instantie kan worden nagegaan of er kruissubsidiëring tussen de verschillende activiteiten heeft plaatsgevonden;
- d) de methode die is gehanteerd om de kosten aan de verschillende activiteiten toe te rekenen;
- e) wanneer de betrokken onderneming deel uitmaakt van een groep, volledige details van betalingen tussen de verschillende onderdelen van de groep.

## 2. Toezicht op de spoortoegangsrechten

- a) een overzicht van de verschillende kostencategorieën, en met name voldoende informatie over de marginale/directe kosten van de verschillende diensten of dienstenpakketten om toezicht op de infrastructuurrechten mogelijk te maken;
- b) voldoende informatie met het oog op het toezicht op de individuele rechten die zijn betaald voor diensten (of dienstenpakketten); indien de toezichthoudende instantie dat verlangt, wordt informatie opgenomen over de volumes van individuele diensten, prijzen voor individuele diensten en de totale door de interne en externe klanten betaalde inkomsten voor individuele diensten;
- c) een overzicht van de kosten en inkomsten voor individuele diensten (of dienstenpakketten) overeenkomstig de eisen van de toezichthoudende instantie, teneinde te kunnen nagaan of er sprake is van concurrentieverstorende prijszetting (kruissubsidiëring, dumping of woekerwinsten).

## 3. Aangeven van de financiële prestaties

- a) een overzicht van de financiële prestaties;
  - b) een uitgavendeclaratie;
  - c) een overzicht van de onderhoudsuitgaven;
  - d) een overzicht van de operationele uitgaven;
  - e) een overzicht van de inkomsten;
  - f) eventuele ondersteunende en aanvullende toelichtingen bij de verschillende overzichten, indien nodig.
-

## BIJLAGE IX

## DEEL A

**INGETROKKEN RICHTLIJNEN EN OVERZICHT VAN DE ACHTEREENVOLGENDE WIJZIGINGEN DAARVAN**  
**(als bedoeld in artikel 65)**

Richtlijn 91/440/EEG van de Raad  
 (PB L 237 van 24.8.1991, blz. 25)

Richtlijn 2001/12/EG van het Europees Parlement en de Raad  
 (PB L 75 van 15.3.2001, blz. 1)

Richtlijn 2004/51/EG van het Europees Parlement en de Raad  
 (PB L 164 van 30.4.2004, blz. 164)

Richtlijn 2006/103/EG van de Raad  
 (PB L 363 van 20.12.2006, blz. 344)

Alleen punt B van de bijlage

Richtlijn 2007/58/EG van het Europees Parlement en de Raad  
 (PB L 315 van 3.12.2007, blz. 44)

Alleen artikel 1

Richtlijn 95/18/EG van de Raad  
 (PB L 143 van 27.6.1995, blz. 70)

Richtlijn 2001/13/EG van het Europees Parlement en de Raad  
 (PB L 75 van 15.3.2001, blz. 26)

Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad  
 (PB L 164 van 30.4.2004, blz. 44)

Alleen artikel 29

Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad  
 (PB L 75 van 15.3.2001, blz. 29)

Beschikking 2002/844/EG van de Commissie  
 (PB L 289 van 26.10.2002, blz. 30)

Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad  
 (PB L 164 van 30.4.2004, blz. 44)

Alleen artikel 30

Richtlijn 2007/58/EG van het Europees Parlement en de Raad  
 (PB L 315 van 3.12.2007, blz. 44)

Alleen artikel 2

## DEEL B

**TERMIJNEN VOOR DE OMZETTING IN NATIONAAL RECHT**  
**(als bedoeld in artikel 65)**

Richtlijn	Omzettingstermijn
91/440/EEG	1 januari 1993
95/18/EG	27 juni 1997
2001/12/EG	15 maart 2003
2001/13/EG	15 maart 2003
2001/14/EG	15 maart 2003
2004/49/EG	30 april 2006
2004/51/EG	31 december 2005
2006/103/EG	1 januari 2007
2007/58/EG	4 juni 2009

## BIJLAGE X

## CONCORDANTIETABEL

Richtlijn 91/440/EEG	Richtlijn 95/18/EG	Richtlijn 2001/14/EG	De onderhavige richtlijn
Artikel 2, lid 1	Artikel 1, lid 1	Artikel 1, lid 1, eerste alinea	Artikel 1, lid 1
		Artikel 1, lid 2	Artikel 1, lid 2
Artikel 2, lid 2	Artikel 1, lid 2		Artikel 2, lid 1
		Artikel 1, lid 3	Artikel 2, lid 2
			Artikel 2, lid 3
			Artikel 2, leden 4 tot en met 9
Artikel 2, lid 4			Artikel 2, lid 10
			Artikel 2, lid 11
Artikel 3			Artikel 3, punten 1 tot en met 8
			Artikel 3, punten 9 tot en met 13
	Artikel 2, onder b) en c)		Artikel 3, punten 14 en 15
		Artikel 2	Artikel 3, punten 16 en 17
			Artikel 3, punten 18 tot en met 28
			Artikel 3, punten 29 en 30
Artikel 4			Artikel 4
Artikel 5			Artikel 5, leden 1 tot en met 3
			Artikel 5, lid 4
Artikel 6, leden 1 en 2			Artikel 6, leden 1 en 2
Artikel 9, lid 4			Artikel 6, lid 3
Artikel 6, lid 1, tweede alinea			Artikel 6, lid 4
Artikel 6, lid 3, en bijlage II			Artikel 7, lid 1
		Artikel 4, lid 2, en artikel 14, lid 2	Artikel 7, lid 2

Richtlijn 91/440/EEG	Richtlijn 95/18/EG	Richtlijn 2001/14/EG	De onderhavige richtlijn
Artikel 7, leden 1, 3 en 4		Artikel 6, lid 1	Artikel 8, leden 1, 2 en 3 Artikel 8, lid 4
Artikel 9, leden 1 en 2			Artikel 9, leden 1 en 2
Artikel 10, leden 3 en 3 bis			Artikel 10, leden 1 en 2
Artikel 10, lid 3 ter			Artikel 11, leden 1, 2 en 3 Artikel 11, lid 4
Artikel 10, leden 3 quater en 3 sexies			Artikel 11, leden 5 en 6
Artikel 10, lid 3 septies			Artikel 12, leden 1 tot en met 4 Artikel 12, lid 5
Artikel 10 ter		Artikel 5	Artikel 13 Artikel 14 Artikel 15 Artikel 16
	Artikel 3		Artikel 17, leden 1 tot en met 4
	Artikel 4, leden 1 tot en met 4		Artikel 18
	Artikel 5		Artikel 19
	Artikel 6		Artikel 20, lid 1
	Artikel 7, lid 1		Artikel 20, lid 2
	Bijlage, deel I, punt 1		Artikel 20, lid 3
	Artikel 8		Artikel 21
	Artikel 9		Artikel 22
	Artikel 4, lid 5		Artikel 23, lid 1
	Artikel 10		Artikel 23, leden 2 en 3
	Artikel 11		Artikel 24
	Artikel 15		Artikel 25
		Artikel 1, lid 1, tweede alinea	Artikel 26
		Artikel 3	Artikel 27
Artikel 10, lid 5			Artikel 28

Richtlijn 91/440/EEG	Richtlijn 95/18/EG	Richtlijn 2001/14/EG	De onderhavige richtlijn
		Artikel 4, lid 1 en leden 3 tot en met 6	Artikel 29
		Artikel 6, lid 2 tot en met 5	Artikel 30
		Artikel 7	Artikel 31
		Artikel 8	Artikel 32
		Artikel 9	Artikel 33
		Artikel 10	Artikel 34
		Artikel 11	Artikel 35
		Artikel 12	Artikel 36
			Artikel 37
		Artikel 13	Artikel 38
		Artikel 14, leden 1 en 3	Artikel 39
		Artikel 15	Artikel 40
		Artikel 16	Artikel 41
		Artikel 17	Artikel 42
		Artikel 18	Artikel 43
		Artikel 19	Artikel 44
		Artikel 20, leden 1, 2 en 3	Artikel 45, leden 1, 2 en 3
			Artikel 45, lid 4
		Artikel 20, lid 4	Artikel 45, lid 5
		Artikel 21	Artikel 46
		Artikel 22	Artikel 47
		Artikel 23	Artikel 48
		Artikel 24	Artikel 49
		Artikel 25	Artikel 50



Richtlijn 91/440/EEG	Richtlijn 95/18/EG	Richtlijn 2001/14/EG	De onderhavige richtlijn
		Artikel 26	Artikel 51
		Artikel 27	Artikel 52
		Artikel 28	Artikel 53
		Artikel 29	Artikel 54
		Artikel 30, lid 1	Artikel 55
		Artikel 30, lid 2	Artikel 56, lid 1
		Artikel 31	Artikel 57
Artikel 12			Artikel 58
Artikel 14 bis		Artikel 33, leden 1, 2 en 3	Artikel 59
			Artikel 60
		Artikel 34, lid 2	Artikel 61
Artikel 11 bis		Artikel 35, leden 1, 2 en 3	Artikel 62
Artikel 10, lid 9			Artikel 63
		Artikel 38	Artikel 64
			Artikel 65
	Artikel 17	Artikel 39	Artikel 66
Artikel 16	Artikel 18	Artikel 40	Artikel 67
			Bijlage I
		Bijlage II	Bijlage II
	Bijlage		Bijlage III
		Bijlage I	Bijlage IV
			Bijlage V
			Bijlage VI
		Bijlage III	Bijlage VII
			Bijlage VIII