

STANDPUNT (EU) Nr. 8/2012 VAN DE RAAD IN EERSTE LEZING

met het oog op de aanneming van een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot instelling van één Europese spoorwegruimte (Herschikking)

Vastgesteld door de Raad op 8 maart 2012

(Voor de EER relevante tekst)

(2012/C 108 E/02)

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 ⁽³⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap ⁽⁴⁾, Richtlijn 95/18/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen ⁽⁵⁾ 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 ⁽⁶⁾ zijn ingrijpend gewijzigd. Aangezien nieuwe wijzigingen nodig zijn, dient ter wille van de duidelijkheid tot herschikking van deze richtlijnen te worden overgegaan en dienen deze richtlijnen tot één handeling te worden samengevoegd.
- (2) Een grotere integratie van de vervoersector in de Unie is 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.
- (3) Met het oog op integratie in een markt met vrije concurrentie is het van belang om de efficiëntie van het spoor te verbeteren, waarbij evenwel met de bijzondere kenmerken van de spoorwegen rekening dient te worden gehouden.

- (4) Lidstaten met een groot aandeel spoorvervoer van en naar derde landen die eenzelfde spoorwijdte hebben, die verschillend is van die van het hoofdspoorwijdte in de Unie, moet worden toegestaan om in specifieke operationele bepalingen te voorzien met het oog op zowel coördinatie tussen hun infrastructuurbeheerders en die van de betrokken landen als een eerlijke mededinging tussen de spoorwegondernemingen.
- (5) Met het oog op de efficiëntie en het concurrentievermogen van het vervoer per spoor ten opzichte van de andere vervoertakken, dienen de lidstaten ervoor te zorgen dat de spoorwegondernemingen het statuut krijgen van een volgens commerciële beginselen functionerende onafhankelijke onderneming die zich richt naar de behoeften van de markt.
- (6) Overeenkomstig de rechten die het nationale vennootschapsrecht toekent aan toezichtorganen van privaatrechtelijke naamloze vennootschappen, moeten aandeelhouders van spoorwegondernemingen goedkeuring vooraf kunnen verlangen voor belangrijke bedrijfsbeheersbeslissingen, zoals acquisities, investeringen en strategie. De bevoegdheden van toezichtorganen krachtens het vennootschapsrecht van de lidstaat, zoals de benoeming van bestuursleden, moeten door deze richtlijn onverlet gelaten worden.
- (7) 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. Voor zover is voldaan aan de eisen inzake afzonderlijk beheer en afzonderlijke boekhouding, er geen belangenconflicten ontstaan en de vertrouwelijkheid van commercieel gevoelige informatie is gegarandeerd, moeten infrastructuurbeheerders de mogelijkheid hebben om specifieke administratieve taken, zoals het innen van heffingen, uit te besteden aan andere entiteiten die niet actief zijn op de markt voor spoorvervoerdiensten.
- (8) 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.
- (9) 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.

⁽¹⁾ PB C 132 van 3.5.2011, blz. 99.⁽²⁾ PB C 104 van 2.4.2011, blz. 53.⁽³⁾ Standpunt van het Europees Parlement van ... (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en standpunt van de Raad in eerste lezing van 8 maart 2012. Standpunt van het Europees Parlement van ... (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van ... (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).⁽⁴⁾ PB L 237 van 24.8.1991, blz. 25.⁽⁵⁾ PB L 143 van 27.6.1995, blz. 70.⁽⁶⁾ PB L 75 van 15.3.2001, blz. 29.

- (10) 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.
- (11) Daartoe moeten de lidstaten met inachtneming van de uniale staatssteunregels ervoor zorg dragen, dat de financiële structuur van de infrastructuurbeheerders en de bestaande openbare spoorwegondernemingen gezond is. De bevoegdheid van de lidstaten met betrekking tot de planning en de financiering van infrastructuur blijft hierdoor onverlet.
- (12) Aanvragers moet de gelegenheid worden geboden hun mening te geven over de inhoud van het bedrijfsplan wat het gebruik, de levering en de ontwikkeling van de infrastructuur betreft. Dat houdt niet noodzakelijkerwijs in dat het door de infrastructuurbeheerder opgestelde bedrijfsplan volledig openbaar wordt gemaakt.
- (13) Aangezien particuliere spoor aansluitingen, zoals zijlijnen en lijnen in particuliere industriële voorzieningen, niet deel uitmaken van de spoorweginfrastructuur als omschreven in deze richtlijn, moeten beheerders van deze infrastructuren niet worden onderworpen aan de verplichtingen die krachtens deze richtlijn aan infrastructuurbeheerders worden opgelegd. Er moet echter een niet-discriminerende toegang worden gewaarborgd tot particuliere spoor aansluitingen en zijlijnen, ongeacht tot wiens eigendom die behoren, daar waar zij noodzakelijk zijn voor het verkrijgen van toegang tot voorzieningen die essentieel zijn voor de verrichting van vervoersdiensten en daar waar zij meer dan één eindgebruiker bedienen of kunnen bedienen.
- (14) Een lidstaat moet kunnen besluiten de infrastructuuruitgaven te dekken met andere middelen dan rechtstreekse overheidsfinanciering, zoals publiek private partnerschappen of financiering door de privésector.
- (15) De boeken van de infrastructuurbeheerder moeten gedurende een redelijke, te bepalen tijdsspanne in evenwicht zijn. In uitzonderlijke omstandigheden, zoals een aanzienlijke en plotselinge verslechtering van de economische situatie in de betrokken lidstaat die aanzienlijke gevolgen heeft voor het verkeersvolume op zijn infrastructuur of voor de omvang van de beschikbare overheidsfinanciering, zou die tijdsspanne langer kunnen duren.
- (16) Een efficiënt goederenvervoer, met name wanneer dit grensoverschrijdend is, vereist maatregelen voor de openstelling van de markt.
- (17) 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.
- (18) Voor de trajecten waarop tussenstops worden gemaakt, moet nieuwkomers worden toegestaan, onderweg passagiers te laten in- en uitstappen om de economische levensvatbaarheid voor de exploitatie te waarborgen en te voorkomen dat potentiële concurrenten in een ongunstige positie komen te verkeren in vergelijking tot de gevestigde exploitanten.
- (19) 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 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.
- (20) 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.
- (21) 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 toezichthoudende instantie(s) toestemming is gegeven op basis van een objectieve economische analyse, in aansluiting op een verzoek van de bevoegde autoriteiten die het openbaredienstcontract hebben gegund.
- (22) 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 de daaruit voortvloeiende effecten 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

⁽¹⁾ PB L 315 van 3.12.2007, blz. 1.

- 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 toezichhoudende instantie(s) moeten de lidstaten de mogelijkheid hebben om het recht op toegang voor de gevraagde internationale passagiersvervoerdienst toe te staan, te wijzigen of te 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.
- (23) 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.
- (24) Deze instantie moet op zodanige wijze te werk gaan, dat belangenverstremming of enige betrokkenheid bij de gunning van het openbaredienstcontract ter zake vermeden wordt. De bevoegdheid van de toezichhoudende instantie dient te worden verruimd om een beoordeling van het doel van een internationale dienst en, in voorkomend geval, de potentiële economische gevolgen voor bestaande openbaredienstcontracten mogelijk te maken.
- (25) Om investeringen in diensten die gebruikmaken van gespecialiseerde infrastructures, zoals hogesnelheidsspoorlijnen, aan te moedigen, moet de aanvragers, gegeven de omvangrijke investeringen op lange termijn, rechtszekerheid worden geboden.
- (26) De toezichhoudende instanties moeten informatie uitwisselen en, 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 basis van hun ervaringen richtsnoeren opstellen.
- (27) Om een eerlijke mededinging tussen spoorwegondernemingen alsmede volledige transparantie en niet-discriminerende toegang tot en verrichting van diensten te waarborgen, moet een onderscheid worden gemaakt tussen het aanbieden van vervoersdiensten en de exploitatie van voorzieningen. In het licht hiervan is het noodzakelijk dat deze twee soorten activiteiten afzonderlijk worden beheerd wanneer de exploitant van de dienstvoorziening behoort tot een instantie of onderneming die een dominante machtspositie heeft en op nationaal niveau actief is op ten minste een van de spoorwegvervoersmarkten voor goederen- of passagiersvervoer, waarvoor de voorziening wordt gebruikt. In het kader van deze scheiding wordt niet de oprichting van een afzonderlijke instantie of onderneming t voor dienstvoorziening verlangd.
- (28) Grensoverschrijdende overeenkomsten tussen lidstaten en derde landen moeten het gemakkelijker maken om spoorwegondernemingen uit de Unie en uit derde landen een gelijke markttoegang te bieden op wederzijdse basis.
- (29) Met het oog op een betrouwbare en adequate dienstverlening dient te worden gewaarborgd, dat de spoorwegondernemingen te allen tijde aan sommige eisen inzake goede naam, financiële gezondheid en beroepsbekwaamheid voldoen.
- (30) Met het oog op de bescherming van de cliënten en derden is het van essentieel belang dat wordt gewaarborgd dat de spoorwegondernemingen voldoende verzekerd zijn voor aansprakelijkheid. Daarnaast moeten zij zich voor hun aansprakelijkheid bij ongevallen kunnen verzekeren middels door banken of andere ondernemingen verstrekte garanties, mits een dergelijke verzekering onder marktvoorwaarden wordt aangeboden, niet neerkomt op overheidssteun en geen discriminatie jegens andere spoorwegondernemingen inhoudt.
- (31) Een spoorwegonderneming moet voorts gehouden zijn tot de inachtneming van de op niet-discriminerende wijze opgelegde nationale en Unievoorschriften inzake de exploitatie van spoorwegdiensten die ten doel hebben deze onderneming in staat te stellen haar activiteiten op specifieke trajecten in alle veiligheid en met inachtneming van de gezondheids- en sociale voorschriften en de rechten van werknemers en consumenten uit te oefenen.
- (32) De procedures voor het verlenen, het handhaven en het wijzigen van vergunningen voor spoorwegondernemingen moeten doorzichtig zijn en in overeenstemming met het non-discriminatiebeginsel.
- (33) Teneinde transparantie en niet-discriminerende toegang tot spoorweginfrastructuur en tot diensten in dienstvoorzieningen voor alle spoorwegondernemingen te waarborgen, moet alle informatie die nodig is om van het recht op toegang gebruik te kunnen maken, in een netverklaring openbaar worden gemaakt.
- (34) Passende capaciteitstoewijzingsregelingen voor spoorweginfrastructuur gekoppeld aan concurrentiekrachtige exploitanten van vervoerdiensten zullen leiden tot een optimaler evenwicht tussen de vervoervormen.
- (35) De infrastructuurbeheerders moeten ertoe worden aangeemoedigd de omvang van de toegangsrechten en de kosten voor het ter beschikking stellen van infrastructuur te beperken, bijvoorbeeld door te voorzien in bonussen voor uitvoerende directeurs.
- (36) De verplichting voor de lidstaten om ervoor te zorgen dat de prestatiedoelstellingen en de inkomsten op middellange tot lange termijn van de infrastructuurbeheerder krachtens een overeenkomst tussen de bevoegde autoriteit en de infrastructuurbeheerder worden geïmplementeerd, mag geen afbreuk doen aan de bevoegdheid van de lidstaten inzake planning en financiering van spoorweginfrastructuur.

- (37) De bevordering van een optimaal gebruik van de spoorweginfrastructuur zal tot een vermindering van de aan het vervoer verbonden kosten voor de samenleving leiden.
- (38) De door de infrastructuurbeheerders bepaalde methoden voor de toerekening van de kosten moeten steunen op de beste beschikbare kennis inzake kostentoewijzing en moeten de kosten toerekenen aan de verschillende aan de spoorwegondernemingen aangeboden diensten en, in voorkomend geval, aan de verschillende types spoorvoertuigen.
- (39) 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.
- (40) Bij het toepassen van extra heffingen moeten door de infrastructuurbeheerder afzonderlijke marktsegmenten worden bepaald daar waar de kosten van het verrichten van de vervoersdiensten of de daaraan verbonden marktprijzen of eisen inzake dienstverleningskwaliteit aanzienlijk uiteenlopen.
- (41) 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. Deze regelingen moeten eerlijke concurrentie bij de verstrekking van spoorwegdiensten mogelijk maken.
- (42) 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.
- (43) Van de regelingen voor capaciteitstoewijzing moeten duidelijke en samenhangende economische signalen uitgaan, zodat de spoorwegondernemingen rationele beslissingen kunnen nemen.
- (44) Een gebruiksrechtenregeling zal aan de gebruikers economische signalen geven. Het is belangrijk, dat die signalen aan spoorwegondernemingen consistent zijn en deze ertoe aanzetten, rationele beslissingen te nemen.
- (45) Rolgeluid dat wordt veroorzaakt door in goederenwagens gebruikte remblokken met technologie van gietijzer, is een van de oorzaken van geluidsuitstoot die met adequate technische oplossingen kan worden verminderd. Naar geluid gedifferentieerde infrastructuurheffingen moeten in de eerste plaats gericht zijn op goederenwagens die niet voldoen aan de eisen van Beschikking 2006/66/EG van de Commissie van 23 december 2005 betreffende de technische specificaties voor interoperabiliteit inzake het subsysteem rollend materieel - geluidsemissies van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem⁽¹⁾. Wanneer een dergelijke differentiatie leidt tot een verlies aan inkomsten voor de infrastructuurbeheerder, moeten de uniale regels inzake staatssteun daarbij onverlet blijven.
- (46) Teneinde de installatie van het European Train Control System (ETCS) aan boord van locomotieven te versnellen, kunnen infrastructuurbeheerders de heffingsregeling wijzigen door middel van een tijdelijke differentiatie voor treinen met ETCS. De infrastructuurbeheerders moeten de mogelijkheid hebben om ervoor te zorgen dat een dergelijke differentiatie niet leidt tot een inkomstenverlies.
- (47) 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 infrastructuurbeheerders ervoor zorgen, dat de infrastructuurcapaciteit zodanig wordt toegewezen, dat de noodzaak om het niveau van de betrouwbaarheid van de dienst te handhaven en te verbeteren, in acht genomen wordt.
- (48) 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.
- (49) De lidstaten moeten de mogelijkheid hebben om de aanschaffers van spoorwegdiensten de gelegenheid te bieden, rechtstreeks aan het proces voor capaciteitstoewijzing deel te nemen.
- (50) Het is belangrijk om de bedrijfsmatige eisen van zowel aanvragers als infrastructuurbeheerder in beschouwing te nemen.
- (51) Het is belangrijk, dat infrastructuurbeheerders bij de toewijzing van infrastructuurcapaciteit over een zo groot mogelijke flexibiliteit beschikken, met dien verstande dat aan de redelijke eisen van de aanvrager moet worden voldaan.
- (52) 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.
- (53) Regelingen voor capaciteitstoewijzing en gebruiksrechten zullen in bepaalde gevallen rekening moeten houden met het feit dat verschillende elementen van het spoorweginfrastructuurnet met het oog op verschillende hoofdgebruikers ontworpen kunnen zijn.
- (54) 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.

(¹) PB L 37 van 8.2.2006, blz. 1.

- (55) 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.
- (56) In de regelingen voor gebruiksrechten en capaciteitstoe wijzing dient rekening te worden gehouden met de effecten van toenemende infrastructuurcapaciteitsverzadiging en, uiteindelijk, van capaciteitsschaarste.
- (57) 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.
- (58) 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.
- (59) 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.
- (60) 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.
- (61) Het is belangrijk om zorg te dragen voor een betere coördinatie van de toewijzingsregelingen, teneinde de aantrekkingskracht van het spoor te verhogen, voor verkeer dat van de netten van verscheidene infrastructuurbeheerders gebruikmaakt, en met name voor het internationale verkeer.
- (62) Het is belangrijk om verstoring van de concurrentie, waartoe aanzienlijke verschillen in de heffingsbeginselen bij verschillende spoorweginfrastructuren of verschillende vervoerswijzen aanleiding kunnen geven, zo veel mogelijk te beperken.
- (63) Het is wenselijk om die delen van de infrastructuurdienst vast te stellen die voor een exploitant essentieel zijn om een dienst te kunnen aanbieden, en die tegen minimumtoegangsheffingen moeten worden aangeboden.
- (64) Investerings in spoorweginfrastructuur zijn noodzakelijk en regelingen voor infrastructuurrechten dienen de infrastructuurbeheerders te stimuleren om passende investeringen te doen die economisch aantrekkelijk zijn.
- (65) 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.
- (66) Het is wenselijk om ervoor zorg te dragen, dat bij het nemen van vervoersbeslissingen rekening wordt gehouden met de externe kosten en dat de spoorweginfrastructuurheffingen op een samenhangende en evenwichtige manier bijdragen tot de internalisering van de externe kosten van alle vervoerswijzen.
- (67) 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.
- (68) Het totale niveau van de kostendekking door infrastructuurrechten is van invloed op de noodzakelijke overheidsbijdrage. Het is mogelijk, dat de lidstaten behoefte hebben aan verschillende totale kostendekkingsniveaus. Elke regeling voor infrastructuurrechten moet evenwel ruimte laten voor een verkeersniveau dat ten minste de aanvullende kosten kan opbrengen, die worden veroorzaakt als resultaat van het gebruik van het spoorwegnet gebruik.
- (69) Spoorweginfrastructuur is een natuurlijk monopolie. Daarom is het noodzakelijk infrastructuurbeheerders te stimuleren, kosten te reduceren en hun infrastructuur efficiënt te beheren.
- (70) Voor de ontwikkeling van het spoorvervoer dient met name gebruik te worden gemaakt van de beschikbare Unieinstrumenten, onverminderd de reeds vastgestelde prioriteiten.
- (71) De kortingen die aan spoorwegondernemingen worden verleend, moeten overeenstemmen met de werkelijke administratieve kostenbesparingen, met name de transactiekostenbesparingen. Kortingen mogen ook worden verleend om het efficiënte gebruik van de infrastructuur te bevorderen.
- (72) Het is wenselijk dat de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder worden gestimuleerd, het optreden van verstoringen van het net tot een minimum te beperken.
- (73) De toewijzing van capaciteit gaat gepaard met kosten voor de infrastructuurbeheerder, die hem dienen te worden vergoed.
- (74) Ten behoeve van het efficiënte beheer en het eerlijke en niet-discriminerende gebruik van spoorweginfrastructuur, moet een toezichthoudende instantie worden ingesteld, die toeziet op de toepassing van de voorschriften van deze richtlijn en als beroepsinstantie optreedt, onder voorbehoud van rechterlijke toetsing. Een dergelijke toezichthoudende instantie moet in staat zijn haar informatieverzoeken en besluiten af te dwingen door middel van passende sancties.

- (75) De toezichthoudende instantie moet op een zodanig manier worden gefinancierd dat haar onafhankelijkheid is gewaarborgd. De financiering moet afkomstig zijn uit de overheidsbegroting of uit verplichte bijdragen van de sector, met inachtneming van de beginselen billijkheid, transparantie, niet-discriminatie en evenredigheid.
- (76) 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.
- (77) Teneinde rekening te houden met de ontwikkeling van de spoorwegmarkt, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de technische wijzigingen van de informatie die moet worden verstrekt door de onderneming die de aanvraag indient, van de lijst van categorieën van vertragingen, van het schema voor het toewijzingsproces, en van de boekhoudkundige informatie die moet worden verstrekt aan de regelgevende instanties. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau. De Commissie moet bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen ervoor zorgen dat de desbetreffende documenten tijdig en op gepaste wijze gelijktijdig worden toegezonden aan het Europees Parlement en de Raad.
- (78) Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze richtlijn te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren⁽¹⁾.
- (79) Aangezien de doelstellingen van deze richtlijn - namelijk het bevorderen van de ontwikkeling van de spoorwegen in de Unie, het vaststellen van de algemene beginselen inzake de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen en de coördinatie van de in de lidstaten toegepaste regelingen betreffende de toewijzing van spoorwegcapaciteit en de rechten voor het gebruik daarvan - onvoldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt wegens de duidelijk internationale dimensie van de uitgifte van die vergunningen en de exploitatie van belangrijke onderdelen van de spoorwegnetten, en gezien de noodzaak te zorgen voor eerlijke en niet-discriminerende voorwaarden voor de toegang tot de infrastructuur en derhalve, wegens hun grensoverschrijdende implicaties, beter door de Unie worden verwezenlijkt, kan de Unie maatregelen vaststellen, overeenkomstig de beginselen van subsidiariteit als bedoeld in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie. Overeenkomstig het beginsel van evenredigheid zoals bedoeld in datzelfde artikel gaat deze richtlijn niet verder dan hetgeen nodig is voor het bereiken van deze doelstellingen.
- (80) De verplichting tot omzetting van deze richtlijn in nationaal recht dient te worden beperkt tot de bepalingen die ten opzichte van de vorige richtlijnen materieel zijn gewijzigd. De verplichting tot omzetting van de bepalingen van deze richtlijn die in vergelijking met vorige richtlijnen materieel ongewijzigd zijn, vloeit voort uit die richtlijnen.
- (81) Voor de lidstaten die niet over een spoorwegnet beschikken en hiervoor in de onmiddellijke toekomst evenmin plannen hebben, zou de omzetting en uitvoering van de hoofdstukken II en IV van deze richtlijn een onevenredige en zinloze verplichting vormen. Derhalve moeten deze lidstaten vrijgesteld worden van die verplichting.
- (82) Overeenkomstig paragraaf 34 van het Interinstitutioneel Akkoord over beter wetgeven⁽²⁾ 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.
- (83) Deze richtlijn dient de in bijlage IX, deel B, genoemde termijnen waarbinnen de lidstaten aan de vorige richtlijnen moeten voldoen, onverlet te laten,

HEBLEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Onderwerp en toepassingsgebied

1. Deze richtlijn stelt vast:
 - a) de regels inzake het beheer van de spoorweginfrastructuur en de vervoersactiviteiten per spoor van spoorwegondernemingen die in een lidstaat zijn of zullen worden gevestigd, zoals 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, zoals 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, zoals neergelegd in hoofdstuk IV.

⁽¹⁾ PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13.

⁽²⁾ PB C 321 van 31.12.2003, blz. 1.

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

Artikel 2

Uitsluiting van het toepassingsgebied

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

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

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

- a) ondernemingen die uitsluitend spoorvoerdiensten voor reizigers op een lokale of regionale, op zichzelf staande spoorweginfrastructuur exploiteren;
- b) ondernemingen die uitsluitend spoorvoerdiensten voor reizigers in het stads- of voorstadsverkeer exploiteren;
- c) ondernemingen die uitsluitend regionale spoorvoerdiensten voor goederen exploiteren;
- d) ondernemingen die uitsluitend goederenvervoerdiensten exploiteren op een particuliere spoorweginfrastructuur welke enkel door de eigenaar van de infrastructuur voor zijn eigen goederenvervoer wordt gebruikt.

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

- a) plaatselijke en regionale op zichzelf staande netten voor vervoersdiensten voor reizigers op spoorweginfrastructuur;
- b) spoornetten die alleen bestemd zijn voor stads- en voorstadsvervoerdiensten voor reizigers;
- c) regionale netten die enkel worden gebruikt voor regionale goederenvervoerdiensten door een spoorwegonderneming die niet onder lid 1 valt, tot het moment dat een andere aanvrager capaciteit op dat net aanvraagt;

d) spoorweginfrastructuur in particulier bezit die uitsluitend door de eigenaar voor diens goederenvervoer gebruikt wordt.

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

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

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

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

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

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

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

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. De taken van de infrastructuurbeheerder op een net of een deel van een net kunnen aan verschillende instanties of ondernemingen worden toegewezen;
- 3) „spoorweginfrastructuur”: de elementen vermeld in bijlage I;
- 4) „internationaal goederenvervoer”: vervoersdiensten waarbij de trein minstens één grens van een lidstaat overschrijdt; de trein kan worden samengesteld en/of gesplitst en de verschillende delen kunnen een verschillende herkomst en bestemming hebben, mits alle wagons ten minste één grens overschrijden;
- 5) „internationale 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 rytuigen ten minste één grens overschrijden;
- 6) „stads- en voorstadsvervoersdiensten”: vervoersdiensten die als hoofddoel hebben te beantwoorden aan de behoeften van een stedelijk centrum of een agglomeratie, met inbegrip van een grensoverschrijdende agglomeratie, en aan de behoeften aan vervoer tussen dat centrum of die agglomeratie en de omliggende gebieden;
- 7) „regionale vervoersdiensten”: vervoersdiensten die als hoofddoel hebben te beantwoorden aan de vervoerbehoefden van een regio, met inbegrip van een grensoverschrijdende regio;
- 8) „transito”: de doortocht op het grondgebied van de Unie zonder goederen te laden of te lossen en/of zonder passagiers op het grondgebied van de Unie te laten in- of uitstappen;
- 9) „dienstvoorziening” de installatie, inclusief terrein, gebouw en uitrusting, die in haar geheel of gedeeltelijk speciaal is ingericht voor het verrichten van een of meer diensten als bedoeld in bijlage II, punten 2 tot en met 4;
- 10) „exploitant van een dienstvoorziening”: iedere publieke of privaatrechtelijke entiteit die verantwoordelijk is voor het beheer van een of meer dienstvoorzieningen of voor het verrichten van een of meer diensten voor spoorwegondernemingen als bedoeld in bijlage II, punten 2 tot en met 4;
- 11) „grensoverschrijdende overeenkomst”: iedere overeenkomst tussen twee of meer lidstaten of tussen lidstaten en derde landen die ertoe strekt het verrichten van grensoverschrijdende spoorwegdiensten te vergemakkelijken;
- 12) „vergunning”: een door een vergunningverlenende autoriteit aan een onderneming verleende vergunning waarbij wordt erkend dat zij in staat is als spoorwegonderneming spoorvervoersdiensten te verrichten. De vergunning kan worden beperkt tot het verrichten van bepaalde categorieën vervoersdiensten;
- 13) „vergunningverlenende autoriteit”: de instantie die in een lidstaat verantwoordelijk is voor het verlenen van vergunningen aan spoorwegondernemingen;
- 14) „overeenkomst”: een in het kader van bestuurlijke of regelgevende maatregelen tot stand gekomen overeenkomst of, mutatis mutandis, regeling;
- 15) „redelijke winst”: een rendementsvergoeding op basis van eigen vermogen, waarbij rekening wordt gehouden met het risico, waaronder het risico aan inkomstzijde of het ontbreken daarvan, waaraan de exploitant van de dienstvoorziening is blootgesteld, en die in overeenstemming is met de gemiddelde opbrengst voor de betrokken sector in de afgelopen jaren;
- 16) „toewijzing”: de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit door een infrastructuurbeheerder;
- 17) „aanvrager”: een spoorwegonderneming of een internationaal samenwerkingsverband van spoorwegondernemingen of andere natuurlijke en/of rechtspersonen, zoals de bevoegde overheidsinstanties in de zin van Verordening (EG) nr. 1370/2007 en verladers, expediteurs en exploitanten van gecombineerd vervoer, die om redenen van openbare dienst of om commerciële redenen belang hebben bij de verwerving van infrastructuurcapaciteit;
- 18) „overbelaste infrastructuur”: een infrastructuurgedeelte waarvoor gedurende bepaalde perioden, zelfs na coördinatie van de verschillende capaciteitsaanvragen, niet volledig aan de infrastructuurcapaciteitsvraag kan worden voldaan;
- 19) „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;

- 20) „coördinatie”: de procedure die door de infrastructuurbeheerder en de aanvragers wordt gevolgd om een oplossing te vinden in geval van concurrerende aanvragen om infrastructuurcapaciteit;
- 21) „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;
- 22) „infrastructuurcapaciteit”: het vermogen om voor een bepaalde periode voor een infrastructuurelement gevraagde treinpaden te plannen;
- 23) „net”: de gehele spoorweginfrastructuur die beheerd wordt door een infrastructuurbeheerder;
- 24) „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, met begrip van alle andere gegevens die nodig zijn om de aanvragen van infrastructuurcapaciteit mogelijk te maken;
- 25) „treinpad”: de infrastructuurcapaciteit die nodig is om een trein in een bepaald tijdvak tussen twee plaatsen te laten rijden;
- 26) „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

Bestuurlijke onafhankelijkheid

Artikel 4

Onafhankelijkheid van spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerder

1. De lidstaten zorgen ervoor, dat de spoorwegondernemingen die direct of indirect eigendom zijn van of worden gecontroleerd door lidstaten op het vlak van bestuur, administratief beheer 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.

Artikel 5

Beheer van spoorwegondernemingen volgens commerciële beginselen

1. De lidstaten stellen de spoorwegondernemingen in de staat 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.

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

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

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

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

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

AFDELING 2

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

Artikel 6

Gescheiden 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.

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 in overeenstemming met artikel 7 van Verordening (EG) nr. 1370/2007 afzonderlijk in de desbetreffende rekeningen worden opgevoerd en mogen niet worden overgedragen naar activiteiten met betrekking tot andere vervoersdiensten of enig andere bedrijfsactiviteit.

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

Artikel 7

Onafhankelijkheid van de essentiële taken van de infrastructuurbeheerder

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

Tot de essentiële taken behoren:

- a) besluitvorming inzake treinpadtoewijzing, waaronder zowel de omschrijving als de beoordeling van de beschikbaarheid en de capaciteitstoe wijzing voor afzonderlijke treinpaden; en
- b) besluitvorming inzake de heffingen van rechten voor het gebruik van de infrastructuur, met inbegrip van de vaststelling en het innen van de rechten, onverminderd artikel 29, lid 1.

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

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

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

AFDELING 3

Financiële sanering

Artikel 8

Financiering van de infrastructuurbeheerder

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

2. Met inachtneming van de artikelen 93, 107 en 108 van het Verdrag, kunnen de lidstaten de infrastructuurbeheerder financiële middelen verstrekken die voldoende zijn in verhouding tot zijn in artikel 3, lid 2, bedoelde taken, de omvang van de infrastructuur en de financiële behoeften, in het bijzonder om nieuwe investeringen te dekken. De lidstaten kunnen besluiten deze investeringen met andere middelen te financieren dan met rechtstreekse overheidsfinanciering.

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

(*) twee jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

tot de desbetreffende informatie en in de gelegenheid worden gesteld om zich over de inhoud van het bedrijfsplan wat betreft de toegangs- en gebruiksvoorwaarden en de aard en het aanbieden en ontwikkelen van de infrastructuur, uit te spreken voordat het bedrijfsplan door de infrastructuurbeheerder wordt goedgekeurd.

4. De lidstaten zorgen ervoor dat, onder normale zakelijke omstandigheden en over een redelijke periode die niet langer mag zijn dan de looptijd van de in artikel 30, lid 2, bedoelde overeenkomst, in de boeken van een infrastructuurbeheerder de inkomsten uit infrastructuurrechten, overschotten uit andere commerciële activiteiten en overheidsfinanciering of financiering door de privésector enerzijds, waaronder begrepen voorschotten van de staat, indien van toepassing, en infrastructuuruitgaven anderzijds, waaronder begrepen uitgaven voor de vernieuwing en uitbreiding van activa op lange termijn, ten minste in evenwicht zijn.

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

Artikel 9

Transparante schuldverlichting

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

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

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

3. De leden 1 en 2 zijn slechts van toepassing op de schulden en intresten op schulden die spoorwegondernemingen die eigendom zijn van of worden gecontroleerd door de staat, hebben aangegaan tot de datum waarop de markt in de betrokken

lidstaat voor het geheel of een deel van de spoorvervoersdiensten is opgesteld, en in elk geval tot 15 maart 2001 of, voor de lidstaten die na die datum tot de Unie zijn toegetreden, tot de datum van toetreding tot de Unie.

AFDELING 4

Toegang tot de spoorweginfrastructuur en diensten

Artikel 10

Voorwaarden voor de toegang tot de spoorweginfrastructuur

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

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

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

4. De Commissie kan, op basis van de ervaring van toezichthoudende instanties, bevoegde autoriteiten, spoorwegondernemingen en op basis van de werkzaamheden van de in artikel 57, lid 1, bedoelde werkgroep, maatregelen vaststellen, waarin de voor de toepassing van lid 3 van dit artikel te volgen procedure en criteria nader worden bepaald. Deze uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 62, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

Artikel 11

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

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

2. Of het economische evenwicht van een 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 gegund,
- 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.

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 na ontvangst van alle relevante informatie, de betrokken partijen in kennis van haar met redenen omklede besluit.

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

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

4. De Commissie kan, op basis van de ervaring van toezichthoudende instanties, bevoegde autoriteiten, spoorwegondernemingen en op basis van de werkzaamheden van de in artikel 57, lid 1, bedoelde werkgroep, maatregelen vaststellen, waarin de voor de toepassing van de leden 1, 2 en 3, te volgen procedure en criteria nader worden bepaald. Deze uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 62, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

5. De lidstaten kunnen tevens het recht om passagiers te laten in- en uitstappen op stations in dezelfde lidstaat op het traject van een internationale 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 in overeenstemming met 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 passagiersvervoerdiensten verrichten

1. Onverminderd artikel 11, lid 2, kunnen de lidstaten, onder de in dit artikel bepaalde voorwaarden, de voor het spoorwegvervoer van passagiers bevoegde autoriteit toestaan om een heffing op te leggen aan spoorwegondernemingen die passagiersvervoerdiensten 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 passagiersvervoerdiensten 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 openbaredienstverplichtingen vervat in openbaredienstcontracten die in overeenstemming met het Unierecht zijn gegund. De opbrengst die uit deze, als compensatie betaalde heffing is opgehaald, mag niet hoger zijn dan hetgeen dat nodig is om het geheel of een deel van de kosten van de desbetreffende openbaredienstverplichtingen, rekening houdend met de opbrengsten alsmede met een redelijke winst uit de uitvoering van die verplichtingen, te dekken.

3. De heffing wordt opgelegd in overeenstemming met het 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 verstrekken deze informatie aan de Commissie.

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

Artikel 13

Voorwaarden voor de toegang tot diensten

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

2. Aanbieders van dienstvoorzieningen verlenen spoorwegondernemingen de in bijlage II, punt 2, bedoelde diensten op een niet-discriminerende wijze.

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

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

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

4. De verzoeken van de spoorwegondernemingen om toegang tot, en levering van diensten in, de dienstvoorziening mogen slechts worden afgewezen, wanneer er levensvatbare alternatieven zijn die hen in staat stellen, de betrokken goederen- of passagiersdienst op hetzelfde traject of op alternatieve trajecten onder economisch aanvaardbare voorwaarden te exploiteren. 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 tegemoet te kunnen komen.

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

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

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

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

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

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

AFDELING 5

Grensoverschrijdende overeenkomsten

Artikel 14

Algemene beginselen inzake grensoverschrijdende overeenkomsten

1. De lidstaten zorgen ervoor dat bepalingen in grensoverschrijdende overeenkomsten niet discrimineren tussen spoorwegondernemingen noch de vrijheid van de spoorwegondernemingen beperken om grensoverschrijdende diensten te exploiteren.

2. De lidstaten stellen de Commissie voor ... (*) in kennis van grensoverschrijdende overeenkomsten die voor deze datum gesloten zijn; voor nieuwe of herziene overeenkomsten tussen lidstaten doen zij dit voor de sluiting daarvan. De Commissie besluit of zulk een overeenkomst voldoet aan het Unierecht binnen negen maanden vanaf de kennisgeving voor overeenkomsten, gesloten vóór ... (**), of binnen vier maanden voor overeenkomsten nieuwe of herziene overeenkomsten tussen lidstaten. Deze uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 62, lid 2, bedoelde adviesprocedure vastgesteld.

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

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

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

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

(*) zes maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

(**) de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

AFDELING 6

Toezichthoudende rol van de commissie

Artikel 15

Reikwijdte van het markttoezicht

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

2. De Commissie betreft in dit kader vertegenwoordigers van de lidstaten en van de betrokken sectoren, met inbegrip van de gebruikers, 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 voorgenomen maatregelen te analyseren.

3. De Commissie ziet toe op het gebruik van de netten en de ontwikkeling van de kadervoorwaarden in de spoorwegsector, met name de rechten op het gebruik van infrastructuur, capaciteitstoewijzing, ontwikkelingen inzake de prijzen en de kwaliteit van de spoorvervoersdiensten, spoorvervoersdiensten op grond van openbare dienstcontracten, vergunningverlening en de mate van harmonisatie die tussen de lidstaten tot stand komt.

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

- a) de ontwikkeling van de interne markt in de spoorwegdiensten;
- b) de kadervoorwaarden, met inbegrip van die voor de passagiersvervoersdiensten over het spoor;
- c) de stand van zaken met betrekking tot het spoorwegnet in de Unie;
- d) het gebruik van toegangsrechten;
- e) belemmeringen voor efficiëntere spoorwegdiensten;
- f) infrastructuurbeperkingen;
- g) de behoefte aan wetgeving.

5. Met het oog op het markttoezicht door de Commissie delen de lidstaten jaarlijks aan de Commissie de nodige gegevens mee over het gebruik van de netten en de ontwikkeling van de kadervoorwaarden in de spoorwegsector.

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

HOOFDSTUK III

VERLENEN VAN VERGUNNINGEN AAN SPOORWEGONDERNEMINGEN

AFDELING 1

Verguningsverlenende instanties

Artikel 16

Vergunningverlenende instantie

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

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

AFDELING 2

Voorwaarden voor het verkrijgen van een vergunning

Artikel 17

Algemene vereisten

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

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

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

Artikel 18

Voorwaarden voor het verkrijgen van een vergunning

Een onderneming die een vergunning aanvraagt moet, vóór het begin van haar activiteiten, ten aanzien van de vergunningverlenende autoriteiten van de betrokken lidstaat kunnen aantonen dat zij te allen tijde kan voldoen aan de, in de artikelen 19 tot

en met 22 genoemde eisen inzake goede naam, financiële draagkracht en beroepsbekwaamheid, alsmede het dekken van haar wettelijke aansprakelijkheid.

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 onderneming die een vergunning aanvraagt of de bestuurders ervan:

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

Artikel 20

Eisen inzake financiële draagkracht

1. Aan de eisen inzake financiële draagkracht is voldaan indien een onderneming die een vergunning aanvraagt, kan aantonen dat zij gedurende een periode van 12 maanden haar bestaande en potentiële verplichtingen, onderbouwd door realistische veronderstellingen, kan nakomen.
2. De vergunningverlenende autoriteit verifieert de financiële draagkracht in het bijzonder aan de hand van de jaarrekening van de onderneming of, indien de onderneming die een vergunning aanvraagt geen jaarrekening kan overleggen, een balans. Elke onderneming die een vergunning aanvraagt, verstrekt ten minste de gegevens vermeld in bijlage III.
3. De vergunningverlenende autoriteit acht de financiële draagkracht van een onderneming die een vergunning aanvraagt als ontoereikend indien aanzienlijke of terugkerende achterstanden inzake belasting of sociale rechten verschuld zijn als resultaat van de activiteiten van deze onderneming.
4. De vergunningverlenende autoriteit kan verlangen dat een auditrapport en passende documenten van een bank, een openbare spaarkas, een accountant of auditor worden overgelegd. Deze documenten dienen de in bijlage III genoemde gegevens te bevatten.

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

Artikel 21

Eisen inzake beroepsbekwaamheid

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

Artikel 22

Eisen inzake de dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid

Onverminderd de uniale staatssteunregels en in overeenstemming met artikelen 93, 107 en 108 van het Verdrag, is een onderneming voldoende verzekerd of beschikt zij over marktconforme waarborgen om, ter toepassing van de nationale en internationale wetgeving, haar aansprakelijkheid bij ongeval, met name ten aanzien van passagiers, bagage, vracht, post en derden te dekken.

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. Een vergunningverlenende autoriteit kan 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 worden opgenomen.

Artikel 24

Tijdelijke vergunning, goedkeuring, schorsing en intrekking

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Artikel 25***Procedure voor het verlenen van vergunningen**

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

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

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

HOOFDSTUK IV

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

AFDELING 1

Algemene beginselen*Artikel 26***Effectief gebruik van infrastructuurcapaciteit**

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

*Artikel 27***Netverklaring**

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

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

3. De netverklaring wordt bijgewerkt en zo nodig gewijzigd.

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

*Artikel 28***Overeenkomsten tussen de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders**

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

AFDELING 2

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 bestuurlijke onafhankelijkheid een heffingskader vast.

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

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

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

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

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

(*) twee jaar voor de inwerkingtreding van deze richtlijn.

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

4. De infrastructuurbeheerder eerbiedigt de commerciële vertrouwelijkheid van de hem door de aanvrager verstrekte gegevens.

Artikel 30

Infrastructuurkosten en boekhouding

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

2. Onverminderd hun bevoegdheden inzake planning en financiering van spoorweginfrastructuur en onverminderd het begrotingsbeginsel van jaarperiodiciteit dragen de lidstaten er in voorkomend geval zorg voor dat tussen de bevoegde autoriteit en de infrastructuurbeheerder een overeenkomst van ten minste drie jaar wordt gesloten, die voldoet aan de in bijlage V genoemde beginselen en parameters.

De lidstaten dragen er zorg voor dat de overeenkomsten die van kracht zijn op ... (*) worden gewijzigd wanneer zij verstrijken of uiterlijk ... (**), om deze in overeenstemming met deze richtlijn te brengen.

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

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

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

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

(*) bij de inwerkingtreding van deze richtlijn.

(**) drie jaar na de inwerkingtreding van de richtlijn.

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

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

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

Artikel 31

Heffingsbeginselen

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

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

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

Vóór ... (**), stelt de Commissie maatregelen vast ter bepaling van de methode voor het berekenen van de kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst. Die uitvoeringshandelingen worden overeenkomstig de in artikel 62, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

De infrastructuurbeheerder kan besluiten om zich geleidelijk aan te passen aan de methode als bedoeld in lid 4 gedurende een periode van niet langer dan vijf jaar na ... (**).

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

(***) 36 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

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

Op basis van de ervaringen van infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen, toezichthoudende instanties en bevoegde autoriteiten, en met kennisneming van bestaande regelingen voor gedifferentieerde geluidsheffingen, kan de Commissie uitvoeringsmaatregelen vaststellen, die gedetailleerde voorschriften bevatten die moeten worden gevolgd voor het opleggen van heffingen voor kosten van geluidshinder, waaronder de looptijd van de heffingen, en die differentiatie van infrastructuurheffingen mogelijk maken om, waar passend, rekening te houden met de gevoeligheid van het betrokken gebied, met name wat betreft de omvang van de getroffen bevolking en treinsamenstellingen die gevolgen hebben voor het niveau van de geluidsemisies. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 62, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

Een heffing voor milieukosten waaruit een verhoging van de totale inkomsten van de infrastructuurbeheerder resulteert, wordt echter uitsluitend toegestaan indien deze ook wordt toegepast op het goederenvervoer over de weg in overeenstemming met het uniale recht.

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 32

Uitzonderingen op de heffingsbeginselen

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

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

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

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

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

De lijst van marktsegmenten wordt bekendgemaakt in de netverklaring en wordt minstens om de vijf jaar geëvalueerd.

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

3. Voor 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. Een dergelijke heffingsregeling kan ook overeenkomsten omvatten over het delen van het risico dat aan nieuwe investeringen verbonden is.

4. De infrastructuurheffingen kunnen worden gedifferentieerd om een prikkel te geven om treinen uit te rusten met het European Train Control System (ETCS) dat voldoet aan de versie zoals door de Commissie is vastgesteld bij Beschikking 2008/386/EG ⁽¹⁾, en aan de volgende versies.

Na een effectbeoordeling, kan de Commissie uitvoeringsmaatregelen vaststellen voor de wijze waarop de differentiëring van de infrastructuurheffingen wordt toegepast, met inbegrip van haar looptijd. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 62, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

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

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

Artikel 33

Kortingen

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

2. Met uitzondering van lid 3, blijven kortingen beperkt tot de werkelijke besparing op de administratieve kosten voor de

⁽¹⁾ Beschikking 2008/386/EG van de Commissie van 23 april 2008 tot wijziging van bijlage A bij Beschikking 2006/679/EG betreffende de technische specificaties van het subsysteem besturing en seingeving van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem en bijlage A bij Beschikking 2006/860/EG betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem besturing en seingeving van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem (PB L 136 van 24.5.2008, blz. 11).

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 spoorverkeer 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 van het Verdrag.

Artikel 35

Prestatieregeling

1. De heffingsregelingen voor infrastructuur zetten de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder er door middel van een prestatieregeling toe aan, verstoringen zo gering mogelijk te houden en de prestatie van het spoorwegnet te verbeteren. 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 VI, punt 2, gelden voor het gehele net.

3. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 60 gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot wijzigingen in bijlage VI, punt 2, onder c). Derhalve kan bijlage VI, punt 2, onder c), in het licht van de ontwikkeling van de spoorwegmarkt en de door in artikel 55 bedoelde toezichthoudende instanties, infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen opgedane ervaring worden gewijzigd. De bedoeling van deze wijzigingen moet zijn de verdragingsklassen aan te passen aan de beste praktijken van de industrie.

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. Deze heffing wordt betaald door de aanvrager of door de spoorwegonderneming die overeenkomstig artikel 41, lid 1, is aangewezen.

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

Artikel 37

Samenwerking met betrekking tot heffingssystemen op meer dan één net

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

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

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.

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, 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 heeft gegend, iedere andere belanghebbende bevoegde autoriteit die het recht heeft de toegang uit hoofde van artikel 11, 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, behoudens de voorwaarde van onafhankelijkheid van de beheerder, als bedoeld in artikel 4. Er worden specifieke regels voor de capaciteitstoewijzing vastgesteld. De infrastructuurbeheerder zorgt voor de afwikkeling van de capaciteitstoewijzingsprocedures. Hij draagt er met name zorg voor, dat de infrastructuurcapaciteit op een eerlijke, niet-discriminerende wijze en in overeenstemming met het unierecht wordt toegewezen.

2. De infrastructuurbeheerders eerbiedigen de commerciële vertrouwelijkheid 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 in het spoorwegstelsel binnen de Unie efficiënt netoverschrijdende infrastructuurcapaciteit te kunnen creëren en toewijzen, onder meer in het kader van de in artikel 42 bedoelde kaderovereenkomsten. Behoudens de regels zoals neergelegd in deze richtlijn, stellen de infrastructuurbeheerders hier toe passende procedures op en organiseren de treinpaden die dienovereenkomstig op meer dan één net betrekking hebben.

De lidstaten zorgen ervoor dat de vertegenwoordigers van de infrastructuurbeheerders wiens toewijzingsbeslissingen gevolgen hebben voor andere infrastructuurbeheerders, zich met elkaar in verbinding stellen ten einde de toewijzing van alle relevante infrastructuurcapaciteit op een internationaal niveau te coördineren, of deze op dit niveau toe te wijzen, onverminderd de specifieke bepalingen in het unierecht inzake netten voor het goederenvervoer over het spoor. De desbetreffende vertegenwoordigers van de infrastructuurbeheerders van derde landen kunnen eveneens bij deze procedure worden betrokken.

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

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

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

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

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

Artikel 41

Aanvragers

1. Aanvragen voor infrastructuurcapaciteit kunnen worden ingediend door aanvragers. Ten einde die infrastructuurcapaciteit

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

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

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

Artikel 42

Kaderovereenkomsten

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

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

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

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

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

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

(*) 36 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

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

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

Vanaf 1 januari 2010 kan een eerste kaderovereenkomst voor een periode van 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. Met inachtneming van de commerciële vertrouwelijkheid, worden de algemene bepalingen van elke kaderovereenkomst voor elke belanghebbende partij beschikbaar gesteld.

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

Artikel 43

Tijdschema voor de toewijzing

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

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

3. Voor het overleg over de ontwerpdiensregeling begint, komen de infrastructuurbeheerders met de andere betrokken

infrastructuurbeheerders overeen welke internationale treinpaden in de dienstregeling moeten worden opgenomen. Slechts indien absoluut noodzakelijk, worden wijzigingen aangebracht.

Artikel 44

Aanvragen

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

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

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

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

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, met in begrip van 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 ontwerpdiensregeling 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 spoorwagendiensten gedurende het dienstregelingstijdvak te verrichten.

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

⁽¹⁾ PB L 276 van 20.10.2010, blz. 22.

Artikel 46

Coördinatieprocedure

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

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

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

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

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

4. De voor de coördinatieprocedure geldende beginselen worden in de netverklaring opgenomen. Deze beginselen geven 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 6, niet zijn geheven of geen bevredigend resultaat hebben opgeleverd en de infrastructuur tot „overbelaste infrastructuur” is verklaard, mag de infrastructuurbeheerder voor de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit ook nog prioriteitscriteria hanteleren.

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, kunnen de lidstaten onder niet-discriminerende voorwaarden de noodzakelijke maatregelen nemen, opdat deze diensten bij de toewijzing van infrastructuurcapaciteit voorrang krijgen.

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

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

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

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

*Artikel 48***Ad hoc-aanvragen**

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

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

*Artikel 49***Gespecialiseerde infrastructuur**

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

2. Indien er geschikte alternatieve routes bestaan, kan de infrastructuurbeheerder na overleg met de belanghebbenden bepaalde infrastructuur aanwijzen voor gebruik door bepaalde typen verkeer. Onverminderd de artikelen 101, 102 en 106 van het Verdrag kan de infrastructuurbeheerder, wanneer die aanwijzing is geschied, bij de toewijzing van infrastructuurcapaciteit aan dit type verkeer prioriteit geven.

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

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

*Artikel 50***Capaciteitsanalyse**

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

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

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 infrastructuurontwikkeling;
- d) de mogelijkheden tot en de kosten van de capaciteitsvergroting, met inbegrip van te verwachten wijzigingen van de toegangsrechten.

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

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

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

- a) hij geen capaciteitsvergrotingsplan voorlegt; of
- b) talmt met de uitvoering van de in het capaciteitsvergrotingsplan vastgestelde acties.

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

Artikel 52

Gebruik van treinpaden

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

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

Artikel 53

Infrastructuurcapaciteit voor onderhoudswerkzaamheden

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

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

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

Artikel 54

Bij verstoring te nemen bijzondere maatregelen

1. Bij verstoring van het treinverkeer tengevolge van een technisch defect of een ongeval moet de infrastructuurbeheerder alle nodige stappen zetten om de toestand te herstellen naar normaal. Daartoe stelt hij een noodplan op met vermelding van de diverse organen die bij ernstige ongevallen of ernstige verstoring van het treinverkeer op de hoogte moeten worden gebracht.

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

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

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

AFDELING 4

Toezichthoudende instantie

Artikel 55

Toezichthoudende instantie

1. Elke lidstaat stelt een toezichthoudende instantie in voor de spoorwegsector. Onverminderd lid 2, is deze instantie een afzonderlijke instantie die organisatorisch, functioneel, hiërarchisch en wat de besluitvorming betreft, juridisch gescheiden en onafhankelijk is van elke andere privaatrechtelijke of publieke entiteit. 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 openbaardienstcontracten.

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. De toezichthoudende instantie voor de spoorwegsector kan in organisatorisch opzicht samengaan met de nationale mededingingsautoriteit bedoeld in artikel 11 van Verordening (EG) nr. 1/2003 van de Raad van 16 december 2002 betreffende de uitvoering van de mededingingsregels van de artikelen 101 en 102 van het Verdrag⁽¹⁾, de vergunningverlenende autoriteit bedoeld in hoofdstuk III, of de veiligheidsautoriteit die is opgericht op grond van Richtlijn 2004/49/EG van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen⁽²⁾ of met de vergunningverlenende autoriteit bedoeld in hoofdstuk III van deze richtlijn, voor zover deze gecombineerde autoriteit voldoet aan de in lid 1 genoemde eisen inzake onafhankelijkheid.

3. De lidstaten dragen er zorg voor dat de toezichthoudende autoriteit over voldoende personeel beschikt en zodanig wordt beheerd dat haar onafhankelijkheid wordt gewaarborgd. Zij zorgen er met name voor dat de personen die gaan over de overeenkomstig artikel 56 door de toezichthoudende autoriteit te nemen besluiten, zoals de leden van de raad van bestuur, voor zover van toepassing, onafhankelijk handelen van enig commercieel belang gerelateerd aan de sector van het spoorwegvervoer, dat zij derhalve geen belang in of zakenrelatie hebben met enige gereguleerde ondernemingen of instanties en dat zij geen instructies vragen aan of krijgen van een overheid of een andere publieke of privaatrechtelijke entiteit bij de uitoefening van de taken van de toezichthoudende instantie.

De personen die over de overeenkomstig artikel 56 door de toezichthoudende autoriteit te nemen besluiten gaan, zijn volledig verantwoordelijk voor de aanwerving en het beheer van het personeel van de toezichthoudende instantie.

⁽¹⁾ PB L 1 van 4.1.2003, blz. 1. De titel van Verordening (EG) nr. 1/2003 van de Raad is gewijzigd in verband met de hernoeming van de artikelen van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, overeenkomstig artikel 5 van het Verdrag van Lissabon; oorspronkelijk werd hier artikelen 81 en 82 van het Verdrag genoemd.

⁽²⁾ PB L 164 van 30.4.2004, blz. 29.

Artikel 56

Taken van de toezichhoudende instantie

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

- a) de voorlopige en de definitieve versie van de netverklaring;
- b) de daarin opgenomen criteria;
- c) de toewijzingsprocedure en het resultaat daarvan;
- d) de heffingsregeling;
- e) de hoogte of de structuur van de infrastructuur heffingen tot betaling waarvan hij verplicht is of kan zijn;
- f) de regelingen voor toegang overeenkomstig de artikelen 10, 11, 12 en 13;
- g) de toegang tot en de heffingen voor het gebruik van diensten overeenkomstig artikel 13.

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

3. De lidstaten kunnen besluiten dat de toezichhoudende autoriteit de taak krijgt niet-bindende adviezen aan te nemen met betrekking tot de voorlopige versie van respectievelijk het in artikel 8, lid 3, bedoelde bedrijfsplan, de overeenkomst en het capaciteitsvergrotingsplan, teneinde met name aan te geven of deze instrumenten stroken met de toestand van de concurrentie op de markt voor spoordiensten.

4. De toezichhoudende instantie bezit de nodige organisatorische middelen om haar taken uit te oefenen.

5. De toezichhoudende 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 toezichhoudende instantie plaatsvinden. Deze instantie grijpt onmiddellijk in indien het waarschijnlijk is dat de onderhandelingen in strijd zijn met de bepalingen van dit hoofdstuk.

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

De verzochte informatie dient onverwijld verstrekt te worden. De toezichhoudende instantie wordt in staat gesteld, 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 toezichthoudster op de mededinging op de markten voor spoorwegdiensten overeenkomstig lid 2. Dit omvat gegevens die nodig zijn voor statistische en marktwaarnemingsdoelstellingen.

7. De toezichhoudende instantie beslist op klachten en neemt de nodige maatregelen om de situatie binnen uiterlijk twee maanden na ontvangst van alle gegevens te verhelpen. Onverminderd de bevoegdheden van de nationale mededingingsautoriteiten om de mededinging op de markt voor spoorwegdiensten te garanderen, kan de toezichhoudende instantie 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).

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

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

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

9. De lidstaten zorgen ervoor dat de door de toezichhoudende instantie genomen besluiten worden bekendgemaakt.

10. De toezichhoudende instantie heeft de bevoegdheid om audits uit te voeren of externe audits te laten uitvoeren bij een infrastructuurbeheerder, exploitanten van dienstvoorzieningen en, zo nodig, spoorwegondernemingen om de naleving van de in artikel 6 voorgeschreven boekhoudkundige scheiding te controleren. In dit verband kan de toezichhoudende instantie om

alle relevante informatie verzoeken. De toezichthoudende instantie heeft in het bijzonder de bevoegdheid om infrastructuurbeheerders, exploitanten van dienstenvoorzieningen en alle ondernemingen of andere entiteiten die verschillende types spoorvervoer of infrastructuurbeheer uitvoeren of integreren als bedoeld in artikel 6, leden 1 en 2, en artikel 13, te verzoeken om alle in bijlage VIII genoemde boekhoudkundige informatie of een gedeelte daarvan te verstrekken, in voldoende mate gedetailleerd, overeenkomstig hetgeen als noodzakelijk en evenredig wordt geacht.

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

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

Artikel 57

Samenwerking tussen toezichthoudende instanties

1. De toezichthoudende 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 nemen zij deel aan en werken zij samen in een werkgroep die met regelmatige tussenpozen samenkomt. Met het oog op een actieve samenwerking tussen de passende toezichthoudende instanties staat de Commissie hen daarin bij.

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 treinspad, alsmede in het kader van het toezicht op de concurrentie op de markt voor internationale spoorvervoersdiensten, raadpleegt de betrokken toezichthoudende instantie de toezichthoudende instanties van alle andere lidstaten waardoor het internationale treinspad loopt, en verzoekt zij hen om de nodige inlichtingen alvorens een besluit te nemen.

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 om de inlichtingen betreffende het betrokken internationaal treinspad mee te delen aan de in lid 3 bedoelde toezichthoudende instanties.

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

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

HOOFDSTUK V

SLOTBEPALINGEN

Artikel 58

Procedures voor het plaatsen van opdrachten

De bepalingen van deze richtlijn zijn van toepassing onverminderd het bepaalde in Richtlijn 2004/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 houdende coördinatie van de procedures voor het plaatsen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en postdiensten ⁽¹⁾.

Artikel 59

Uitzonderingen

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

a) niet verplicht een onafhankelijke instantie te belasten met de taken die voor eerlijke en niet-discriminerende toegang tot

⁽¹⁾ PB L 134 van 30.4.2004, blz. 1.

de infrastructuur bepalend zijn, als bepaald in artikel 7, lid 1, eerste alinea, voor zover dat artikel de lidstaten verplicht onafhankelijke instanties in te stellen om de in artikel 7, lid 2, bedoelde taken te verrichten;

b) niet verplicht het bepaalde toe te passen in artikel 27, artikel 29, lid 2, de artikelen 38, 39 en 42, artikel 46, lid 4, artikel 46, lid 6, artikel 47, artikel 49, lid 3, de artikelen 50 tot 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 62, 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.

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

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

Artikel 60

Uitoefening van de delegatie

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

2. De in de artikelen 20, 35, lid 3, 43, lid 2, en 56, lid 11, bedoelde bevoegdheidsdelegatie wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van ... (*). De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in de artikelen 20, 35, lid 3, 43, lid 2 en 56, lid 11, bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

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

5. Een overeenkomstig de artikelen 20, 35, lid 3, 43, lid 2 en 56, lid 11, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad daartegen bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van de termijn van twee maanden de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

Artikel 63

Toepassingsmaatregelen

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

(*) de inwerkingtreding van deze richtlijn.

*Artikel 62***Comitéprocedures**

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

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

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing. Indien door het comité geen advies wordt uitgebracht, stelt de Commissie de ontwerputvoeringshandeling niet vast.

*Artikel 63***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 van het Europees Parlement en de Raad 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 wetgevingsmaatregelen voor, om die openstelling te bevorderen en de effecten van dergelijke maatregelen te beoordelen.

*Artikel 64***Omzetting**

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

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

voor die verwijzing en de formulering van die vermelding worden vastgesteld door de lidstaten.

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

Artikel 55, lid 1, is van toepassing met ingang ... (**).

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

*Artikel 65***Intrekking**

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

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

*Artikel 66***Inwerkingtreding**

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

*Artikel 67***Adressaten**

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter

...

...

(*) 36 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

(**) 60 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn.
(***) datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

BIJLAGE I

LIJST VAN INFRASTRUCTUURBESTANDELEN

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 spooraansluitingen:

- terreinen;
 - aardebaan met name ophogingen, afgravingen, drainagewerken, greppels, gemetselde goten, duikers, taludbekledingen en -bepalingen, enz.; reizigers- en goederenperrons, inclusief in passagiersstations en vrachtterminals, laad- en loswegen; bermen en paden; omheiningsmuren, hagen en hekken; brandstroken; wisselverwarmingsinstallaties; sneeuwveringen;
 - 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 de toegangswegen;
 - installaties voor de veiligheid, het seinwezen en de telecommunicatie voor de vrije baan, stations en rangeerstations, met inbegrip van de installaties voor het opwekken, transformeren en distribueren van elektrische stroom ten behoeve van het seinwezen en de telecommunicatie; gebouwen voor voornoemde installaties; railremmen;
 - verlichtingsinstallaties die nodig zijn voor de afwikkeling en de veiligheid van het verkeer;
 - installaties voor het transformeren en overbrengen van elektrische stroom voor tractiedoeleinden: onderstations, voedingskabels tussen de onderstations en de rijdraden, bovenleidingen met portalen, derde rail met steunelementen;
 - dienstgebouwen voor de infrastructuur, met inbegrip van een gedeelte voor installaties voor het innen van vervoersheffingen.
-

BIJLAGE II

AAN DE SPOORWEGONDERNEMINGEN TE VERLENEN DIENSTEN

(als bedoeld in artikel 13)

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

*BIJLAGE III***FINANCIËLE DRAAGKRACHT**

(als bedoeld in artikel 20)

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

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

BIJLAGE IV

INHOUD VAN DE NETVERKLARING

(als bedoeld in artikel 27)

De in artikel 27 bedoelde netverklaring bevat de volgende gegevens:

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

In dit gedeelte wordt een nauwkeurige omschrijving gegeven van de maatregelen ter waarborging van een adequate behandeling van 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.

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

BIJLAGE V

BASISBEGINSELEN EN PARAMETERS VOOR OVEREENKOMSTEN TUSSEN BEVOEGDE INSTANTIES EN INFRASTRUCTUURBEHEERDERS

(als bedoeld in artikel 30)

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

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

BIJLAGE VI

EISEN INZAKE INFRASTRUCTUURKOSTEN EN -HEFFINGEN

(als bedoeld in artikel 32, lid 1, en artikel 35)

1. De infrastructuurbeheerders nemen bij de opstelling van de lijst van marktsegmenten met het oog op de toepassing van extra heffingen overeenkomstig artikel 32, lid 1, ten minste de volgende paren in aanmerking:
 - a) passagiers- versus goederenvervoer;
 - b) treinen die gevaarlijke goederen vervoeren versus andere goederentreinen;
 - c) binnenlands versus internationaal vervoer;
 - d) gecombineerd vervoer versus rechtstreekse treinen;
 - e) stedelijke of regionale treinen versus tussenstedelijke passagiersdiensten;
 - f) bloktreinen versus treinen met losse wagons;
 - g) reguliere versus occasionele treindiensten.
2. De in artikel 35 bedoelde prestatieregeling is gebaseerd op de volgende beginselen:
 - a) Teneinde het overeengekomen prestatieniveau te bereiken zonder de economische levensvatbaarheid van een dienst in gevaar te brengen, bepaalt de infrastructuurbeheerder, in overleg met de aanvragers de belangrijkste parameters van de prestatieregeling en met name de waarde van vertragingen, de betalingsdrempels op grond van de prestatieregeling voor zowel individuele treinritten als alle treinritten van een spoorwegonderneming gedurende een bepaalde periode.
 - b) De infrastructuurbeheerder stelt de spoorwegondernemingen tenminste vijf dagen voor de treinrit in kennis van de dienstregeling op basis waarvan de vertragingen worden berekend. In geval van overmacht of late wijzigingen van de dienstregeling mag de infrastructuurbeheerder een kortere termijn voor kennisgeving hanteren.
 - 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
 2. Infrastructuur die onder de verantwoordelijkheid van de infrastructuurbeheerder valt
 - 2.1. Seinapparatuur
 - 2.2. Seinen bij overwegen
 - 2.3. Telecommunicatie-installaties
 - 2.4. Energievoorziening
 - 2.5. Spoor

- 2.6. Structuren
- 2.7. Personeel
- 2.8. Andere oorzaken
- 3. Civieltechnische problemen die onder de verantwoordelijkheid van de infrastructuurbeheerder vallen
 - 3.1. Geplande bouwwerkzaamheden
 - 3.2. Problemen bij de uitvoering van bouwwerkzaamheden
 - 3.3. Snelheidsbeperkingen vanwege schade aan het spoor
 - 3.4. Andere oorzaken
- 4. Problemen bij andere infrastructuurbeheerders
 - 4.1. Veroorzaakt door de vorige infrastructuurbeheerder
 - 4.2. Veroorzaakt door de volgende infrastructuurbeheerder
- 5. Commerciële problemen bij de spoorwegondernemingen
 - 5.1. Langere stop dan voorzien
 - 5.2. Verzoek van de spoorwegonderneming
 - 5.3. Laadverrichtingen
 - 5.4. Laadproblemen
 - 5.5. Commerciële voorbereiding van de trein
 - 5.6. Personeel
 - 5.7. Andere oorzaken
- 6. Problemen met het rollend materieel van de spoorwegondernemingen
 - 6.1. Planning van de materieelomloop of wijziging daarvan
 - 6.2. Samenstelling van de trein door de spoorwegonderneming
 - 6.3. Problemen met de rijtuigen (passagiersvervoer)
 - 6.4. Problemen met wagons (goederentreinen)
 - 6.5. Problemen met rijtuigen, locomotieven en motorwagens
 - 6.6. Personeel
 - 6.7. Andere oorzaken
- 7. Problemen bij andere spoorwegondernemingen
 - 7.1. Veroorzaakt door de volgende spoorwegonderneming
 - 7.2. Veroorzaakt door de vorige spoorwegonderneming
- 8. Externe oorzaken die noch aan de infrastructuurbeheerder, noch aan de spoorwegonderneming zijn te wijten
 - 8.1. Staking

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

BIJLAGE VII

TIJDSHEMA VOOR DE TOEWIJZING

(als bedoeld in artikel 43)

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

BIJLAGE VIII

BOEKHOUDKUNDIGE INFORMATIE DIE OP VERZOEK BIJ DE TOEZICHTHOUDENDE INSTANTIE MOET WORDEN INGEDIEND

(bedoeld in artikel 56, lid 10)

1. Gescheiden boekhouding

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

2. Toezicht op de spoortoegangsrechten

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

3. Aangeven van de financiële prestaties

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

BIJLAGE IX

Deel A

INGETROKKEN RICHTLIJNEN EN OVERZICHT VAN DE ACHTEREENVOLGENDE WIJZIGINGEN DAARVAN

(bedoeld in artikel 65)

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

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

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

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

Alleen punt B van de bijlage

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

Alleen artikel 1

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

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

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

Alleen artikel 29

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

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

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

Alleen artikel 30

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

Alleen artikel 2

Deel B

TERMIJNEN VOOR DE OMZETTING IN NATIONAAL RECHT

(als bedoeld in artikel 65)

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

BIJLAGE X

CONCORDANTIETABEL

Richtlijn 91/440/EEG	Richtlijn 95/18/EG	Richtlijn 2001/14/EG	De onderhavige richtlijn
Artikel 2, lid 1	Artikel 1, lid 1	Artikel 1, lid 1, eerste alinea	Artikel 1, lid 1
Artikel 2, lid 2	Artikel 1, lid 2	Artikel 1, lid 2	Artikel 1, lid 2
Artikel 2, lid 4	Artikel 1, lid 2	Artikel 1, lid 3	Artikel 2, lid 1
Artikel 3	Artikel 2, onder b) en c)	Artikel 2	Artikel 2, lid 2
Artikel 4			Artikel 2, lid 3
Artikel 5			Artikel 2, leden 4 tot en met 9
Artikel 6, leden 1 en 2			Artikel 2, lid 10
Artikel 9, lid 4			Artikel 3, punten 1 tot en met 8
Artikel 6, lid 1, tweede alinea			Artikel 3, punten 9 tot en met 11
Artikel 6, lid 3 en Bijlage II			Artikel 3, punten 12 en 13
Artikel 7, leden 1, 3 en 4			Artikel 3, punten 14 en 15
Artikel 9, leden 1 en 2			Artikel 3, punten 16 tot en met 26
Artikel 10, leden 3 en 3 bis			Artikel 4
Artikel 10, lid 3 ter			Artikel 5
Artikel 10, leden 3 quater en 3 sexies			Artikel 6, leden 1 en 2
Artikel 10, lid 3 septies			Artikel 6, lid 3
			Artikel 6, lid 4
			Artikel 7, lid 1
			Artikel 7, lid 2
			Artikel 8, leden 1, 2 en 3
			Artikel 8, lid 4
			Artikel 9, leden 1 en 2
			Artikel 10, leden 1 en 2
			Artikel 11, leden 1, 2 en 3
			Artikel 11, lid 4
			Artikel 11, leden 5 en 6
			Artikel 12, leden 1 tot en met 4
			Artikel 12, lid 5
			Artikel 13
			Artikel 14

Richtlijn 91/440/EEG	Richtlijn 95/18/EG	Richtlijn 2001/14/EG	De onderhavige richtlijn
Artikel 10 ter	Artikel 3 Artikel 4, leden 1 tot en met 4 Artikel 5 Artikel 6 Artikel 7, lid 1 Bijlage, Deel I, punt 1 Artikel 8 Artikel 9 Artikel 4, lid 5 Artikel 10 Artikel 11 Artikel 15		Artikel 15 Artikel 16 Artikel 17, leden 1 tot en met 4 Artikel 18 Artikel 19 Artikel 20, lid 1 Artikel 20, lid 2 Artikel 20, lid 3 Artikel 21 Artikel 22 Artikel 23, lid 1 Artikel 23, leden 2 en 3 Artikel 24 Artikel 25 Artikel 26
Artikel 10, lid 5		Artikel 1, lid 1, tweede alinea Artikel 3 Artikel 4, lid 1, 3, 4, 5 en 6 Artikel 6, leden 2 tot en met 5 Artikel 7 Artikel 8 Artikel 9 Artikel 10 Artikel 11 Artikel 12 Artikel 13 Artikel 14, leden 1 en 3 Artikel 15 Artikel 16 Artikel 17 Artikel 18 Artikel 19 Artikel 20, leden 1, 2 en 3	Artikel 26 Artikel 27 Artikel 28 Artikel 29 Artikel 30 Artikel 31 Artikel 32 Artikel 33 Artikel 34 Artikel 35 Artikel 36 Artikel 37 Artikel 38 Artikel 39 Artikel 40 Artikel 41 Artikel 42 Artikel 43 Artikel 44 Artikel 45, leden 1, 2 en 3 Artikel 45, lid 4

Richtlijn 91/440/EEG	Richtlijn 95/18/EG	Richtlijn 2001/14/EG	De onderhavige richtlijn
		Artikel 20, lid 4	Artikel 45, lid 5
		Artikel 21	Artikel 46
		Artikel 22	Artikel 47
		Artikel 23	Artikel 48
		Artikel 24	Artikel 49
		Artikel 25	Artikel 50
		Artikel 26	Artikel 51
		Artikel 27	Artikel 52
		Artikel 28	Artikel 53
		Artikel 29	Artikel 54
		Artikel 30, lid 1	Artikel 55
		Artikel 30, lid 2	Artikel 56, lid 1
		Artikel 31	Artikel 57
Artikel 12			Artikel 58
Artikel 14 bis		Artikel 33, leden 1, 2 en 3	Artikel 59
			Artikel 60
		Artikel 34, lid 2	Artikel 61
Artikel 11 bis		Artikel 35, leden 1, 2 en 3	Artikel 62
Artikel 10, lid 9			Artikel 63
		Artikel 38	Artikel 64
			Artikel 65
	Artikel 17	Artikel 39	Artikel 66
Artikel 16	Artikel 18	Artikel 40	Artikel 67
			Bijlage I
		Bijlage II	Bijlage II
	Bijlage		Bijlage III
		Bijlage I	Bijlage IV
			Bijlage V
			Bijlage VI
		Bijlage III	Bijlage VII
			Bijlage VIII

MOTIVERING VAN DE RAAD

I. INLEIDING

De Commissie heeft het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot instelling van één Europese spoorwegruimte op 21 september 2010 bij de Raad ingediend (herschikking) ⁽¹⁾.

Het Europees Parlement heeft op 16 november 2011 advies in eerste lezing uitgebracht ⁽²⁾.

Op 12 december 2011 heeft de Raad een politiek akkoord bereikt over de ontwerp-richtlijn. Nadat de tekst door de juristen-vertalers was bijgewerkt heeft de Raad op 8 maart 2012, overeenkomstig de gewone wetgevingsprocedure neergelegd in artikel 294 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, zijn standpunt in eerste lezing vastgesteld.

De Raad heeft bij zijn werkzaamheden rekening gehouden met het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité en van het Comité van de Regio's.

II. ANALYSE VAN HET STANDPUNT IN EERSTE LEZING

1. Algemeen

Het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot instelling van één Europese spoorwegruimte (herschikking), moet het eerste spoorwegpakket zo inrichten dat de regelgeving in de Europese spoorwegsector vereenvoudigd, verduidelijkt en gemoderniseerd wordt, om daarmee tevens dichter bij de doelstellingen van de Europa 2020-strategie te komen. Doel van dit herschikkingsvoorstel is de wetgeving te vereenvoudigen door de wetgeving inzake toegang tot de spoorwegmarkt te consolideren en te verduidelijken. Voorts is het de bedoeling de wetgeving te moderniseren door achterhaalde bepalingen te schrappen en nieuwe in te voeren die beter aansluiten op de werking van de huidige spoorwegmarkt.

Het door de Commissie ingediende voorstel tot herschikking behelst met name:

- financiering van spoorweginfrastructuur en passende heffingen voor het gebruik daarvan,
- de voorwaarden voor toegang tot en mededinging op de spoorwegmarkt;
- het toezicht op de spoorwegmarkt door de toezichthoudende instanties.

De Raad is het weliswaar eens met de Commissie wat betreft de doelstelling van het voorstel, maar vindt toch dat ingrijpende wijzigingen in het oorspronkelijk voorstel nodig zijn. Een aantal van de voorgestelde bepalingen zijn niet aanvaardbaar omdat zij te verstrekkend worden geacht, met name waar het gaat om de voorwaarden waaronder spoorwegondernemingen toegang krijgen tot dienstvoorzieningen, de principes inzake de rechten voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de dienstvoorzieningen en de taken van de toezichthoudende instantie. Andere bepalingen zijn herschreven om de huidige drie richtlijnen te vereenvoudigen en te verduidelijken.

Daaruit resulteert dat de tekst in het standpunt van de Raad in eerste lezing enigszins afwijkt van het oorspronkelijke Commissievoorstel doordat de redactie is aangepast en verscheidene bepalingen zijn geschrapt. Dit betekent dat geen van de in het advies in eerste lezing van het Europees Parlement voorgestelde amendementen m.b.t. de geschrapte bepalingen, door de Raad is overgenomen.

⁽¹⁾ Doc. 13789/10

⁽²⁾ TA/2011/503/P7

2. **Kernpunten van beleid**

- i) Voorwaarden van toegang van spoorwegondernemingen tot dienstenvoorzieningen en de in die voorzieningen aangeboden diensten (artikel 13 en bijlage III)

Om te voorzien in goede markttoegang voor nieuwe spoorwegondernemingen en zodoende tot meer mededinging in de spoorwegsector te komen, stelt de Commissie voor met betrekking tot het beheer van dienstenvoorzieningen en het aanbieden van spoorverkeer onafhankelijkheidsvereisten in te voeren (bv. juridisch, organisatorisch en op het gebied van besluitvorming) om belangenconflicten te vermijden tussen aanbieders van spoorgebonden diensten en/of eigenaars van voorzieningen enerzijds en de traditionele spoorwegondernemingen anderzijds.

De Raad is van mening dat het Commissievoorstel op dit punt moet worden gewijzigd, om de verwijzing naar „juridische onafhankelijkheid” te vervangen door de eis van „organisatorische onafhankelijkheid en onafhankelijkheid bij besluitvorming”. Meer bepaald introduceert de Raad een onderscheid tussen de essentiële dienstenvoorzieningen waarvoor meer concurrentie moet worden gewaarborgd, en de overige dienstenvoorzieningen. Wat laatstgenoemde betreft voorziet de Raad alleen in gescheiden rekeningen; m.b.t. de essentiële dienstenvoorzieningen waartoe ruimere toegang moet worden verleend, heeft de Raad de eis van onafhankelijkheid op organisatorisch en besluitvormingsgebied geïntroduceerd.

Voorts voegt de Raad toe dat deze onafhankelijkheid niet inhoudt dat er een afzonderlijke onderneming of entiteit voor dienstenvoorzieningen moet worden opgericht en dat kan worden volstaan met het organiseren van afzonderlijke afdelingen binnen één onderneming.

Voorts stelt de Commissie voor in de oorspronkelijke tekst „gebruiken of leasen”-bepalingen in te voeren voor het beheer van spoorgebonden dienstenvoorzieningen. Een voorziening die gedurende zekere tijd niet is gebruikt, moet door haar eigenaar (via verhuur of leasing) aan andere belangstellenden worden aangeboden. De voorgestelde maatregel beoogt verhoging van het aanbod van voorzieningen op de markt door kunstmatige verzadiging tegen te gaan.

De Raad is het eens met de voorgestelde aanpak maar stelt een termijn van drie jaar voor in plaats van de twee jaar van het Commissievoorstel. Voorts is de Raad van mening dat de spoorwegonderneming de exploitant op basis van aangetoonde behoeften moet laten weten belangstelling te hebben voor gebruik van de voorziening. Tot slot voegt de Raad eraan toe dat de exploitant het recht heeft de leasing of verhuring van die voorziening te voorkomen door aan te tonen dat er een omschakelingsproces aan de gang is.

Het Europees Parlement stelt voor de reikwijdte van de vereisten inzake scheiding in artikel 13, lid 2, te vergroten. De Raad kan echter niet accepteren dat de eisen inzake scheiding voor nog meer dienstenvoorzieningen gaan gelden.

Amendement 62 van het Europees Parlement is door de Raad dan ook niet aanvaard.

- ii) Heffingsbeginselen en uitzonderingen daarop (artikelen 31, 32 en bijlage VIII)

Directe kosten

In haar oorspronkelijke voorstel bepaalt de Commissie dat de gebruiksrechten voor het „minimumtoegangspakket” voor diensten vastgesteld in bijlage III, punt 1, de kosten moeten weerspiegelen die rechtstreeks voortvloeien uit het exploiteren van de treindienst, conform bijlage VIII, punt 1. Laatstbedoelde bijlage omvat een lijst van elementen die buiten beschouwing moeten blijven bij het berekenen van de directe kosten van het minimumtoegangspakket. De Commissie stelt voor te voorzien in de mogelijkheid die lijst te wijzigen via gedelegeerde handelingen.

De Raad steunt het beginsel dat voor het minimumtoegangspakket en voor de toegang tot infrastructuur die dienstenvoorzieningen verbindt een heffing wordt vastgesteld die gelijk is aan de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien, maar is van mening dat bijlage VIII, punt 1, moet vervallen en dat de methode voor het berekenen van de bij de exploitatie van de

treindienst gemaakte directe kosten moet worden vastgesteld via uitvoeringshandelingen, om te zorgen voor een geharmoniseerde toepassing van dit artikel. Ten slotte introduceert de Raad ook de mogelijkheid dat de infrastructuurbeheerder besluit de methode voor de berekening van de directe kosten geleidelijk aan te passen gedurende een periode van vijf jaar na het verstrijken van de omzettingstermijn van de richtlijn. Die bepaling heeft tot doel de lidstaten tijd te geven de financiering voor hun infrastructuur geleidelijk op te voeren tot zij in overeenstemming is met die gemeenschappelijke methode.

Geluidshinderheffingen

De Commissie stelt voor om, wanneer de Uniewetgeving voor het vrachtvervoer over de weg heffingen mogelijk maakt voor de kosten van geluidshinder, de infrastructuurrechten te wijzigen teneinde rekening te houden met de door de exploitatie van treinen veroorzaakte kosten van geluidshinder. De voorgestelde differentiatie van de infrastructuurheffing op basis van de geluidsemissies moet een duidelijke stimulans bieden om het rollend materieel te moderniseren.

De Raad is van mening dat het voorstel van de Commissie betreffende heffingen voor kosten van geluidshinder, facultatief moet blijven voor de lidstaten, om negatieve financiële gevolgen voor de infrastructuurbeheerders te voorkomen. Voorts krijgt de Commissie de mogelijkheid uitvoeringsmaatregelen aan te nemen om de nadere regels vast te stellen voor de toepassing van de heffingen voor kosten van geluidshinder, zodat een differentiatie van infrastructuurheffingen mogelijk wordt waarbij, waar passend, rekening wordt gehouden met de gevoeligheid van het betrokken gebied, met name wat betreft de omvang van de getroffen bevolking en treinsamenstellingen die gevolgen hebben voor de geluidsemissieniveaus.

European Train Control System (Europees systeem voor treinbesturing)

Het Commissievoorstel bepaalt dat voor treinen die uitgerust zijn met het European Train Control System (ETCS) de infrastructuurheffing tijdelijk wordt verlaagd. De Raad steunt een facultatieve benadering en is tegen verplichte maatregelen op dit gebied.

In het algemeen volgt het Europees Parlement de insteek van de Commissie wat betreft de basisregels voor infrastructuurheffingen. Het Parlement stelt zelfs voor het Commissievoorstel aan te scherpen op het punt van de voorwaarden voor geluidshinderheffingen, en stelt met name voor die heffingen verplicht te maken, los van de maatregelen voor het wegvervoer. Het Parlement dringt er ook op aan de verlaging van de rechten voor met ETCS uitgeruste treinen verplicht te maken. Voorts stelt het Parlement voor de mogelijkheid van een heffing voor andere milieukosten te beperken tot gevallen waarin de Uniewetgeving die heffing oplegt voor vrachtvervoer over de weg, en dringt het erop aan mogelijke inkomsten te bestemmen voor vervoerssystemen.

De Raad kon de amendementen 78, 79, 80 en 132 bijgevolg niet in aanmerking nemen.

iii) Financiering van de infrastructuurbeheerder en infrastructuurkosten en boekhouding (artikelen 8, 30 en bijlage VII)

In haar oorspronkelijke voorstel schreef de Commissie dat de infrastructuurbeheerders zullen worden aangemoedigd om de kosten van het verstrekken van infrastructuur alsmede de hoogte van de toegangsrechten te verminderen. Voorgesteld wordt dat stimuleringsmaatregelen alleen gerealiseerd kunnen worden via een overeenkomst over infrastructuurkosten en toegangsrechten tussen de bevoegde nationale autoriteiten en de infrastructuurbeheerder. Het Commissievoorstel bepaalt ook dat de overeenkomsten tussen de nationale autoriteiten en infrastructuurbeheerders worden gesloten voor een periode van ten minste vijf jaar. De algemene doelstelling van de Commissie hierbij is te stimuleren dat er langetermijnstrategieën voor de ontwikkeling van de spoorwegen komen.

De Raad is het in beginsel eens met de benadering van de Commissie op dit punt maar wil liever de mogelijkheid behouden om toezichtmaatregelen te nemen voor het geven van prikkels, als alternatief voor de bovengenoemde overeenkomsten, en om de minimale looptijd van de overeenkomsten te beperken tot drie jaar. Voorts stelt de Raad voor te verduidelijken dat het de aan de lidstaten is om de hoogte van de overheidsmiddelen voor de financiering van infrastructuur te bepalen.

De Raad schaart zich achter de doelstelling van de Commissie om een ontwikkelingsstrategie voor de beheerders van spoorweginfrastructuur uit te stippelen, mits de publicatie van die strategie een indicatief karakter behoudt. Voorts is de Raad geen voorstander van het invoeren van een vaste termijn om ervoor te zorgen dat de boekhouding van de infrastructuurbeheerders in evenwicht is en wil hij liever spreken van een redelijke termijn die de duur van de in artikel 30, lid 2, bedoelde overeenkomst niet mag overschrijden.

Het Europees Parlement stelt voor de nationale strategieën voor de ontwikkeling van infrastructuur een langere looptijd te geven, de raadpleging van de belanghebbenden inzake ontwikkelingsstrategieën te verlengen, de verplichting van de lidstaten om publieke middelen te verstrekken, aan te scherpen, en de termijn in het oorspronkelijke voorstel van de Commissie om ervoor te zorgen dat boekhouding van de infrastructuurbeheerder in evenwicht is, te verkorten. De Raad heeft de amendementen 55 en 78 van het Europees Parlement derhalve niet aanvaard.

iv) Scheiding tussen infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen (artikelen 6 en 7)

De Raad is het eens met de benadering van de Commissie om in het herschikkingsvoorstel tot instelling van één Europese spoorwegruimte de scheiding tussen infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen onverlet te laten,

Het Europees Parlement stelt met betrekking tot het beleid inzake IT-diensten en personeel echter voor specifieke eisen in te voeren. Voorts wijzigt het Parlement de bestaande eisen inzake gescheiden rekeningen tussen de infrastructuurbeheerders en de spoorwegondernemingen. Ten slotte verzoekt het Parlement de Commissie om voor eind 2012 een nieuw wetgevingsvoorstel over deze kwestie in te dienen om een volledige scheiding van het infrastructuurbeheer en de vervoersdiensten te bewerkstelligen; het Parlement dringt erop aan dat het nieuwe voorstel ook zou voorzien in de opening van de binnenlandse markt voor passagiersvervoer.

De Raad kon amendementen 51, 52, 53 en 54 derhalve niet in overweging neemt.

v) Taken van de toezichthoudende instantie (artikelen 55 t/m 57)

Het Commissievoorstel bevat verscheidene nieuwe bepalingen die ervoor moeten zorgen dat de toezichthoudende instanties in staat zijn hun taken effectief uit te voeren, en daartoe over grotere onafhankelijkheid, meer bevoegdheden en extra middelen beschikken.

Daarom wordt voorgesteld de bepalingen inzake de onafhankelijkheid van de toezichthoudende instanties te verbeteren door te bepalen dat zij onafhankelijk dienen te zijn van private of overheidsinstanties. Doel van de voorgestelde maatregel is de kans op belangenconflicten te verminderen en de toezichthoudende instanties tegelijkertijd meer toezichtcapaciteit te geven.

Voorts bepaalt het Commissievoorstel dat de bevoegdheden van de toezichthoudende instanties worden uitgebreid tot: 1) besluiten over de toegang tot en de tarieven voor spoorgebonden diensten, die essentieel zijn om nieuwe spelers toe te laten op de markt en eerlijke concurrentie te waarborgen; 2) voorkomen dat overheidsmiddelen die bestemd zijn voor niet-rendabele activiteiten worden aangewend voor de financiering van commerciële activiteiten; ook wordt voorgesteld dat de toezichthoudende instanties de bevoegdheid zouden krijgen zelf audits uit te voeren of externe audits te laten uitvoeren bij spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders en om de naleving van de in artikel 6 voorgeschreven boekhoudkundige scheiding te controleren. In haar herschikkingsvoorstel stelt de Commissie ten slotte voor dat, om toezichthoudende instanties de mogelijkheid te bieden efficiënter op te treden, infrastructuurbeheerders „verplichte rekeningen” moeten indienen met geaggregeerde en gestandaardiseerde kostprijdgegevens.

Hoewel de Raad m.b.t. de versterking van toezichthoudende instanties over het algemeen de aanpak van de Commissie volgt, acht hij het toch noodzakelijk de voorgestelde bepalingen inzake onafhankelijkheidseisen voor personeel van de toezichthouders opnieuw te bezien. Voorts maakt de Raad de mogelijkheid voor de toezichthouder om tussenbeide te komen in financieringskwesties facultatief; de publicatie van verplichte rekeningen wordt door de Raad niet aanvaard.

De Raad besluit ook de toezichthoudende instantie de bevoegdheid te geven om de mededingings-situatie op de markt voor spoorwegdiensten te monitoren en passende maatregelen te nemen om ongewenste ontwikkelingen op die markt te corrigeren, onverminderd de bevoegdheden van de nationale mededingingsautoriteiten inzake concurrentiebescherming. De Raad is het ook eens over het beginsel om een kader voor gecoördineerde samenwerking tussen de nationale toezichthoudende instanties te creëren.

Het Europees Parlement is van plan uitgebreide bevoegdheden toe te kennen aan de nationale toezichthoudende instanties wat betreft het toezicht op de uitvoering van de richtlijn en stelt voor de nationale toezichthouders onafhankelijker te maken en meer middelen te geven. Tegelijkertijd dient hun bevoegdheid om ongewenste marktontwikkelingen te corrigeren, te worden beperkt. Ten slotte steunt het Europees Parlement ook de formalisering van de samenwerking tussen de nationale toezichthouders via het opzetten van een netwerk, en verzoekt het de Commissie met een wetgevingsvoorstel te komen betreffende de oprichting van een Europese toezichthoudende instantie.

De Raad kon de amendementen 48, 96, 97, 98, 99 en 100 bijgevolg niet overnemen.

vi) Gedelegeerde handelingen en uitvoeringshandelingen

In het oorspronkelijke Commissievoorstel worden gedelegeerde handelingen voorgesteld als instrument tot wijziging van de verschillende bijlagen, met inbegrip van hun onderdelen.

De Raad is echter van mening dat het aantal bijlagen en onderdelen ten aanzien waarvan de Commissie moet worden gemachtigd om gedelegeerde handelingen aan te nemen, moet worden verminderd en beperkt tot de bijlagen V, VIII, punt 4c, IX en X. De Raad elimineert daarom de mogelijkheid voor de Commissie om via gedelegeerde handelingen wijzigingen aan te nemen op bijlage I (lijst van infrastructuurbestanddelen), bijlage II (essentiële functies van een infrastructuurbeheerder) bijlage III, (aan de spoorwegondernemingen te verlenen diensten), bijlage VI (netverklaring), bijlage VII (overeenkomst), en een deel van bijlage VIII (heffingen), omdat die bijlagen essentiële elementen bevatten.

Voorts voert de Raad uitvoeringsmaatregelen in voor de aanneming van uniforme toepassingsvoorwaarden voor bepaalde elementen van de bijlagen en onderdelen, zoals artikel 13 over de voorwaarden voor de toegang tot spoorgebonden diensten, artikel 31, lid 3, tot vaststelling van een berekeningsmethode voor de directe kosten, artikel 31, lid 5, tot instelling van een gemeenschappelijke methode voor geluidshinderheffingen en artikel 32 tot instelling van een gemeenschappelijke methode voor het differentiëren van infrastructuurheffingen m.b.t. ETCS.

In het algemeen gesproken stelt het Europees Parlement voor de bevoegdheden van de Commissie om gedelegeerde handelingen aan te nemen ofwel verder te beperken ofwel in te trekken. Voorts verwerpt het Parlement het gebruik van uitvoeringshandelingen voor de aanneming van uniforme toepassingsvoorwaarden voor bepaalde elementen in de bijlagen en onderdelen.

De Raad heeft de amendementen 62, 65, 68, 69, 70, 71, 72, 76, 78, 80, 81-82, en 87 bijgevolg niet overgenomen.

3. **Overige beleidspunten**

In algemene zin verwerpt de Raad de amendementen van het EP die niet in overeenstemming zijn met de bepalingen van het interinstitutioneel akkoord over een systematischer gebruik van de herschikking van besluiten (2002/C 77/01). In punt 8 van dit Interinstitutioneel Akkoord staat het volgende: „Blijkt het in de loop van de wetgevingsprocedure nodig in het besluit tot herschikking bepalingen die in het voorstel van de Commissie ongewijzigd zijn gebleven toch materieel te wijzigen, dan worden deze wijzigingen in het nieuwe besluit aangebracht overeenkomstig de procedure die in het Verdrag voor de toegepaste rechtsgrondslag is voorgeschreven”.

De Raad is van mening dat de EP-amendementen die bepalingen betreffen die niet in het herschikkingsvorstel van de Commissie zijn opgenomen, vanuit het oogpunt van samenhang en duidelijkheid niet onmisbaar zijn. De Raad kan de amendementen 16, 17, 27, 29-30, 33, 36, 38, 39, 40, 51, 52, 53, 57, 59, 67, 73, 85, 88, 89, 90, 94 en 95 bijgevolg niet in aanmerking nemen.

4. **Andere door het Europees Parlement aangenomen amendementen**

Andere amendementen van het EP die in het standpunt van de Raad in eerste lezing niet zijn overgenomen, betreffen de volgende zaken:

- het toevoegen van een eis betreffende informatie en kaartverkoop voor passagiers (amendement 57);
- bepalingen inzake de termijnen voor de besluiten van de nationale toezichthoudende instanties (amendement 59);

- de verruiming van de reikwijdte van markttoezicht tot tewerkstelling en arbeidsomstandigheden en tot investeringen in spoorweginfrastructuur (amendement 65);
- de eis dat de vergunningaanvragende spoorwegonderneming op het moment van de aanvraag ook aantoont dat zij in het bezit is van een veiligheidscertificaat (amendement 73);
- de verplichting om de netverklaring in het Engels te publiceren (amendement 75);
- de beperkende termijn die wordt opgelegd aan de infrastructuurbeheerder om de belanghebbende partijen in kennis te stellen van niet-geplande onderhoudswerkzaamheden (amendement 93);
- de omzettingstermijn van twaalf maanden (amendement 112);
- de aangescherpte bepalingen betreffende de diensten die passagiers in de stations ter beschikking staan (amendement 115);
- het opnemen van een verwijzing naar Richtlijn 2009/72/EG wat de levering van tractiestroom betreft (amendement 115);
- de uitbreiding van de voor het toezicht op de spoormarkt vereiste informatie als bedoeld in bijlage IV, punt 1, tot het verzamelen van gegevens over incidenten, ongevallen, en ernstige ongevallen (amendement 116);
- aanvullende eisen in verband met de dekking van de wettelijke aansprakelijkheid (amendement 140).

III. CONCLUSIE

Bij het vaststellen van zijn standpunt in eerste lezing heeft de Raad het Commissievoorstel en het advies in eerste lezing van het Europees Parlement volledig in acht genomen. Wat de amendementen van het Europees Parlement betreft, wijst de Raad erop dat reeds een aantal daarvan naar de geest, gedeeltelijk of volledig in het gemeenschappelijk standpunt in eerste lezing is overgenomen.
