

Woensdag 16 november 2011

4. verzoekt zijn secretaris-generaal het besluit te ondertekenen nadat is nagegaan of alle procedures naar behoren zijn uitgevoerd, en samen met de secretaris-generaal van de Raad zorg te dragen voor publicatie ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*;
5. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en aan de Commissie alsmede aan de nationale parlementen.

Europese spoorwegruimte (herschikking) ***I

P7_TA(2011)0503

Wetgevingsresolutie van het Europees Parlement van 16 november 2011 over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot instelling van één Europese spoorwegruimte (herschikking) (COM(2010)0475 – C7-0268/2010 – 2010/0253(COD))

(2013/C 153 E/41)

(Gewone wetgevingsprocedure: herschikking)

Het Europees Parlement,

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2010)0475),
- gezien artikel 294, lid 2, en artikel 91 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C7-0268/2010),
- gezien artikel 14 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie en het daaraan gehechte protocol (nr. 26) betreffende de diensten van algemeen belang,
- gezien artikel 294, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,
- gezien zijn resolutie van 17 juni 2010 over de uitvoering van het eerste spoorwegpakket ⁽¹⁾,
- gezien het gemotiveerde advies dat in het kader van protocol (nr. 2) betreffende de toepassing van de beginselen van subsidiariteit en evenredigheid werd ingediend door het Luxemburgse parlement (Chambre des Députés), en waarin het ontwerpwetgevingsbesluit in strijd met het subsidiariteitsbeginsel werd geacht,
- gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité van 16 maart 2011 ⁽²⁾,
- gezien het advies van het Comité van de Regio's van 28 januari 2011 ⁽³⁾,
- gezien het Interinstitutioneel Akkoord van 28 november 2001 over een systematischer gebruik van de herschikking van besluiten ⁽⁴⁾,
- gezien de brief van 26 mei 2011 van de Commissie juridische zaken aan de Commissie vervoer en toerisme, conform artikel 87, lid 3, van zijn Reglement,
- gezien de artikelen 87 en 55 van zijn Reglement,
- gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme (A7-0367/2011),

⁽¹⁾ PB C 236 E van 12.8.2011, blz. 125.

⁽²⁾ PB C 132 van 3.5.2011, blz. 99.

⁽³⁾ PB C 104 van 2.4.2011, blz. 53.

⁽⁴⁾ PB C 77 van 28.3.2002, blz. 1.

Woensdag 16 november 2011

- A. overwegende dat het betreffende voorstel volgens de adviesgroep van de juridische diensten van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie geen andere inhoudelijke wijzigingen bevat dan die welke als zodanig in het voorstel worden vermeld en dat met betrekking tot de codificatie van de ongewijzigde bepalingen van de eerdere besluiten met die wijzigingen kan worden geconstateerd dat het voorstel een eenvoudige codificatie van de bestaande besluiten behelst, zonder inhoudelijke wijzigingen;
1. stelt onderstaand standpunt in eerste lezing vast, rekening houdend met de aanbevelingen van de adviesgroep van de juridische diensten van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie;
 2. verzoekt om hernieuwde voorlegging indien de Commissie voornemens is ingrijpende wijzigingen in dit voorstel aan te brengen of dit door een nieuwe tekst te vervangen;
 3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en aan de Commissie alsmede aan de nationale parlementen.

P7_TC1-COD(2010)0253

Standpunt van het Europees Parlement in eerste lezing vastgesteld op 16 november 2011 met het oog op de aanneming van Richtlijn 2011/.../EU van het Europees Parlement en de Raad 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 voorstel aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ⁽²⁾,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap ⁽³⁾, Richtlijn 95/18/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen ⁽⁴⁾ 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 ⁽⁵⁾ zijn in 2004 en 2007 ingrijpend gewijzigd. Aangezien nieuwe wijzigingen nodig zijn en gezien het verband tussen deze richtlijnen, dient ter wille van de duidelijkheid tot herschikking van deze richtlijnen te worden overgegaan en dienen deze richtlijnen tot één richtlijn te worden samengevoegd.

⁽¹⁾ PB C 132 van 3.5.2011, blz. 99.

⁽²⁾ PB C 104 van 2.4.2011, blz. 53.

⁽³⁾ PB L 237 van 24.8.1991, blz. 25.

⁽⁴⁾ PB L 143 van 27.6.1995, blz. 70.

⁽⁵⁾ PB L 75 van 15.3.2001, blz. 29.

Woensdag 16 november 2011

- (2) Een grotere integratie van de vervoersector in de Unie is voor de voltooiing van de interne markt van fundamenteel belang en de spoorwegen vormen in de Unie een essentieel bestanddeel van de vervoersector en het streven naar het bereiken van duurzame mobiliteit.
- (2 bis) *Het aandeel van de spoorwegsector in het vervoer is het laatste decennium niet toegenomen, ondanks de doelstellingen van het spoorwegpakket van 2001, ("het eerste spoorwegpakket", te weten Richtlijn 2001/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap ⁽¹⁾, Richtlijn 2001/13/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen ⁽²⁾ en Richtlijn 2001/14/EG), zodat duidelijk is dat de bestaande wetgeving verder moet worden verbeterd om de sector te ondersteunen. Dit toont aan dat de huidige herziening noodzakelijk is. [Am. 1]*
- (2 ter) *Uit het grote aantal tegen de lidstaten geopende inbreukprocedures blijkt duidelijk dat de huidige wetgeving ruimte laat voor verschillende interpretaties en dat het eerste spoorwegpakket opgehelderd en verbeterd dient te worden om de daadwerkelijke openstelling van de Europese spoorwegmarkt te waarborgen. [Am. 2]*
- (2 quater) *Er wordt nog steeds te weinig in de ontwikkeling en het onderhoud van de spoorweginfrastructuur geïnvesteerd om de ontwikkeling en het concurrentievermogen van de sector zeker te stellen. [Am. 3]*
- (2 quinques) *De richtlijnen waarin het eerste spoorwegpakket is vervat, hebben niet verhinderd dat een aanzienlijke verscheidenheid is ontstaan voor wat betreft de structuur en de hoogte van de rechten voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de vorm en de duur van de procedures voor capaciteitstoewijzing. [Am. 4]*
- (2 sexies) *De onvoldoende transparantie van de marktomstandigheden vormt een duidelijke belemmering voor de ontwikkeling van concurrerende spoorwegdiensten. [Am. 5]*
- (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.
- (3 bis) *Het binnen de lidstaten naast elkaar bestaan van verschillende sociale stelsels in de spoorwegsector brengt het risico van oneerlijke concurrentie met zich mee tussen nieuwe en gevestigde spoorwegondernemingen, en vraagt om harmonisatie met inachtneming van de specifieke eigenschappen van de sector en de lidstaten. [Am. 6]*
- (3 ter) *De adequate uitoefening van de toezichthoudende taken door de toezichthoudende instanties moet worden gegarandeerd om te waarborgen dat er geen discriminatie tussen spoorwegondernemingen plaatsvindt, de heffingsbeginselen correct worden toegepast en de boekhoudkundige scheiding volledig wordt nageleefd. [Am. 7]*
- (3 quater) *Voor de voltooiing van de Europese spoorwegmarkt is de volledige interoperabiliteit van het spoorwegsysteem op Europees niveau noodzakelijk. Het Europees Spoorwegbureau dient de passende bevoegdheden en middelen te krijgen om deze doelstelling versneld te bereiken, onder andere voor wat betreft het ontwikkelen van gemeenschappelijke standaarden voor de certificering van rollend materieel en veiligheid- en signalisatiesystemen. [Am. 8]*
- (4) Regionale, stads- en voorstadsdiensten en de vervoersverrichtingen van de pendeldiensten door de Kanaaltunnel moeten buiten de werkingssfeer van deze richtlijn vallen. **Historische en museumspoorlijnen op eigen netwerken moeten van de toepassing van deze richtlijn worden vrijgesteld.** [Am. 9]

⁽¹⁾ PB L 75 van 15.3.2001, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 75 van 15.3.2001, blz. 26.

Woensdag 16 november 2011

- (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 vervoerdiensten 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, **waarbij transparantie wordt zeker gesteld om te voorkomen dat staatsmiddelen voor de financiering van andere commerciële activiteiten kunnen worden gebruikt.** [Am. 10]
- (6 bis) **Er moet worden gezorgd voor een strikte boekhoudkundige scheiding tussen de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming. Overheidsmiddelen die aan een van deze activiteitengebieden worden toegekend, mogen niet voor een ander activiteitengebied worden gebruikt. Dit verbod moet duidelijk tot uitdrukking komen in de boekhoudkundige regels voor elk van de activiteitengebieden. De lidstaten en de nationale regelgevende instanties dienen voor een doeltreffende handhaving van dit verbod te zorgen.** [Am. 11]
- (6 ter) **Ongeacht hun bedrijfsmodel moeten alle spoorwegondernemingen de wetgeving op het gebied van sociale bescherming en gezondheid eerbiedigen om sociale dumping en oneerlijke concurrentie te voorkomen.** [Am. 12]
- (6 quater) **Om ervoor te zorgen dat het spoorwegverkeer met het wegverkeer kan concurreren, moeten de verschillende nationale voorschriften, zoals die aangaande de verkeersveiligheid van de spoorwegen, aangaande het gebruik van geleidedocumenten, aangaande de treinsamenstelling en de desbetreffende documentatie, aangaande seinen en kentekens voor de geleiding van treinen, aangaande de maatregelen en controles voor transporten van gevaarlijke stoffen en aangaande de uniforme registratie en controles van het vervoer van afval, worden gestandaardiseerd.** [Am. 13]
- (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 vervoerdiensten 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.
- (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) Daartoe moeten de lidstaten 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.
- (10 bis) **De Unie moet zoeken naar alternatieve bronnen om de Europese spoorwegprojecten te financieren, met innoverende financiële instrumenten, bijvoorbeeld projectobligaties van de Unie, om private investeringen aan te moedigen en de toegang tot risicokapitaal te verbeteren. Tevens moet de spoorwegmarkt middels duidelijke, transparante juridische kaders aantrekkelijk worden gemaakt voor alternatieve, particuliere investeerders.** [Am. 14]

Woensdag 16 november 2011

- (10 ter) **De lidstaten en de infrastructuurbeheerders moeten investeringen in infrastructuur ook anders dan alleen door rechtstreekse staatssteun kunnen financieren, bijvoorbeeld middels investeringen door de particuliere sector.** [Am. 15]
- (11) Een efficiënt **passagiers- en** goederenvervoer, met name wanneer dit grensoverschrijdend is **en waar afwijkende spoorbreedten nog steeds een fysieke belemmering voor concurrentie vormen**, vereist **urgente** maatregelen voor de openstelling van de ~~markt~~ **markten in de individuele lidstaten en voor het tot stand brengen van concurrentie.** [Am. 16]
- (12) Om de uniforme en niet-discriminerende toepassing van de toegangsrechten tot de spoorweginfrastructuur in de gehele Unie te waarborgen, is de instelling van een vergunning voor spoorwegondernemingen noodzakelijk.
- (13) 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 ten opzichte van de gevestigde exploitanten.
- (14) De invoering van deze nieuwe open en internationale passagiersdiensten met tussenstops ~~mag niet leiden tot de openstelling van de markt voor binnenlandse passagiersvervoerdiensten, maar moet enkel~~ gericht zijn op stops die het internationale traject ondersteunen. ~~De nieuwe~~ **Dergelijke** 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 de belanghebbende partijen. [Am. 17]
- (15) 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 ⁽¹⁾ 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 passagiersvervoerdiensten per spoor voor concurrentie.
- (15 bis) **Verordening (EG) nr. 1370/2007 staat lidstaten toe dat zij, in het kader van de scheiding tussen de exploitatie van de vervoersdiensten en het beheer van de infrastructuur, met overgang van onderneming als mogelijk gevolg, ervoor zorg dragen dat de arbeidsrechtelijke rechten van werknemers behouden blijven.** [Am. 18]
- (16) De openstelling van internationale passagiersvervoerdiensten voor concurrentie, kan gevolgen hebben voor de organisatie en de financiering van passagiersvervoerdiensten per spoor die worden verricht uit hoofde van een openbaredienstcontract. De lidstaten moeten de keuze hebben om dit recht op toegang tot de markt te beperken wanneer het economische evenwicht van deze openbaredienstcontracten door dit recht in gevaar komt, en wanneer daartoe door de in artikel 55 van deze richtlijn bedoelde toezichthoudende instantie, **en in voorkomend geval, door het in artikel 57 van deze richtlijn omschreven netwerk van toezichthoudende instanties**, toestemming is gegeven op basis van een objectieve economische analyse, in aansluiting op een verzoek van de bevoegde autoriteiten die het openbaredienstcontract hebben gegund. [Am. 19]

⁽¹⁾ PB L 315 van 3.12.2007, blz. 1.

Woensdag 16 november 2011

- (17) Bij de beoordeling van de vraag of het economische evenwicht van het openbaredienstcontract eventueel in gevaar komt, moet rekening worden gehouden met vooraf vastgestelde criteria, zoals het effect op de rendabiliteit van diensten die in een openbaredienstcontract zijn vervat, met inbegrip van het effect op de nettokosten voor de bevoegde overheidsinstantie die het openbaredienstcontract heeft gegund, het reizigersaanbod, de tarifiering van vervoerbewijzen, 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 toezichthoudende instantie(s) kunnen de lidstaten het recht op toegang voor de gevraagde internationale passagiersvervoerdienst toestaan, wijzigen of weigeren, met inbegrip van het opleggen van een heffing aan de exploitant van een nieuwe internationale passagiersvervoerdienst, zulks in overeenstemming met de economische analyse en overeenkomstig het recht van de Unie en de beginselen van gelijkheid en non-discriminatie.
- (18) Om een bijdrage te leveren aan de exploitatie van passagiersvervoerdiensten op trajecten waarmee voldaan wordt aan een openbaredienstverplichting, moeten de lidstaten de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor deze diensten toestemming kunnen geven, een heffing op te leggen voor passagiersvervoerdiensten die onder de rechtsbevoegdheid van die autoriteiten vallen. Deze heffing draagt bij tot de financiering van de openbaredienstverplichtingen vervat in de openbaredienstcontracten.
- (18 bis) *De ontwikkelingen op de markt hebben aangetoond dat een versterking van de rol van de toezichthoudende instanties van cruciaal belang is. Indien deze instanties een centrale rol wordt toebedeeld bij het garanderen van een eerlijk concurrentieklimaat met gelijke toegangsvoorwaarden, moeten zij de nodige financiële, personele en logistieke middelen krijgen om deze rol te kunnen vervullen. [Am. 20]*
- (18 ter) *De nationale toezichthoudende instantie moet een onafhankelijke toezichthoudende instantie zijn, die over initiatief- en onderzoeksbevoegdheden beschikt, en in staat moet zijn adviezen te verstrekken en uitvoerbare beslissingen te nemen, zodat een open markt zonder belemmeringen wordt gewaarborgd, waarbinnen vrije en onvervalste mededinging plaatsvindt. [Am. 21]*
- (19) De nationale toezichthoudende instantie moet op zodanige wijze te werk gaan, dat belangenverstrengeling of enige betrokkenheid bij de gunning van het openbaredienstcontract ter zake vermeden wordt, **onverminderd de mogelijkheid om de instantie uit de algemene begroting van de lidstaat of uit aan de spoorwegsector opgelegde heffingen te financieren en onverminderd het bekend maken van relevante informatie.** De bevoegdheid van de toezichthoudende instantie dient te worden verruimd om de beoordeling van het doel van een internationale dienst en, in voorkomend geval, de potentiële economische gevolgen voor bestaande openbaredienstcontracten mogelijk te maken. [Am. 22]
- (19 bis) *De nationale toezichthoudende instantie moet met betrekking tot haar organisatie, financieringsbeslissingen, rechtsvorm en besluitvorming volledig onafhankelijk zijn van de infrastructuurbeheerders, de heffingsinstanties, de toewijzende instanties en de aanvragers. De nationale toezichthoudende instantie moet over de nodige administratieve capaciteit in de vorm van personele en andere middelen beschikken om te garanderen dat de spoorwegmarkt open en transparant is. Het personeelsbestand moet rechtstreeks zijn afgestemd op de marktbehoeften en moet hieraan telkens worden aangepast. De toezichthoudende instantie neemt beslissingen over klachten, handelt op eigen initiatief, stelt in het geval van geschillen een onderzoek in en volgt de ontwikkelingen op de markt. Hierbij dient zij te worden ondersteund door een toezichthoudende dienst van de Commissie. Voorts houdt de nationale toezichthoudende instantie een databank van haar ontwerpbesluiten bij, die toegankelijk is voor de Commissie. [Am. 23]*
- (20) Om investeringen in diensten die gebruikmaken van gespecialiseerde infrastructuur, zoals hogesnelheidsspoorlijnen, aan te moedigen, moet de aanvragers, gegeven de omvangrijke investeringen op lange termijn, rechtszekerheid worden geboden.

Woensdag 16 november 2011

- (21) De nationale toezichthoudende instanties moeten ~~informatie uitwisselen en,~~ **onder de auspiciën van de Commissie, een netwerk creëren om hun samenwerking te intensiveren via de ontwikkeling van gemeenschappelijke principes en de uitwisseling van beste praktijken en informatie. Zij moeten ook,** wanneer dit in afzonderlijke gevallen nodig is, de beginselen en praktijken coördineren, die zij hanteren om te beoordelen of het economische evenwicht van een openbaredienstcontract in gevaar komt. Zij moeten geleidelijk **op Europees niveau gemeenschappelijke,** op ervaring gebaseerde richtsnoeren opstellen. **Op basis van de ervaringen met dat netwerk moet de Commissie met een wetgevingsvoorstel komen voor het opzetten van een Europees regulerend orgaan.** [Am. 24 en 25]
- (22) Om een eerlijke mededinging tussen spoorwegondernemingen te waarborgen, moet ~~een onderscheid worden gemaakt tussen~~ **het beheer inzake** het aanbieden van vervoersdiensten en de exploitatie van voorzieningen **op transparante en niet-discriminerende wijze door de toezichthoudende instantie worden uitgevoerd** ~~In het licht hiervan is het noodzakelijk dat deze twee soorten activiteiten afzonderlijk worden beheerd, door juridisch gescheiden entiteiten. In het kader van deze scheiding moet voor elke voorziening een afzonderlijke instantie of onderneming worden opgericht~~ **overeenkomstig de bepalingen zoals vastgelegd in deze richtlijn.** [Am. 26]
- (22 bis) **Betere toegang tot reisinformatie en kaartverkoop in passagiersstations moet een aanvulling vormen op andere regelgevende initiatieven gericht op het stimuleren van de invoering en ontwikkeling van telematicatoepassingen voor passagiers.** [Am. 138]
- (23) Met het oog op een betrouwbare en adequate dienstverlening dient te worden gewaarborgd, dat de spoorwegondernemingen te allen tijde aan bepaalde eisen aangaande goede naam, financiële gezondheid, **sociale normen** en beroepsbekwaamheid voldoen. [Am. 27]
- (24) Met het oog op de bescherming van de cliënten en derden ~~dient te worden~~ **is het essentieel dat is** gewaarborgd, dat de spoorwegondernemingen voldoende verzekerd zijn tegen aansprakelijkheidsrisico's. **Deze aansprakelijkheidsrisico's bij ongevallen kunnen eveneens worden gedekt door garanties die worden verstrekt door banken of andere ondernemingen, voor zover een dergelijke dekking tegen marktvoorwaarden wordt aangeboden, geen staatssteun inhoudt en niet leidt tot discriminatie van andere spoorwegondernemingen.** [Am. 28]
- (25) ~~Een spoorwegonderneming moet~~ **Alle spoorwegondernemingen moeten** voorts gehouden zijn tot de inachtneming van **zowel** de op niet-discriminerende wijze opgelegde nationale **als** de Unievoorschriften inzake de exploitatie van spoorwegdiensten die ten doel hebben ~~deze onderneming hen~~ in staat te stellen ~~haar hun~~ activiteiten op ~~specifieke~~ **alle** trajecten in alle veiligheid en met **volledige** inachtneming van de **bestaande verplichtingen op het gebied** van de sociale voorschriften, **de gezondheidsvoorschriften** en de rechten van werknemers en consumenten uit te oefenen. [Am. 29 en 30]
- (26) De procedures voor het verlenen, het handhaven en het wijzigen van vergunningen voor spoorwegondernemingen moeten doorzichtig zijn en in overeenstemming met het non-discriminatiebeginsel.
- (26 bis) **Nog te vaak wordt het verlenen van een vergunning voor rollend materieel van spoorwegondernemingen onterecht bemoeilijkt, waardoor de toegang tot de markt verstoord wordt. Een sterk mandaat voor het Europees Spoorwegbureau hieromtrent is daarom aangewezen. Vandaar dat de Commissie wordt gevraagd om, in het kader van de herziening van Verordening (EG) nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau⁽¹⁾, te onderzoeken of de bevoegdheid van het Europees Spoorwegbureau op dit punt kan worden uitgebreid.** [Am. 31]

(1) PB L 164 van 30.4.2004, blz. 1.

Woensdag 16 november 2011

- (27) Teneinde transparantie en niet-discriminerende toegang tot spoorweginfrastructuur en spoorgebonden diensten 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, **in vormen die toegankelijk zijn voor personen met een handicap of beperkte mobiliteit**. [Am. 32]
- (28) Passende capaciteitstoewijzingsregelingen voor spoorweginfrastructuur gekoppeld aan concurrentiekrachtige exploitanten van vervoerdiensten zullen leiden tot een optimaler evenwicht tussen de vervoervormen.
- (29) De bevordering van een optimaal gebruik van de spoorweginfrastructuur zal tot een vermindering van de aan het vervoer verbonden kosten voor de samenleving leiden.
- (30) Passende heffingen voor spoorweginfrastructuur gekoppeld aan passende heffingen voor andere vervoersinfrastructuur en concurrentiekrachtige exploitanten moeten leiden tot een optimaal evenwicht tussen de verschillende vervoervormen op een duurzame grondslag.
- (31) 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. De regelingen voor gebruiksrechten en capaciteitstoewijzing moeten eerlijke concurrentie bij de verstrekking van spoorwegdiensten mogelijk maken.
- (32) Binnen het door de lidstaten vastgestelde kader dienen de regelingen voor gebruiksrechten en capaciteitstoewijzing de spoorweginfrastructuurbeheerders aan te moedigen, het gebruik van hun infrastructuur te optimaliseren.
- (33) Van de regelingen voor capaciteitstoewijzing moeten duidelijke en consistente indicaties uitgaan, zodat de spoorwegondernemingen rationele beslissingen kunnen nemen.
- (34) Een gebruiksrechtenregeling zal aan de gebruikers economische signalen geven. Het is belangrijk, dat die signalen aan spoorwegondernemingen consistent en **duidelijk** zijn, **en** deze ertoe aanzetten, rationele **en duurzame** beslissingen te nemen. [Am. 33]
- (35) 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 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.
- (36) 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.
- (37) De lidstaten moeten de mogelijkheid hebben, de aanschaffers van spoorwegdiensten de gelegenheid te bieden, rechtstreeks aan het proces voor capaciteitstoewijzing deel te nemen.
- (38) Het is belangrijk, de commerciële eisen van zowel de aanvragers als de infrastructuurbeheerder voor ogen te houden.
- (39)

Woensdag 16 november 2011

- (40) 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.
- (40 bis) ***Aanvragers die diensten voor wagenladingvervoer aanbieden, moeten worden aangemoedigd teneinde de potentiële markt voor nieuwe spoorklanten te vergroten. Opdat zij volledig kunnen profiteren van dit wetgevingskader en om het aandeel van nieuwe sectoren in de spoorwegmarkt te vergroten, is het belangrijk dat de infrastructuurbeheerder bij de capaciteitstoewijzing rekening houdt met deze aanvragers. [Am. 34]***
- (41) 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.
- (42) 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.
- (43) 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.
- (44) 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.
- (45) In de regelingen voor gebruiksrechten en capaciteitstoewijzing dient rekening te worden gehouden met de effecten van toenemende infrastructuurcapaciteitsverzadiging en, uiteindelijk, van capaciteitsschaarste.
- (46) 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.
- (47) 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.
- (48) Gezien hun monopoliepositie dienen de infrastructuurbeheerders de beschikbare infrastructuurcapaciteit en de methoden om deze te vergroten te onderzoeken wanneer de toewijzingsprocedure voor capaciteit niet de mogelijkheid biedt aan de eisen van de gebruikers te voldoen.
- (49) 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.
- (50) Het is belangrijk, 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, en met name voor het internationale verkeer. ***In die context lijkt de oprichting van een Europese toezichhoudende instantie op termijn wenselijk. [Am. 35]***

Woensdag 16 november 2011

- (51) Het is belangrijk, vervalsingen van de mededinging, waartoe aanzienlijke verschillen in de heffingsbeginselen bij verschillende spoorweginfrastructuren of verschillende vervoerswijzen aanleiding kunnen geven, zo veel mogelijk te beperken.
- (52) 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.
- (53) **Grotere investeringen in spoorweginfrastructuur – met name in bestaande infrastructuur – zijn noodzakelijk en regelingen voor infrastructuurrechten dienen de infrastructuurbeheerders te stimuleren om passende investeringen te doen die economisch aantrekkelijk en vanuit milieuoogpunt duurzaam zijn. [Am. 36]**
- (54) 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.
- (55) Het is wenselijk, ervoor zorg te dragen, dat bij het nemen van vervoersbeslissingen rekening wordt gehouden met de externe kosten en dat de infrastructuurheffingen op een samenhangende en evenwichtige manier bijdragen tot de internalisering van de externe kosten van alle vervoerswijzen.
- (56) 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.
- (57) 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 echter het verkeer dat ten minste de extra kosten die het veroorzaakt, kan opbrengen, in staat stellen, van het spoorweganet gebruik te maken.
- (58) Spoorweginfrastructuur is een natuurlijk monopolie. Daarom is het noodzakelijk infrastructuurbeheerders te stimuleren, kosten te reduceren en hun infrastructuur efficiënt te beheren.
- (58 bis) **Met het oog op het verhogen van het aandeel van het vervoer via de spoorwegen van goederen en passagiers, ten opzichte van andere vervoersmodaliteiten, is het wenselijk dat bij het internaliseren van externe kosten de lidstaten ervoor zorgen dat de gedifferentieerde heffingen geen negatieve gevolgen hebben voor het financieel evenwicht van de infrastructuurmanager. Indien de infrastructuurmanager toch verlies zou leiden door deze differentiatie, wordt aangeraden dat de lidstaten dit verschil aanpassen, met inachtneming van de staatssteunregels. [Am. 37]**
- (59) ~~Voor de ontwikkeling van het spoorvervoer dient met name gebruik te worden gemaakt van de beschikbare Unieinstrumenten, onverminderd de reeds vastgestelde prioriteiten. [Am. 38]~~
- (60) De kortingen die aan spoorwegondernemingen worden verleend, moeten overeenstemmen met de werkelijke administratieve kostenbesparingen, met name de transactiekostenbesparingen. Kortingen mogen ook worden gebruikt, om het efficiënte gebruik van de infrastructuur te bevorderen.
- (61) ~~Het is wenselijk, dat de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder worden gestimuleerd, het optreden van verstoringen van het net tot een minimum te beperken. [Am. 39]~~

Woensdag 16 november 2011

- (62) ~~De toewijzing van capaciteit gaat gepaard met kosten voor de infrastructuurbeheerder, die hem dienen te worden vergoed. [Am. 40]~~
- (63) Ten behoeve van het efficiënte beheer en het eerlijke en niet-discriminerende gebruik van spoorweginfrastructuur, ~~moet een~~ **moeten nationale** toezichthoudende ~~instantie~~ **instanties worden** ingesteld, die ~~toeziet~~ **toezien** op de toepassing van de voorschriften van deze richtlijn en als beroepsinstantie ~~optreedt~~ **optreden**, onder voorbehoud van rechterlijke toetsing. [Am. 41]
- (64) 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.
- (65) ~~De Commissie dient de bevoegdheid te krijgen om de bijlagen bij deze richtlijn aan te passen. Daar het hierbij gaat om maatregelen van algemene strekking die bedoeld zijn om niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn te wijzigen, moeten ze overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag worden aangenomen als gedelegeerde handelingen. Teneinde geschikt toezicht op de spoorwegmarkt en goede regelgeving aangaande de heffing van rechten voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur en toewijzing van spoorwegcapaciteit te waarborgen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) handelingen vast te stellen ten aanzien van de criteria en de te volgen procedure aangaande de reikwijdte van het markttoezicht, bepaalde elementen van de netverklaring, bepaalde heffingsbeginselen, de tijdelijke verlaging van de infrastructuurheffingen voor het European Train Control System ETCS, bepaalde elementen van de prestatieregeling, de criteria waaraan moet worden voldaan met betrekking tot de eisen voor aanvragers van infrastructuur, het tijdschema voor het toewijzingsproces, de verplichte rekeningen en gemeenschappelijke beginselen en praktijken voor de besluitvorming die door de toezichthoudende instanties worden ontwikkeld. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden passende raadplegingen houdt, 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. [Am. 42]~~
- (66) ~~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^(*). Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van deze richtlijn, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend. Deze 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^(?). [Am. 43]~~
- (67) Overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel en het evenredigheidsbeginsel, zoals vervat in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie, kunnen 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 spoorwegaondernemingen 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 worden verwezenlijkt wegens de duidelijk internationale dimensie van die vergunningen en de exploitatie van belangrijke onderdelen van de spoorwegnetten, en gezien de noodzaak te zorgen voor eerlijke en niet-discriminerende voorwaarden voor de toegang tot de infrastructuur en die doelstellingen kunnen derhalve, wegens hun grensoverschrijdende implicaties, beter door de Unie worden verwezenlijkt. Deze richtlijn gaat niet verder dan hetgeen nodig is voor het bereiken van deze doelstellingen.

(*) PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

(?) PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13.

Woensdag 16 november 2011

- (68) 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 die materieel ongewijzigd zijn, vloeit voort uit de vorige richtlijnen.
- (69) Voor de lidstaten die niet over een spoorwegnet beschikken en hiervoor in de onmiddellijke toekomst evenmin plannen hebben, zou de omzetting en uitvoering van deze richtlijn een onevenredige en zinloze verplichting vormen. Derhalve moeten deze lidstaten vrijgesteld worden van die verplichting.
- (70) Overeenkomstig paragraaf 34 van het Interinstitutioneel Akkoord over beter wetgeven⁽¹⁾ worden de lidstaten ertoe aangespoord voor zichzelf en in het belang van de Unie hun eigen tabellen op te stellen, die voor zover mogelijk het verband weergeven tussen de richtlijnen en de omzettingsmaatregelen, en deze openbaar te maken.
- (71) Deze richtlijn dient de in bijlage XI, deel B, genoemde termijnen waarbinnen de lidstaten aan de vorige richtlijnen moeten voldoen, onverlet te laten.
- (71 bis) *Met verwijzing naar de resoluties van het Europees Parlement van 12 juli 2007⁽²⁾ en 17 juni 2010⁽³⁾ betreffende de tenuitvoerlegging van het eerste spoorwegpakket, en met verwijzing naar de toepassing van Richtlijn 2001/12/EG, moet de Commissie voor het eind van 2012 een wetgevingsvoorstel over de scheiding van de infrastructuurmanager en de infrastructuurexploitant voorleggen. Aangezien de spoorwegsector vooralsnog niet volledig open is, moet de Commissie voor die datum ook een wetgevingsvoorstel aangaande de openstelling van de markt presenteren, [Am. 44]***

HEBBER 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, neergelegd 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, neergelegd 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 neergelegd in hoofdstuk IV.
2. Deze richtlijn is van toepassing op het gebruik van spoorweginfrastructuur voor de binnenlandse en internationale spoorwegdiensten.

⁽¹⁾ PB C 321 van 31.12.2003, blz. 1.

⁽²⁾ PB C 175 E van 10.7.2008, blz. 551.

⁽³⁾ PB C 236 E van 12.8.2011, blz. 125.

Woensdag 16 november 2011

Artikel 2

Uitsluiting van het toepassingsgebied

1. Hoofdstuk II is niet van toepassing op spoorwegondernemingen die slechts stads-, voorstads- en regionale spoorvervoersdiensten exploiteren.
2. De lidstaten kunnen van het toepassingsgebied van hoofdstuk III uitsluiten:
 - a) spoorwegondernemingen die uitsluitend spoorvervoersdiensten voor reizigers op een lokale of regionale, op zichzelf staande spoorweginfrastructuur exploiteren;
 - b) spoorwegondernemingen die uitsluitend spoorvervoersdiensten voor reizigers in het stads- of voorstadsverkeer exploiteren;
 - c) spoorwegondernemingen die uitsluitend regionale spoorvervoersdiensten voor goederen exploiteren, die niet onder lid 1 vallen;
 - d) spoorwegondernemingen die uitsluitend goederenvervoersdiensten exploiteren op een particuliere spoorweginfrastructuur welke enkel door de eigenaar van de infrastructuur voor zijn eigen goederenvervoer wordt gebruikt.

2 bis) De lidstaten kunnen van het toepassingsgebied van de artikelen 6, 7, 8 en 13 en hoofdstuk IV uitsluiten:

— *spoorwegondernemingen die uitsluitend spoorvervoersdiensten exploiteren op spoorweginfrastructuren die beheerd worden door deze ondernemingen voor ... (*) dat deze richtlijn in werking treedt, en waarvan de spoorbreedte verschillend is van die van het hoofdspoorweganet in de lidstaat, en die aangesloten zijn op een spoorweginfrastructuur op het grondgebied van een derde land, voor zover de beheerde infrastructuur niet is opgenomen in Besluit nr. 661/2010/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende uniale richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet* ⁽¹⁾. [Am. 134 en 135]

3. De lidstaten kunnen van het toepassingsgebied van hoofdstuk IV uitsluiten:
 - a) plaatselijke en regionale op zichzelf staande netten voor vervoersdiensten voor reizigers op spoorweginfrastructuur;
 - b) spoor netten die alleen bestemd zijn voor stads- en voorstadsvervoerdiensten voor reizigers;
 - c) regionale netten die alleen worden gebruikt voor goederenvervoerdiensten door een spoorwegonderneming die niet onder lid 1 valt, zolang geen andere aanvrager capaciteit op dat net aanvraagt;
 - d) spoorweginfrastructuur in particulier bezit die uitsluitend door de eigenaar voor diens goederenvervoer gebruikt wordt;
 - e) vervoersactiviteiten in de vorm van spoorwegdiensten die in transitio door de Unie worden verricht.

Lidstaten kunnen andere perioden en tijdslimieten voor wat betreft het tijdschema voor capaciteitstoe-wijzing dan die zijn voorzien in artikel 43, lid 2, bijlage VIII, punt 4, onder b), en bijlage IX, punt 3, 4 en 5, vaststellen, met betrekking tot internationale treinpaden die moeten worden toegewezen in samen-werking met de infrastructuurbeheerders van derde landen op een net met een andere spoorbreedte dan het hoofdspoorweganet in de Unie. [Am. 45]

(*) Datum van de inwerkingtreding van deze Richtlijn.

(1) PB L 204 van 5.8.2010, blz. 1.

Woensdag 16 november 2011

(3 bis) De lidstaten kunnen voertuigen die worden geëxploiteerd of bestemd zijn om te worden geëxploiteerd vanuit of naar derde landen op een spoorweg waarvan de spoorbreedte verschillend is van die van het hoofdspoorwegnet van de Unie, uitsluiten van de toepassing van artikel 31, lid 5. [Am. 46]

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

5. De lidstaten kunnen een spoorwegdienst die in transitio door de Unie wordt verricht en die buiten het grondgebied van de Unie begint en eindigt, uitsluiten van de werkingssfeer van de artikelen 10, 11, 12 en 28.

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 reizigers, 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, **met inachtneming van de toepasselijke veiligheidsregels; de essentiële taken van de infrastructuurbeheerder op een net of een deel van een net kunnen aan verschillende instanties of ondernemingen worden toegewezen; zijn: besluitvorming inzake treinpadtoewijzing, waaronder zowel de omschrijving als de beoordeling van de beschikbaarheid en de capaciteitstoeewijzing voor afzonderlijke treinpaden, besluitvorming inzake de heffingen van rechten voor het gebruik van de infrastructuur, met inbegrip van de vaststelling en heffing van de rechten, en investeringen in infrastructuur; [Am. 47]**

(2 bis) 'toezichthoudende instantie': een instantie die toezicht houdt op correcte toepassing van de relevante regelgeving in een lidstaat, die op geen enkele wijze bij beleidsvorming wordt betrokken, en die volstrekt los staat van ondernemingen, met name de ondernemingen in punten 1 en 2; [Am. 48]

3. „spoorweginfrastructuur”: alle elementen welke bedoeld zijn in bijlage I, deel A, van Verordening (EEG) nr. 2598/70 van de Commissie van 18 december 1970 betreffende de vaststelling van de inhoud van de verschillende posten van de boekhoudkundige schema's bedoeld in bijlage I bij Verordening (EEG) nr. 1108/70 van de Raad van 4 juni 1970 ^(*), die ter wille van de duidelijkheid in bijlage I bij deze richtlijn zijn opgenomen; [Am. 49]

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, zolang alle wagons ten minste één grens overschrijden;

5. „internationale passagiersvervoerdienst”: een passagiersvervoerdienst 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;

^(*) PB L 278 van 23.12.1970, blz. 1.

Woensdag 16 november 2011

6. „stads- en voorstadsvervoersdiensten”: vervoersdiensten die beantwoorden aan de behoeften van een stedelijk centrum of een agglomeratie en aan de behoeften aan vervoer tussen dat centrum of die agglomeratie en de omliggende gebieden;
7. "regionale vervoersdiensten": vervoersdiensten die gericht zijn op de vervoerbehoefden van ~~een~~ één regio **of van grensregio's**; [Am. 50]
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. „vergunning”: een door een lidstaat aan een onderneming verleende vergunning waarbij wordt erkend dat zij in staat is spoorvervoersdiensten te verrichten. De vergunning kan worden beperkt tot het verrichten van bepaalde categorieën vervoersdiensten;
10. „vergunningverlenende autoriteit”: de instantie die in een lidstaat verantwoordelijk is voor het verlenen van vergunningen aan spoorwegondernemingen;
11. „toewijzing”: de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit door een infrastructuurbeheerder;
12. „aanvrager”: een spoorwegonderneming en 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;
13. „overbelaste infrastructuur”: een infrastructuurgedeelte waarvoor gedurende bepaalde perioden, zelfs na coördinatie van de verschillende capaciteitsaanvragen, niet volledig aan de infrastructuurcapaciteitsvraag kan worden voldaan;
14. „capaciteitsvergrotingsplan”: een maatregel of reeks van maatregelen met een tijdschema voor de uitvoering daarvan die beoogt de capaciteitsbeperkingen te verminderen die hebben geleid dat een infrastructuurgedeelte tot „overbelaste infrastructuur” is verklaard;
15. „coördinatie”: de procedure die door de infrastructuurbeheerder en de aanvragers wordt gevolgd om een oplossing te vinden in geval van concurrerende aanvragen om infrastructuurcapaciteit;
16. „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;
17. „infrastructuurcapaciteit”: het vermogen om voor een bepaalde periode voor een infrastructuurelement gevraagde treinpaden te plannen;
18. „net”: de gehele spoorweginfrastructuur die beheerd wordt door een infrastructuurbeheerder;
19. „netverklaring”: een gedetailleerde verklaring, waarin de algemene regels, termijnen, procedures en criteria voor de regelingen voor de heffing van gebruiksrechten en de toewijzing van capaciteit zijn vastgelegd, waaronder begrepen alle andere gegevens die nodig zijn om de aanvragen van infrastructuurcapaciteit mogelijk te maken;

Woensdag 16 november 2011

20. „treinpad”: de infrastructuurcapaciteit die nodig is om een trein in een bepaald tijdvak tussen twee plaatsen te laten rijden;
21. „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.

HOOFDSTUK II

ONTWIKKELING VAN DE SPOORWEGEN IN DE EUROPESE UNIE

AFDELING 1

Beheersmatige 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 gecontroleerd door de lidstaten op het stuk van bestuur, beheer, administratie en interne administratieve, economische en boekhoudkundige controle een onafhankelijke rechtspositie hebben, volgens welke zij met name 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.

(2 bis) *De infrastructuurbeheerder beheert zijn eigen informatica-diensten, om ervoor te zorgen dat commercieel gevoelige informatie afdoende beschermd wordt.* [Am. 51]

(2 ter) *De lidstaten zorgen er eveneens voor dat zowel de spoorwegondernemingen als de infrastructuurbeheerders, die niet volledig onafhankelijk van elkaar zijn, verantwoordelijk zijn voor hun eigen personeelsbeleid.* [Am.52]

Artikel 5

Beheer van spoorwegondernemingen volgens commerciële beginselen

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

Ongeacht hun eigendomsstructuur, worden de spoorwegondernemingen beheerd volgens de beginselen die van toepassing zijn op handelsvennootschappen, ook waar het gaat om de door de lidstaten aan de onderneming opgelegde openbare dienstverplichtingen (ODV) en de op dit gebied door de onderneming met de bevoegde autoriteiten van de staat afgesloten openbardienstcontracten.

2. De spoorwegondernemingen stellen hun eigen activiteitenprogramma's vast, met inbegrip van de investerings- en financieringsplannen. Deze programma's zijn gericht op het financiële evenwicht van de ondernemingen en op de verwezenlijking van de overige doelstellingen op het gebied van technisch, commercieel en financieel beheer; daarnaast moeten in deze programma's 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:

Woensdag 16 november 2011

- 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, onverminderd; Verordening (EG) nr. 1370/2007;
- 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 in aanverwante sectoren.

4. Wanneer een lidstaat direct of indirect eigenaar is van een spoorwegonderneming of zeggenschap erover uitoefent, gaan zijn controlerechten niet verder dan de met het bestuur verband houdende rechten die het nationale vennootschapsrecht toekent aan de aandeelhouders van privaatrechtelijke naamloze vennootschappen. De in lid 3 bedoelde richtsnoeren voor het algemene beleid, die een lidstaat kan vaststellen voor ondernemingen in het kader van de uitoefening van het aandeelhouderstoezicht, mogen alleen van algemene aard zijn en doen geen afbreuk aan de specifieke bedrijfsbeslissingen van de bestuurders.

AFDELING 2

Scheiding van het beheer van de infrastructuur en de vervoersactiviteit en van de verschillende soorten vervoersactiviteit

Artikel 6

Transparante scheiding van rekeningen

1. De lidstaten zorgen ervoor, dat gescheiden verlies- en winstrekeningen 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, **teneinde te zorgen voor de ontwikkeling van concurrentie, de voortzetting van investeringen en de kosten-efficiëntie van de door de spoorwegsector geleverde diensten.**

3. De lidstaten zorgen ervoor, dat voor de bedrijfsactiviteiten met betrekking tot de exploitatie van hun goederenvervoersdiensten 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 voor elk openbaardienstcontract afzonderlijk in de desbetreffende rekeningen worden opgevoerd en mogen niet worden overgedragen naar activiteiten met betrekking tot andere vervoersdiensten of andere bedrijfsactiviteiten.

4. ~~De wijze waarop~~ **Om volledige transparantie van de infrastructuurkosten te waarborgen,** worden de boekhoudingen van de verschillende in de leden 1 en 3 bedoelde activiteiten gevoerd op een wijze die ~~moet~~ het mogelijk ~~maken~~ **maakt** toe te zien op ~~het verbod op de overdracht van openbare financiële middelen van het ene activiteitsgebied naar het andere~~ **de naleving van deze leden en op het gebruik van inkomsten uit infrastructuurheffingen, overschotten uit andere commerciële activiteiten van en aan de infrastructuurbeheerder ter beschikking gestelde openbare en private financiering. De inkomsten van de infrastructuurbeheerder mogen onder geen enkele voorwaarde worden gebruikt door een spoorwegonderneming of een instantie of een bedrijf dat een meerderheidsbelang in een spoorwegonderneming heeft, aangezien dit zijn marktpositie kan versterken of hem in staat kan stellen economische voordelen te realiseren ten opzichte van andere spoorwegondernemingen Dit artikel verhindert niet, onder toezicht uitgeoefend door de in artikel 55 bedoelde toezichthoudende instantie, dat het door de instantie of bedrijf met een meerderheidsbelang in de spoorwegonderneming ter beschikking gestelde kapitaal aan de infrastructuurbeheerder wordt terugbetaald, inclusief marktconforme interesten.** [Am. 53]

Woensdag 16 november 2011

Artikel 7

Onafhankelijkheid van de essentiële taken van de infrastructuurbeheerder

1. De lidstaten zorgen ervoor dat de ~~in bijlage II vermelde~~ **in artikel 3, lid 3 omschreven** taken die voor eerlijke en niet-discriminerende toegang tot de infrastructuur bepalend zijn, worden toevertrouwd aan instanties of ondernemingen die zelf geen spoorvervoersdiensten verlenen. Aangetoond moet worden dat deze doelstelling is bereikt, ongeacht de organisatiestructuur. **Bij het beheer van het verkeer op het spoorwegennetwerk is een doeltreffende samenwerking tussen de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders evenwel van essentieel belang.**

~~Bijlage II kan in het licht van de opgedane ervaringen worden gewijzigd overeenkomstig de in artikel 60 bedoelde procedure.~~

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. Is de infrastructuurbeheerder in juridisch of organisatorisch opzicht of wat de besluitvorming betreft, niet onafhankelijk van de spoorwegondernemingen, dan worden de in hoofdstuk IV, afdelingen 3 en 4 beschreven taken verricht door respectievelijk een tarifieringsinstantie en een toewijzingsinstantie die in juridisch en organisatorisch opzicht en wat de besluitvorming betreft onafhankelijk zijn van de spoorwegondernemingen.

3. De verwijzingen in de bepalingen van hoofdstuk IV, afdelingen 2 en 3, naar de essentiële taken van een infrastructuurbeheerder zijn van toepassing op de respectieve bevoegdheden van de tarifieringsinstantie of de toewijzingsinstantie.

(3 bis) Uiterlijk op 31 december 2012 presenteert de Commissie een voorstel voor een richtlijn houdende bepalingen betreffende de scheiding van infrastructuurbeheer en exploitatie van vervoersdiensten, alsmede een voorstel voor het openen van de binnenlandse markt voor het vervoer van passagiers over het spoor dat geen afbreuk doet aan de kwaliteit van de spoorvervoersdiensten en ODV veilig stelt. [Am. 54 en 137]

AFDELING 3

Financiële sanering

Artikel 8

Gezonde financiering van de infrastructuurbeheerder

1. De lidstaten ontwikkelen de nationale spoorweginfrastructuur waarbij zij, zo nodig, de algemene behoeften van de Unie in aanmerking nemen. Hiertoe publiceren zij uiterlijk ... (*) **en na overleg met alle betrokken partijen, in het bijzonder met de werknemers- en werkgeversorganisaties van de bedrijfstak en met de vertegenwoordigers van de gebruikers**, een meerjarenplan voor de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur om aan de toekomstige mobiliteitsbehoeften te voldoen, dat is gebaseerd op een gezonde en duurzame financiering van het spoorwegsysteem. De strategie bestrijkt een periode van ten minste ~~vijf~~ **zeven** jaar en is hernieuwbaar.

2. **Indien de inkomsten niet volstaan om de financiële behoeften van de infrastructuurbeheerder te dekken, verstrekken** de lidstaten, **onverminderd het heffingskader van de artikelen 31 en 32 van deze richtlijn en** met inachtneming van de artikelen 93, 107 en 108 VWEU, de infrastructuurbeheerder financiële middelen die voldoende zijn in verhouding tot zijn taken, de omvang van de infrastructuur en de financiële behoeften, in het bijzonder om nieuwe investeringen te dekken.

(*) Twee jaar na inwerkingtreding van deze Richtlijn.

Woensdag 16 november 2011

3. In het kader van het door de overheid vastgestelde algemene beleid, en rekening houdend met het in lid 1 bedoelde meerjarenplan voor de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur, 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 aanvragers **op niet-discriminerende wijze** worden geraadpleegd **wat de voorwaarden voor toegang en gebruik, alsmede de aard, de terbeschikkingstelling en de ontwikkeling van de infrastructuur betreft**, voordat het ~~bedrijfsplan~~ **investeringsplan** wordt goedgekeurd. De in artikel 55 bedoelde toezichthoudende instantie brengt een niet-bindend advies uit over de ~~mate waarin vraag of~~ het bedrijfsplan ~~bijdraagt tot de verwezenlijking van deze doelstellingen~~ **tussen de aanvragers discrimineert**.

4. De lidstaten zorgen ervoor dat, onder normale zakelijke omstandigheden ~~en over een periode van niet meer dan drie jaar~~ in de boeken van ~~een de~~ infrastructuurbeheerder over een periode van niet meer dan twee jaar de inkomsten uit infrastructuurrechten, overschotten uit andere commerciële activiteiten, **niet-terugbetaalbare private subsidies** en overheidsfinanciering, waaronder begrepen voorschotten van de staat, indien van toepassing, enerzijds en infrastructuuruitgaven, **inclusief duurzame financiering van de vernieuwing van voorzieningen op de lange termijn**, anderzijds, waar passend in evenwicht zijn. [Am. 55]

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 31 en 32 van de infrastructuurbeheerder verlangen, dat zijn begroting zonder overheidsfinanciering sluitend is.

Artikel 9

Transparante schuldverlichting

1. Onverminderd de 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 om de financiële situatie van die ondernemingen te saneren.

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

Alle leningen van de onderneming 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 schuld is afgelost. De schulden uit activiteiten van dochterondernemingen kunnen niet in aanmerking worden genomen.

3. De leden 1 en 2 zijn niet van toepassing op de schulden en intresten op schulden die de ondernemingen hebben aangegaan na ... (*) ~~15 maart 2001 of, voor de lidstaten die na 15 maart 2001 tot de Unie zijn toegetreden, na de datum van toetreding tot de Unie~~ **de inwerkingtreding van deze richtlijn**. [Am. 56]

AFDELING 4

Toegang tot de spoorweginfrastructuur en diensten

Artikel 10

Voorwaarden voor de toegang tot de spoorweginfrastructuur

1. Spoorwegondernemingen die onder het toepassingsgebied van deze richtlijn vallen, krijgen onder eerlijke, niet-discriminerende en transparante voorwaarden toegang tot de infrastructuur in de lidstaten met het oog op de exploitatie van alle goederenvervoerdiensten. Hieronder is begrepen de spoortoegang tot havens.

(*) Datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

Woensdag 16 november 2011

2. De spoorwegondernemingen die onder het toepassingsgebied van deze richtlijn vallen, krijgen recht op toegang tot de infrastructuur van alle lidstaten met het oog op de exploitatie van internationale passagiersvervoersdiensten. Bij een internationale passagiersvervoerdienst hebben de spoorwegondernemingen het recht 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.

Het recht van toegang tot de infrastructuur van de lidstaten waar het aandeel van het internationale passagiersvervoer per spoor groter is dan de helft van de omzet in het reizigerssegment van de spoorwegondernemingen in die lidstaat, wordt uiterlijk op 31 december 2011 verleend.

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.

In geen geval mogen de voorwaarden voor de toegang tot de spoorweginfrastructuur leiden tot de onmogelijkheid voor de passagiers tot het verkrijgen van informatie en het kopen van een vervoerbewijs om van de ene naar de andere plaats te reizen, ongeacht hoeveel exploitanten van spoorvervoer geheel of gedeeltelijk de passagiersvervoersdiensten tussen die twee plaatsen verlenen. [Am. 57]

De Commissie ~~kan~~ **stelt op basis van de ervaring die is opgedaan door de toezichthoudende instanties uiterlijk ...** (*) uitvoeringsmaatregelen vaststellen vast, waarin de voor de toepassing van dit lid te volgen procedure en criteria nader worden bepaald. Deze maatregelen, die tot doel hebben de eenvormige tenuitvoerlegging van deze richtlijn te verzekeren, worden als uitvoeringshandelingen vastgesteld overeenkomstig de onderzoeksprocedure als bedoeld in artikel 64, lid 3. [Am. 58]

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 waarvoor een of meer openbaredienstcontracten in overeenstemming met het geldende Unierecht zijn gesloten. Deze beperking mag niet tot gevolg hebben, dat het recht 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, behalve wanneer de uitoefening van dit recht het economische evenwicht van een openbaredienstcontract in gevaar zou brengen.

2. Of het economische evenwicht van een openbaredienstcontract 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 autoriteiten die het openbaredienstcontract heeft of hebben gegend,
- b) iedere andere belanghebbende bevoegde autoriteit die het recht heeft de toegang uit hoofde van dit artikel te beperken,
- c) de infrastructuurbeheerder, of
- d) de spoorwegonderneming die het openbaredienstcontract uitvoert.

(*) Datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

Woensdag 16 november 2011

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 verstrekte informatie en pleegt daarbij, indien nodig, overleg met alle betrokken partijen; binnen ~~een vooraf bepaalde redelijke termijn, en stelt, in ieder geval binnen twee maanden~~ **een maand** na ontvangst van alle relevante informatie, ~~de klacht het in lid 2 bedoelde verzoek, stelt zij~~ de betrokken partijen in kennis van haar met redenen omklede besluit. [Am. 59]

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 autoriteiten,
- b) de infrastructuurbeheerder,
- c) de spoorwegonderneming die het openbaredienstcontract uitvoert, of
- d) de spoorwegonderneming die toegang wenst.

4. De Commissie ~~kan~~ **stelt op basis van de ervaring die is opgedaan door de toezichthoudende instanties uiterlijk ... (*) 18 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn** uitvoeringsmaatregelen vaststellen 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 maatregelen, bedoeld om de eenvormige tenuitvoerlegging van deze richtlijn te verzekeren, worden als uitvoeringshandelingen vastgesteld overeenkomstig **de onderzoeksprocedure als bedoeld in** artikel 64, lid 3. [Am. 60]

5. De lidstaten kunnen tevens het recht passagiers te laten in- en uitstappen op stations in dezelfde lidstaat op het traject van een internationale passagiersvervoerdienst beperken wanneer een exclusief recht voor het vervoer van passagiers tussen deze stations is toegekend uit hoofde van een concessiecontract dat vóór 4 december 2007 is gegund op basis van een eerlijke op concurrentie stoelende aanbestedingsprocedure en overeenkomstig de toepasselijke beginselen van het Unierecht. Deze 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 en 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, 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 over het 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 ODV vervat in openbaredienstcontracten die in overeenstemming met het Unierecht zijn gegund. De opbrengst uit deze heffing betaald als compensatie mag niet hoger zijn dan nodig is om het geheel of een deel van de kosten van de desbetreffende ODV, rekening houdend met de opbrengsten alsmede met een redelijke winst uit de uitvoering van die ODV, te dekken.

(*) 18 maanden na inwerkingtreding van deze richtlijn.

Woensdag 16 november 2011

3. De heffing wordt opgelegd in overeenstemming met het Unierecht, 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 passagiersvervoerdienst over het spoor waarvoor zij worden opgelegd, niet in gevaar brengen.

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

De Commissie maakt een vergelijkende analyse van de methoden voor het vastleggen van de hoogte van de heffingen in de lidstaten, om te komen tot een uniforme methode voor het berekenen van de hoogte van de heffingen. [Am. 61]

Artikel 13

Voorwaarden voor de toegang tot diensten

1. De **infrastructuurbeheerders leveren alle** spoorwegondernemingen ~~hebben~~ op een niet-discriminerende basis ~~recht op~~ het in bijlage III, punt 1, vastgestelde minimumtoegangspakket.

2. Aanbieders van dienstvoorzieningen **geven alle spoorwegondernemingen toegang, waaronder toegang tot het spoor, tot de** in bijlage III, punt 2 bedoelde **voorzieningen, en tot de in deze voorzieningen geleverde diensten** op een niet-discriminerende wijze **onder het in artikel 56 bedoelde toezicht van de toezichthoudende instantie.**

Wanneer de exploitant van ~~de~~ **een in bijlage III, punt 2, bedoelde** dienstvoorziening behoort tot een onderneming of entiteit die ook actief is en over een machtspositie beschikt op tenminste één van de markten voor spoorwegvervoerdiensten waarvoor de voorziening wordt gebruikt, is de exploitant op zodanige wijze georganiseerd, dat hij ~~juridisch~~, organisatorisch en wat de besluitvorming aangaat, onafhankelijk is van deze onderneming of entiteit. **De exploitant van een dienstvoorziening en deze onderneming of entiteit houden afzonderlijke boekhoudingen, met inbegrip van afzonderlijke balansen en winst- en verliesrekeningen.**

De verzoeken van de spoorwegondernemingen om toegang tot de dienstvoorziening **worden binnen een door de nationale toezichthoudende instantie vastgestelde termijn beantwoord** en mogen slechts worden afgewezen, wanneer er levensvatbare alternatieven zijn die hen in staat stellen, de betrokken goederen- of passagiersdienst op hetzelfde traject onder economisch aanvaardbare voorwaarden te exploiteren. **Wanneer de exploitant van de dienstvoorziening een verzoek om toegang tot zijn dienstvoorziening afwijst, is hij verplicht een economisch en technisch levensvatbaar alternatief voor te stellen en zijn weigering schriftelijk te motiveren. Dit houdt voor de exploitant van de dienstvoorziening niet de verplichting in om te investeren in middelen of voorzieningen teneinde aan alle verzoeken van spoorwegondernemingen tegevoet te kunnen komen.**

Wanneer de exploitant van de dienstvoorziening een conflict vaststelt tussen verschillende verzoeken, tracht hij die verzoeken zo goed mogelijk met elkaar te verzoenen. Wanneer geen levensvatbaar alternatief beschikbaar is en het op basis van aantoonbare behoeften onmogelijk is aan alle verzoeken om capaciteit voor de betrokken voorziening tegemoet te komen, neemt de in artikel 55 bedoelde toezichthoudende instantie uit eigen beweging of op grond van een klacht **van een indiener van een verzoek** de nodige maatregelen, **met inachtneming van de behoeften van alle betrokken partijen**, om ervoor te zorgen, dat een passend deel van de capaciteit wordt voorbehouden aan andere spoorwegondernemingen dan die welke deel uitmaken van de onderneming of de entiteit waartoe de exploitant van de voorziening ~~ook~~ behoort. Nieuwe voorzieningen en technische installaties die ~~specifiek~~ voor een nieuw type rollend materieel **voor hogesnelheidsverkeer** zijn ontworpen, **zoals bedoeld in Beschikking 2008/232/EG van de Commissie van 21 februari 2008 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem** ⁽¹⁾, kunnen gedurende een periode van ~~vijf~~ **tien** jaar vanaf de start van de exploitatie worden voorbehouden voor één spoorwegonderneming.

(1) PB L 84 van 26.3.2008, blz. 132.

Woensdag 16 november 2011

Wanneer de dienstvoorziening gedurende ten minste ~~twee opeenvolgende jaren~~ **één jaar** niet is gebruikt **en spoorwegondernemingen aan de exploitant van de voorziening hun belangstelling te kennen hebben gegeven op basis van aantoonbare behoeften**, biedt de eigenaar de exploitatie van de voorziening aan voor leasing of verhuur **voor activiteiten die met de spoorwegsector verband houden, tenzij de exploitant van deze voorziening aantoont dat de voorziening onderworpen is aan een transformatieproces dat het gebruik ervan door een spoorwegonderneming in de weg staat.**

3. Indien de ~~infrastructuurbeheerder~~ **exploitant van de dienst** een van de in bijlage III, punt 3, als "aanvullende diensten" vermelde diensten aanbiedt, verricht hij deze op verzoek op niet-discriminerende wijze aan een spoorwegonderneming.

4. De spoorwegondernemingen mogen de infrastructuurbeheerder of andere ~~leveranciers~~ **exploitanten van dienstvoorzieningen** om een bijkomende reeks in bijlage III, punt 4, opgenomen „ondersteunende diensten” verzoeken. De infrastructuurbeheerder is niet verplicht deze diensten te verlenen.

5. ~~Bijlage III kan in het licht van de opgedane ervaring worden gewijzigd overeenkomstig de in artikel 60 bedoelde procedure. [Am. 62 en 162]~~

AFDELING 5

Grensoverschrijdende overeenkomsten

Artikel 14

Algemene beginselen inzake grensoverschrijdende overeenkomsten

1. ~~Alle bepalingen in grensoverschrijdende overeenkomsten tussen De lidstaten die discrimineren tussen zorgen ervoor dat er in de grensoverschrijdende overeenkomsten die zij afsluiten, geen sprake is van discriminatie tegen bepaalde~~ spoorwegondernemingen ~~of die van beperking van de vrijheid van de spoorwegondernemingen beperken om grensoverschrijdende diensten te exploiteren, worden hierbij opgeschoft.~~ **[Am. 63]**

De Commissie wordt in kennis gesteld van deze overeenkomsten. De Commissie onderzoekt of deze overeenkomsten aan deze richtlijn voldoen en beslist overeenkomstig de in artikel 64, lid 2, bedoelde adviesprocedure, of de betrokken overeenkomsten verder mogen worden toegepast. De Commissie deelt haar besluit aan het Europees Parlement, de Raad en de lidstaten mede.

2. Onverminderd de bevoegdheidsverdeling tussen de Unie en de lidstaten, vallen de onderhandelingen over en de tenuitvoerlegging van grensoverschrijdende overeenkomsten tussen de lidstaten en derde landen, overeenkomstig het Unierecht onder een samenwerkingsprocedure tussen de lidstaten en de Commissie.

De Commissie kan uitvoeringsmaatregelen vaststellen ~~tot nadere bepaling van de voor de toepassing van dit lid te volgen~~ **om de voorschriften van de in de eerste alinea genoemde samenwerkingsprocedure te specificeren.** Deze **uitvoerings**maatregelen, bedoeld om de eenvormige tenuitvoerlegging van deze richtlijn te verzekeren, worden vastgesteld als uitvoeringshandelingen overeenkomstig ~~artikel 63, lid 3, vastgesteld als uitvoeringsbesluiten~~ **de in artikel 64, lid 2, bedoelde adviesprocedure. [Am. 64]**

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, **sociale** en economische omstandigheden en de marktontwikkelingen, **inclusief de ontwikkeling van de werkgelegenheid, alsmede de naleving van het desbetreffende Unierecht** binnen het Europese spoorvervoer.

Woensdag 16 november 2011

2. De Commissie betreft in dit kader vertegenwoordigers van de lidstaten, **inclusief vertegenwoordigers van de in artikel 55 bedoelde toezichthoudende instanties**, en van de betrokken sectoren, met inbegrip van de **betrokken lokale en regionale autoriteiten, de sociale partners en de gebruikers van de spoorsector**, 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 voorgenoemen maatregelen te analyseren. **De Commissie betreft waar passend ook het Europees Spoorwegbureau.**

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, vervoersdiensten op grond van openbaredienstcontracten, vergunningverlening, **de mate van de marktopenstelling, de arbeids- en sociale omstandigheden** en de mate van harmonisatie, **met name op het gebied van sociale rechten**, die tussen **en binnen** de lidstaten tot stand komt. ~~Zij zorgt voor actieve samenwerking tussen de bevoegde toezichthoudende instanties in de lidstaten.~~

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

- a) de ontwikkeling van de interne markt in de spoorwegdiensten **en de spoorweggerelateerde diensten, met inbegrip van de mate van openstelling van de markt;**
- b) de kadervoorwaarden, met inbegrip van die voor de passagiersvervoersdiensten over het spoor;

b bis) de ontwikkeling van de werkgelegenheid, en de arbeids- en sociale omstandigheden in de sector;

- c) de stand van zaken met betrekking tot het Europese spoorwegnet;
- 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 jaarlijks de **volgende en** in bijlage IV genoemde inlichtingen, alsmede andere door de Commissie gevraagde gegevens mee;

- a) **de ontwikkeling van de geleverde vervoersprestaties en de compensatie voor ODV;**
- b) **de mate van openstelling van de markten en de concurrentiesituatie in de lidstaten; het aandeel van de spoorwegondernemingen in de totale vervoersprestatie;**
- c) **de middelen en activiteiten van de toezichthoudende instanties in verband met hun functie als beroepsinstantie;**
- d) **belangrijke ontwikkelingen op het gebied van de herstructurering van de traditionele spoorwegondernemingen en aanneming/uitvoering van het nationale vervoersbeleid tijdens het voorgaande jaar;**

Woensdag 16 november 2011

- e) *de belangrijke opleidingsinitiatieven en -maatregelen die een lidstaat het voorafgaande jaar heeft genomen in verband met het spoorvervoer;*
- f) *de werkgelegenheid en de sociale omstandigheden bij spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders en andere ondernemingen die actief zijn in de spoorwegsector op het einde van het voorgaande jaar;*
- g) *de investeringen in het hogesnelheidsspoorwegnet tijdens het voorgaande jaar;*
- h) *de lengte van het spoornet op het einde van het voorgaande jaar;*
- i) *de spoortoegangsheffingen tijdens het vorige jaar;*
- j) *het bestaan van een overeenkomstig artikel 35 van deze richtlijn ingestelde prestatieregeling;*
- k) *het aantal geldige vergunningen dat is afgegeven door de bevoegde nationale instantie;*
- l) *de stand van de invoering van het Europees beheersysteem voor het spoorverkeer (European Rail Traffic Management System, ERTMS);*
- m) *het aantal incidenten, ongevallen, en ernstige ongevallen, volgens de definities in Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen ⁽¹⁾, die op het net hebben plaatsgehad tijdens het voorgaande jaar;*
- n) *andere relevante ontwikkelingen;*
- o) *de ontwikkeling van de onderhoudsmarkten en de mate van opening van de onderhoudsmarkten.*

Bijlage IV kan in het licht van de opgedane ervaringen worden gewijzigd **om de voor het toezicht op de spoormarkt vereiste informatie te actualiseren**, overeenkomstig de in ~~artikel 60~~ **artikel 60 bis** bedoelde procedure. [Am. 65]

HOOFDSTUK III

VERLENEN VAN VERGUNNINGEN AAN SPOORWEGONDERNEMINGEN

AFDELING 1

Instantie verantwoordelijk voor het verlenen van vergunningen

Artikel 16

Instantie die vergunningen verleent aan spoorwegondernemingen

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

De aangewezen instantie verricht zelf geen spoorwegvervoersdiensten en is onafhankelijk van ondernemingen of entiteiten die wel zulke diensten verrichten.

⁽¹⁾ PB L 164 van 30.4.2004, blz. 44.

Woensdag 16 november 2011

AFDELING 2

Voorwaarden voor het verkrijgen van een vergunning

Artikel 17

Algemene vereisten

1. De spoorwegondernemingen hebben het recht een vergunning aan te vragen in de lidstaat waar zij gevestigd zijn, mits die lidstaat of de onderdanen van de lidstaten in totaal voor meer dan 50 % eigenaar zijn van die spoorwegondernemingen en er direct of indirect door middel van een of meer tussenondernemingen, daadwerkelijke zeggenschap over uitoefenen, tenzij een overeenkomst met een derde land waarbij de Unie partij is, anders bepaalt.
2. De lidstaten verlenen noch verlengen een vergunning wanneer niet aan de voorwaarden van dit hoofdstuk is voldaan.
3. De spoorwegondernemingen die aan de uit hoofde van dit hoofdstuk opgelegde voorwaarden voldoen, zijn gerechtigd een vergunning te ontvangen.
4. De spoorwegondernemingen mogen de onder dit hoofdstuk vallende spoorvervoersdiensten alleen verrichten, indien zij daartoe over de gepaste vergunning beschikken.

Deze vergunning op zich geeft evenwel geen toegang tot de spoorweginfrastructuur.

5. De Commissie ~~kan stelt~~ uitvoeringsmaatregelen vaststellen waarin ~~de voor de toepassing van dit artikel te volgen procedure nader wordt omschreven, met inbegrip van het gebruik~~ **de procedurevoorschriften worden gespecificeerd die moeten worden nageleefd voor de afgifte van vergunningen en de vaststelling van een gemeenschappelijk model voor de vergunning, overeenkomstig de voorschriften in afdeling 2.** Deze **uitvoerings**maatregelen, bedoeld om de eenvormige tenuitvoerlegging van deze richtlijn te verzekeren, worden vastgesteld als uitvoeringshandelingen overeenkomstig ~~artikel 63, lid 3, vastgesteld als uitvoeringsbesluiten~~ **de in artikel 64, lid 2, bedoelde adviesprocedure.** [Am. 66]

Artikel 18

Voorwaarden voor het verkrijgen van een vergunning

Een spoorwegonderneming 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 bepaalde, in de artikelen 19 tot en met 22 genoemde eisen inzake goede naam, financiële draagkracht en beroepsbekwaamheid, alsmede dekking van haar wettelijke aansprakelijkheid.

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

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 vergunningaanvragende spoorwegonderneming of de bestuurders ervan:

- a) niet zijn veroordeeld wegens ernstige strafbare feiten, met inbegrip van handelsdelicten;
- b) niet failliet zijn verklaard;

Woensdag 16 november 2011

- c) niet zijn veroordeeld wegens ernstige inbreuken op 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 **veiligheid**, arbeidsbescherming, of, in het geval van ondernemingen die grensoverschrijdend goederenvervoer wensen te verrichten waarvoor douaneprocedures gelden, uit de douaneregelgeving. [Am. 67]

Artikel 20

Eisen inzake financiële draagkracht

1. Aan de eisen inzake financiële draagkracht is voldaan indien de vergunningaanvragende spoorwegonderneming kan aantonen dat zij gedurende een periode van 12 maanden haar op realistische onderstellingen gebaseerde, bestaande en potentiële verbintenissen kan nakomen. **De vergunningverlenende autoriteiten onderzoeken de financiële draagkracht aan de hand van de jaarrekeningen van de spoorwegonderneming en, voor ondernemingen die een vergunning aanvragen en deze jaarrekeningen niet kunnen overleggen, aan de hand van de jaarbalans.** [Am. 68]
2. Hiertoe verstrekt de aanvrager van een vergunning ~~ten minste de gegevens vermeld in bijlage V, gedetailleerde gegevens over het volgende:~~
 - 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) **exploitatiekapitaal;**
 - 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 socialezekerheidsbijdragen.** [Am. 69]

3. **De vergunningverlenende autoriteit beschouwt een aanvragende onderneming niet als financieel voldoende draagkrachtig, als aanzienlijke achterstallige bedragen aan belastingen of sociale bijdragen uit hoofde van de activiteit van de onderneming zijn verschuldigd.** [Am. 70]

4. **De vergunningverlenende autoriteit kan in het bijzonder de overlegging van een deskundigenrapport en van passende documenten van een bank, een openbare spaarkas, een financieel commissaris of een beëdigd accountant eisen. Deze documenten dienen gegevens over de in lid 2, onder a) tot f), van dit artikel genoemde elementen te bevatten.** [Am. 71]

~~Bijlage V kan in het licht van de opgedane ervaring worden gewijzigd overeenkomstig de in artikel 60 bedoelde procedure.~~ [Am. 72]

Artikel 21

Eisen inzake beroepsbekwaamheid

Aan de eisen inzake beroepsbekwaamheid is voldaan, indien de vergunningaanvragende spoorwegonderneming 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. **De onderneming toont op het moment van de aanvraag ook aan dat zij in het bezit is van een veiligheidscertificaat als gedefinieerd in artikel 10 van Richtlijn 2004/49/EG.** [Am. 73]

Woensdag 16 november 2011

Artikel 22

Eisen inzake burgerlijke aansprakelijkheid

Onverminderd hoofdstuk III van Verordening (EG) nr. 1371/2007 van het Europees Parlement en de Raad, **van 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer** ⁽¹⁾, dient een spoorwegonderneming in overeenstemming met de nationale en internationale wetgeving, voldoende verzekerd te zijn voor **of dient hij te beschikken over voldoende tegen marktvoorwaarden verstrekte garanties** ter dekking van haar aansprakelijkheid bij ongeval, met name ten aanzien van vracht, post en derden. **De hoogte van de als voldoende te beschouwen dekking kan uiteenlopen naargelang de specifieke kenmerken van de diensten, met name voor spoorwegactiviteiten voor culturele of historische doeleinden die op het spoorwegnetwerk plaatsvinden ten behoeve van het algemene publiek.** [Am. 140]

AFDELING 3

Geldigheidstermijn 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. De vergunningverlenende autoriteiten kunnen evenwel bepalen dat de vergunning regelmatig aan een nieuw onderzoek wordt onderworpen. Indien dat het geval is, gebeurt dat onderzoek tenminste om de vijf jaar.
3. Bijzondere bepalingen betreffende het schorsen of intrekken van de vergunning kunnen in de vergunning zelf zijn vervat.

Artikel 24

Tijdelijke vergunning, schorsing en goedkeuring

1. Indien er ernstige twijfel bestaat over de naleving van de in de afdelingen 2 en 3 van dit hoofdstuk, in het bijzonder de in artikel 18, vervatte verplichtingen door een spoorwegonderneming waaraan een vergunning is verleend, kunnen de vergunningverlenende autoriteiten te allen tijde nagaan of aan deze verplichtingen wordt voldaan.

De vergunningverlenende autoriteiten schorsen de vergunning of trekken deze in wanneer zij constateren dat de spoorwegonderneming niet langer aan de verplichtingen voldoet.

2. Wanneer een vergunningverlenende autoriteit van een lidstaat constateert dat er ernstige twijfel bestaat over de naleving van de in dit hoofdstuk vervatte verplichtingen door een spoorwegonderneming waaraan de autoriteit van een andere lidstaat een vergunning heeft verleend, stelt zij deze autoriteit daarvan onverwijld in kennis.
3. Onverminderd het bepaalde in lid 1, kunnen de vergunningverlenende autoriteiten in gevallen waarin de vergunning is geschorst of 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, kunnen de vergunningverlenende autoriteiten beslissen dat de vergunning opnieuw ter goedkeuring moet worden voorgelegd of moet worden geschorst.

(1) PB L 315 van 3.12.2007, blz. 14.

Woensdag 16 november 2011

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

5. Ten aanzien van een spoorwegonderneming kunnen de vergunningverlenende autoriteiten beslissen, dat de vergunning opnieuw ter goedkeuring moet worden voorgelegd bij een wijziging die invloed heeft op de rechtssituatie van de onderneming en meer bepaald in geval van fusie of bedrijfsovername. De betrokken spoorwegonderneming mag de exploitatie voortzetten, tenzij de vergunningverlenende autoriteiten besluiten dat de veiligheid in gevaar komt. In dat geval moet daarvan opgave van de redenen worden gedaan.

6. Wanneer 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. De vergunningverlenende autoriteiten kunnen een spoorwegonderneming waartegen een rechtsvordering wegens insolventie of een soortgelijke procedure is ingesteld, haar vergunning niet laten behouden, wanneer zij ervan overtuigd zijn 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 de betrokken lidstaat de Commissie onverwijld hiervan in kennis. De Commissie brengt 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 betrokken vergunningverlenende autoriteiten, die het Europees Spoorwegbureau daarvan in kennis stellen.

2. De vergunningverlenende autoriteiten besluiten zo spoedig mogelijk, en uiterlijk drie maanden nadat alle vereiste inlichtingen, meer bepaald de gegevens vermeld in bijlage V, zijn verstrekt, over een aanvraag voor een vergunning. De vergunningverlenende autoriteiten houden rekening met alle beschikbare gegevens en delen hun besluit onverwijld mee aan de spoorwegonderneming die de aanvraag heeft ingediend. Een afwijzing wordt met redenen omkleed.

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

HOOFDSTUK IV

HEFFING VAN RECHTEN VOOR HET GEBRUIK VAN SPOORWEGINFRASTRUCTUUR EN TOEWIJZING VAN INFRASTRUCTUURCAPACITEIT

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 aldus de infrastructuurbeheerder in staat te stellen, de beschikbare infrastructuurcapaciteit op de markt te brengen en zo effectief mogelijk te benutten.

Woensdag 16 november 2011

Artikel 27

Netverklaring

1. De infrastructuurbeheerder stelt na overleg met de belanghebbenden, onder wie de toezichthoudende instantie als bedoeld in artikel 55, een netverklaring op en maakt deze verklaring bekend, te verkrijgen tegen betaling van een vergoeding die de kosten van publicatie ervan niet mag overschrijden. De netverklaring wordt gepubliceerd in ten minste de drie werktalen van de Commissie. De netverklaring wordt gepubliceerd in tenminste twee officiële talen van de Unie, **waarvan er één het Engels is**. De inhoud van de netverklaring wordt kosteloos in elektronische vorm aangeboden over de portaalsite van het Europees Spoorwegbureau. [Am. 75]

2. De netverklaring beschrijft de aard van de voor spoorwegondernemingen beschikbare infrastructuur. Zij bevat ook **de volgende** gegevens over de voorwaarden voor toegang tot de spoorweginfrastructuur en de dienstvoorzieningen: ~~De inhoud van de netverklaring is opgenomen in bijlage VI.~~

- a) *een afdeling waarin de aard van de voor spoorwegondernemingen beschikbare infrastructuur en de voor toegang tot de spoorweginfrastructuur geldende voorwaarden worden beschreven;*
- b) *een afdeling waarin de heffingsbeginselen en de tarieven opgenomen zijn;*
- c) *een afdeling over de criteria en voorschriften voor capaciteitstoewijzing. De exploitanten van voorzieningen die niet onder de infrastructuurbeheerder ressorteren, stellen de infrastructuurbeheerder in kennis van de inlichtingen over de tarieven voor de toegang tot de voorziening en de aangeboden diensten en van de inlichtingen inzake de technische toegangsvoorwaarden die in de netverklaring moet worden opgenomen;*
- d) *een afdeling over de informatie in verband met de toepassing van de in artikel 25 bedoelde vergunning en spoorwegveiligheidslicenties die zijn afgegeven in overeenstemming met Richtlijn 2004/49/EG;*
- e) *een afdeling met inlichtingen over de geschillenbeslechting- en beroepsprocedures in verband met de toegang tot de spoorweginfrastructuur en -diensten en de in artikel 35 bedoelde prestatieregeling;*
- f) *een afdeling met inlichtingen over de toegang tot en de tarieven voor de in bijlage III bedoelde voorzieningen;*
- g) *een modelovereenkomst voor de sluiting van kaderovereenkomsten tussen een infrastructuurbeheerder en een aanvrager overeenkomstig artikel 42 van deze richtlijn.*

De informatie in de netverklaring wordt jaarlijks bijgewerkt en is in overeenstemming met of verwijst naar de overeenkomstig artikel 35 van Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap ⁽¹⁾ te publiceren infrastructuurregisters. Als infrastructuur niet naar behoren is onderhouden en de kwaliteit ervan afneemt, wordt dit tijdig aan gebruikers gemeld.

De informatie onder a) tot g) kan door de Commissie worden gewijzigd en gespecificeerd overeenkomstig bijlage VI in het licht van de ervaring, volgens de in artikel 60 bis bedoelde procedure. [Am. 76]

Bijlage VI kan in het licht van de opgedane ervaring worden gewijzigd overeenkomstig de in artikel 60 bis bedoelde procedure.

⁽¹⁾ PB L 191 van 18.7.2008, blz. 1.

Woensdag 16 november 2011

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 de bepalingen van deze Richtlijn.

AFDELING 2

Rechten 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 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 lidstaten zorgen ervoor, dat de kaderregeling en de tarifieringsvoorschriften worden bekendgemaakt in de netverklaring.

Onverminderd de onafhankelijkheid van het beheer als vastgelegd in artikel 4 en op voorwaarde dat dit recht ten minste twee jaar voor de inwerkingtreding van deze richtlijn rechtstreeks door constitutioneel recht is toegekend, kan het nationale parlement het recht hebben om het door de infrastructuurbeheerder vastgestelde niveau van de heffingen in detail te onderzoeken en in voorkomend geval te herzien. Met een eventuele dergelijke herziening wordt gewaarborgd dat de heffingen voldoen aan deze richtlijn, het vastgestelde heffingskader en de heffingsregels. [Am. 141/rev]

De infrastructuurbeheerder bepaalt en int de rechten.

2. De lidstaten zorgen ervoor, dat de infrastructuurbeheerders samenwerken om de invoering van efficiënte tarifieringsregelingen mogelijk te maken met het oog op een efficiënte exploitatie van treindiensten die over meer infrastructuurnetten heen worden verricht. De infrastructuurbeheerders beogen in het bijzonder een optimale concurrentiepositie van internationale spoorvervoersdiensten en zorgen voor een efficiënt gebruik van de spoorwegnetten.

De lidstaten zorgen ervoor, dat de vertegenwoordigers van de infrastructuurbeheerders wier heffingsbesluiten gevolgen hebben voor andere infrastructuren, samenwerken om **gezamenlijk** de heffingen te coördineren of om rechten te heffen op het gebruik van de betrokken infrastructuur op internationaal niveau. [Am. 77]

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

Woensdag 16 november 2011

4. 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.

5. De infrastructuurbeheerder eerbiedigt de vertrouwelijkheid uit commercieel oogpunt van de hem door de aanvrager verstrekte gegevens.

Artikel 30

Infrastructuurkosten en boekhouding

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

2. De lidstaten dragen er voor zorg, dat aan lid 1 uitvoering wordt gegeven door middel van een overeenkomst met een looptijd van ten minste ~~vijf jaar~~ **zeven jaar** tussen de bevoegde autoriteit en de infrastructuurbeheerder, waarin de overheidsfinanciering wordt geregeld.

3. De bepalingen van de overeenkomst en de structuur van de betalingen om de infrastructuurbeheerder te financieren, worden vooraf voor de gehele duur van de overeenkomst overeengekomen.

De basisbeginselen en parameters van deze overeenkomsten zijn uiteengezet in bijlage VII, ~~die in het licht van de opgedane ervaring kan worden gewijzigd overeenkomstig de in artikel 60 bedoelde procedure.~~

De lidstaten raadplegen uiterlijk één maand voor de ondertekening van de overeenkomst de belanghebbende partijen en publiceren de overeenkomst één maand na haar ondertekening.

De infrastructuurbeheerder zorgt ervoor, dat zijn ondernemingsplan overeenstemt met het bepaalde in de overeenkomst.

~~De in artikel 55 bedoelde toezichthoudende instantie beoordeelt, of de geraamde inkomsten van de infrastructuurbeheerder op middellange en lange termijn volstaan om de overeengekomen prestatiedoelstellingen te bereiken, en formuleert, uiterlijk één maand voor de ondertekening van de overeenkomst, aanbevelingen ter zake.~~

~~Wanneer de bevoegde autoriteit van deze aanbevelingen afwijkt, stelt zij de toezichthoudende instantie in kennis van de redenen hiervan. [Am. 78]~~

4. De infrastructuurbeheerders leggen een inventaris aan, en houden deze bij, van de door hen beheerde activa, waarin de huidige waarde alsmede gedetailleerde gegevens over de uitgaven voor de vernieuwing en verbetering van de infrastructuur zijn opgenomen.

5. De infrastructuurbeheerders en de exploitanten van de dienstvoorzieningen stellen een methode vast voor de toerekening van de kosten aan de verschillende overeenkomstig bijlage III aangeboden diensten en aan de verschillende types spoorvoertuigen, op basis van de beste beschikbare kennis inzake kostentoewijzing en de in artikel 31 bedoelde heffingsbeginselen. De lidstaten kunnen verlangen, dat deze methode vooraf wordt goedgekeurd. De methode wordt op gezette tijden aangepast aan internationaal de beste praktijk.

Woensdag 16 november 2011

Artikel 31

Heffingsbeginselen

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

2. De lidstaten verlangen, dat de infrastructuurbeheerder en de exploitanten van de dienstvoorzieningen de toezichthoudende instantie alle nodige gegevens over de opgelegde heffingen verstrekken. De infrastructuurbeheerder en de exploitanten van de dienstvoorzieningen moeten daartoe aan elke spoorwegonderneming kunnen aantonen, dat de rechten voor het gebruik van de infrastructuur en de dienstvoorzieningen daadwerkelijk, overeenkomstig de artikelen 30 tot en met 37, aan de spoorwegondernemingen in rekening worden gebracht, voldoen aan de methodiek, voorschriften en, indien van toepassing, schalen van de netverklaring.

3. Onverminderd de leden 4 en 5 van dit artikel en artikel 32, wordt, overeenkomstig bijlage VIII, punt 1, voor het minimumtoegangspakket een heffing vastgesteld die gelijk is aan de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien.

Bijlage VIII, punt 1, kan in het licht van de opgedane ervaring worden gewijzigd overeenkomstig de in ~~artikel 60~~ **artikel 60 bis** bedoelde procedure.

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

5. ~~Wanneer de Uniewetgeving voor het vrachtvervoer over de weg heffingen mogelijk maakt voor de kosten van geluidshinder, worden~~ De infrastructuurrechten worden overeenkomstig bijlage VIII, punt 2, gewijzigd, teneinde rekening te houden met de door de exploitatie van treinen veroorzaakte kosten van geluidshinder. **Deze wijziging van de rechten voor het gebruik van de infrastructuur staat de compensatie toe van de investeringen die zijn gedaan om de spoorrijtuigen uit te rusten met de vanuit economisch oogpunt meest haalbare geluidsarme remmen. De lidstaten zorgen ervoor dat de invoering van deze gedifferentieerde heffingen geen negatieve gevolgen heeft voor het financiële evenwicht van de infrastructuurbeheerder. De regels voor Europese co-financiering moeten zodanig worden gewijzigd, dat ook de co-financiering voor het opnieuw uitrusten van rollend materieel om geluidshinder te verminderen wordt toegestaan zoals reeds het geval is voor ERTMS.**

Bijlage VIII, punt 2 kan in het licht van de opgedane ervaring worden gewijzigd, overeenkomstig de in artikel **60 bis** bedoelde procedure, met name wat de differentiëring van de infrastructuurheffingen betreft, **mits dit niet leidt tot verstoring van de mededinging binnen de spoorvervoersector of met de wegvervoersector in het nadeel van het spoorwagvervoer.**

De heffingen van rechten voor het gebruik van de infrastructuur kunnen worden gewijzigd in verband met de kosten van andere dan de in bijlage VIII, punt 2, bedoelde milieu-effecten van de treinexploitatie. Deze wijzigingen, waarbij de externe kosten van door de exploitatie van treinen veroorzaakte luchtverontreiniging kunnen worden geïnternaliseerd, variëren naar gelang de omvang van het veroorzaakte effect.

Een heffing voor de andere milieukosten waaruit een verhoging van de totale inkomsten van de infrastructuurbeheerder resulteert, wordt echter uitsluitend toegestaan indien deze ~~is op basis van~~ **wordt toegepast in** het goederenvervoer over de weg. Indien het in rekening brengen van deze milieukosten niet door uniaal recht wordt toegestaan ten aanzien van het goederenvervoer over de weg, mogen dergelijke wijzigingen geen gevolgen hebben voor de totale inkomsten van de infrastructuurbeheerder.

Woensdag 16 november 2011

Indien milieuheffingen extra inkomsten opleveren, bepalen de lidstaten voor welke doeleinden deze inkomsten moeten worden gebruikt **ten gunste van de vervoerssystemen**. De bevoegde autoriteiten houden de nodige gegevens bij, om ervoor te zorgen, dat de oorsprong van de milieuheffingen en het gebruik ervan, kunnen worden achterhaald. De lidstaten delen de Commissie die gegevens op regelmatige tijdstippen mee. [Am. 79]

6. De in de leden 3, 4 en 5, bedoelde gebruiksrechten 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 bijlage III, punt 2, genoemde diensten. In geen geval mogen de voor deze diensten geïnde heffingen hoger liggen dan de kosten voor de levering daarvan, vermeerderd met een redelijke winst.

8. Indien diensten die in bijlage III, 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 verrichten van de in bijlage III, punten 2, 3 en 4, bedoelde diensten deelt de infrastructuurbeheer de inlichtingen betreffende de heffingen mee, die ingevolge artikel 27 in de netverklaring moeten worden opgenomen.

Artikel 32

Uitzonderingen op de heffingsbeginselen

1. Om de volledige dekking van de door de infrastructuurbeheerder gemaakte kosten te verkrijgen, kan een lidstaat **de infrastructuurbeheerder toestaan om**, zo de markt dit aankan, extra heffingen toe **te** passen op basis van efficiënte, transparante en niet-discriminerende beginselen, waarbij een optimale concurrentiepositie ~~met name van het internationale goederenvervoer per spoor~~, **van de spoorwegsector** 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.

Alvorens goedkeuring te verlenen voor het toepassen van dergelijke extra heffingen zorgen de lidstaten ervoor dat de infrastructuurbeheerder evalueert wat hun relevantie voor specifieke marktsegmenten is. De lijst van marktsegmenten die door de infrastructuurbeheerders wordt opgesteld, omvat ten minste de volgende drie segmenten: goederenvervoer, passagiersvervoer in het kader van een openbaredienstcontract en overig passagiervervoer. De infrastructuurbeheerders kunnen verdere marktsegmenten onderscheiden.

Eveneens worden de marktsegmenten bepaald waarin spoorwegondernemingen thans niet actief zijn, maar waarin zij mogelijkwelks diensten zullen aanbieden gedurende de geldigheidsduur van de heffingsregeling. De infrastructuurbeheerders nemen voor deze marktsegmenten geen extra heffingen in de heffingsregeling op.

Woensdag 16 november 2011

De lijst van marktsegmenten wordt in de netverklaring bekendgemaakt en ten minste om de vijf jaar herzien.

~~Deze **Aanvullende** marktsegmenten worden bepaald overeenkomstig de in bijlage VIII, punt 3, vastgestelde criteria, afhankelijk van de voorafgaande goedkeuring door de toezichhoudende instantie. Voor marktsegmenten waarin geen verkeer is, worden geen extra heffingen in de heffingsregeling opgenomen~~**procedure.**

~~Bijlage VIII, punt 3, kan in het licht van de opgedane ervaring worden gewijzigd overeenkomstig de in artikel 60 bedoelde procedure.~~

1 bis. *Op goederenvervoer van en naar derde landen via een spoorwegnet met een andere spoorwijdte dan die van het hoofdspoornet in de Unie, kunnen infrastructuurbeheerders hogere rechten heffen om de kosten volledig te recupereren.*

2. Voor toekomstige investeringsprojecten of specifieke investeringsprojecten die na 1988 zijn voltooid, kan de infrastructuurbeheerder op basis van de langetermijnkosten 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. Deze heffingsregeling kan ook overeenkomsten omvatten over het delen van het risico dat aan nieuwe investeringen verbonden is.

3. Treinen met het ETCS die op met nationale besturings- en seingevingssystemen uitgeruste lijnen rijden, genieten overeenkomstig bijlage VIII, punt 5 een tijdelijke vermindering van de infrastructuurrechten. **De infrastructuurbeheerder moet in staat zijn te garanderen dat deze vermindering niet tot een verlies aan inkomsten leidt. De vermindering wordt gecompenseerd door de verhoging van de rechten op dezelfde lijn voor treinen die niet met het ETCS zijn uitgerust.**

~~Bijlage VIII, punt 5, kan in het licht van de opgedane ervaring worden gewijzigd overeenkomstig de in artikel 60~~ **artikel 60 bis** bedoelde procedure, **om het ERTMS verder te promoten.**

4. 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 toont in zijn netverklaring, dat de tarifieringsregeling aan deze voorschriften voldoet, voor zover zulks mogelijk is onder naleving van het zakengeheim.

5. 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 voor de termijn voor de bekendmaking van de netverklaring overeenkomstig artikel 27, lid 4, openbaar.

De lidstaten kunnen besluiten om 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, bekend te maken met andere instrumenten en termijnen dan die bedoeld in artikel 29, lid 1, indien dit nodig is om een eerlijke mededinging te waarborgen. [Am. 80]

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 gegeven, aan de criteria van dit artikel.

Woensdag 16 november 2011

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 geheven.
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 spoorwegverkeer 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 spoorwernet 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 ~~bedoeld in bijlage VIII, punt 4,~~ **omvatten de volgende elementen, die** gelden voor het gehele net:
 - a) **Teneinde de overeengekomen dienstverleningskwaliteit te bereiken zonder de economische levensvatbaarheid van een dienst in gevaar te brengen, bepaalt de infrastructuurbeheerder, na goedkeuring door de toezichthoudende instantie, in overleg met de aanvragers de belangrijkste parameters van de prestatieregeling en met name de kosten van vertragingen, de betalingsdrempels op grond van de prestatieregeling voor zowel individuele treinritten als alle treinritten van een spoorwegonderneming gedurende een bepaalde periode;**

Woensdag 16 november 2011

- b) *De infrastructuurbeheerder stelt de spoorwegondernemingen tenminste vijf dagen voor de treinrit in kennis van de dienstregeling op basis waarvan de vertragingen worden berekend;*
- c) *Onverminderd de bestaande beroepsprocedures en het bepaalde in artikel 50 wordt voor geschillen in verband met de prestatieregeling een regeling ingesteld om dergelijke geschillen onverwijld te beslechten. Bij de toepassing van deze regeling wordt binnen tien werkdagen uitspraak gedaan;*
- d) *Eenmaal per jaar maakt de infrastructuurbeheerder op basis van de belangrijkste parameters die in de prestatieregeling zijn vastgesteld de gemiddelde jaarlijkse kwaliteitsprestaties bekend van de verschillende spoorwegondernemingen. [Am. 81]*

Bijlage VIII, punt 4, *waarin verdere elementen met betrekking tot de prestatieregeling zijn opgenomen*, kan in het licht van de opgedane ervaring worden gewijzigd overeenkomstig de in ~~artikel 60~~ **artikel 60 bis** bedoelde procedure. [Am. 82]

Artikel 36

Reserveringsheffingen

De infrastructuurbeheerders mogen voor toegewezen, maar niet-gebruikte capaciteit een passende heffing toepassen. Die heffing dient om een efficiënt capaciteitsgebruik aan te moedigen. Wanneer er bij de jaarlijkse opstelling van de dienstregeling ~~meer dan één aanvrager is voor een toe te wijzen treinpad~~, **twee of meer aanvragers verzoeken indienen om toewijzing van overlappende treinpaden**, wordt een reserveringsheffing opgelegd **aan aanvragers aan wie het treinpad geheel of gedeeltelijk is toegekend, maar die er geen gebruik van maken**. [Am. 83]

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

Artikel 37

Samenwerking met betrekking tot heffingssystemen op meer dan één net

De lidstaten zorgen 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 gebruik maakt van meer dan één net. Ter versterking van het concurrentievermogen van internationale spoorvervoersdiensten, ontwikkelen de infrastructuurbeheerders hiertoe passende procedures, met inachtneming van het bepaalde in deze richtlijn.

AFDELING 3

Toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit

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.

Woensdag 16 november 2011

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 de wetgeving van de lidstaten.

4. Wanneer een aanvrager voornemens is infrastructuurcapaciteit aan te vragen met het oog op het exploiteren van een internationale passagiersvervoerdienst als bedoeld in artikel 2, 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, passagiers tussen stations in verschillende lidstaten te vervoeren, en wat de potentiële economische gevolgen voor bestaande openbaredienstcontracten zijn, zorgen de toezichthoudende instanties ervoor, dat elke bevoegde autoriteit die een in een openbaredienstcontract omschreven spoorwegpassagiersvervoerdienst op dat traject de toegang uit hoofde van artikel 9, lid 3, te beperken en elke spoorwegonderneming die het openbaredienstcontract uitvoert op het traject van deze internationale passagiersvervoerdienst, op de hoogte worden gebracht.

Artikel 39

Capaciteitstoewijzing

1. De lidstaten kunnen voor de toewijzing van infrastructuurcapaciteit een kader vaststellen, waarbij de voorwaarde van onafhankelijkheid van de beheerder, bedoeld in artikel 4, geëerbiedigd moet worden. Er worden specifieke regels voor de capaciteitstoewijzing vastgesteld. De infrastructuurbeheerder zorgt voor de afwikkeling van de capaciteitstoewijzingsprocedures. Hij draagt er met name zorg voor, dat de infrastructuurcapaciteit op een billijke, niet-discriminerende wijze en overeenkomstig het unierecht wordt toegewezen.

2. De infrastructuurbeheerders eerbiedigen het zakelijke geheim van de aan hen verstrekte gegevens.

Artikel 40

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

1. De lidstaten zorgen ervoor, dat de infrastructuurbeheerders samenwerken, om efficiënt netoverschrijdende infrastructuurcapaciteit te kunnen creëren en toewijzen, onder meer in het kader van de in artikel 42 bedoelde kaderovereenkomsten. De infrastructuurbeheerders stellen hiertoe passende procedures op, die zijn onderworpen aan de regels van deze richtlijn, en organiseren de internationale treinpaden dienovereenkomstig.

De lidstaten zorgen ervoor, dat de vertegenwoordigers van de infrastructuurbeheerders wier toewijzingsbeslissingen gevolgen hebben voor andere infrastructuurbeheerders, samenwerken bij de coördinatie van de toewijzing van, of bij de toewijzing van infrastructuurcapaciteit op internationaal niveau, onverminderd de specifieke bepalingen in het Unierecht inzake netten voor het goederenvervoer. ***Degenen die aan deze samenwerking deelnemen, dragen ervoor zorg dat het lidmaatschap, de werkwijzen en alle gehanteerde criteria voor de beoordeling en de toewijzing van infrastructuurcapaciteit openbaar worden gemaakt.*** De vertegenwoordigers van de infrastructuurbeheerders van derde landen kunnen eveneens bij deze procedure worden betrokken. [Am. 85]

Woensdag 16 november 2011

2. De Commissie en de vertegenwoordigers van de toezichthoudende instanties die overeenkomstig artikel 57 samenwerken, worden op de hoogte gehouden van ~~en uitgenodigd op alle vergaderingen waar de gemeenschappelijke beginselen en praktijken voor de toewijzing van infrastructuurcapaciteit worden ontwikkeld.~~ Wanneer de toewijzing gebeurt met behulp van IT-systemen, ontvangen de toezichthoudende instanties voldoende informatie over de systemen om hen in staat te stellen hun toezichthoudende opdracht overeenkomstig de bepalingen van artikel 56 te vervullen. [Am. 86]

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 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 48 is ingediend.

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

Artikel 41

Aanvragers

1. De aanvragen om infrastructuurcapaciteit kunnen worden ingediend door aanvragers ~~in de zin van deze richtlijn.~~ **Om deze infrastructuurcapaciteit te gebruiken wijzen de aanvragers een spoorwegonderneming aan voor het sluiten van een overeenkomst met de infrastructuurbeheerder overeenkomstig artikel 28.** [Am. 84]

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 de infrastructuur wordt voldaan. Dergelijke 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. ~~De Commissie kan uitvoeringsmaatregelen vaststellen waarin de voor~~ **nadere details met betrekking tot** de criteria die moeten worden gevolgd voor de toepassing van lid 2 ~~nader wordt bepaald. Deze maatregelen, die tot doel hebben de eenvormige tenuitvoerlegging van deze richtlijn te verzekeren, worden~~ **kunnen** overeenkomstig artikel 63, lid 3, vastgesteld als uitvoeringsbesluiten ~~de in artikel 60 bis bedoelde procedure in het licht van opgedane ervaring worden gewijzigd.~~ [Am. 87]

Artikel 42

Kadervereenkomsten

1. Onverminderd de artikelen 101, 102 en 106 VWEU kan tussen een infrastructuurbeheerder en een aanvrager een kadervereenkomst 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 kadervereenkomst 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 kadervereenkomst.

Woensdag 16 november 2011

2. Kaderovereenkomsten mogen geen belemmering vormen voor het gebruik van de infrastructuur door andere aanvragers of diensten.
3. Een kaderovereenkomst moet kunnen worden gewijzigd of beperkt om een beter gebruik van de spoorweginfrastructuur mogelijk te maken.
4. Een kaderovereenkomst kan 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 worden gesteld, gedetailleerd worden omschreven. 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 5 jaar worden opgesteld, die eenmaal met 5 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 bevoegd voor het verlenen van toestemming voor de inwerkingtreding van een dergelijke overeenkomst.

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

Artikel 43

Tijdschema voor de toewijzing

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

Bijlage IX kan in het licht van de opgedane ervaring worden gewijzigd overeenkomstig de in **artikel 60 bis** bedoelde procedure.

2. 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, **die naar behoren worden gemotiveerd.** [Am. 88]

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.

Woensdag 16 november 2011

2. Voor aanvragen met betrekking tot de normale dienstregeling gelden de termijnen van bijlage IX.
3. Een aanvrager die partij is bij een kaderovereenkomst, dient een aanvraag in overeenkomstig die overeenkomst.
4. Aanvragers dienen bij één infrastructuurbeheerder een aanvraag in 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 ervoor zorg, dat de aanvragers in het geval van infrastructuurcapaciteit die meer dan één net betreft, een aanvraag rechtstreeks kunnen indienen bij een eventueel door de infrastructuurbeheerders opgerichte gezamenlijke instantie, zoals één centraal aanspreekpunt voor spoorwegcorridors.

Artikel 45

Programmering

1. De infrastructuurbeheerder tracht aan alle infrastructuurcapaciteitsaanvragen zoveel mogelijk te voldoen, met inbegrip van aanvragen voor treinpaden die meer dan één net betreffen, en zoveel mogelijk rekening te houden met de gevolgen van alle beperkingen voor de 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 47 en 49.
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 deelt desgevraagd, binnen een redelijke termijn en tijdig met het oog op het in artikel 46 bedoelde coördinatieproces, de aanvragers kosteloos schriftelijk de volgende inlichtingen mee:
 - a) de door alle andere aanvragers op dezelfde trajecten aangevraagde treinpaden;
 - b) de aan alle andere aanvragers toegewezen treinpaden en de openstaande aanvragen voor;
 - c) de aan andere aanvragers toegewezen treinpaden op hetzelfde traject als in de vorige dienstregeling;
 - d) de nog beschikbare capaciteit op de betrokken trajecten;
 - e) alle bijzonderheden over de bij het toewijzingsproces gehanteerde criteria.
5. De infrastructuurbeheerder neemt gepaste maatregelen om met de gemaakte bezwaren rekening te houden.

Woensdag 16 november 2011

Artikel 46

Coördinatieprocedure

1. Wanneer de infrastructuurbeheerder tijdens de in artikel 45 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 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 bestaande 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 de toepassing van deze regeling wordt binnen tien werkdagen uitspraak gedaan.

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.
3. Indien gebruiksrechten in overeenstemming met artikel 31, lid 4, niet zijn gegeven 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 goederenvervoer per spoor te bevorderen, **en in het bijzonder het internationaal vervoer**, kunnen de lidstaten onder niet-discriminerende voorwaarden de noodzakelijke maatregelen nemen, opdat deze diensten bij de toewijzing van infrastructuurcapaciteit voorrang krijgen. [Am. 89]

Woensdag 16 november 2011

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 goederendiensten, vooral van internationale goederenvervoersdiensten, weegt de vaststelling van de De~~ prioriteitscriteria voldoende mee **omvatten goederendiensten en in het bijzonder internationale goederendiensten.** [Am. 90]

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

Artikel 48

Ad-hocaanvragen

1. De infrastructuurbeheerder reageert zo spoedig mogelijk en in elk geval binnen vijf werkdagen op ad-hocaanvragen 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-hocaanvragen 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 het treintraject 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 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 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.

Woensdag 16 november 2011

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 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 infrastructurele 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. De in artikel 55 bedoelde toezichthoudende instantie ~~brenkt een advies uit over de mate waarin de in het plan opgenomen acties passend zijn~~ **houdt toezicht op het raadplegingsproces, om ervoor te zorgen dat het wordt uitgevoerd op een niet-discriminatoire wijze.** [Am. 91]

Indien een trans-Europees netwerk of een treinpad overbelast is en deze overbelasting grote gevolgen heeft voor een of meerdere trans-Europese netwerken, kan het netwerk van toezichthoudende instanties zoals bedoeld in artikel 57 een advies uitbrengen over de mate waarin de in het plan opgenomen acties passend zijn. [Am. 92]

3. De infrastructuurbeheerder staakt de heffing 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.

De infrastructuurbeheerder mag echter 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

Woensdag 16 november 2011

- b) de beschikbare mogelijkheden economisch of financieel niet haalbaar zijn.

Artikel 52

Gebruik van treinpaden

1. De infrastructuurbeheerder legt in de netwerkklaring 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 netwerkklaring te noemen drempelwaarde is gebruikt, tenzij dit te wijten is aan niet-economische redenen buiten de wil van de exploitant.

Artikel 53

Infrastructuurcapaciteit voor onderhoudswerkzaamheden

1. De aanvragen om infrastructuurcapaciteit met het oog op onderhoudswerkzaamheden moeten tijdens de programmatieprocedure 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 ~~tijdig~~ **ten minste een week voor de aanvang** in kennis van niet-geplande onderhoudswerkzaamheden. [Am. 93]

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 situatie in 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.

1 bis. *De infrastructuurbeheerders beschikken over protocollen waarin is vastgelegd hoe te handelen in geval van ongevallen of technische storingen.* [Am. 94]

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 situatie in 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.~~ **Behalve in geval van overmacht, met inbegrip van urgente veiligheid-kritische werkzaamheden, kan een krachtens dit artikel aan een goederenvervoersactiviteit toegewezen treinpad niet minder dan twee maanden voor de geplande treinrit, zoals vastgelegd in de dienstregeling, worden ingetrokken zonder instemming van de betrokken aanvrager. In een dergelijk geval tracht de betrokken infrastructuurbeheerder de aanvrager een treinpad van vergelijkbare kwaliteit en betrouwbaarheid aan te bieden, dat de aanvrager kan aanvaarden of weigeren. In dat laatste geval heeft de aanvrager ten minste recht op restitutie van de hiermee gemoeide heffing.** [Am. 95]

Woensdag 16 november 2011

AFDELING 4

Toezichthoudende instantie

Artikel 55

Nationale toezichthoudende instanties

1. Alle lidstaten stellen een toezichthoudende instantie in voor de spoorwegsector. Deze instantie is een afzonderlijke instantie die organisatorisch, functioneel, hiërarchisch en wat de besluitvorming betreft, juridisch gescheiden en onafhankelijk is van alle andere overheidsinstanties. Zij is tevens met betrekking tot haar organisatie, financieringsbeslissingen, rechtsvorm en besluitvorming onafhankelijk van de infrastructuurbeheerders, de heffingsinstanties, de toewijzende instanties of de aanvragers. Voorts is zij voor haar werking onafhankelijk van alle bevoegde autoriteiten die betrokken zijn bij de gunning van een openbare dienstcontract. **De toezichthoudende instantie beschikt over de noodzakelijke organisatorische capaciteit in termen van personeel en materiële middelen voor het niveau van activiteiten van de spoorwegsector van de lidstaat, zoals het vervoersvolume, en voor de omvang van het netwerk, teneinde de haar krachtens artikel 56 toegewezen taken te vervullen.**

2. De lidstaten kunnen toezichthoudende instanties instellen die voor verschillende aan toezicht onderworpen sectoren bevoegd zijn, op voorwaarde dat deze geïntegreerde toezichthoudende instanties voldoen aan de in lid 1 vastgesteld eisen inzake onafhankelijkheid.

3. De voorzitter en de raad van bestuur van de toezichthoudende instantie voor de spoorwegsector worden op grond van duidelijke regels die hun onafhankelijkheid waarborgen, **door de nationale of andere bevoegde parlementen** benoemd voor een vaste en hernieuwbare termijn. Zij worden gekozen uit personen die **beschikken over kennis van en ervaring met toezicht op de spoorwegsector, of kennis van en ervaring met toezicht op andere sectoren, en bij voorkeur uit personen die** gedurende ~~de~~ **een periode van ten minste twee jaar, of een langere, overeenkomstig de nationale wetgeving vastgestelde periode** voorafgaande aan hun benoeming en gedurende hun ambtstermijn, noch direct noch indirect, een beroepsfunctie of beroepsverantwoordelijkheid in de aan toezicht onderworpen ondernemingen of instanties hebben uitgeoefend, of er een belang in of een zakelijke relatie mee hebben gehad. **Zij leggen in dit verband een passende belangenverklaring af.** Na hun ambtstermijn mogen zij gedurende een periode van tenminste ~~de~~ **twee jaar of een langere, overeenkomstig de nationale wetgeving vastgestelde periode** geen beroepsfunctie of beroepsverantwoordelijkheid uitoefenen in een van de aan toezicht onderworpen ondernemingen of instanties, of hierin een belang of hiermee een zakelijke relatie hebben. Zij zijn verantwoordelijk voor de aanwerving en het beheer van het personeel van de toezichthoudende instantie. **Zij dienen volkomen onafhankelijk te opereren en ze mogen in geen enkel geval beïnvloed worden door aanwijzingen van een regering of een publiek- of privaatrechtelijke onderneming. [Am. 96]**

Artikel 56

Taken van de **nationale toezichthoudende instanties**

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 netverklaring;
- b) de daarin opgenomen criteria;
- c) de toewijzingsprocedure en het resultaat daarvan;
- d) de heffingsregeling;
- e) de hoogte of de structuur van de infrastructuur heffingen tot betaling waarvan hij verplicht is of kan zijn;

Woensdag 16 november 2011

- f) de regelingen voor toegang overeenkomstig de artikelen 10, 11 en 12;
- g) de toegang tot en de heffingen voor het gebruik van diensten overeenkomstig artikel 13;

g bis) besluiten inzake vergunningen, in gevallen waar de toezichthoudende instantie niet ook de instantie is die vergunningen afgeeft overeenkomstig artikel 16.

1 bis. De toezichthoudende instantie kan maatregelen op eigen initiatief nemen en neemt een beslissing over klachten binnen één maand na ontvangst van de klacht om de situatie te verhelpen. 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.

De Commissie beoordeelt op eigen initiatief de toepassing en handhaving van de bepalingen van deze richtlijn betreffende het mandaat van de toezichthoudende instanties en de door hen gehanteerde termijnen voor het nemen van beslissingen, overeenkomstig de adviesprocedure zoals bedoeld in artikel 64, lid 2.

2. De toezichthoudende instantie heeft ~~ook~~ de bevoegdheid om toezicht te houden op concurrentie, om **discriminatie en marktversturende ontwikkelingen** op de markt voor spoorwegdiensten **te beëindigen** en om lid 1, punten a) tot en met ~~g)~~ **g bis)**, uit eigen beweging te beoordelen, teneinde discriminatie tussen de aanvragers te voorkomen, **inclusief door het nemen van passende corrigerende maatregelen**. 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. ~~De toezichthoudende instantie bezit de nodige organisatorische middelen om deze taken uit te oefenen. Hiertoe werkt de toezichthoudende instantie ook nauw samen met de nationale veiligheidsautoriteit die belast is met de beoordeling van de overeenstemming of de geschiktheid voor het gebruik van de interoperabiliteitsonderdelen of met het onderzoek ten behoeve van de EG-verificatieprocedure van de subsystemen overeenkomstig Richtlijn 2008/57/EG. Op verzoek van indieners van aanvragen in het kader van procedures voor de nationale veiligheidsautoriteit die mogelijk gevolgen voor markttoegang hebben, informeert de nationale veiligheidsautoriteit de toezichthoudende instantie van de relevante aspecten van de procedure. De toezichthoudende instantie doet aanbevelingen. Wanneer de nationale veiligheidsautoriteit van deze aanbevelingen afwijkt, stelt zij de toezichthoudende instantie in kennis van de redenen hiervan.~~

3. De toezichthoudende instantie ziet erop, toe dat de door de infrastructuurbeheerders vastgestelde gebruiksrechten 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. Deze instantie grijpt onmiddellijk in indien het waarschijnlijk is dat de onderhandelingen in strijd zijn met de bepalingen van dit hoofdstuk.

3 bis. De toezichthoudende instantie ziet erop toe dat de boekhouding van de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders voldoet aan de bepalingen inzake gescheiden boekhoudingen in artikel 6.

3 ter. De toezichthoudende instantie beoordeelt, indien de nationale wetgeving daarin voorziet, overeenkomstig artikel 10, lid 2, of het het hoofddoel van een dienst is, passagiers tussen stations in verschillende lidstaten te vervoeren, en, overeenkomstig artikel 11, lid 2, of het economische evenwicht van een openbaredienstcontract in het gedrang is als gevolg van verbindingen overeenkomstig artikel 10 tussen een vertrekpunt en een bestemming waarvoor een of meer openbaredienstcontracten zijn gesloten.

3 quater. De toezichthoudende instantie stelt de Commissie in kennis van alle klachten in verband met een besluit van een toezichthoudende instantie krachtens leden 1 tot 3 ter. Binnen twee weken na ontvangst van de klacht verzoekt de Commissie, indien nodig, om wijziging van het desbetreffende besluit, teneinde ervoor te zorgen dat dit strookt met de wetgeving van de Unie. De toezichthoudende instantie wijzigt haar besluit, rekening houdend met de door de Commissie gevraagde wijzigingen.

Woensdag 16 november 2011

3 quinquies. *Ten minste één keer per jaar raadpleegt de toezichthoudende instantie de vertegenwoordigers van de gebruikers van spoorwegdiensten op het gebied van passagiers- en goederenvervoer ten einde rekening te houden met hun mening met betrekking tot de spoorwegmarkt, met inbegrip van de prestaties van de dienstverlening, de infrastructuurheffingen en de hoogte en transparantie van de prijzen voor spoorwegdiensten.* [Am. 97]

4. De toezichthoudende instantie is bevoegd om nuttige informatie op te verzoeken bij de infrastructuurbeheerder, de aanvragers en elke belanghebbende derde partij in de betrokken lidstaat. De verzochte informatie dient onverwijld verstrekt te worden. De toezichthoudende instantie wordt in staat gesteld, deze verzoeken af te dwingen met passende sancties, waaronder boetes. De aan de toezichthoudende instantie te verstrekken informatie omvat alle gegevens 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 gegevens die nodig zijn voor statistische en marktwaarnemingsdoeleinden.

5. De toezichthoudende instantie beslist op klachten en neemt de nodige maatregelen om de situatie binnen uiterlijk twee maanden na ontvangst van alle gegevens te verhelpen. De toezichthoudende instantie kan zo nodig uit eigen beweging passende maatregelen nemen om ongewenste marktontwikkelingen bij te sturen, met name met betrekking tot lid 1, onder **a) tot en met g bis**).

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 en 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 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 de rechterlijke instantie waarbij het beroep aanhangig is, oordeelt dat het besluit van de toezichthoudende instantie onmiddellijk tot gevolg heeft, dat de insteller van het beroep onherstelbare schade wordt toegebracht.

7. De lidstaten zorgen ervoor dat mededelingen over de beslechting van geschillen en beroepsprocedures betreffende de besluiten van de infrastructuurbeheerders en de verrichters van de in bijlage III genoemde diensten door de toezichthoudende instantie worden bekendgemaakt.

8. De toezichthoudende instantie heeft de bevoegdheid, audits uit te voeren of externe audits te laten uitvoeren bij een infrastructuurbeheerder en, zo nodig, spoorwegondernemingen om de naleving van de in artikel 6 voorgeschreven boekhoudkundige scheiding te controleren.

De lidstaten zorgen ervoor, dat de infrastructuurbeheerders en alle ondernemingen of andere entiteiten die verschillende types spoorvervoer of infrastructuurbeheer uitvoeren of integreren als bedoeld in artikel 6, leden 1 en 2, gedetailleerde gereguleerde rekeningen aan de toezichthoudende instantie verstrekken, zodat zij haar verschillende taken kan uitoefenen. In deze gereguleerde rekeningen moeten tenminste de in bijlage X genoemde elementen zijn opgenomen. De toezichthoudende instantie mag aan de hand van deze rekeningen ook conclusies trekken inzake gevallen van staatssteun en deelt die gevallen zo nodig mee aan de daarvoor bevoegde autoriteiten.

Bijlage X kan in het licht van de opgedane ervaring worden gewijzigd overeenkomstig de in **artikel 60 bis** bedoelde procedure.

Woensdag 16 november 2011

Artikel 56 bis

Bevoegdheden van de nationale toezichhoudende instanties

1. Om de in artikel 56 genoemde taken uit te oefenen heeft de regulerende instantie de bevoegdheid:
 - a) om haar besluiten ten uitvoer te leggen door middel van passende sancties, waaronder boetes. De besluiten van de toezichhoudende instantie zijn bindend voor alle betrokken partijen en zijn niet onderworpen aan toezicht door een andere bestuursrechtelijke instantie;
 - b) om nuttige informatie op te vragen bij de infrastructuurbeheerder, de aanvragers en elke belanghebbende derde partij in de betrokken lidstaat en deze verzoeken af te dwingen met passende sancties, waaronder boetes. De aan de toezichhoudende instantie te verstrekken informatie omvat alle gegevens waarom de toezichhoudende instantie verzoekt in het kader van haar functies van beroepsinstantie en toezichthouder op de mededinging op de markten voor spoorwegdiensten. Dit omvat informatie die nodig is voor statistische en marktwaarnemingsdoeleinden. Gevraagde informatie moet zonder onnodige vertraging worden verstrekt;
 - c) om audits uit te voeren of externe audits te laten uitvoeren bij een infrastructuurbeheerder en, zo nodig, spoorwegondernemingen om de naleving van de in artikel 6 voorgeschreven boekhoudkundige scheiding te controleren.
2. De lidstaten waarborgen dat besluiten van de regulerende instantie voor rechterlijke toetsing openstaan. Een beroep tegen een besluit van de toezichhoudende instantie heeft geen schorsende werking.
3. Ingeval van geschillen over beslissingen van de toezichhoudende instanties die toezien op grensoverschrijdende vervoersdiensten, kunnen de betrokkenen beroep instellen bij de Commissie teneinde binnen een maand na ontvangst van het beroep een bindend besluit te verkrijgen over de verenigbaarheid van de beslissing met het Unierecht.
4. De lidstaten zorgen ervoor dat de besluiten genomen door de toezichhoudende instantie worden gepubliceerd.
5. De lidstaten zorgen ervoor dat de infrastructuurbeheerders en alle ondernemingen of andere entiteiten die verschillende types spoorvervoer of infrastructuurbeheer uitvoeren, met inbegrip van exploitanten van de dienstvoorzieningen, als bedoeld in artikel 6, gedetailleerde gereguleerde rekeningen aan de toezichhoudende instantie verstrekken, zodat zij haar verschillende taken kan uitoefenen. In deze gereguleerde rekeningen moeten tenminste de in bijlage X genoemde elementen zijn opgenomen. De toezichhoudende instantie mag aan de hand van deze rekeningen ook conclusies trekken inzake gevallen van staatssteun en deelt die gevallen zo nodig mee aan de daarvoor bevoegde autoriteiten.

Bijlage X kan in het licht van de opgedane ervaring worden gewijzigd overeenkomstig de in artikel 60 bis bedoelde procedure. [Am. 98]

Artikel 57

Samenwerking tussen **nationale** toezichhoudende instanties en **bevoegdheden van de Europese Commissie**

1. De nationale toezichhoudende instanties wisselen informatie uit over hun werk en hun besluitvormingsbeginselen en -praktijk en werken samen met het doel hun besluitvorming over de gehele Unie te coördineren. Daartoe werken zij samen in een werkgroep die **formeel vastgesteld kader dat op uitnodiging van en onder voorzitterschap van de Commissie** met regelmatige tussenpozen samenkomt. ~~De Commissie staat de toezichhoudende instanties daarin bij.~~ **Hiertoe zorgt de Commissie voor actieve samenwerking tussen de toezichhoudende instanties en neemt zij maatregelen indien toezichhoudende instanties hun taken niet vervullen.**

Woensdag 16 november 2011

De vertegenwoordigers van de Commissie omvatten vertegenwoordigers van de diensten belast met vervoer én mededinging.

De Commissie stelt een gegevensbank in waarin de nationale toezichthoudende instanties gegevens inbrengen over alle klachtenprocedures, bijvoorbeeld de data van de klachten, de start van initiatiefprocedures, alle ontwerp- en definitieve besluiten, de betrokken partijen, de belangrijkste elementen van de procedures, problemen met de interpretatie van het spoorwegrecht, en op eigen initiatief gestarte onderzoeken betreffende bijvoorbeeld toegang tot of heffingen voor internationale spoorwegdiensten.

2. De toezichthoudende instanties werken nauw samen, onder meer door middel van werkafspraken, om elkaar wederzijds 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 mededinging op de markt voor internationale spoorvervoersdiensten, **informeert** de betrokken toezichthoudende instantie **de Commissie**, raadpleegt **zij** de toezichthoudende instanties van alle andere lidstaten waardoor het internationale treinpad loopt en verzoekt zij hen om de nodige inlichtingen alvorens een besluit te nemen. **Ook het netwerk van toezichthoudende instanties brengt een advies uit.**

4. De overeenkomstig lid 3 geraadpleegde toezichthoudende instanties verstrekken alle inlichtingen die zij zelf krachtens hun nationale wetgeving mogen vragen. Deze inlichtingen mogen alleen worden gebruikt voor de behandeling van de klacht of het onderzoek bedoeld in lid 3.

5. De toezichthoudende instantie die een klacht ontvangt of uit eigen beweging een onderzoek voert, deelt de relevante inlichtingen mee aan de bevoegde toezichthoudende 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 inlichtingen verstrekken die voor de behandeling van de klacht of het onderzoek als bedoeld in lid 3 van dit artikel worden gevraagd door de toezichthoudende instantie van de lidstaat waar de betrokken vertegenwoordiger is gevestigd. Deze bevoegde instantie heeft het recht, de inlichtingen betreffende het betrokken internationaal treinpad mee te delen aan de in lid 3 bedoelde toezichthoudende instanties.

6 bis. *De Commissie kan op eigen initiatief aan de in leden 2 tot en met 6 genoemde activiteiten deelnemen en zij houdt het in lid 1 bedoelde netwerk van toezichthoudende instanties op de hoogte.*

7. Het **overeenkomstig lid 1 opgerichte netwerk van** toezichthoudende instanties ontwikkelt gemeenschappelijke beginselen en praktijken voor de besluitvorming waarvoor zij krachtens deze richtlijn bevoegd zijn. De Commissie kan ~~uitvoeringsmaatregelen waarin~~ deze gemeenschappelijke beginselen en praktijken vaststellen ~~zijn neergelegd. Deze maatregelen, die tot doel hebben de eenvormige tenuitvoerlegging van deze richtlijn te verzekeren, worden overeenkomstig artikel 63, lid 3, vastgesteld als uitvoeringsbesluiten en aanvullen overeenkomstig de in artikel 60 bis bedoelde procedure.~~

De **Het netwerk van** toezichthoudende instanties beoordelen ook de besluiten en praktijken in het kader van de in artikel 40, lid 1, bedoelde samenwerking tussen de infrastructuurbeheerder die de deze richtlijn ten uitvoer te leggen of het internationale spoorvervoer anderszins vergemakkelijken. [Am. 99]

Woensdag 16 november 2011

Artikel 57 bis**Europese toezichthoudende instantie**

Met inachtneming van de ervaringen die met het netwerk van toezichthoudende instanties worden opgedaan, stelt de Commissie uiterlijk ... (*) een wetgevingsvoorstel op houdende de oprichting van een Europese toezichthoudende instantie. Deze instantie heeft een toezichthoudende en bemiddelende taak in verband met grensoverschrijdende en internationale problemen, en behandelt beroepen die tegen besluiten van nationale toezichthoudende instanties zijn ingesteld. [Am. 100]

HOOFDSTUK V

SLOTBEPALINGEN

Artikel 58

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 (¹).

Artikel 59

Uitzonderingen

1. Tot 15 maart 2013 zijn Ierland, als een eiland lidstaat, 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 billijke en niet-discriminerende toegang tot de infrastructuur bepalend zijn, als bepaald in artikel 7, 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;
- b) niet verplicht het bepaalde toe te passen in artikel 27, artikel 29, lid 2, artikel 38, de artikelen 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, 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 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 of Noord-Ierland wordt over de voortzetting van deze uitzondering een besluit genomen volgens de adviesprocedure als bedoeld in artikel 64, lid 2.

De in lid 1 bedoelde uitzondering geldt 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 toepassing van alle in lid 1 bedoelde artikelen.

(*) Twee jaar na publicatie van deze richtlijn.

(¹) PB L 134 van 30.4.2004, blz. 1.

Woensdag 16 november 2011

3. Een uitzondering als bedoeld in lid 1 kan worden vernieuwd voor periodes van niet langer dan vijf jaar. Uiterlijk twaalf 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 64, 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 59 bis

Delegatie van bevoegdheden

De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 60 bis gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de reikwijdte van het markttoezicht overeenkomstig artikel 15, lid 5, bepaalde elementen van de netverklaring overeenkomstig artikel 27, lid 2, bepaalde heffingsbeginselen overeenkomstig artikel 31, lid 3 en lid 5, de tijdelijke verlaging van de infrastructuurheffingen voor treinen die met het ETCS zijn uitgerust overeenkomstig artikel 32, lid 3, bepaalde elementen van de prestatieregeling overeenkomstig artikel 35, de criteria waaraan moet worden voldaan met betrekking tot de eisen voor aanvragers van infrastructuur overeenkomstig artikel 41, lid 3, het tijdschema voor het toewijzingsproces overeenkomstig artikel 43, lid 1, de verplichte rekeningen overeenkomstig artikel 56 bis, lid 5, en gemeenschappelijke beginselen en praktijken voor de besluitvorming die door de toezichthoudende instanties worden ontwikkeld overeenkomstig artikel 57, lid 7. [Am. 101]

Artikel 60

Uitoefening van de delegatie

~~1. De bevoegdheden tot vaststelling van de gedelegeerde handelingen bedoeld in de artikel 7, lid 1, tweede alinea, artikel 13, lid 5, tweede alinea, artikel 15, lid 5, tweede alinea, artikel 20, derde alinea, artikel 27, lid 2, artikel 30, lid 3, tweede alinea, artikel 31, lid 5, tweede alinea, artikel 32, lid 1, tweede alinea, artikel 32, lid 3, artikel 35, lid 2, artikel 43, lid 1, en artikel 56, lid 8, derde alinea worden de Commissie verleend voor onbepaalde tijd.~~

~~2. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling vaststelt, stelt zij het Europees Parlement en de Raad daarvan tegelijkertijd in kennis.~~

~~3. De aan de Commissie toegekende bevoegdheden om gedelegeerde handelingen vast te stellen, zijn onderworpen aan de in de artikelen 61 en 62 vastgestelde voorwaarden. [Am. 102]~~

Artikel 60 bis

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 artikel 15, lid 5, artikel 27, lid 2, artikel 31, lid 3 en lid 5, artikel 32, lid 3, artikel 35, lid 2, artikel 41, lid 3, artikel 43, lid 1, artikel 56 bis, lid 6, en artikel 57, lid 7, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van ... (*). De Commissie stelt uiterlijk negen maanden vóór 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 vóór het einde van elke termijn tegen een dergelijke verlenging verzet.

(*) Datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

Woensdag 16 november 2011

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 15, lid 5, artikel 27, lid 2, artikel 31, lid 3 en lid 5, artikel 32, lid 3, artikel 35, lid 2, artikel 41, lid 3, artikel 43, lid 1, artikel 56 bis, lid 6, en artikel 57, lid 7, 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 artikel 15, lid 5, artikel 27, lid 2, artikel 31, lid 3 en lid 5, artikel 32, lid 3, artikel 35, lid 2, artikel 41, lid 3, artikel 43, lid 1, artikel 56 bis, lid 6, en artikel 57, lid 7, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement of de Raad binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad daartegen geen bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie heeft medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar maken. De termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd. [Am. 103]

Artikel 61

~~Intrekking van de delegatie~~

1. ~~De in artikel 60, lid 1, bedoelde delegatie van bevoegdheden kan door het Europees Parlement of de Raad worden ingetrokken.~~

2. ~~De instelling die een interne procedure heeft ingeleid om te besluiten of de delegatie van bevoegdheden moet worden ingetrokken, stelt de andere wetgever en de Commissie daarvan in kennis uiterlijk een maand voor het definitieve besluit wordt genomen, met vermelding van de gedelegeerde bevoegdheden die zouden kunnen worden ingetrokken en de redenen van die intrekking.~~

3. ~~Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheden. Het besluit wordt onmiddellijk van kracht of op een in dat besluit bepaalde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds in werking getreden gedelegeerde handelingen onverlet. Het wordt bekendgemaakt in het Publicatieblad van de Europese Unie. [Am. 104]~~

Artikel 62

~~Bezwaren tegen gedelegeerde handelingen~~

1. ~~Het Europees Parlement en de Raad kunnen tegen een gedelegeerde handeling bezwaar maken binnen twee maanden na de datum van kennisgeving. Op initiatief van het Europees Parlement of de Raad kan deze periode met een maand worden verlengd.~~

2. ~~Wanneer bij het verstrijken van deze periode het Europees Parlement en de Raad geen bezwaar hebben gemaakt tegen de gedelegeerde handeling, of indien vóór die datum zowel het Europees Parlement als de Raad de Commissie hebben meegedeeld, dat zij hebben besloten geen bezwaren te maken, treedt de gedelegeerde handeling in werking op de daarin vastgestelde datum.~~

3. ~~Wanneer het Europees Parlement of de Raad bezwaar maakt tegen een vastgestelde gedelegeerde handeling, treedt deze niet in werking. De instelling die bezwaar maakt, vermeldt de redenen voor haar bezwaar tegen de gedelegeerde handeling. [Am. 105]~~

Artikel 63

~~Uitvoeringsmaatregelen~~

1. ~~De lidstaten kunnen elke vraag betreffende de uitvoering van deze richtlijn aan de Commissie voorleggen. De besluiten dienaangaande worden genomen volgens de adviesprocedure bedoeld in artikel 64, lid 2.~~

Woensdag 16 november 2011

2. De Commissie stelt op verzoek van een lidstaat **nationale toezichhoudende instantie dan wel andere bevoegde nationale autoriteiten** of uit eigen beweging in specifieke gevallen een onderzoek in naar de toepassing en naleving van bepalingen van deze richtlijn. **De nationale toezichhoudende instanties houden een databank van hun ontwerpbesluiten bij die toegankelijk is voor de Europese Commissie.** Binnen twee maanden na de ontvangst van een dergelijk verzoek besluit de **Europese Commissie** volgens de in artikel 64, lid 2, bedoelde adviesprocedure, of de betrokken maatregel verder kan worden toegepast. De Commissie deelt haar besluit mee aan het Europees Parlement, de Raad en de lidstaten. [Am. 106]

~~Onverminderd artikel 258 van het Verdrag, kan iedere lidstaat het besluit van de Commissie binnen een maand na de datum van het besluit aan de Raad voorleggen. De Raad kan in uitzonderlijke omstandigheden binnen een maand na de voorlegging van het besluit met een gekwalificeerde meerderheid van stemmen een andersluidend besluit nemen. De Commissie stelt op verzoek van een lidstaat of uit eigen beweging in specifieke gevallen een onderzoek in naar de toepassing en naleving van de bepalingen van deze richtlijn en stelt hierover een besluit vast volgens de in artikel 64, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure.~~ [Am. 107]

3. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen **overeenkomstig artikel 10, lid 2, artikel 11, lid 4, artikel 14, lid 2, en artikel 17, lid 5**, vast teneinde de eenvormige tenuitvoerlegging van deze richtlijn te verzekeren. Deze uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 64, lid 3, bedoelde **onderzoeks**-procedure vastgesteld. [Am. 108]

Artikel 64

Comitéprocedures

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité. **Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.** [Am. 109]

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, ~~zijn de artikelen 3 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van het bepaalde in artikel 8 van dat besluit.~~ is artikel **4 van Verordening (EU) nr. 182/2011** van toepassing. [Am. 110]

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, ~~zijn artikel 5 en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.~~ is **artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011** van toepassing. [Am. 111]

Artikel 65

Verslag

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 organisatiemodellen voor deze markt evenals de gevolgen van deze richtlijn voor openbaardienstcontracten 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. In haar verslag stelt de Commissie, waar nodig, aanvullende maatregelen voor, om die openstelling te bevorderen en de effecten van dergelijke maatregelen te beoordelen.

Woensdag 16 november 2011

Artikel 66

Omzetting

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op [...] ... (*) aan de artikelen [...] en de bijlagen [...] te voldoen. Zij delen de Commissie die bepalingen onverwijld mede, alsmede een tabel ter weergave van het verband tussen die bepalingen en deze richtlijn. [Am. 112]

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 deze richtlijn is niet van toepassing op Cyprus en Malta, zolang deze lidstaten niet beschikken over een spoorwegnet op hun grondgebied.

Artikel 67

Intrekking

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

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

Artikel 68

Inwerkingtreding

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

De artikelen [...] en de bijlagen [...] zijn van toepassing met ingang van [...].

Artikel 69

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te [...]

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter

(*) 12 maanden na inwerkingtreding van deze richtlijn.

Woensdag 16 november 2011

BIJLAGE I

Lijst van infrastructuurbestanddelen

De infrastructuur van de spoorwegen omvat de volgende bestanddelen 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 spoor aansluitingen:

- terreinen;
- aardebaan met name ophogingen, afgravingen, drainagewerken, greppels, gemetselde goten, duikers, taludbekledingen en -bepalingen, enz.; reizigers- en goederenperrons, laad- en loswegen; berm en paden; omheiningmuren, hagen en hekken; brandstroken; wisselverwarmingsinstallaties; 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);
- wegen op spoorwegterreinen ten dienste van reizigers- en goederenvervoer, met inbegrip van **voor voetgangers en** de toegangswegen; [Am. 113]
- 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 verdelen 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.

BIJLAGE II

Essentiële taken van een infrastructuurbeheerder

(bedoeld in artikel 7)

~~Lijst van essentiële taken bedoeld in artikel 7:~~

~~besluitvorming inzake treinpad toewijzing, waaronder zowel de omschrijving als de beoordeling van de beschikbaarheid en de deze capaciteitstoeiwijzing voor afzonderlijke treinpaden;~~

~~besluitvorming inzake de heffingen van rechten voor het gebruik van de infrastructuur met inbegrip van de vaststelling en heffing van de rechten. [Am. 114]~~

Woensdag 16 november 2011

BIJLAGE III

Aan de spoorwegondernemingen te verlenen diensten

(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 aansluitingen en wissels op het net;
 - d) treinbeheer met inbegrip van seinen, regeling, treindienstleiding en de overdracht en levering van gegevens over treimbewegingen;
 - e) in voorkomend geval het gebruik van elektrische voedingsinstallaties ten behoeve van de tractie;
 - ~~f) installaties voor brandstofbevoorrading;~~
 - g) alle andere gegevens die nodig zijn om de dienst waarvoor capaciteit aangevraagd is, tot stand te brengen of te exploiteren.
2. Eveneens wordt toegang verleend tot de **volgende** dienstvoorzieningen, **indien voorhanden**, en tot de ~~verlening van~~ diensten **die in de volgende deze voorzieningen worden aangeboden**:
 - a) passagiersstations, de gebouwen en andere voorzieningen daarvan, met inbegrip van de ~~kaartverkoop- en inlichtingsystemen~~ **reisinformatiediensten en een passende locatie voor ticketverkoopdiensten**;
 - b) vrachtterminals;
 - c) rangeerstations;
 - d) vormingsstations;
 - e) remisestations;
 - f) onderhouds- en andere technische infrastructuur;
 - g) met de spooractiviteiten verbonden havenfaciliteiten;
 - h) hulp- en ondersteuningsfaciliteiten, waaronder slepen;

h bis) tanksinstallaties en levering van brandstof in deze installaties, waarvan de prijs op de factuur afzonderlijk van de vergoeding voor het gebruik van de tanksinstallaties wordt vermeld.
3. De aanvullende diensten kunnen omvatten:
 - a) tractiestroom, waarvan de **leverancier vrijelijk door een spoorwegonderneming kan worden gekozen; indien de leverancier van tractiestroom dezelfde is als de exploitant van de faciliteit**, wordt de prijs van tractiestroom afzonderlijk van de vergoeding voor het gebruik van de elektrische voedingsinstallatie vermeld;

Woensdag 16 november 2011

(a bis) gebruik van stroomtoevoer en elektriciteitsleidingen, waarvan de voorwaarden en prijzen gelijkwaardig moeten zijn voor alle exploitanten;

- b) voorverwarmen van passagierstreinen;
- e) levering van brandstof, waarvan de prijs op de factuur afzonderlijk van de vergoeding voor het gebruik van de tankinstallaties wordt vermeld; [Am. 115 en 165]
- 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 telecommunicatienet;
- b) levering van aanvullende informatie;
- c) technische keuring van het rollende materieel.

BIJLAGE IV

Inlichtingen voor het toezicht op de spoorvervoersmarkt

(bedoeld in artikel 15)

1. Beoordeling van de geleverde vervoersprestaties en de compensatie voor openbaredienstverplichtingen (ODV)

	2007	%-verschil in vergelijking met jaar daarvoor	2008	%-verschil in vergelijking met het jaar daarvoor
Goederen (in tkm ⁽¹⁾) totaal				
Internationaal				
Transito				
Binnenlands				
Passagiers (in pkm ⁽²⁾) totaal				
Internationaal				
Transito				
Binnenlands				
Waarvan op grond van ODV				
Betaalde compensaties voor de ODV (in euro)				

(¹) Ton per kilometer.

(²) Passagiers per kilometer.

Woensdag 16 november 2011

2. Aandeel van de spoorwegondernemingen in de totale vervoersprestatie einde 2008 (lijst van de spoorwegondernemingen met een marktaandeel in tkm/pkm ≥ 1 %)

Spoorwegondernemingen (GOEDEREN)	Aandeel (% van tkm)	Totale marktaandeel nieuwe ondernemingen

Spoorwegondernemingen (PASSAGIERS)	Aandeel (% van tkm)	Totale marktaandeel nieuwe ondernemingen

3. Toezichthoudende instanties

	Vorig jaar	Jaar daarvoor
Aantal personeelsleden dat zich bezighoudt met regelgevingskwesties inzake de toegang rond de spoorwegmarkt:		
Aantal behandelde klachten:		
Aantal uitgevoerde onderzoeken ex officio:		
Aantal genomen besluiten		
— betreffende klachten:		
— betreffende ambtshalve-onderzoeken:		

4. Vorig jaar aangenomen nationale wettelijke en bestuurrechtelijke besluiten in verband met het spoorvervoer
5. Belangrijke ontwikkelingen op het gebied van de herstructurering van de traditionele spoorwegondernemingen en aanneming/uitvoering van het nationale vervoersbeleid tijdens het afgelopen jaar
6. Belangrijke opleidingsinitiatieven/-maatregelen die uw land het jongste jaar heeft genomen in verband met het spoorvervoer
7. Werkgelegenheid bij spoorwegondernemingen (SO) en infrastructuurbeheerders (IB) op het einde van het afgelopen jaar

Totaal aantal personeelsleden SO	
— waarvan treinbestuurder	
— waarvan overig mobiel personeel dat in het buitenland werkt	
Totaal aantal personeelsleden IB	
Overige personeelsleden, onder meer in andere spoorgebonden diensten (onderhoudswerkplaatsen, terminals, opleiding, leasing van bestuurders, energievoorziening)	

Woensdag 16 november 2011

8. Status van de vorig jaar geldende meerjarencontracten met infrastructuurbeheerders

Infrastructuurbeheerder	Lengte van het net dat onder het contract valt	Looptijd van het contract met ingang van [datum]	Vaststelling van prestatie-indicatoren (ja/nee)? Zo ja, welke?	Totale toegekende compensatie (in euro/jaar)	

9. Infrastructuurkosten (klassiek + hogesnelheidsnet)

	Onderhoud	Vernieuwing	Verbetering
Klassieke lijnen - vorig jaar: (in euro)			
(aantal km waaraan is gewerkt)			
Prognose voor dit jaar (in euro)			
(aantal km waaraan is gewerkt)			
Hogesnelheidslijnen -vorig jaar (in euro)			
(aantal km waaraan is gewerkt)			
Prognose voor dit jaar (in euro)			
(aantal km waaraan is gewerkt)			

10. Geraamde onderhoudsachterstand van de infrastructuur op het einde van vorig jaar

Klassieke lijnen - vorig jaar (in euro)	
(aantal te onderhouden km)	
Hogesnelheidslijnen - vorig jaar (in euro)	
(aantal te onderhouden km)	

11. Investerings in het hogesnelheidsspoorwegnet

Lijnen	Aantal km lijnen dat vorig jaar in dienst is genomen	Op middellange termijn in dienst te nemen aantal km (binnen 10/20 jaar)

Woensdag 16 november 2011

12. Lengte van het spoornet op het einde van vorige jaar:

Klassieke lijnen (in km)	
Hogesnelheidslijnen (in km)	

13. Vorig jaar geldende spoortoegangsrechten

Treincategorie	Gemiddelde heffing in euro/treinkom, exclusief het elektriciteitsverbruik
Goederentrein van 1 000 brutoton	
Intercitytrein van 500 brutoton	
Voorstadstrein van 140 brutoton	

14. Is er een prestatieregeling ingesteld overeenkomstig artikel 35 van deze richtlijn? (Zo ja, vermeld de belangrijkste aspecten van die regeling)

15. Aantal geldige vergunningen dat is afgegeven door de bevoegde instanties

	Geldige vergunningen tot 31 december van vorig jaar	Ingetrokken vergunningen	Nieuwe vergunningen	Geldige vergunningen tot 31 december van het jaar daarvoor
Totaal:				
— voor goederen				
— voor passagiers				

16. Stand van zaken invoering ERTMS

- 16 bis.
- De incidenten, ongevallen en ernstige ongevallen, volgens de definities in Richtlijn 2004/49/EG, die hebben plaatsgehad tijdens het voorgaande jaar.*
- [Am. 116]

17. Andere belangrijke ontwikkelingen

BIJLAGE V**Financiële draagkracht**

(bedoeld in artikel 20)

- 1.
- ~~De financiële draagkracht wordt onderzocht aan de hand van de jaarrekeningen van de spoorwegonderneming en, voor ondernemingen die een vergunning aanvragen en deze jaarrekeningen niet kunnen overleggen, aan de hand van de jaarbalans. Voor dit onderzoek moeten gedetailleerde gegevens over met name de volgende punten worden verstrekt:~~

- 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;~~
- e) ~~exploitatiekapitaal;~~

Woensdag 16 november 2011

- 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.
2. De aanvragende onderneming beschikt niet over de vereiste financiële draagkracht wanneer aanzienlijke achterstallige bedragen aan belastingen of sociale bijdragen uit hoofde van de activiteit van de onderneming zijn verschuldigd.
 3. De autoriteit kan met name de overlegging van een deskundigenrapport en van passende documenten van een bank, een openbare spaarkas, een financieel commissaris of een beëdigd accountant eisen. Deze documenten dienen gegevens over de onder punt 1 genoemde punten te bevatten. [Am. 117]

BIJLAGE VI

Inhoud van de netverklaring

(bedoeld in artikel 27)

De in artikel 27 bedoelde **afdelingen van de** netverklaring **bevatten** de volgende gegevens: [Am. 118]

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 in overeenstemming te zijn met of te verwijzen naar de overeenkomstig artikel 35 van de Interoperabiliteitsrichtlijn 2008/57/EG te publiceren infrastructuurregisters; [Am. 119]~~
2. ~~een de~~ afdeling aangaande de heffingsbeginselen en de tarieven ~~Dit~~ zal de nodige details over het heffingsstelsel bevatten, alsmede voldoende gegevens over gebruiksrechten en alle andere relevante informatie in verband met de toegang tot de in bijlage III genoemde diensten die door één leverancier worden verschaft. De voor de toepassing van ~~de artikelen 31 tot en met 36~~ artikel **31, leden 4 en 5**, en de artikelen 32 **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; [Am. 120]
3. ~~een de~~ afdeling aangaande 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: [Am. 121]
 - 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 overeenkomstig artikel 45, lid 4, inlichtingen te vragen over die termijnen;
 - 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 goederendiensten, 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.

Woensdag 16 november 2011

4. ~~een afdeling over de informatie in verband met de toepassing van de in artikel 25 bedoelde vergunning en de overeenkomstig Richtlijn 2004/49/EG ⁽¹⁾ afgegeven spoorwegveiligheidscertificaten;~~
5. ~~een afdeling met inlichtingen over de geschillenbeslechting en beroepsprocedures in verband met de toegang tot de spoorweginfrastructuur en diensten en de in artikel 35 bedoelde prestatieregeling; [Am. 122]~~
6. ~~een afdeling met inlichtingen over de toegang tot en de tarieven voor de in bijlage III bedoelde voorzieningen. De exploitanten van voorzieningen die niet onder de infrastructuurbeheerder ressorteren, stellen de infrastructuurbeheerder in kennis van de inlichtingen over de tarieven voor de toegang tot de voorziening en de aangeboden diensten en van de inlichtingen inzake de technische toegangsvoorwaarden die in de netverklaring moet worden opgenomen; [Am. 123]~~
7. ~~een modelovereenkomst voor de sluiting van kaderovereenkomsten tussen een infrastructuurbeheerder en een aanvrager overeenkomstig artikel 42 van deze richtlijn. [Am. 124]~~

⁽¹⁾ PB L 164 van 30.4.2004, blz. 44.

BIJLAGE VII

Basisbeginselen en parameters voor overeenkomsten tussen bevoegde instanties en infrastructuurbeheerders

(bedoeld in artikel 30)

In de overeenkomst worden de in artikel 30 genoemde aspecten vastgesteld, en met name:

1. de infrastructuur en de voorzieningen waarop de overeenkomst van toepassing is, overeenkomstig de structuur van bijlage III. Voorts worden ook alle aspecten in verband met ~~de ontwikkeling van de infrastructuur, waaronder~~ het onderhoud en de vernieuwing van de bestaande infrastructuur, beschreven. De bouw van nieuwe infrastructuur kan als afzonderlijk onderdeel worden opgenomen;
2. de structuur van de overeengekomen vergoedingen, **met inbegrip van indicatieve ramingen van de verwachte hoogte**, voor de in bijlage III opgesomde infrastructuurdiensten, ~~voor onderhoud, inclusief vernieuwing en modernisering~~, en voor het wegwerken van de bestaande onderhoudsachterstand; **betalingen voor nieuwe infrastructuur kunnen als afzonderlijk onderdeel worden opgenomen;**
3. gebruikersgerichte prestatiedoelstellingen in de vorm van indicatoren en kwaliteitscriteria inzake:
 - a) treinprestaties en klantentevredenheid, **met name het effect van de kwaliteit van de infrastructuur op de betrouwbaarheid van de treinen**,
 - b) netcapaciteit **en de beschikbaarheid van de infrastructuur**,
 - c) beheer van activa,
 - d) omvang van de activiteiten,
 - e) veiligheidsniveaus,
 - f) milieubescherming;
4. de omvang van de onderhoudsachterstand, de uitgaven om die weg te werken en de activa die buiten bedrijf zullen worden gesteld en waardoor financiële middelen vrijkomen;
5. de stimulansen overeenkomstig artikel 30, lid 1;
6. verslaggevingsverplichtingen voor de infrastructuurbeheerder met opgave van de inhoud en de rapporteringsfrequentie, met inbegrip van de jaarlijks te publiceren informatie;

Woensdag 16 november 2011

7. een mechanisme om ervoor te zorgen dat een aanzienlijk deel van de kostenreductie de gebruikers ten goede komt in de vorm van lagere heffingen, **overeenkomstig de voorschriften van artikel 30, lid 1, zonder het in artikel 8, lid 4, bedoelde evenwicht in de boeken van de infrastructuurbeheerder in gevaar te brengen**;
8. de overeengekomen duur van de overeenkomst, die wordt afgestemd op de looptijd van het ondernemingsplan van de infrastructuurbeheerder, de concessie of vergunning en het door de lidstaat ingestelde heffingskader en de heffingsregels;
9. regels voor de afhandeling van ernstige storingen en noodsituaties, ~~met inbegrip van een eventuele minimumdienstverlening bij stakingen~~, de vroegtijdige beëindiging van de overeenkomst en **tijdige** informatie voor de gebruikers; **[Am. 125]**
10. te nemen herstelmaatregelen wanneer een van de partijen zijn contractuele verplichtingen niet nakomt. Dit omvat de voorwaarden en procedures voor nieuwe onderhandelingen en de vroegtijdige beëindiging alsmede de rol van de toezichthoudende instantie.

BIJLAGE VIII

Eisen inzake infrastructuurkosten en -heffingen

(bedoeld in artikel 31, lid 3 en lid 5; artikel 32, lid 1 en lid 3, en artikel 35)

1. In de directe kosten van de treindienst als bedoeld in artikel 31, lid 3, in verband met de slijtage aan de infrastructuur, worden de volgende aspecten niet in rekening gebracht:
 - a) overheadkosten voor het hele net, ~~met inbegrip van lonen en pensioenen~~;
 - b) kapitaalintresten;
 - c) ~~meer dan een tiende van de kosten voor de planning, de toewijzing van het treinpad, het verkeersbeheer, de dispatching en de seingeving van een treinrit~~;
 - d) de afschrijving van informatie-, communicatie- of telecommunicatieapparatuur;
 - e) kosten in verband met het beheer van vaste activa en met name de aankoop, de verkoop, de ontmanteling, de sanering, het herstel of de huur van gronden of ander vastgoed;
 - f) ~~soziale diensten, scholen, crèches en restaurants~~; **[Am. 126]**
 - g) kosten voor gevallen van overmacht, ongevallen en gestoord bedrijf.

Wanneer de directe kosten voor het volledige net hoger liggen dan 35 % van de op basis van het aantal afgelegde treinkilometers berekende kosten voor het onderhoud, het beheer en de vernieuwing van het net, verstrekt de infrastructuurbeheerder de toezichthoudende instantie hiervoor een gedetailleerde verantwoording. De hierboven onder e), f) of g) bedoelde elementen worden niet in rekening gebracht bij de in dat kader berekende gemiddelde kosten.
2. De op basis van de geluidsemissies gedifferentieerde infrastructuurheffingen als bedoeld in artikel 31, lid 5, dienen aan de volgende eisen te voldoen:
 - a) de heffing verschilt naargelang een trein al dan niet is samengesteld uit voertuigen die voldoen aan de drempelwaarden die zijn vastgesteld bij Beschikking 2006/66/EG van 23 december 2005 betreffende de technische specificaties voor interoperabiliteit inzake het subsysteem „rollend materieel — geluidsemissies” van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem ⁽¹⁾;
 - b) er wordt prioriteit verleend aan goederenwagons;
 - c) differentiatie overeenkomstig de geluidsemissies van goederenwagons moet het mogelijk maken binnen een redelijke termijn de investeringen terug te betalen voor de uitrusting van goederenwagons met de vanuit economisch oogpunt meest haalbare geluidsarme remmen;

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

Woensdag 16 november 2011

- d) de heffing kan voorts worden gedifferentieerd naar gelang van:
- i) het tijdstip van de dag, en met name de geluidsemissies tijdens de nacht;
 - ii) de treinsamenstelling met gevolgen voor de geluidsemissies;
 - iii) de kwetsbaarheid van het gebied voor geluidsemissies;
 - iv) verdere geluidsemissieklassen die aanzienlijk lager liggen dan de onder a) bedoelde geluidsemissieklassen.
3. *De infrastructuurbeheerder bepaalt homogene marktsegmenten en toepasselijke extra heffingen in de zin van artikel 32, lid 1, op basis van een marktstudie en na raadpleging van de aanvragers. Met uitzondering van de artikel 32, lid 1, onder a), bedoelde wagons, toont de infrastructuurbeheerder ten aanzien van de toezichhoudende instantie aan dat voor een treindienst overeenkomstig artikel 32, lid 1, extra heffingen kunnen worden toegepast. Wanneer elke onder de volgende elementen opgesomde diensten tot een verschillend marktsegment behoren: Ingeval de infrastructuurbeheerder extra heffingen toepast, stelt hij een lijst op van marktsegmenten die vooraf door de toezichhoudende instantie moet worden goedgekeurd.*
- a) ~~passagiers- vs. goederenvervoer;~~
 - b) ~~treinen die gevaarlijke goederen vervoeren vs. andere goederentreinen;~~
 - c) ~~binnenlands vs. internationaal vervoer;~~
 - d) ~~gecombineerd vervoer vs. rechtstreekse treinen;~~
 - e) ~~stedelijke of regionale treinen vs. tussenstedelijke passagiersdiensten;~~
 - f) ~~bloktreinen vs. treinen met losse wagons;~~
 - g) ~~reguliere vs. occasionele treindiensten. [Am. 127]~~
4. De in artikel 35 bedoelde prestatieregeling is gebaseerd op de volgende beginselen:
- a) ~~Teneinde de overeengekomen dienstverleningskwaliteit te bereiken zonder de economische levensvatbaarheid van een dienst in gevaar te brengen, bepaalt de infrastructuurbeheerder, na goedkeuring door de toezichhoudende instantie, in overleg met de aanvragers de belangrijkste parameters van de prestatieregeling en met name de waarde van vertragingen, de betalingsdrempels op grond van de prestatieregeling voor zowel individuele treinritten als alle treinritten van een spoorwegonderneming gedurende een bepaalde periode. [Am. 128]~~
 - b) ~~De infrastructuurbeheerder stelt de spoorwegondernemingen tenminste vijf dagen voor de treinrit in kennis van de dienstregeling op basis waarvan de vertragingen worden berekend. [Am. 129]~~
 - c) Alle vertragingen worden toegeschreven aan een van de volgende vertragingklassen- 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

Woensdag 16 november 2011

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)

Woensdag 16 november 2011

- 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.

Woensdag 16 november 2011

- g) ~~Onverminderd de bestaande beroepsprocedures en het bepaalde in artikel 50 wordt voor geschillen in verband met de prestatieregeling een regeling ingesteld om dergelijke geschillen onverwijld te beslechten. Bij toepassing van deze regeling wordt binnen tien werkdagen een uitspraak gedaan. [Am. 130]~~
- h) ~~Eenmaal per jaar maakt de infrastructuurbeheerder op basis van de belangrijkste parameters die in de prestatieregeling zijn vastgesteld de gemiddelde jaarlijkse kwaliteitsprestaties bekend van de verschillende spoorwegondernemingen. [Am. 131]~~
5. De tijdelijke vermindering van de infrastructuurrechten voor treinen die met ETCS zijn uitgerust, als bedoeld in artikel 32, lid 3, wordt als volgt berekend:

Voor goederentreinen:

Jaar	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Korting	5 % 20 %	5 % 20 %	5 % 20 %	5 % 15 %	5 % 10 %	5 % 8 %	4 % 6 %	3 % 4 %	2 % 3 %	1 % 3 %

Voor passagierstreinen:

Jaar	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Korting	10 %	10 %	10 %	10 %	10 %	5 % 8 %	5 % 6 %	5 %	5 % 4 %	5 % 2 %

[Am. 132]

BIJLAGE IX

Tijdschema voor de toewijzing

(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 12 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.

Woensdag 16 november 2011

BIJLAGE X

Bij de toezichhoudende instantie in te dienen gereguleerde rekeningen

(bedoeld in artikel 56, lid 8)

De overeenkomstig artikel 56, lid 8, aan de toezichhoudende instantie te verstrekken rekeningen moeten tenminste het volgende bevatten:

1. Gescheiden boekhouding

De door de infrastructuurbeheerders en alle andere ondernemingen of instanties die verschillende categorieën spoorvervoer verrichten of activiteiten uitoefenen op dat gebied, dan wel openbare middelen ontvangen, te verstrekken rekeningen:

- a) omvatten gescheiden winst- en verliesrekeningen en balansen voor het goederenvervoer, het reizigersvervoer en de activiteiten op het gebied van het infrastructuurbeheer;
- b) verschaffen gedetailleerde en doorzichtige informatie over individuele bronnen en de besteding van overheidsmiddelen en andere vormen van compensatie; met inbegrip van een overzicht van de geldstromen van de onderneming, teneinde te bepalen hoe de overheidsmiddelen en andere vormen van compensatie zijn besteed;
- c) houden een overzicht in van de kosten en individuele winstposten, zodat kan worden nagegaan of er, overeenkomstig de eisen van **artikel 6**, sprake is van kruissubsidiëring tussen de verschillende activiteiten **die door de toezichhoudende instantie noodzakelijk en evenredig wordt geacht**; [Am. 133]
- d) zijn in voldoende mate gedetailleerd, overeenkomstig hetgeen door de toezichhoudende instantie als noodzakelijk en evenredig wordt geacht;
- e) gaan vergezeld van een document, waarin wordt uiteengezet welke methode is gehanteerd om de kosten aan de verschillende activiteiten toe te rekenen.

Wanneer de betrokken onderneming deel uit maakt van een groep, worden de gereguleerde rekeningen opgesteld voor de gehele groep en voor elke dochteronderneming. Om te verzekeren dat de overheidsmiddelen naar behoren zijn besteed, bevatten de gereguleerde rekeningen bovendien alle details van betalingen tussen de verschillende onderdelen van de groep.

2. Toezicht op de spoortoegangsrechten

De door de infrastructuurbeheerder aan de toezichhoudende instantie te verstrekken gereguleerde rekeningen:

- a) bieden een overzicht van de verschillende kostencategorieën, en verschaffen met name voldoende informatie over de marginale/directe kosten van de verschillende diensten of dienstenpakketten om toezicht op de infrastructuurrechten mogelijk te maken;
- b) verschaffen voldoende informatie met het oog op het toezicht op de individuele rechten die zijn betaald voor diensten (of dienstenpakketten); indien de toezichhoudende instantie dat verlangt, worden gegevens 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) bieden een overzicht van de kosten en inkomsten voor individuele diensten (of dienstenpakketten) overeenkomstig de eisen van de toezichhoudende instantie, teneinde te kunnen nagaan, of er sprake is van mededingingverstorende prijszetting (kruissubsidiëring, dumping of woekerwinsten).

3. Aangeven van de financiële prestaties

De door de infrastructuurbeheerder aan de toezichhoudende instantie te verstrekken gereguleerde rekeningen bevatten de volgende onderdelen:

Woensdag 16 november 2011

- 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.

4. Andere kwesties

De door infrastructuurbeheerders bij te houden rekeningen worden gereviseerd door een onafhankelijke auditor. Het auditrapport wordt als bijlage bij de gereglementeerde rekeningen gevoegd.

De gereglementeerde rekeningen bevatten de winst- en verliesrekeningen en balansen en worden afgestemd op de wettelijke jaarrekeningen van de onderneming; er worden toelichtingen verschaft over alle afstemmingsposten.

BIJLAGE XI

Deel A

Ingetrokken richtlijnen en overzicht van de achtereenvolgende wijzigingen daarvan

(bedoeld in artikel 67)

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

Woensdag 16 november 2011

Deel B

Termijnen voor de omzetting in nationaal recht

(als bedoeld in artikel 67)

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 XII

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, alinea 1	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 1, lid 4	Artikel 2, lid 3
Artikel 2, lid 3	Artikel 1, lid 3	Artikel 1, lid 4	Artikel 2, lid 4
Artikel 2, lid 4			Artikel 2, lid 5
Artikel 3	Artikel 2, onder b) en c)		Artikel 3, punten 1 tot en met 8
		Artikel 2	Artikel 3, punten 9 en 10
Artikel 4			Artikel 3, punten 11 tot en met 21
Artikel 5			Artikel 4
Artikel 6, leden 1 en 2			Artikel 5
Artikel 9, lid 4			Artikel 6, leden 1, 2
Artikel 6, lid 3			Artikel 6, lid 1, tweede alinea
Artikel 6, lid 3			Artikel 6, lid 4
Artikel 6, lid 3			Artikel 7, lid 1

Woensdag 16 november 2011

Richtlijn 91/440/EEG	Richtlijn 95/18/EG	Richtlijn 2001/14/EG	De onderhavige richtlijn
Artikel 7, leden 1, 3 en 4		Artikels 4, lid 2, en 14, lid 2	Artikel 7, lid 2
Artikel 9, leden 1 en 2		Artikel 6, lid 1	Artikel 8, leden 1, 2 en 3
Artikel 10, leden 3 en 3bis			Artikel 8, lid 4
Artikel 10, lid 3 ter			Artikel 9, leden 1 en 2
Artikel 11, lid 4			Artikel 10, lid 1 en lid 2, eerste en derde alinea
Artikel 10, lid 3 septies			Artikel, leden 3quater en 3sexies
			Artikel 11, leden 1, 2 en 3
			Artikel 11, leden 5 en 6
			Artikel 12
		Artikel 5	Artikel 13
			Artikel 14
Artikel 10 ter			Artikel 15
	Artikel 3		Artikel 16
	Artikel 4, leden 1 tot en met 4		Artikel 17, leden 1 tot en met 4
	Artikel 5		Artikel 18
	Artikel 6		Artikel 19
	Artikel 7		Artikel 20
	Artikel 8		Artikel 21
	Artikel 9		Artikels 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
		Artikel 4, lid 1, en leden 3 tot en met 6	Artikel 29
		Artikel 6, leden 2 tot en met 5	Artikel 30
		Artikel 7	Artikel 31
		Artikel 8	Artikel 32

Woensdag 16 november 2011

Richtlijn 91/440/EEG	Richtlijn 95/18/EG	Richtlijn 2001/14/EG	De onderhavige richtlijn
		Artikel 9	Artikel 33
		Artikel 10	Artikel 34
		Artikel 11	Artikel 35
		Artikel 12	Artikel 36
		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 20, lid 4
			Artikel 45, leden 1, 2 en 3
		Artikel 45, 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
		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 14bis		Artikel 33, leden 1, 2 en 3	Artikel 59
			Artikel 60
			Artikel 61
			Artikel 62
Artikel 11		Artikel 34	Artikel 63
Artikel 11bis		Artikel 35, leden 1, 2 en 3	Artikel 64

Woensdag 16 november 2011

Richtlijn 91/440/EEG	Richtlijn 95/18/EG	Richtlijn 2001/14/EG	De onderhavige richtlijn
Artikel 10, lid 9		Artikel 38	Artikel 65
			Artikel 66
			Artikel 67
	Artikel 17	Artikel 39	Artikel 68
Artikel 16	Artikel 18	Artikel 40	Artikel 69
			Bijlage I
Bijlage II			Bijlage II
		Bijlage II	Bijlage III
			Bijlage IV
	Bijlage		Bijlage V
		Bijlage I	Bijlage VI
			Bijlage VII
			Bijlage VIII
		Bijlage III	Bijlage IX
			Bijlage X