

**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 alsmede inzake veiligheids certificering**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, met name op artikel 71,

Gezien het voorstel van de Commissie <sup>(1)</sup>,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité <sup>(2)</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's <sup>(3)</sup>,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag <sup>(4)</sup>, gezien de gemeenschappelijke tekst die op 22 november 2000 door het Bemiddelingscomité is goedgekeurd,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Sterkere integratie van de communautaire spoorwegsector vormt een wezenlijk element van de voltooiing van de interne markt en het streven naar het bereiken van duurzame mobiliteit.
- (2) Richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap in het internationaal spoorwegverkeer <sup>(5)</sup> voorziet in bepaalde toegangsrechten voor spoorwondernemingen en internationale samenwerkingsverbanden daarvan, welke rechten inhouden dat een veelheid van gebruikers gebruik kan maken van de spoorweginfrastructuur.
- (3) Richtlijn 95/19/EG van de Raad van 19 juni 1995 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van gebruiksrechten voor de infrastructuur <sup>(6)</sup> zet voor de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit een breed raamwerk op.

<sup>(1)</sup> PB C 321 van 20.10.1998, blz. 10, en PB C 116 E van 26.4.2000, blz. 40.

<sup>(2)</sup> PB C 209 van 22.7.1999, blz. 22.

<sup>(3)</sup> PB C 57 van 29.2.2000, blz. 40.

<sup>(4)</sup> Advies van het Europees Parlement van 10 maart 1999 (PB C 175 van 21.6.1999, blz. 120), bevestigd op 27 oktober 1999 (PB C 154 van 5.6.2000, blz. 22), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 28 maart 2000 (PB C 178 van 27.6.2000, blz. 28) en besluit van het Europees Parlement van 5 juli 2000 (nog niet verschenen in het Publicatieblad), besluit van het Europees Parlement van 1 februari 2001 en besluit van de Raad van 20 december 2000.

<sup>(5)</sup> PB L 237 van 24.8.1991, blz. 25. Richtlijn gewijzigd bij Richtlijn 2001/12/EG van het Europees Parlement en van de Raad (zie bladzijde 1 van dit Publicatieblad).

<sup>(6)</sup> PB L 143 van 27.6.1995, blz. 75.

(4) Deze richtlijnen hebben niet verhinderd dat er een bonte verscheidenheid is ontstaan wat de structuur en de hoogte van de rechten in verband met de spoorweginfrastructuur en wat de vorm en de duur van de procedures voor capaciteitstoewijzing betreft.

(5) Teneinde transparantie en niet-discriminerende toegang tot spoorweginfrastructuur voor alle spoorwondernemingen te waarborgen, wordt alle informatie die nodig is om van het recht op toegang gebruik te kunnen maken in een netverklaring openbaar gemaakt.

(6) Passende capaciteitstoewijzingsregelingen voor spoorweginfrastructuur gekoppeld aan concurrentiekrachtige exploitanten van vervoerdiensten zullen leiden tot een optimaler evenwicht tussen de vervoervormen.

(7) De bevordering van een optimaal gebruik van de spoorweginfrastructuur zal tot een vermindering van de aan het vervoer verbonden kosten voor de samenleving leiden.

(8) Een efficiënt goederenvervoer, met name wanneer dit grensoverschrijdend is, vereist maatregelen voor de openstelling van de markt.

(9) De lidstaten zouden aanschaffers van spoorwegdiensten de gelegenheid moeten kunnen bieden rechtstreeks aan het proces voor capaciteitstoewijzing deel te nemen.

(10) Het revitaliseren van de Europese spoorwegen door middel van een ruimere toegang van het internationaal vrachtvervoer tot het trans-Europees netwerk voor goederenvervoer per spoor, vereist de totstandbrenging van eerlijke voorwaarden voor intermodale concurrentie tussen het spoor- en het wegvervoer, met name door op passende wijze rekening te houden met de verschillende externe effecten; passende heffingen voor spoorweginfrastructuur gekoppeld aan passende heffingen voor andere vervoersinfrastructuur en concurrentiekrachtige exploitanten zullen leiden tot een optimaal evenwicht tussen de verschillende vervoervormen.

(11) De regelingen voor gebruiksrechten en capaciteitstoewijzing moeten alle ondernemingen gelijkwaardige en niet-discriminerende toegang bieden waarbij zo veel mogelijk moet worden getracht op eerlijke en niet-discriminerende wijze aan de behoeften van alle gebruikers en verkeerstypen tegemoet te komen.

- (12) Binnen het door de lidstaten vastgestelde kader dienen regelingen voor gebruiksrechten en capaciteitstoewijzing spoorweginfrastructuurbeheerders aan te moedigen het gebruik van hun infrastructuur te optimaliseren.
- (13) Van de regelingen voor capaciteitstoewijzing moeten duidelijke en consistente signalen uitgaan, zodat spoorwegondernemingen rationele beslissingen kunnen nemen.
- (14) Om rekening te houden met de behoeften 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 de infrastructuurbeheerder ervoor zorgt dat 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.
- (15) Het is wenselijk dat spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder worden gestimuleerd om verstoringen op het netwerk zoveel mogelijk te beperken en de prestaties ervan te verhogen.
- (16) De regelingen voor tarifiering en capaciteitstoewijzing moeten eerlijke concurrentie bij de verstrekking van spoorwegdiensten mogelijk maken.
- (17) Het is belangrijk de commerciële eisen van zowel de aanvragers als de infrastructuurbeheerder voor ogen te houden.
- (18) Het is belangrijk dat de 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.
- (19) Bij de capaciteitstoewijzing mogen geen onrechtmatige beperkingen worden opgelegd aan andere ondernemingen die rechten op het gebruik van de infrastructuur bezitten of deze wensen te verkrijgen teneinde hun activiteit te ontwikkelen.
- (20) Het is wenselijk infrastructuurbeheerders een zekere mate van flexibiliteit toe te staan om een efficiënter gebruik van het infrastructuurnetwerk mogelijk te maken.
- (21) Regelingen voor capaciteitstoewijzing en gebruiksrechten zullen in bepaalde gevallen wellicht rekening moeten houden met het feit dat verschillende elementen van het spoorweginfrastructuurnet met het oog op verschillende hoofdgebruikers ontworpen kunnen zijn.
- (22) De eisen voor passagiersdiensten kunnen dikwijls botsen met die voor goederen; de eisen voor passagiersdiensten kunnen resulteren in een net waarvan de totstandbringings- en onderhoudskosten duurder uitvallen dan die voor een uitsluitend met het oog op goederenvervoer ontworpen net; het steeds groter wordende snelheidsverschil tussen rollend materieel voor passagiers- en dat voor goederenvervoer kan tot een verslechtering van de onderlinge verhouding tussen deze beide verkeersvormen leiden.
- (23) Verschillende gebruikers en typen gebruikers hebben vaak een verschillende invloed op de infrastructuurcapaciteit, en de behoeften van verschillende diensten dienen behoorlijk tegen elkaar te worden afgewogen.
- (24) Voor 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.
- (25) In de regelingen voor gebruiksrechten en capaciteitstoewijzing dient rekening te worden gehouden met de effecten van toenemende infrastructuurcapaciteitsverzadiging en, uiteindelijk, van capaciteitsschaarste.
- (26) Gezien de verschillende tijdsbestekken voor het plannen van verkeerstypen, is het wenselijk dat voldaan kan worden aan infrastructuurcapaciteitsaanvragen die worden ingediend nadat de dienstregelingen zijn opgesteld.
- (27) Het gebruik van informatietechnologie kan de snelheid en het reactievermogen van het dienstregelingsproces vergroten en kan aanvragers beter in de gelegenheid stellen offertes voor infrastructuurcapaciteit uit te brengen; het wordt beter mogelijk treinpaden vast te stellen die van het net van meer dan één infrastructuurbeheerder gebruikmaken.
- (28) 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 aanvragen voor infrastructuurcapaciteit nodig is om aan de behoeften van de gebruikers te voldoen.
- (29) Gezien de monopoliepositie van de infrastructuurbeheerders is het wenselijk een onderzoek te eisen naar de beschikbare infrastructuurcapaciteit en naar de methoden om deze te vergroten wanneer de toewijzingsprocedure voor capaciteit niet de mogelijkheid biedt aan de eisen van de gebruikers te voldoen.
- (30) 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.
- (31) Het is belangrijk zorg te dragen voor een betere coördinatie van toewijzingsregelingen om aldus de vergrote aantrekkingskracht te waarborgen die van het spoor uitgaat op verkeer dat van de netten van verscheidene infrastructuurbeheerders gebruikmaakt, en met name op het internationale verkeer.

- (32) Het is belangrijk verstoringen van de concurrentieverhoudingen, waartoe aanzienlijke verschillen in de heffingsbeginselen bij verschillende spoorweginfrastructuren of verschillende vervoerswijzen aanleiding kunnen geven, zo veel mogelijk te beperken.
- (33) Het is wenselijk 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.
- (34) Investerings in spoorweginfrastructuur zijn wenselijk en regelingen voor infrastructuurrechten dienen infrastructuurbeheerders te stimuleren om passende investeringen te doen wanneer deze economisch aantrekkelijk zijn.
- (35) Een gebruiksrechtenregeling zal aan gebruikers economische signalen geven; het is belangrijk dat die signalen aan spoorwegondernemingen consistent zijn en deze ertoe aanzetten rationele beslissingen te nemen.
- (36) Infrastructuurbeheerders dienen voor de vaststelling van passende en billijke tarieven voor infrastructuurrechten de waarde van hun activa vast te stellen en te boeken en moeten van de kostenfactoren die ontstaan bij het exploiteren van de infrastructuur een helder begrip verwerven.
- (37) Het is wenselijk er zorg voor te dragen dat bij het nemen van vervoersbeslissingen met externe kosten rekening wordt gehouden.
- (38) Het is belangrijk ervoor te zorgen dat de rechten voor internationaal verkeer zodanig zijn dat het spoor aan de behoeften van de markt tegemoet kan komen; gebruiksrechten voor infrastructuur moeten derhalve de kosten weerspiegelen die rechtstreeks voortvloeien uit het exploiteren van de treindienst.
- (39) 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 door middel van extra heffingen of een rendement dat de markt kan verdragen, waarbij een evenwicht wordt gezocht tussen de kostendekking en het intermodale concurrentievermogen van het vrachtvervoer per spoor; het is echter wenselijk dat elke regeling voor infrastructuurrechten verkeer dat ten minste de extra kosten die het veroorzaakt, kan opbrengen, in staat stelt van het spoorweganet gebruik te maken.
- (40) Spoorweginfrastructuur is een natuurlijk monopolie; daarom is het noodzakelijk infrastructuurbeheerders te stimuleren kosten te reduceren en hun infrastructuur efficiënt te beheren.
- (41) Er dient rekening te worden gehouden met het feit dat het niveau van de investeringen in infrastructuur en technologie al jarenlang niet toelaat de voorwaarden te scheppen voor een werkelijke ontwikkeling van het vervoer per spoor. Daarom is een geleidelijke opvoering noodzakelijk, vooral in het kader van de aanleg van het trans-Europees netwerk voor goederenvervoer per spoor, waarbij met name gebruik dient te worden gemaakt van de beschikbare communautaire instrumenten, onverminderd de reeds vastgestelde prioriteiten.
- (42) Kortingen die aan spoorwegondernemingen worden verleend, moeten met werkelijke administratieve kostenbesparingen verband houden; kortingen mogen ook worden gebruikt om het efficiënte gebruik van de infrastructuur te bevorderen.
- (43) Het is wenselijk dat spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder worden gestimuleerd om het optreden van verstoringen van het net tot een minimum te beperken.
- (44) De toewijzing van capaciteit gaat gepaard met kosten voor de infrastructuurbeheerder, die hem dienen te worden vergoed.
- (45) Er zijn maatregelen nodig om ervoor te zorgen dat spoorwegondernemingen die overeenkomstig het Gemeenschapsrecht een vergunning hebben gekregen in het bezit zijn van een passend veiligheidscertificaat voor zij op het grondgebied van een lidstaat met de exploitatie beginnen; de veiligheidscertificaten moeten in overeenstemming met het Gemeenschapsrecht worden verleend.
- (46) Ten behoeve van efficiënt beheer en billijk en niet-discriminerend gebruik van spoorweginfrastructuur moet een toezichthoudende instantie worden ingesteld die toeziet op de toepassing van deze communautaire voorschriften en als beroepsinstantie optreedt, onder voorbehoud van toetsing door de rechter.
- (47) 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.
- (48) De voor de uitvoering van deze richtlijn vereiste maatregelen worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden <sup>(1)</sup>.
- (49) In het licht van het subsidiariteits- en het evenredigheidsbeginsel bedoeld in artikel 5 van het Verdrag en gezien de noodzaak te zorgen voor eerlijke en niet-discriminerende voorwaarden voor toegang tot de infrastructuur en rekening te houden met de duidelijke internationale dimensies die bij de exploitatie van belangrijke onderdelen van de spoorwegnetten een rol spelen, kunnen de doelstellingen van deze richtlijn, namelijk de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, niet

<sup>(1)</sup> PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt en kunnen zij derhalve, vanwege de noodzaak van een gecoördineerd grensoverschrijdend optreden, beter door de Gemeenschap worden verwezenlijkt. Deze richtlijn gaat niet verder dan hetgeen nodig is voor het bereiken van deze doelstellingen.

- (50) Verordening (EEG) nr. 2830/77 van de Raad van 12 december 1977 betreffende de maatregelen die nodig zijn om de boekhoudingen en de jaarrekeningen van de spoorwegondernemingen onderling vergelijkbaar te maken <sup>(1)</sup>, Verordening (EEG) nr. 2183/78 van de Raad van 19 september 1978 betreffende de vaststelling van uniforme beginselen voor de kostenberekening van de spoorwegondernemingen <sup>(2)</sup>, Beschikking 82/529/EEG van de Raad van 19 juli 1982 betreffende de prijsvorming in het internationale goederenvervoer per spoor <sup>(3)</sup>, Beschikking 83/418/EEG van de Raad van 25 juli 1983 inzake de commerciële autonomie van de spoorwegen bij het beheer van hun internationale reizigers- en bagagevervoer <sup>(4)</sup> en Richtlijn 95/19/EG zijn door deze richtlijn achterhaald geworden; zij dienen bijgevolg te worden ingetrokken,

2. Deze richtlijn is van toepassing op het gebruik van spoorweginfrastructuur voor binnenlandse of internationale spoorwegdiensten.

3. De lidstaten kunnen van het toepassingsgebied van de richtlijn uitsluiten:

- autonome plaatselijke en regionale netten voor vervoerdiensten voor reizigers op spoorweginfrastructuur;
- netten die alleen bestemd zijn voor stads- en voorstadsvervoerdiensten voor reizigers;
- regionale netten die alleen worden gebruikt voor goederenvervoerdiensten door een spoorwegonderneming die niet onder Richtlijn 91/440/EEG valt, zolang geen andere aanvrager capaciteit op dat net aanvraagt;
- spoorweginfrastructuur in particulier bezit die uitsluitend door de eigenaar voor diens goederenvervoer gebruikt wordt.

4. Vervoersactiviteiten in de vorm van pendeldiensten voor het vervoer van wegvoertuigen door de Kanaaltunnel vallen niet onder deze richtlijn.

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

## HOOFDSTUK I

### INLEIDENDE BEPALINGEN

#### Artikel 1

#### Toepassingsgebied

1. Deze richtlijn betreft de beginselen en procedures die bij de vaststelling en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur en de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit moeten worden toegepast.

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.

<sup>(1)</sup> PB L 334 van 24.12.1977, blz. 13. Verordening laatstelijk gewijzigd bij de Akte van toetreding van 1994.

<sup>(2)</sup> PB L 258 van 21.9.1978, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij de Akte van toetreding van 1994.

<sup>(3)</sup> PB L 234 van 9.8.1982, blz. 5. Beschikking laatstelijk gewijzigd bij de Akte van toetreding van 1994.

<sup>(4)</sup> PB L 237 van 26.8.1983, blz. 32. Beschikking laatstelijk gewijzigd bij de Akte van toetreding van 1994.

#### Artikel 2

#### Definities

Voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder:

- „toewijzing”: de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit door een infrastructuurbeheerder;
- „aanvrager”: een spoorwegonderneming die houder is van een vergunning en/of een internationaal samenwerkingsverband van spoorwegondernemingen en in lidstaten die in die mogelijkheid voorzien, andere natuurlijke en/of rechtspersonen die om redenen van openbare dienst of om commerciële redenen belang hebben bij de verwerving van infrastructuurcapaciteit voor de exploitatie van spoorwegvervoerdiensten op hun respectieve grondgebied, zoals overheidsinstanties in de zin van Verordening (EEG) nr. 1191/69 <sup>(5)</sup> en verladers, expediteurs en exploitanten van gecombineerd vervoer, die door de lidstaten worden aangezien als aanvrager;
- „overbelaste infrastructuur”: een infrastructuurgedeelte waarvoor gedurende bepaalde perioden, zelfs na coördinatie van de verschillende capaciteitsaanvragen, niet volledig aan de infrastructuurcapaciteitsvraag kan worden voldaan;

<sup>(5)</sup> Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad van 26 juni 1969 betreffende het optreden van de lidstaten ten aanzien van met het begrip openbare dienst verbonden verplichtingen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (PB L 156 van 28.6.1969, blz. 1). Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EEG) nr. 1893/91 (PB L 169 van 29.6.1991, blz. 1).

- d) „capaciteitsvergrotingsplan”: een maatregel of reeks van maatregelen met een tijdschema voor de uitvoering daarvan, die wordt voorgesteld om de capaciteitsbeperkingen te verminderen die ertoe leiden dat een infrastructuurgedeelte tot „overbelaste infrastructuur” wordt verklaard;
- e) „coördinatie”: de procedure die door de toewijzende instantie en de aanvragers wordt gevolgd om een oplossing te vinden in geval van concurrerende aanvragen om infrastructuurcapaciteit;
- f) „kaderovereenkomst”: een publiek- dan wel privaatrechtelijke bindende algemene overeenkomst die de rechten en plichten vastlegt van een aanvrager en van de infrastructuurbeheerder of de toewijzende instantie met betrekking tot de toe te wijzen infrastructuurcapaciteit en de te heffen rechten voor een periode die langer is dan de geldigheidsduur van één dienstregelingsstijdvak;
- g) „infrastructuurcapaciteit”: het vermogen om voor een bepaalde periode voor een infrastructuurelement gevraagde treinpaden te plannen;
- h) „infrastructuurbeheerder”: een instantie of onderneming die in het bijzonder voor de totstandbrenging en het onderhoud van spoorweginfrastructuur verantwoordelijk is. Dit kan tevens het beheer omvatten van de systemen voor controle en veiligheid van de infrastructuur. De functies van de infrastructuurbeheerder van een netwerk of deel van een netwerk kunnen aan verschillende instanties of ondernemingen worden toegewezen;
- i) „net”: de gehele spoorweginfrastructuur die het eigendom is van en/of beheerd wordt door een infrastructuurbeheerder;
- j) „netverklaring”: een gedetailleerde verklaring waarin de algemene regels, termijnen, procedures en criteria betreffende de regelingen voor de heffing van gebruiksrechten en de toewijzing van capaciteit zijn vastgelegd. Voorts bevat deze verklaring alle andere gegevens die nodig zijn om het aanvragen van infrastructuurcapaciteit mogelijk te maken;
- k) „spoorwegonderneming”: elke publiek- of privaatrechtelijke onderneming met een vergunning overeenkomstig de toepasselijke communautaire wetgeving waarvan de hoofdactiviteit bestaat in het leveren van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of reizigers, waarbij die onderneming voor de tractie moet zorgen; hiertoe behoren ook ondernemingen die uitsluitend tractie leveren;
- l) „treinpad”: de infrastructuurcapaciteit die nodig is om een trein in een bepaald tijdvak tussen twee plaatsen te laten rijden;
- m) „dienstregeling”: de gegevens over alle geprogrammeerde bewegingen van treinen en rollend materieel, die gedurende de periode dat de dienstregeling geldt op de betreffende infrastructuur zullen worden uitgevoerd.

### Artikel 3

#### Netverklaring

1. De infrastructuurbeheerder stelt na overleg met de belanghebbenden een netverklaring op en maakt deze verklaring bekend, te verkrijgen tegen betaling van een vergoeding die de kosten van publicatie ervan niet mag overschrijden.
2. De netverklaring beschrijft de aard van de voor spoorwegondernemingen beschikbare infrastructuur. Zij bevat ook informatie over de voorwaarden voor toegang tot de spoorweginfrastructuur. De inhoud van de netverklaring wordt gesticuleerd in bijlage I.
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.

### HOOFDSTUK II

#### RECHTEN VOOR HET GEBRUIK VAN INFRASTRUCTUUR

### Artikel 4

#### Instelling, vaststelling en inning van gebruiksrechten

1. De lidstaten stellen met inachtneming van de in artikel 4 van Richtlijn 91/440/EEG vastgelegde beheersmatige onafhankelijkheid een kaderregeling voor de heffingen vast.

Met inachtneming van de voorwaarde van beheersmatige onafhankelijkheid stellen de lidstaten specifieke tarifieringsvoorschriften vast of delegeren zij deze bevoegdheid van de infrastructuurbeheerder. De vaststelling van de heffing voor het gebruik van de infrastructuur en de inning ervan is een bevoegdheid van de infrastructuurbeheerder.

2. Is de infrastructuurbeheerder in juridisch of organisatorisch opzicht of wat de besluitvorming betreft, niet onafhankelijk van spoorwegondernemingen, dan vallen de in dit hoofdstuk beschreven taken, met uitzondering van de inning van de gebruiksrechten, onder de bevoegdheid van een tarifieringsinstantie die wel in juridisch en organisatorisch opzicht en wat de besluitvorming betreft onafhankelijk is van spoorwegondernemingen.

3. De infrastructuurbeheerders werken samen met het oog op een efficiënte exploitatie van treindiensten die worden verleend over meerdere infrastructuurnetten heen. Zij beogen in het bijzonder een optimale concurrentiepositie van het internationaal goederenvervoer per spoor en zorgen voor een efficiënt gebruik van het trans-Europees netwerk voor goederenvervoer per spoor (TENGS). Zij kunnen hiertoe samenwerkingsverbanden oprichten. Samenwerkingsverbanden of andere vormen van samenwerking vallen onder de bepalingen van deze richtlijn.

4. De infrastructuurbeheerders zorgen ervoor dat de gebruikte tarifieringsregeling voor hun gehele net op dezelfde beginselen berust, tenzij op grond van artikel 8, lid 2, specifieke regelingen zijn getroffen.

5. De infrastructuurbeheerders vergewissen zich ervan dat de toepassing van de tarifieringsregeling resulteert in gelijkwaardige en niet-discriminerende gebruiksrechten wanneer verschillende spoorwegondernemingen in soortgelijke delen van de markt diensten van vergelijkbare aard verrichten, en dat de daadwerkelijk geheven rechten aan de voorschriften van de netverklaring voldoen.

6. De infrastructuurbeheerder en de tarifieringsinstantie eerbiedigen de vertrouwelijkheid uit commercieel oogpunt van de hun door de aanvrager verstrekte gegevens.

#### Artikel 5

#### Diensten

1. Spoorwegondernemingen hebben op een niet-discriminerende basis recht op het minimumtoegangspakket en op de toegang via het spoor tot voorzieningen, als omschreven in bijlage II. De in de punten 1 en 2 van bijlage II bedoelde diensten worden op een niet-discriminerende wijze verleend; verzoeken van spoorwegondernemingen mogen slechts worden afgewezen als er, onder marktvoorwaarden, haalbare alternatieven bestaan. Indien de diensten niet door één enkele infrastructuurbeheerder worden aangeboden, moet de verstrekker van de hoofdinfrastructuur alles doen wat redelijkerwijs mogelijk is om de verschaffing van deze diensten te vergemakkelijken.

2. Indien de infrastructuurbeheerder een van de in bijlage II, punt 3, als „aanvullende diensten” vermelde diensten aanbiedt, moet hij deze op verzoek aan een spoorwegonderneming verschaffen.

3. Spoorwegondernemingen mogen de infrastructuurbeheerder of andere leveranciers om een bijkomende reeks in bijlage II, punt 4, opgenomen „ondersteunende diensten” verzoeken. De infrastructuurbeheerder is niet verplicht deze diensten te verlenen.

#### Artikel 6

#### Infrastructuurkosten en boekhouding

1. De lidstaten scheppen de voorwaarden, met inbegrip van eventueel noodzakelijke voorschotten, om ervoor te zorgen dat, onder normale zakelijke omstandigheden en over een redelijk tijdsverloop, in de boeken van een infrastructuurbeheerder de inkomsten uit infrastructuurrechten, overschotten uit andere commerciële activiteiten en overheidsfinanciering enerzijds en infrastructuuruitgaven anderzijds, ten minste in evenwicht zijn.

Onverminderd de eventuele doelstelling op lange termijn dat voor alle takken van vervoer de infrastructuurkosten 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 7 en 8 van de infrastructuurbeheerder verlangen, dat zijn begroting zonder overheidsfinanciering sluitend is.

2. Infrastructuurbeheerders moeten met inachtneming van de veiligheid en van de handhaving en verbetering van de kwaliteit van de infrastructuurdienst worden aangemoedigd om de kosten van de verschaffing van infrastructuur alsmede de hoogte van toegangsrechten te verminderen.

3. De lidstaten dragen er zorg voor dat aan het bepaalde in lid 2 uitvoering wordt gegeven met een overeenkomst van ten minste drie jaar tussen de bevoegde autoriteit en de infrastructuurbeheerder, waarin de overheidsfinanciering wordt geregeld, dan wel door het vaststellen van regelgevende maatregelen met de nodige bevoegdheden.

4. Indien er een overeenkomst bestaat, worden de bepalingen ervan en de structuur van de betalingen om de infrastructuurbeheerder te financieren, vooraf voor de gehele duur van de overeenkomst overeengekomen.

5. Er wordt een methode voor de toerekening van de kosten opgesteld. De lidstaten kunnen verlangen dat deze methode vooraf wordt goedgekeurd. De methode moet op gezette tijden worden aangepast aan de beste internationale praktijk.

#### Artikel 7

#### Heffingsbeginselen

1. De rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur worden aan de infrastructuurbeheerder betaald, die ze aanwendt om zijn bedrijf van middelen te voorzien.

2. De lidstaten kunnen verlangen dat de infrastructuurbeheerder alle nodige gegevens over de opgelegde heffingen verstrekt. De infrastructuurbeheerder moet daartoe kunnen aantonen dat de infrastructuurrechten die aan elke exploitant daadwerkelijk, overeenkomstig de artikelen 4 tot en met 12, in rekening worden gebracht, voldoen aan de methodologie, voorschriften en, indien van toepassing, schalen van de netverklaring.

3. Onverminderd de leden 4 en 5 en artikel 8 wordt voor het minimumtoegangspakket en de toegang via het spoor tot voorzieningen een heffing vastgesteld die gelijk is aan de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien.

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

5. De heffingen voor het gebruik van de infrastructuur kunnen worden gewijzigd in verband met de kosten van milieu-effecten van de treinexploitatie. Een dergelijke wijziging moet variëren met de omvang van het veroorzaakte effect.

Een heffing voor milieukosten waaruit een verhoging van de totale inkomsten van de infrastructuurbeheerder resulteert, wordt echter uitsluitend toegestaan als deze bij concurrerende takken van vervoer van vergelijkbare omvang is.

Bij ontbreken van een vergelijkbaar heffingsniveau voor milieukosten bij andere concurrerende takken van vervoer, mogen dergelijke wijzigingen geen gevolgen hebben voor de totale inkomsten van de infrastructuurbeheerder. Indien een vergelijkbaar niveau van heffing van milieukosten voor het spoor en de concurrerende takken van vervoer is ingevoerd en indien dit extra inkomsten oplevert, bepalen de lidstaten voor welke doeleinden deze inkomsten worden gebruikt.

6. De gebruiksrechten als bedoeld in de leden 3, 4 en 5, mogen worden uitgedrukt als gemiddelde, berekend over een voldoende aantal treindiensten en tijden, teneinde ongewenste onevenredige schommelingen te vermijden. Toch dient de relatieve omvang van de infrastructuurrechten te worden gerelateerd aan de kosten die aan de diensten moeten worden toegeschreven.

7. Dit artikel is niet van toepassing op de levering van de in punt 2 van bijlage II genoemde diensten. Desondanks wordt bij de vaststelling van de prijzen voor de verlening van de in punt 2 van bijlage II genoemde diensten rekening gehouden met de concurrentiepositie van de spoorwegen.

8. Indien diensten die in de punten 3 en 4 van bijlage II als „aanvullende” of „ondersteunende” diensten zijn opgenomen, slechts door één leverancier worden aangeboden, moeten de voor deze diensten geheven rechten gerelateerd zijn aan de kosten die nodig zijn om de diensten te verschaffen, berekend op basis van het werkelijke gebruiksniveau.

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.

#### Artikel 8

##### **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, met name van het internationale goederenvervoer per spoor, 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.

2. Voor toekomstige specifieke investeringsprojecten of projecten die niet langer dan vijftien jaar voor de inwerkingtreding van deze richtlijn zijn voltooid, kan de infrastructuurbeheerder op basis van de langetermijnkosten van dergelijke projecten hogere heffingen bepalen of blijven bepalen indien deze de doeltreffendheid en/of kosteneffectiviteit 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.

3. Om discriminatie te voorkomen, wordt ervoor gezorgd dat de gemiddelde en de marginale rechten van elke infrastructuurbeheerder voor gelijkwaardig gebruik van zijn infrastructuur vergelijkbaar zijn en dat voor vergelijkbare diensten in hetzelfde marktsegment dezelfde rechten gelden. De infrastructuurbeheerder stipuleert in zijn netverklaring dat de tarifieringsregeling aan deze voorschriften voldoet voorzover zulks mogelijk is onder naleving van het zakengeheim.

4. Indien een infrastructuurbeheerder de essentiële onderdelen van de tarifieringsregeling, als bedoeld in lid 1, wenst te wijzigen, dan maakt hij die ten minste drie maanden van tevoren openbaar.

#### Artikel 9

##### **Kortingen**

1. Onverminderd de artikelen 81, 82, 86 en 87 van het Verdrag en niettegenstaande het bepaalde in artikel 7, lid 3, van deze richtlijn, dient elke door de infrastructuurbeheerder toegekende korting op de gebruiksrechten die, ongeacht de dienst, van een spoorwegonderneming worden geheven, te voldoen 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 kostenbesparingen die reeds in de geheven rechten zijn verrekend.

3. 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 geheven.

5. Voor soortgelijke diensten gelden soortgelijke kortingsregelingen.

#### Artikel 10

##### **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 voorzover deze kosten de overeenkomstige kosten van het spoorwegverkeer overschrijden.

2. Indien een exploitant die compensatie ontvangt, een exclusief recht heeft, moet de compensatie gepaard gaan met vergelijkbare voordelen voor 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 vermeden worden, aangetoond kunnen worden en moet erop toegezien worden dat de regeling op niet-discriminerende voorwaarden op ondernemingen wordt toegepast.

4. De lidstaten zien erop toe dat een dergelijke regeling verenigbaar is met de artikelen 73, 87 en 88 van het Verdrag.

#### Artikel 11

##### **Prestatieregeling**

1. Heffingsregelingen voor infrastructuur dienen via een prestatieregeling spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder ertoe aan te zetten om verstoringen zo gering mogelijk te houden en de prestatie van het spoorwegnet te verbeteren. Dit 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 gelden voor het gehele net.

#### Artikel 12

##### **Reserveringsheffingen**

Infrastructuurbeheerders mogen voor aangevraagde, maar niet-gebruikte capaciteit een passende heffing toepassen. Die heffing dient om een efficiënt capaciteitsgebruik aan te moedigen.

De infrastructuurbeheerders moeten te allen tijde in staat zijn aan iedere belanghebbende mee te delen welke infrastructuurcapaciteit is toegewezen aan de spoorwegondernemingen die daarvan gebruik maken.

#### HOOFDSTUK III

##### **TOEWIJZING VAN INFRASTRUCTUURCAPACITEIT**

#### Artikel 13

##### **Capaciteitsrechten**

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

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 17 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 capaciteitstoe wijzing worden neergelegd in overeenkomsten of wetten.

#### Artikel 14

##### **Capaciteitstoe wijzing**

1. De lidstaten kunnen voor de toewijzing van infrastructuurcapaciteit een kader creëren, waarbij de onafhankelijkheid van de beheerder, bedoeld in artikel 4 van Richtlijn 91/440/EEG, geëerbiedigd moet worden. Er worden specifieke regels voor de capaciteitstoe wijzing opgesteld. De infrastructuurbeheerder zorgt voor de afwikkeling van de capaciteitstoe wijzingsprocedures. Hij draagt er met name zorg voor dat de infrastructuurcapaciteit op een billijke, niet-discriminerende wijze en overeenkomstig het Gemeenschapsrecht wordt toegewezen.



2. Indien de infrastructuurbeheerder in juridisch of organisatorisch opzicht, of wat de besluitvorming betreft, niet onafhankelijk is van een spoorwegonderneming, worden de in lid 1 bedoelde en in dit hoofdstuk omschreven taken uitgeoefend door een toewijzende instantie die in juridisch en organisatorisch opzicht en wat de besluitvorming betreft, onafhankelijk is van een spoorwegonderneming.

3. De infrastructuurbeheerder en de toewijzende instanties eerbiedigen het zakengeheim van hun ter beschikking gestelde gegevens.

#### Artikel 15

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

1. De infrastructuurbeheerders werken samen om efficiënt netoverschrijdende infrastructuurcapaciteit te kunnen creëren en toewijzen. Zij organiseren internationale treinpaden, met name in het kader van het trans-Europees netwerk voor goederenvervoer per spoor. Zij stellen hiertoe de nodige gezamenlijke procedures op. Deze procedures vallen onder deze richtlijn.

Bij de procedure opgesteld om de toewijzing van infrastructuurcapaciteit op internationaal niveau te coördineren, worden vertegenwoordigers betrokken van de beheerders van elke spoorweginfrastructuur waarvan toewijzingsbeslissingen voor meer dan één infrastructuurbeheerder gevolgen hebben. Vertegenwoordigers van infrastructuurbeheerders van buiten de Gemeenschap kunnen eveneens bij deze procedure worden betrokken. De Commissie wordt op de hoogte gehouden en als waarnemer uitgenodigd.

2. 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.

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

4. Infrastructuurbeheerders kunnen in het kader van de samenwerking 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-hocaanvraag als bedoeld in artikel 23 is ingediend.

Dergelijke van tevoren geregelde internationale treintrajecten worden via een van de deelnemende infrastructuurbeheerders voor aanvragers toegankelijk gemaakt.

#### Artikel 16

### Aanvragers

1. Aanvragen om infrastructuur kunnen worden ingediend door spoorwegondernemingen en hun internationale samenwerkingsverbanden, en, op het grondgebied van de lidstaten die zulks toestaan, ook door andere aanvragers die voldoen aan de definitie van artikel 2, onder b). De lidstaten kunnen ook andere aanvragers toestaan die infrastructuurcapaciteit op hun grondgebied aan te vragen.

2. De infrastructuurbeheerder kan aanvragers regels opleggen, om ervoor te zorgen dat aan zijn gewettigde verwachtingen ten aanzien van toekomstige inkomsten en het toekomstige gebruik van infrastructuur wordt voldaan. Dergelijke regels moeten passend, doorzichtig en niet-discriminerend zijn. Zij worden als deel van de toewijzingsbeginselen in de netverklaring opgenomen en de Commissie wordt daarvan in kennis gesteld.

3. De regels in lid 2 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.

#### Artikel 17

### Kaderovereenkomsten

1. Onverminderd de artikelen 81, 82 en 86 van het Verdrag kan er met 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 30 van deze richtlijn bedoelde toezichthoudende instantie toestemt met een dergelijke kaderovereenkomst.

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

3. Een kaderovereenkomst moet gewijzigd of beperkt kunnen worden om een beter gebruik van de spoorweginfrastructuur mogelijk te maken.

4. De kaderovereenkomst kan een boeteregeling bevatten voor het geval het nodig mocht zijn de overeenkomst te wijzigen of te beëindigen.

5. De looptijd van kaderovereenkomsten bedraagt in beginsel vijf jaar. 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.

Een looptijd van meer dan tien jaar is alleen mogelijk in uitzonderlijke gevallen, meer in het bijzonder als er sprake is van omvangrijke investeringen op lange termijn, vooral als deze samenhangen met contractuele verbintenissen.

6. Onder naleving van het zakengeheim worden de algemene bepalingen van elke kaderovereenkomst voor elke belanghebbende partij beschikbaar gesteld.

#### Artikel 18

##### Tijdschema voor de toewijzingsprocedure

1. De infrastructuurbeheerder neemt het in bijlage III beschreven tijdschema voor de capaciteitstoewijzing in acht.

2. Voor het overleg over de ontwerp-dienstregeling begint, komen de infrastructuurbeheerders met de andere betrokken infrastructuurbeheerders overeen welke internationale treintrajecten in de dienstregeling moeten worden opgenomen. Slechts indien absoluut noodzakelijk worden er wijzigingen aangebracht.

#### Artikel 19

##### Aanvraag

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 II.

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

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

4. Aanvragers mogen bij één infrastructuurbeheerder een aanvraag indienen voor infrastructuurcapaciteit die op meer dan één net betrekking heeft. De betrokken infrastructuurbeheerder is dan gemachtigd om namens die aanvrager bij de andere betrokken infrastructuurbeheerders capaciteit te zoeken.

5. De infrastructuurbeheerders dragen er zorg voor dat aanvragers in het geval van infrastructuurcapaciteit die meer dan één net betreft, een aanvraag kunnen indienen bij een eventueel door de infrastructuurbeheerders opgerichte gezamenlijke instantie.

#### Artikel 20

##### Programmatie

1. De infrastructuurbeheerder tracht alle infrastructuurcapaciteitsaanvragen zoveel mogelijk te honoreren, met inbegrip van aanvragen voor treintrajecten die meer dan één net betref-

fen, en zoveel mogelijk rekening te houden met de gevolgen van alle beperkingen voor aanvragers, zoals het economische effect op hun activiteiten.

2. De infrastructuurbeheerder kan binnen de programmatie- en coördinatieprocedure prioriteit verlenen aan specifieke diensten, maar enkel in overeenstemming met de artikelen 22 en 24.

3. De infrastructuurbeheerder raadpleegt de belanghebbende partijen over de ontwerp-dienstregeling en geeft hun ten minste één maand de tijd om hun mening kenbaar te maken. Tot de belanghebbende partijen 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 spoorwegdiensten gedurende het dienstregelingstijdvak te verrichten.

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

#### Artikel 21

##### Coördinatieprocedure

1. Wanneer de infrastructuurbeheerder tijdens de in artikel 20 bedoelde programmatieprocedure op met elkaar concurrerende aanvragen stuit, tracht hij door coördinatie voor deze aanvragen de meest geschikte oplossing uit te werken.

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.

4. De voor het coördinatieproces geldende beginselen worden in de netverklaring opgenomen. Deze beginselen geven met name de moeilijkheden weer die zich voordoen bij het regelen van internationale treintrajecten, en de mogelijke gevolgen van een wijziging voor 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 bestaande beroepsprocedures en het bepaalde in artikel 30 wordt voor geschillen in verband met de toewijzing van infrastructuurcapaciteit een regeling ingesteld om dergelijke geschillen snel te beslechten. Bij toepassing van deze regeling wordt binnen tien werkdagen een uitspraak gedaan.

*Artikel 22***Overbelaste infrastructuur**

1. Indien het na coördinatie van de aangevraagde paden 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 infrastructuurelement 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 bedoeld in artikel 25, tenzij reeds uitvoering wordt gegeven aan een capaciteitsvergrotingsplan als bedoeld in artikel 26.

3. Indien gebruiksrechten in overeenstemming met artikel 7, lid 4, niet zijn geheven of geen bevredigend resultaat hebben opgeleverd en de infrastructuur tot „overbelaste infrastructuur” is verklaard, mag de infrastructuurbeheerder voor toewijzing van de infrastructuurcapaciteit ook nog prioriteitscriteria hantieren.

4. Bij de prioriteitscriteria moet rekening gehouden worden 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 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 bovenstaande alinea voorgeschreven toewijzing aan bepaalde diensten. Hierbij moet rekening worden gehouden met de weerslag daarvan in andere lidstaten.

5. Het belang van goederendiensten, vooral van internationale goederenvervoerdiensten, moet bij de vaststelling van de prioriteitscriteria voldoende meewegen.

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

*Artikel 23***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 verstreckte informatie over beschikbare reservecapaciteit wordt ter beschikking gesteld van alle aanvragers die eventueel van deze capaciteit gebruik willen maken.

2. 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 24***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 het treintrajec vereiste kenmerken.

2. Indien er geschikte alternatieve routes bestaan, kan de infrastructuurbeheerder na overleg met de belanghebbenden bepaalde infrastructuur aanwijzen voor gebruik door bepaalde typen verkeer. Onverminderd de artikelen 81, 82 en 86 van het Verdrag 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 en het rollend materieel voldoet aan de voor de exploitatie op de lijn vereiste technische kenmerken.

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

*Artikel 25***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 deze analyse worden niet alleen de redenen voor de overbelasting vastgesteld, maar ook de maatregelen die op korte en op middellange termijn daartegen kunnen worden genomen.

2. Bij de analyse 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 infrastructurele verbeteringen.

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

#### Artikel 26

### Capaciteitsvergrotingsplan

1. Binnen zes maanden na afronding 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 infrastructurele ontwikkeling,
- d) de mogelijkheden voor en kosten van de capaciteitsvergroting, met inbegrip van te verwachten wijzigingen van de toegangsrechten,

en wordt aan de hand van een kosten-batenanalyse van de gevonden mogelijke maatregelen bepaald welke maatregelen zullen worden genomen om de infrastructuurcapaciteit te vergroten, inclusief een tijdschema voor uitvoering ervan.

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

3. De infrastructuurbeheerder mag geen rechten meer heffen voor het gebruik van de betrokken infrastructuur op grond van artikel 7, lid 4, indien:

- a) hij geen capaciteitsvergrotingsplan voorlegt of
- b) talmt met de uitvoering van het actieplan dat vastgelegd is in het capaciteitsvergrotingsplan.

Onder voorbehoud van goedkeuring door de toezichthoudende instantie als bedoeld in artikel 30 mag de infrastructuurbeheerder zulke rechten echter blijven heffen indien:

- a) het capaciteitsvergrotingsplan niet kan worden uitgevoerd door overmacht of
- b) de beschikbare mogelijkheden economisch of financieel niet haalbaar zijn.

#### Artikel 27

### Gebruik van treinpaden

1. Vooral voor overbelaste infrastructuur moet de infrastructuurbeheerder eisen 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 wil van de exploitant.

2. De infrastructuurbeheerder kan in de netverklaring vastleggen op welke wijze bij het vaststellen van de bij de toewijzingsprocedure te hanteren prioriteiten rekening zal worden gehouden met vroegere benuttingsgraden van treinpaden.

#### Artikel 28

### Infrastructuurcapaciteit voor gepland onderhoud

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

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

#### Artikel 29

### 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 overheidsorganen die bij ernstige ongevallen of ernstige verstoring van het treinverkeer op de hoogte moeten worden gebracht.

2. Ingeval van nood en indien absoluut noodzakelijk ten gevolge van een storing die de infrastructuur tijdelijk onbruikbaar maakt, mogen de toegewezen paden 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 spoorwegondernemingen zelf betrokken worden bij de handhaving en controle van de inachtneming van veiligheidsnormen en andere voorschriften.

## HOOFDSTUK IV

## ALGEMENE MAATREGELEN

## Artikel 30

## Toezichthoudende instantie

1. Onverminderd artikel 21, lid 6, stellen de lidstaten een toezichthoudende instantie in. Deze instantie, die het inzake vervoer bevoegde ministerie of een ander lichaam kan zijn, is naar organisatie, financieringsbeslissingen, rechtsvorm en besluitvorming onafhankelijk van infrastructuurbeheerders, heffingsinstanties, toewijzende instanties of aanvragers. De instantie functioneert overeenkomstig de beginselen vastgelegd in dit artikel, waarbij beroeps- en toezichthoudende bevoegdheden aan afzonderlijke instanties kunnen worden toevertrouwd.

2. Wanneer een aanvrager van mening is dat hij oneerlijk behandeld, gediscrimineerd of op enigerlei andere wijze benadeeld is, kan hij zich tot de toezichthoudende instantie wenden, met name om beroep aan te tekenen tegen beslissingen van de infrastructuurbeheerder of, indien van toepassing, de spoorwegonderneming ten aanzien van:

- a) 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 infrastructuurgebruiksrechten tot betaling waarvan hij verplicht is of kan zijn;
- f) het veiligheidscertificaat, de toepassing van en de controle op de veiligheidsnormen en -voorschriften.

3. De toezichthoudende instantie ziet erop toe dat de door de infrastructuurbeheerder vastgestelde gebruiksrechten in overeenstemming zijn met hoofdstuk II en dat zij niet-discriminerend zijn. Onderhandelingen tussen aanvragers en een infrastructuurbeheerder betreffende de hoogte van gebruiksrechten worden slechts toegestaan wanneer zij onder toezicht van de toezichthoudende instantie plaatsvinden. Deze instantie grijpt onmiddellijk in indien het waarschijnlijk is dat de onderhandelingen in strijd zijn met de bepalingen van deze richtlijn.

4. De toezichthoudende instantie is gemachtigd om nuttige informatie op te vragen bij de infrastructuurbeheerder, de aanvragers en elke belanghebbende derde partij in de betrokken lidstaat; deze informatie dient onverwijld verstrekt te worden.

5. De toezichthoudende instantie beslist op de klachten en neemt de nodige maatregelen om de situatie binnen uiterlijk twee maanden na ontvangst van alle gegevens te verhelpen.

Niettegenstaande het bepaalde in lid 6 zijn besluiten van de toezichthoudende instantie bindend voor alle betrokken partijen.

Indien beroep wordt aangetekend 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.

6. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om te waarborgen dat de besluiten van de toezichthoudende instantie voor rechterlijke toetsing openstaan.

## Artikel 31

## Samenwerking tussen toezichthoudende instanties

De nationale toezichthoudende instanties wisselen informatie uit over hun werk en hun besluitvormingsbeginselen en -praktijk met het doel hun besluitvormingsbeginselen over de hele Gemeenschap te coördineren. De Commissie staat hen daarin bij.

## Artikel 32

## Veiligheidsattest

1. De regelingen inzake veiligheidscertificering die gelden voor spoorwegondernemingen die in de Gemeenschap gevestigd zijn of zullen worden, en voor internationale samenwerkingsverbanden daarvan, moeten in overeenstemming zijn met de leden 2 en 3 van dit artikel.

2. De lidstaten bepalen met betrekking tot hun respectieve grondgebieden dat een veiligheidsattest wordt overgelegd met de veiligheidseisen waaraan spoorwegondernemingen moeten voldoen om op de betrokken trajecten een veilige dienst te waarborgen.

3. Om het veiligheidsattest te verkrijgen, moet de spoorwegonderneming voldoen aan de nationale voorschriften, die met de Gemeenschapswetgeving verenigbaar zijn en op niet-discriminerende wijze worden toegepast, betreffende de specifieke operationele en technische eisen voor de spoorwegdiensten en de veiligheidseisen voor het personeel, het rollend materieel en de interne organisatie van de onderneming.

Met name moet zij het bewijs leveren dat het personeel dat zij in dienst heeft voor de besturing en begeleiding van treinen de nodige opleiding heeft gekregen om de door de infrastructuurbeheerder toegepaste verkeersregels en de haar in het belang van het treinverkeer opgelegde veiligheidsvoorschriften na te leven.

De spoorwegonderneming moet ook aantonen dat het rollend materieel waaruit die treinen zijn samengesteld, door de overheid of door de infrastructuurbeheerder is goedgekeurd, en volgens de voor de gebruikte infrastructuur geldende exploitatievoorschriften wordt gecontroleerd. Het veiligheidsattest wordt afgegeven door de instantie die daartoe is aangewezen door de lidstaat waarin zich de gebruikte infrastructuur bevindt.

### Artikel 33

#### Uitzonderingen

1. Gedurende een periode van vijf jaar, ingaande op 15 maart 2003, behoeven:

- Ierland, als lidstaat die op een eiland gelegen is, met een spoorverbinding met slechts één andere lidstaat,
- het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Noord-Ierland om dezelfde reden, en
- Griekenland, als lidstaat met geen enkele rechtstreekse spoorverbinding met een andere lidstaat,

de volgende artikelen niet toe te passen:

- a) artikel 3, artikel 4, lid 2, de artikelen 13, 14 en 17, artikel 21, leden 4 en 6, artikel 22, artikel 24, lid 3, en de artikelen 25 tot en met 28 en 30 op voorwaarde dat spoorwegondernemingen, zo nodig schriftelijk, beroep kunnen instellen tegen 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, en
- b) evenmin artikel 32 voorzover spoorwegvervoerdiensten buiten het toepassingsgebied vallen van artikel 10 van Richtlijn 91/440/EEG.

2. Echter indien:

- a) meer dan één spoorwegonderneming met een vergunning overeenkomstig artikel 4 van Richtlijn 95/18/EG en 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, Noord-Ierland of Griekenland wordt over de voortzetting van deze afwijking een besluit genomen volgens de raadplegingsprocedure als bedoeld in artikel 35, lid 2, of
- b) een spoorwegonderneming die in Ierland, Noord-Ierland of Griekenland treindiensten exploiteert een officiële aanvraag indient om spoorwegdiensten te exploiteren op, naar of vanuit het grondgebied van een andere lidstaat (in het geval van Ierland of, met betrekking tot Noord-Ierland, van het Verenigd Koninkrijk, of beide, een andere lidstaat buiten hun grondgebied) gelden de in lid 1 bedoelde uitzonderingen niet.

Binnen een jaar te rekenen vanaf de ontvangst van hetzij het onder a) bedoelde besluit, genomen overeenkomstig de raadplegingsprocedure van artikel 35, lid 2, hetzij de kennisgeving van de onder b) bedoelde officiële aanvraag, neemt/nemen de betrokken lidstaat/lidstaten (Ierland, het Verenigd Koninkrijk

met betrekking tot Noord-Ierland, of Griekenland) de nodige wetgeving aan ter toepassing van alle in lid 1 bedoelde artikelen.

3. Een uitzondering als bedoeld in de eerste alinea van lid 1 kan worden vernieuwd voor periodes van niet langer dan vijf jaar. Uiterlijk twaalf maanden voor het verstrijken van de uitzondering kan de lidstaat die de uitzondering heeft verkregen zich tot de Commissie richten om een hernieuwde uitzondering te vragen. Het verzoek tot verlenging moet met redenen worden omkleed. De Commissie onderzoekt elk verzoek en neemt een besluit volgens de raadplegingsprocedure van artikel 35, lid 2. Deze raadplegingsprocedure geldt voor alle met de aanvraag verband houdende besluiten.

Bij de aanneming van haar besluit houdt de Commissie rekening met de ontwikkelingen in de geopolitieke toestand en de ontwikkeling van de spoorwegmarkt in, vanuit en naar de lidstaat die om een hernieuwde uitzondering heeft verzocht.

4. Luxemburg als lidstaat met een relatief klein spoorwegnet behoeft tot en met 31 augustus 2004 niet te voldoen aan het vereiste dat een onafhankelijke instantie wordt belast met de functies die bepalend zijn voor billijke en niet-discriminerende toegang tot infrastructuur, overeenkomstig de artikelen 4 en 14, voor zover de lidstaten daarbij verplicht worden onafhankelijke instanties in te stellen om de in deze artikelen bedoelde taken te verrichten.

#### HOOFDSTUK V

#### SLOTBEPALINGEN

#### Artikel 34

#### Toepassing

1. De lidstaten kunnen elk probleem in verband met de toepassing van deze richtlijn onder de aandacht van de Commissie brengen. De besluiten dienaangaande worden genomen volgens de raadplegingsprocedure van artikel 35, lid 2.

2. Op verzoek van een lidstaat of op eigen initiatief stelt de Commissie in specifieke gevallen een onderzoek in naar de toepassing en naleving van bepalingen betreffende tarifiering, capaciteitstoewijzing en veiligheidscertificaten; binnen twee maanden vanaf de ontvangst van een dergelijk verzoek besluit de Commissie volgens de raadplegingsprocedure van artikel 35, lid 2, of de betrokken maatregel verder kan worden toegepast. De Commissie deelt haar besluit mee aan het Europees Parlement, de Raad en de lidstaten.

Onverminderd artikel 226 van het Verdrag kan iedere lidstaat het besluit van de Commissie binnen een maand aan de Raad voorleggen. De Raad kan in uitzonderlijke omstandigheden met gekwalificeerde meerderheid van stemmen binnen een maand een andersluidend besluit nemen.

3. De nodige wijzigingen voor de aanpassing van de bijlagen worden aangenomen volgens de regelgevingsprocedure van artikel 35, lid 3.

#### Artikel 35

### Comitéprocedures

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 3 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.
3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

De periode bedoeld in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG wordt vastgesteld op drie maanden.

4. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.

#### Artikel 36

### Verslag

De Commissie dient uiterlijk op 15 maart 2005 bij het Europees Parlement en de Raad een verslag over de uitvoering van deze richtlijn in, eventueel vergezeld van voorstellen voor verder optreden van de Gemeenschap.

#### Artikel 37

### Intrekkingen

Verordening (EEG) nr. 2830/77, Verordening (EEG) nr. 2183/78, Beschikking 82/529/EEG, Beschikking 83/418/EEG en Richtlijn 95/19/EG worden ingetrokken.

#### Artikel 38

### Uitvoering

De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 15 maart 2003 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar deze richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

#### Artikel 39

### Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de dag van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

#### Artikel 40

### Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, 26 februari 2001.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

N. FONTAINE

Voor de Raad

De voorzitter

A. LINDH

## BIJLAGE I

**Inhoud van de netverklaring**

De in artikel 3 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;
2. een gedeelte waarin de heffingsbeginselen en de tarieven opgenomen zijn. Dit zal de nodige details over het heffingsstelsel bevatten, alsmede voldoende gegevens over gebruiksrechten in verband met de in bijlage II genoemde diensten die door één leverancier worden verschaft. De voor de toepassing van artikel 7, leden 4 en 5, en de artikelen 8 en 9 gebruikte methode, voorschriften en, indien van toepassing, schalen worden nader omschreven. Voorts bevat dit gedeelte informatie over de reeds vastgestelde of verwachte wijzigingen van de gebruiksrechten;
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;
  - d) de beginselen met betrekking tot de coördinatieprocedure;
  - 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 goederendiensten, internationale diensten en aanvragen volgens de ad-hocprocedure.

---



## BIJLAGE II

**Aan de spoorwegondernemingen te verlenen diensten**

1. Het minimumtoegangspakket omvat:
    - a) behandeling van aanvragen voor infrastructuurcapaciteit;
    - b) het recht gebruik te maken van toegewezen capaciteit;
    - c) gebruik van aansluitingen en wissels op het net;
    - d) treinbeheer met inbegrip van seinen, regeling, treindienstleiding en de overdracht en levering van gegevens over treinbewegingen;
    - e) alle overige gegevens die nodig zijn om de dienst waarvoor capaciteit aangevraagd is, tot stand te brengen of te exploiteren.
  2. De toegang via het spoor tot voorzieningen en de verlening van diensten omvatten:
    - a) in voorkomend geval gebruik van elektrische voedingsinstallaties ten behoeve van de tractie;
    - b) installaties voor brandstofbevoorrading;
    - c) passagiersstations, de gebouwen en andere voorzieningen daarvan;
    - d) vrachtterminals;
    - e) rangeerstations;
    - f) vormingsstations;
    - g) remisestations;
    - h) onderhouds- en andere technische infrastructuur.
  3. De aanvullende diensten kunnen omvatten:
    - a) tractiestroom;
    - b) voorverwarmen van passagierstreinen;
    - c) levering van brandstof, rangeren en alle andere diensten die bij de bovengenoemde voorzieningen worden verstrekt;
    - d) 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 telecommunicatienetwerk;
    - b) levering van aanvullende informatie;
    - c) technische keuring van het rollend materieel.
-

*BIJLAGE III***Tijdschema voor de toewijzing**

1. De dienstregeling wordt eenmaal per kalenderjaar vastgesteld.
  2. De dienstregelingwijziging gaat steeds in om middernacht van de laatste zaterdag van mei. Indien een wijziging of aanpassing na de zomer geschiedt, gaat deze elk jaar in om middernacht op de laatste zaterdag van september, of indien nodig, op tussen die data gelegen tijdstippen. Infrastructuurbeheerders kunnen andere data overeenkomen; in dat geval brengen zij de Commissie daarvan op de hoogte.
  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 treintrajecten vast in samenwerking met de andere bevoegde toewijzende instanties bedoeld in artikel 15. De infrastructuurbeheerders vergewissen zich ervan dat tijdens het verdere verloop van de procedure zoveel mogelijk aan deze trajecten de hand wordt gehouden.
  5. De infrastructuurbeheerder stelt uiterlijk vier maanden na de sluitingsdatum voor de indiening van offertes door aanvragers een ontwerp-dienstregeling op.
-