

Woensdag 26 februari 2014

P7_TA(2014)0147

Eén Europese spoorwegruijnte *I**

Wetgevingsresolutie van het Europees Parlement van 26 februari 2014 over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruijnte met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur (COM(2013)0029 — C7-0025/2013 — 2013/0029(COD))

(Gewone wetgevingsprocedure: eerste lezing)

(2017/C 285/52)

Het Europees Parlement,

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2013)0029),
 - gezien artikel 294, lid 2, en artikel 91 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C7-0025/2013),
 - gezien artikel 294, lid 3 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,
 - gezien de gemotiveerde adviezen die binnen het kader van Protocol nr. 2 betreffende de toepassing van de beginselen van subsidiariteit en evenredigheid zijn uitgebracht door de Franse Senaat, het Litouwse parlement, de Kamer van Afgevaardigden van het Groothertogdom Luxemburg, de Nederlandse Eerste Kamer, de Nederlandse Tweede Kamer en de Zweedse Rijksdag, en waarin wordt gesteld dat het ontwerp van wetgevingshandeling niet strookt met het subsidiariteitsbeginsel,
 - gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité van 11 juli 2013 ⁽¹⁾,
 - gezien het advies van het Comité van de Regio's van 8 oktober 2013 ⁽²⁾,
 - gezien artikel 55 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme en de adviezen van de Commissie werkgelegenheid en sociale zaken en de Commissie regionale ontwikkeling (A7-0037/2014),
1. stelt onderstaand standpunt in eerste lezing vast;
 2. verzoekt om hernieuwde voorlegging indien de Commissie voornemens is ingrijpende wijzigingen in haar voorstel aan te brengen of dit door een nieuwe tekst te vervangen;
 3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en aan de Commissie alsmede aan de nationale parlementen.

P7_TC1-COD(2013)0029

Standpunt van het Europees Parlement in eerste lezing vastgesteld op 26 februari 2014 met het oog op de vaststelling van Richtlijn 2014/.../EU van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad tot instelling van één Europese spoorwegruijnte met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

⁽¹⁾ PB C 327 van 12.11.2013, blz. 122.

⁽²⁾ PB C 356 van 5.12.2013, blz. 92.

Woensdag 26 februari 2014

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

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

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

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

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure⁽³⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Het jongste decennium is het **Europese wegennet met 27 % gegroeid, terwijl het spoorwegennet met 2 % is gekrompen. Het** passagiersvervoer per spoor **is bovendien** onvoldoende gegroeid om een groter marktaandeel te verwerven ten opzichte van de auto en het vliegtuig. Het spoor blijft voor het passagiersvervoer in de Europese Unie steken op een marktaandeel van 6 %. **en** het passagiersvervoer is er niet in geslaagd in te spelen op de wijzigende behoeften inzake aanbod of kwaliteit. [Am. 1]
- (1 bis) **Het beperkte marktaandeel van de spoorwegen in Europa is onder meer te wijten aan oneerlijke concurrentie door andere vervoerswijzen, onvoldoende politieke wil om de spoorwegen te ontwikkelen en te weinig investeringen in het spoorwegennet.** [Am. 2]
- (2) De Europese markten voor het goederenvervoer en het internationaal passagiersvervoer per spoor zijn in 2007 en 2010 opengesteld voor concurrentie, respectievelijk bij Richtlijn 2004/51/EG van het Europees Parlement en de Raad⁽⁴⁾ en Richtlijn 2007/58/EG van het Europees Parlement en de Raad⁽⁵⁾. Een aantal lidstaten hebben bovendien hun markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor opengesteld voor concurrentie door de invoering van het recht op vrije toegang, door openbare dienstcontracten aan te besteden of door een combinatie van beide.
- (2 bis) **Er dient een balans te worden opgemaakt van de maatregelen die zijn getroffen om de kwaliteit van het dienstenaanbod te controleren op basis van feitelijke informatie, de omvang van het aanbod, de mate van benutting ervan en de gehanteerde kosten en tarieven.** [Am. 3]
- (2 ter) **De ontwikkeling van een gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte is sterk afhankelijk van een effectieve, volledige en tijdige toepassing van de uitgevaardigde wetgevingen in alle lidstaten. Gelet op de tekortkomingen die op dat gebied zijn vastgesteld, dienen de lidstaten streng toe te zien op de tenuitvoerlegging van de EU-wetgeving.** [Am. 4]
- (2 quater) **Uit verschillende studies en enquêtes blijkt dat de spoorwegmarkt in de lidstaten die de binnenlandse markt voor passagiersvervoer hebben opengesteld, zoals Zweden en het Verenigd Koninkrijk, is gegroeid en dat daar ook de tevredenheid van reizigers en personeel is toegenomen.** [Am. 5]
- (3) Bij Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad⁽⁶⁾ is één Europese spoorwegruimte gecreëerd met gemeenschappelijke regels inzake het beheer van spoorwondernemingen en infrastructuurbeheerders, de financiering van infrastructuur en gebruiksheffingen, de voorwaarden voor de toegang tot de spoorweginfrastructuur en -diensten en het regelgevend toezicht op de spoorwegmarkt. Nu al deze elementen beschikbaar zijn, kan de openstelling van de Europese spoorwegmarkt worden voltooid en het beheer van de infrastructuurbeheerders ~~worden hervormd om de~~ **met het oog op de waarborging van** gelijke toegang tot de infrastructuur ~~te waarborgen~~ **worden hervormd teneinde de kwaliteit van de spoorwegdiensten in de hele Unie te verbeteren en tegelijkertijd de sociale normen hoog te houden en goede arbeidsvoorwaarden te garanderen.** [Am. 6]

⁽¹⁾ PB C 327 van 12.11.2013, blz. 122.

⁽²⁾ PB C 356 van 5.12.2013, blz. 92.

⁽³⁾ Standpunt van het Europees Parlement van 26 februari 2014.

⁽⁴⁾ Richtlijn 2004/51/EG van het Europees parlement en de Raad van 29 april 2004 houdende wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap (PB L 164 van 30.4.2004, blz. 164).

⁽⁵⁾ Richtlijn 2007/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, en van Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur (PB L 315 van 3.12.2007, blz. 44).

⁽⁶⁾ Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PB L 343 van 14.12.2012, blz. 32).

Woensdag 26 februari 2014

- (3 bis) **Het voltooiën van de openstelling van de Europese spoorwegmarkt is essentieel om van het vervoer per spoor een geloofwaardig alternatief te maken voor andere vervoerswijzen wat betreft prijs en kwaliteit.** [Am. 7]
- (4) Op grond van Richtlijn 2012/34/EU dient de Commissie, waar nodig wetgevingshandelingen voor te stellen in verband met de openstelling van de binnenlandse markt voor passagiersvervoer en, met het oog op de totstandbrenging van passende voorwaarden om, voortbouwend op de bestaande vereisten inzake scheiding tussen infrastructuurbeheer en vervoersvoorzieningen, de **meest kostenefficiënte en niet-discriminerende toegang tot de infrastructuur, met inbegrip van de verkoopinfrastructuur van de gevestigde onderneming**, te verzekeren. [Am. 8]
- (4 bis) **De openstelling van de markt voor binnenlandse passagiersvervoerdiensten zal een positief effect hebben op de werking van de Europese spoorwegmarkt; dit zal leiden tot meer flexibiliteit en meer mogelijkheden voor bedrijven en passagiers. Het spoorwegpersoneel zal eveneens van de openstelling profiteren, doordat het meer kansen zal krijgen om zijn diensten aan nieuwe marktdeelnemers aan te bieden. Ervaren werknemers kunnen voor de nieuwe marktdeelnemers toegevoegde waarde opleveren, wat betere arbeidsvoorwaarden tot gevolg heeft.** [Am. 9]
- (4 ter) **De lidstaten zijn verantwoordelijk voor de organisatie van hun arbeidsmarkt voor spoorwegpersoneel. Ze moeten er echter voor zorgen dat de manier waarop de arbeidsmarkt georganiseerd is, geen afbreuk doet aan de kwaliteit van de diensten. De EU-wetgeving verschaft al een duidelijk kader voor de bescherming van het spoorpersoneel.** [Am. 10]
- (5) De oprichting van een coördinatiecomité moet een betere coördinatie tussen de infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen waarborgen en bijdragen tot een efficiënt beheer en gebruik van de infrastructuur. **Bovendien dient de infrastructuurbeheerder op het niveau van de verkeersleiding met het oog op een soepel dagelijks beheer van het netwerk, met inbegrip van het beheer van het verkeer op het netwerk gedurende de winter, samen te werken met de spoorwegondernemingen, zonder daarbij toegevingen te doen aan zijn onafhankelijkheid en verantwoordelijkheid voor het beheer van het netwerk en de naleving van de vigerende regels.** [Am. 117]
- (6) De lidstaten dienen voorts te waarborgen dat alle functies die noodzakelijk zijn voor de duurzaamheid van de exploitatie, het onderhoud en de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur op coherente wijze door de infrastructuurbeheerder zelf worden beheerd.
- (6 bis) **Om binnen de Europese spoorverkeersruimte te zorgen voor voldoende en eerlijke concurrentie zijn naast het waarborgen van een niet-discriminerende toegang tot de infrastructuur de integratie van nationale spoorwegnetten en een versterking van toezichthoudende instanties noodzakelijk. Deze versterking heeft zowel betrekking op de uitbreiding van de bevoegdheden van de bevoegde toezichthoudende instanties als op de ontwikkeling van een netwerk van toezichthoudende instanties dat in de toekomst een centrale speler moet zijn in de regulering van de spoorwegmarkt in de Unie.** [Am. 12]
- (6 ter) **Er moet met het oog op een hoogstaande dienstverlening aan de gebruikers van de spoorinfrastructuur van de infrastructuurbeheerder worden verlangd dat hij bij de uitoefening van alle relevante functies overeenkomstig deze richtlijn zijn bevoegdheden inzet voor de continue verbetering van de doeltreffendheid van het beheer van deze infrastructuur.** [Am. 13]
- (7) **Onverminderd de bevoegdheden van de lidstaten op het gebied van planning en financiering van infrastructuur, moet de** oprichting van een Europees netwerk van infrastructuurbeheerders ~~moet~~ ervoor zorgen dat grensoverschrijdende kwesties, **zoals spoortoegangsheffingen**, efficiënt worden geregeld tussen infrastructuurbeheerders van verschillende lidstaten. [Am. 14]
- (8) Om de gelijke toegang tot de infrastructuur te waarborgen, moeten ~~alle belangenconflicten die voortvloeien uit het feit dat de geïntegreerde structuur zowel infrastructuurbeheer als exploitatieactiviteiten omvat, structuren zo worden weggevoerd~~ **ontworpen dat er geen belangenconflicten ontstaan tussen het infrastructuurbeheer en de exploitatieactiviteiten.** Het wegwerken van **mogelijke** stimulansen om concurrenten te discrimineren is de enige manier om een gelijke toegang tot de spoorweginfrastructuur te waarborgen. Dit is een vereiste om de openstelling van het binnenlands passagiersvervoer per spoor te doen slagen. Ook de in dergelijke geïntegreerde structuren bestaande mogelijkheden tot kruissubsidiëring verstoren de markt en moeten worden weggevoerd, **evenals regelingen in verband met de bezoldiging van werknemers en andere voordelen die zouden kunnen leiden tot een voorkeursbehandeling ten opzichte van concurrenten.** [Am. 15]

Woensdag 26 februari 2014

- (9) De in Richtlijn 2012/34/EU vastgestelde vereisten inzake de onafhankelijkheid van infrastructuurbeheerders ten opzichte van de spoorwegondernemingen hebben uitsluitend betrekking op de essentiële functies van de infrastructuurbeheerder, namelijk de besluitvorming over de toewijzing van treinpaden en over de infrastructuurheffingen. Het is echter noodzakelijk dat alle functies op onafhankelijke wijze worden uitgeoefend aangezien ook andere functies kunnen worden aangewend om concurrenten te discrimineren. Dit geldt met name voor beslissingen over **de toegang tot ticketdiensten, stations en depots, over investeringen of onderhoud waarbij voorrang kan worden gegeven aan de delen van het netwerk die hoofdzakelijk door de vervoerexploitant van de geïntegreerde onderneming worden gebruikt**. Beslissingen over de planning van onderhoudswerkzaamheden kunnen een invloed hebben op de beschikbaarheid van treinpaden voor concurrenten. [Am. 16]
- (9 bis) **Ondanks de invoering van grensdel in Richtlijn 2013/34/EU om de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder te waarborgen, zouden verticaal geïntegreerde ondernemingen hun structuur kunnen misbruiken om ongeoorloofde concurrentievoordelen toe te kennen aan spoorwegondernemingen die deel uitmaken van dergelijke ondernemingen.** [Am. 17]
- (10) Richtlijn 2012/34/EU voorziet op dit moment slechts in de juridische, organisatorische en beleidsmatige onafhankelijkheid. De instandhouding van een geïntegreerde onderneming wordt hierdoor niet helemaal uitgesloten, zolang de drie vormen van onafhankelijkheid worden gewaarborgd. Om de onafhankelijkheid van de besluitvorming te waarborgen, moet worden voorzien in de nodige grensdel om te voorkomen dat een geïntegreerde onderneming zeggenschap uitoefent over het beleid van een infrastructuurbeheerder. Zelfs bij een volledige invoering van dergelijke grensdel kan discriminatie van concurrenten bij verticaal geïntegreerde ondernemingen echter niet volledig worden uitgesloten. In geïntegreerde structuren blijven er met name mogelijkheden tot kruissubsidiëring bestaan of is het voor toezichthoudende instanties ten minste zeer moeilijk om de mechanismen die kruissubsidiëring moeten tegengaan, te handhaven. Een institutionele scheiding tussen infrastructuurbeheer en exploitatie is de efficiëntste manier om deze problemen op te lossen.
- (11) ~~Van de lidstaten moet derhalve worden verlangd~~ **Deze richtlijn beoogt de totstandbrenging van vrije, onvervalste mededinging tussen alle spoorwegondernemingen en sluit daarmee de mogelijkheid uit dat zij ervoor zorgen dat natuurlijke of rechtspersonen die zeggenschap uitoefenen over een infrastructuurbeheerder niet tegelijk zeggenschap of rechten uitoefenen over een spoorwegonderneming. Ook moet zeggenschap over een spoorwegonderneming elke mogelijkheid uitsluiten om zeggenschap of rechten uit te oefenen over een infrastructuurbeheerder** **verticaal geïntegreerd model zoals bepaald in artikel 3 behoudt.** [Am. 18]
- (12) Wanneer lidstaten ervoor opteren de infrastructuurbeheerder als een onderdeel van een verticaal geïntegreerde onderneming te behouden, dienen zij minstens strikte garanties in te bouwen om de reële onafhankelijkheid van de volledige infrastructuurbeheerder ten opzichte van de geïntegreerde onderneming te waarborgen. Die garanties moeten niet alleen betrekking hebben op de bedrijfsorganisatie van de infrastructuurbeheerder ten opzichte van de geïntegreerde onderneming, maar ook op de managementstructuur van de infrastructuurbeheerder en, voor zover haalbaar in een geïntegreerde structuur, het voorkomen van financiële overdrachten tussen de infrastructuurbeheerder en andere juridische entiteiten van de geïntegreerde onderneming. Deze garanties omvatten niet alleen de maatregelen die noodzakelijk zijn om te voldoen aan de in Richtlijn 2012/34/EU opgenomen eisen inzake een onafhankelijke besluitvorming met betrekking tot de essentiële functies van de infrastructuurbeheerder, maar reiken verder dan die eisen door te verbieden dat inkomsten van de infrastructuurbeheerder worden aangewend om andere entiteiten binnen de verticaal geïntegreerde onderneming te financieren. Dit verbod moet worden toegepast ongeacht de toepassing van de fiscale regelgeving van de lidstaten en onverminderd de EU-regels inzake staatssteun.
- (12 bis) **Tijdens het proces van openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor moet voldoende aandacht worden besteed aan het verbeteren van de veiligheid op het spoor, en met name aan het hervormen van de bestaande geïntegreerde structuren, teneinde geen extra administratieve hindernissen op te werpen die het onderhoud en verbeteringen van de veiligheid in de weg zouden staan.** [Am. 19]
- (12 ter) **De mogelijkheid dat de infrastructuurbeheerder dividenden betaalt aan de eigenaar van de verticaal geïntegreerde onderneming mag de infrastructuurbeheerder niet beletten reserves te vormen om zijn financiële situatie te verbeteren en zijn rekeningen in evenwicht te brengen binnen een redelijke periode, zoals voorgeschreven volgens deze richtlijn. Alle dividendbetalingen door de infrastructuurbeheerder moeten worden toegewezen voor gebruik als investeringen in de vernieuwing van de operationele spoorweginfrastructuur.** [Am. 107]

Woensdag 26 februari 2014

- (12 quater) *De holding in een verticaal geïntegreerde onderneming mag deelnemen aan de strategische besluitvorming die nodig is voor een goede werking van het spoorvervoerssysteem als geheel, in het belang van alle partijen die werkzaam zijn op de spoorwegmarkt, zonder afbreuk te doen aan de besluiten betreffende de taken van de infrastructuurbeheerder. [Am. 108]*
- (12 quinquies) *Het moet tevens mogelijk zijn dat de uiteindelijke eigenaars van de verticaal geïntegreerde onderneming in de raad van toezicht worden vertegenwoordigd door personen die door de uiteindelijke eigenaars zijn benoemd maar niet bij hen in dienst zijn, op voorwaarde dat deze personen geen verantwoordelijkheid of belangen hebben in enige andere entiteit van de verticaal geïntegreerde onderneming. [Am. 109]*
- (12 sexies) *De regels voor het waarborgen van de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder binnen de verticaal geïntegreerde onderneming moeten de criteria van Eurostat inzake overheidstekorten en -schulden onverlet laten, aangezien de holding in ieder geval, zelfs rekening houdend met de waarborgen voor de onafhankelijkheid van de infrastructuurmanager, eigenaar kan blijven van de infrastructuur en daarnaast een voldoende aantal functies kan behouden om niet te worden beschouwd als puur kunstmatige entiteit met als enig doel het verlagen van de overheidsschuld in de zin van genoemde criteria. [Am. 110]*
- (13) Ondanks de invoering van garanties om de onafhankelijkheid te waarborgen, kunnen verticaal geïntegreerde ondernemingen hun structuur misbruiken om ongeoorloofde concurrentievoordelen toe te kennen aan spoorwegondernemingen die deel uitmaken van dergelijke ondernemingen. Daarom en onverminderd artikel 258 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, dient de Commissie op verzoek van een lidstaat of op eigen initiatief na te gaan of dergelijke garanties daadwerkelijk zijn ingevoerd en of alle overblijvende concurrentievervalsingen zijn weggewerkt. Indien de Commissie niet kan bevestigen dat dit is verwezenlijkt, dienen alle lidstaten de mogelijkheid te krijgen de toegangsrechten van de betrokken geïntegreerde exploitanten te beperken of in te trekken.
- (13 bis) *Elke lidstaat moet voldoende flexibiliteit hebben om zijn netwerk zodanig te organiseren dat er zowel diensten met open toegang als diensten die worden verleend op grond van openbardienstcontracten kunnen worden aangeboden, teneinde alle passagiers een hoogstaande dienstverlening te kunnen verzekeren. Hierbij dient evenwel rekening te worden gehouden met de heterogeniteit van de netwerken qua omvang en dichtheid alsook met de grote verschillen tussen de organisatiestructuren van nationale, lokale en regionale overheden en de uiteenlopende ervaringen van deze overheden met marktliberalisering. Zodra is gekozen welke openbardienstcontracten aanbesteed moeten worden, moet elke lidstaat per geval de vrijwaringsmechanismen vaststellen die moeten worden ingevoerd voor elke dienst mocht de aanbesteding op niets uitlopen. Deze mechanismen mogen in geen geval extra lasten met zich meebrengen voor de spoorwegondernemingen die de dienst gaan beheren. [Am. 20]*
- (14) De toekenning van het recht op vrije toegang tot de spoorweginfrastructuur in alle lidstaten aan spoorwegondernemingen uit de Unie voor de exploitatie van binnenlandse treinen kan een impact hebben op de organisatie en financiering van passagiersvervoersdiensten per spoor die op grond van een openbardienstcontract worden verzekerd. De lidstaten dienen de mogelijkheid te krijgen het recht op toegang te beperken indien de uitoefening daarvan het economisch evenwicht van die openbardienstcontracten **of de kwaliteit van de verleende diensten** in het gedrang zou brengen en wanneer de toezichthoudende instantie daarmee heeft ingestemd. [Am. 21]
- (15) *De toezichthoudende instanties dienen op eigen initiatief of op verzoek van de belanghebbende partijen en op basis van een objectieve economische analyse dienen de toezichthoudende instanties de potentiële economische impact te beoordelen van op grond van de vrije toegang geplande binnenlandse passagiersdiensten op de bestaande openbardienstcontracten. [Am. 22]*
- (16) De beoordelingsprocedure moet alle marktpelers voldoende rechtszekerheid bieden om hun activiteiten te kunnen ontwikkelen. De procedure moet zo eenvoudig, efficiënt en transparant mogelijk zijn en worden afgestemd op de procedure voor de toewijzing van infrastructuurcapaciteit.
- (17) Bij de beoordeling van de mate waarin het economisch evenwicht van een openbardienstcontract in het gedrang komt, moet rekening worden gehouden met vooraf bepaalde criteria. Die criteria en de bijzonderheden van de te volgen procedure kunnen na verloop van tijd wijzigen, met name in het licht van door de toezichthoudende instanties, bevoegde instanties en spoorwegondernemingen opgedane ervaring en rekening houdend met de specifieke kenmerken van het binnenlands passagiersvervoer.
- (18) Bij de beoordeling van de mate waarin het economisch evenwicht van een openbardienstcontract wordt bedreigd, dienen de toezichthoudende instanties na te gaan welke **economische en maatschappelijke** impact de geplande dienst zal hebben op de bestaande openbardienstcontracten, rekening houdend met de impact daarvan op de rendabiliteit van alle diensten die onder een openbardienstcontract vallen en met de effecten van de nieuwe dienst op **het versterken van het cohesiebeleid in het betrokken gebied en op de**

Woensdag 26 februari 2014

nettokosten voor de bevoegde instantie die het contract heeft gegund. Die beoordeling dient te gebeuren op basis van een onderzoek van een aantal factoren, zoals de vervoersvraag, de tarieven, de tariefvoorwaarden, de plaats en het aantal stops en de dienstregeling en frequentie van de voorgestelde nieuwe dienst. [Am. 23]

- (18 bis) *Om te bepalen of de kwaliteit van de diensten die worden verleend in het kader van een openbardienstcontract worden beïnvloed door een dienst met vrije toegang tot hetzelfde netwerk, dienen de toezichthoudende instanties met name rekening te houden met de effecten op het netwerk, de handhaving van de aansluitingen en de stiptheid van de diensten die worden verleend in het kader van een openbardienstcontract.* [Am. 24]
- (19) Om spoorvervoerdiensten aantrekkelijker te maken voor passagiers, moeten de lidstaten spoorwegondernemingen die ~~binnenlandse~~ **binnenlands** passagiersvervoer per spoor verzekeren ertoe ~~kunnen~~ verplichten mee te werken aan een gemeenschappelijk systeem voor informatieverstrekking en geïntegreerde ticketing voor de verkoop van tickets, doorgaande tickets en boekingen. ~~Indien~~ Een dergelijk systeem ~~wordt opgezet~~, moet ~~erop worden toegezien~~ **er evenwel op toezien** dat het geen marktverstoring of discriminatie tussen spoorwegondernemingen teweegbrengt. [Am. 25]
- (19 bis) *Het is van groot belang dat spoorwegondernemingen zich aansluiten bij de ontwikkeling van geïntegreerde ticketsystemen, vooral voor lokaal en regionaal vervoer, teneinde de aantrekkelijkheid van het passagiersvervoer per spoor te vergroten. Dergelijk systemen mogen evenwel geen marktverstoring of discriminatie tussen spoorwegondernemingen teweegbrengen.* [Am. 26]
- (19 ter) *Aangezien het nieuwe spoorwegpakket de versterking van de passagiersrechten beoogt en aangezien de vrijheid van verkeer een fundamentele pijler van de Unie is, moeten er meer inspanningen worden geleverd opdat dit recht ook aan mensen met een handicap en mensen met beperkte mobiliteit wordt gegarandeerd. Daarom dient de toegankelijkheid van vervoersmiddelen en infrastructuur prioriteit te krijgen. Om dit doel te bereiken, moeten grensoverschrijdende contacten worden aangemoedigd. Ook de aan deze specifieke categorie van passagiers verleende bijstand dient op uniforme wijze te worden aangepakt en in een uitgebreider systeem te worden opgenomen. Met het oog daarop dient een raadpleging op gang te worden gebracht met deelneming van de sociale partners, burgers en organisaties die zich inzetten voor de bescherming van de rechten van mensen met een handicap.* [Am. 27]
- (19 quater) *In het licht van de ervaring die is opgedaan via het in artikel 57 van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde netwerk van toezichthoudende instanties, moet de Commissie vóór 31 december 2016 een wetsvoorstel opstellen dat het netwerk van toezichthoudende instanties versterkt, zijn procedures vastlegt en het rechtspersoonlijkheid geeft. Dit orgaan dient te worden belast met toezichts- en arbitragebevoegdheden waarmee het grensoverschrijdende en internationale problemen kan aanpakken en beroepen tegen besluiten van nationale toezichthoudende instanties in behandeling kan nemen.* [Am. 28]
- (19 quinquies) *Om een gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte tot stand te brengen en gezien de concurrentie in de spoorwegsector, verbindt de Commissie zich ertoe de sociale dialoog op het niveau van de Unie te ondersteunen en actief te bevorderen teneinde ervoor te zorgen dat de werknemers in het spoorverkeer beschermd blijven tegen eventuele ongewenste effecten van de openstelling van de markt, zoals sociale dumping.* [Am. 29]
- (19 sexies) *Passagiers dienen gebruik te kunnen maken van goed functionerende ticketsystemen voor doorgaande tickets en geïntegreerde ticketsystemen. Dankzij dergelijke systemen wordt het voor mensen aantrekkelijker om met de trein te reizen. Ticketsystemen voor doorgaande tickets die door de sector binnen de lidstaten zelf ontwikkeld zijn, dienen interoperabel te zijn. Op die manier kan een EU-breed systeem worden opgezet waarbij alle exploitanten van diensten op het gebied van passagiersvervoer per spoor zijn aangesloten.* [Am. 30]
- (19 septies) *In het licht van de ervaring die is opgedaan via het overeenkomstig artikel 57 van Richtlijn 2012/34/EU opgerichte netwerk van toezichthoudende instanties, moet de Commissie vóór 31 december 2019 een wetsvoorstel opstellen dat het netwerk van toezichthoudende instanties tijdig vervangt door een Europese toezichthoudende instantie, haar procedures vastlegt en haar rechtspersoonlijkheid geeft voor de openstelling van het binnenlands passagiersvervoer per spoor. Dit orgaan dient te worden belast met toezichts- en arbitragebevoegdheden waarmee het grensoverschrijdende en internationale problemen kan aanpakken en beroepen tegen besluiten van nationale toezichthoudende instanties in behandeling kan nemen.* [Am. 31]
- (19 octies) *Om sociale dumping te voorkomen mag een spoorwegonderneming slechts spoorvervoersdiensten verstrekken als zij de collectieve overeenkomsten of nationale wetgeving die dezelfde normen oplegt in de lidstaat waarin zij actief wenst te zijn, naleeft. Daarom moet worden bepaald dat werknemers op dezelfde werkplek een gelijke bezoldiging moeten krijgen. De bevoegde toezichthoudende instantie moet toezicht houden op de naleving van deze vereiste.* [Am. 32]

Woensdag 26 februari 2014

- (19 nonies) *De nationale toezichthoudende instantie dient wijzigingen in de regels voor de overplaatsing van personeel goed te keuren of te vereisen. Dit kan onder meer inhouden dat over te plaatsen personeel een afkoelperiode krijgt. De toezichthoudende instantie dient bij haar besluitvorming voor ogen te houden dat moet worden voorkomen dat gevoelige informatie van de infrastructuurbeheerder bij een andere eenheid binnen de geïntegreerde onderneming terechtkomt. [Am. 33]*
- (19 decies) *De openstelling van de markt mag geen negatieve gevolgen hebben voor de arbeids- en sociale omstandigheden van de werknemers in de spoorwegsector. De sociale clausules moeten worden geëerbiedigd om sociale dumping en oneerlijke concurrentie door nieuwkomers op de markt die de sociale minimumnormen van de spoorwegsector niet eerbiedigen, te voorkomen. [Am. 34]*
- (19 undecies) *Spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders moeten in het kader van hun veiligheidscultuur voor een „cultuur van eerlijkheid” zorgen om hun personeelsleden actief aan te moedigen veiligheidsgelateerde ongevallen, incidenten en bijna-ongevallen te melden, waarbij moet worden gewaarborgd dat zij niet worden gestraft of gediscrimineerd. Een open veiligheidscultuur stelt de spoorwegindustrie in staat om lessen te trekken uit ongevallen, incidenten en bijna-ongevallen en om zodoende de veiligheid op het spoor voor werknemers en passagiers te verbeteren. [Am. 35]*
- (19 duodecies) *De Commissie moet erop toezien dat de lidstaten de bepalingen van Richtlijn 2005/47/EG van de Raad ⁽¹⁾ volledig en correct toepassen. [Am. 36]*
- (19 terdecies) *De lidstaten dienen gezien de ontwikkeling van één interne Europese spoorwegmarkt en de verdere liberalisering van de markt voor spoorwegvervoer, gebruik te maken van collectieve overeenkomsten teneinde sociale dumping en oneerlijke concurrentie te voorkomen. [Am. 37]*
- (19 quaterdecies) *De Commissie dient het effect van deze richtlijn op de ontwikkeling van de arbeidsmarkt voor treinpersoneel te beoordelen en zo nodig nieuwe wetgeving uit te vaardigen inzake de certificatie van dergelijk treinpersoneel. [Am. 38]*
- (19 quindecies) *Binnen de spoorwegsector is het treinpersoneel een beroepsgroep die taken verricht die van belang zijn voor de veiligheid. Traditioneel voert het treinpersoneel binnen het spoorwegsysteem operationele veiligheidstaken uit en is het verantwoordelijk voor het comfort en de veiligheid van de treinpassagiers. Een soortgelijke certificatie als de certificatie van treinbestuurders is nuttig om een hoog niveau van kwalificaties en bekwaamheid te garanderen en het belang van deze beroepsgroep voor veilige spoorwegdiensten te erkennen, maar ook om de mobiliteit van de werknemers te bevorderen. [Am. 39]*
- (19 sexdecies) *De nationale toezichthoudende instantie dient wijzigingen in de regels voor de overplaatsing van personeel goed te keuren of te vereisen. Dit kan onder meer inhouden dat over te plaatsen personeel een afkoelperiode krijgt. De toezichthoudende instantie dient bij haar besluitvorming voor ogen te houden dat moet worden voorkomen dat gevoelige informatie van de infrastructuurbeheerder bij een andere eenheid binnen de geïntegreerde onderneming terechtkomt. [Am. 40]*
- (20) *Overeenkomstig de gezamenlijke politieke verklaring van de lidstaten en de Commissie van 28 september 2011 over toelichtende stukken ⁽²⁾ hebben de lidstaten zich ertoe verbonden om in verantwoorde gevallen de kennisgeving van hun omzettingsmaatregelen vergezeld te doen gaan van één of meer stukken waarin het verband tussen de onderdelen van een richtlijn en de overeenkomstige delen van de nationale omzettinginstrumenten wordt toegelicht. Met betrekking tot deze richtlijn acht de wetgever de toezending van dergelijke stukken verantwoord,*
- (20 bis) *Bij incidenten of ongevallen die een impact op het grensoverschrijdend verkeer hebben, moeten de infrastructuurbeheerders samenwerken en relevante informatie delen om negatieve overloopeffecten te vermijden. [Am. 41]*
- (20 ter) *De toezichthoudende instantie moet de bevoegdheid hebben om toezicht te houden op het infrastructuuronderhoud om ervoor te zorgen dat dit niet worden uitgevoerd op een manier die leidt tot discriminatie tussen spoorwegondernemingen. [Am. 42]*
- (20 quater) *De infrastructuurbeheerder binnen een verticaal geïntegreerde onderneming moet zijn werknemers bepaalde sociale diensten kunnen aanbieden in gebouwen die gebruikt worden door andere entiteiten van de verticaal geïntegreerde onderneming. [Am. 43]*

⁽¹⁾ Richtlijn 2005/47/EG van de Raad van 18 juli 2005 betreffende de overeenkomst tussen de Gemeenschap van Europese Spoorwegen (CER) en de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF) inzake bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten in de spoorwegsector verrichten (PB L 195 van 27.7.2005, blz. 15).

⁽²⁾ PB C 369 van 17.12.2011, blz. 14.

Woensdag 26 februari 2014

- (20 quinquies) *De infrastructuurbeheerder binnen een verticaal geïntegreerde onderneming moet met andere entiteiten van de verticaal geïntegreerde onderneming kunnen samenwerken wat betreft de ontwikkeling van IT-systemen, mits de toezichthoudende instantie daarmee instemt. [Am. 44]*
- (20 sexies) *Aan de voorwaarden voor het aanbieden van tickets via ticket- en reservatiesystemen in de hele Unie zoals bedoeld in artikel 9 van Verordening (EG) nr. 1371/2007 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾, is voldaan indien het gemeenschappelijk reisinformatie- en ticketsysteem vóór 12 december 2019 is opgericht in overeenstemming met de bepalingen van deze richtlijn. [Am. 45]*
- (20 septies) *De toezichthoudende instantie kan richtsnoeren geven voor de vergroting van de onafhankelijkheid van het (leidinggevend) personeel van de infrastructuurbeheerder binnen een verticaal geïntegreerde onderneming met betrekking tot de toewijzing van de treinpaden en de infrastructuurheffingen. [Am. 118]*
- (20 octies) *Deze richtlijn laat de lidstaten te allen tijde vrij te kiezen tussen verschillende structuren voor infrastructuurbeheerders die in de Europese spoorwegruimte naast elkaar bestaan, namelijk gescheiden en verticaal geïntegreerde ondernemingen, zelfs als zij al een gescheiden structuur hebben ingevoerd. Deze richtlijn bevat verscheidene regels en beginselen voor de interne organisatie van die structuren. [Am. 47]*
- (20 nonies) *Voor de toepassing van deze richtlijn moeten de begrippen raad van toezicht, directie, raad van bestuur en instanties die de onderneming juridisch vertegenwoordigen, worden toegepast op de bestaande bedrijfsstructuren in de lidstaten, waarbij de oprichting van extra organen moet worden vermeden. [Am. 119]*

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 2012/34/EU wordt als volgt gewijzigd:

-1. Aan artikel 1 worden de volgende leden toegevoegd:

„2 bis. Deze richtlijn beoogt het spoorvervoer een aantrekkelijker vervoersmiddel te maken voor het Europees publiek. Zij moet helpen werkbare informatie- en ticketsystemen te ontwikkelen. Ticketsystemen voor doorgaande tickets die door de spoorwegsector binnen de lidstaten zelf ontwikkeld zijn, dienen interoperabel te zijn. Op die manier kan een EU-breed systeem worden opgezet waarop alle exploitanten van diensten op het gebied van passagiersvervoer per spoor zijn aangesloten. [Am. 49]

2 ter. De doelstelling van deze richtlijn, namelijk de voltooiing van één Europese spoorwegruimte, zal worden nagestreefd op basis van sociale dialoog op EU-niveau teneinde te waarborgen dat spoorwegwerknemers voldoende beschermd zijn tegen ongewenste effecten van de openstelling van de markt.” [Am. 50]

-1 bis. In artikel 2 wordt het volgende lid ingevoegd:

„3 bis. De artikelen 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater, 7 quinquies en 7 sexies zijn niet van toepassing op netten van minder dan 500 km, indien die netten:

a) geen strategisch belang hebben voor de werking van de Europese spoorwegmarkt; of

b) technisch of organisatorisch geïsoleerd zijn van het binnenlandse hoofdspoorwegnet.” [Am. 87]

⁽¹⁾ Verordening (EG) nr. 1371/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer (PB L 315 van 3.12.2007, blz. 14).

Woensdag 26 februari 2014

1. Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

(a) Punt 2 wordt vervangen door:

„(2) „infrastructuurbeheerder”: een instantie of onderneming die belast is met de ontwikkeling, de exploitatie en het onderhoud van spoorweginfrastructuur op een netwerk; de ontwikkeling omvat de netwerkplanning, de financiële en investeringsplanning alsmede de bouw en verbetering van infrastructuur; de exploitatie van de infrastructuur omvat alle aspecten van de procedure voor de toewijzing van treinpaden, met inbegrip van de vaststelling en beoordeling van de beschikbaarheid en de toewijzing van individuele paden, verkeersbeheer en de inning van gebruiksheffingen, met inbegrip van de vaststelling en inning van die heffingen; onderhoud omvat de vernieuwing van infrastructuur en andere activiteiten voor het beheer van de activa.”;

(b) Punt 5 wordt geschrapt;

(c) Het volgende punt wordt toegevoegd:

„(31) „verticaal geïntegreerde onderneming”: een onderneming waarbij:

- één of meer spoorwegondernemingen volledig of gedeeltelijk toebehoren aan dezelfde onderneming als een infrastructuurbeheerder (holding), of
- een infrastructuurbeheerder volledig of gedeeltelijk toebehoort aan één of meer spoorwegondernemingen, of
- één of meer spoorwegondernemingen volledig of gedeeltelijk toebehoren aan een infrastructuurbeheerder;”

c bis) Het volgende punt wordt toegevoegd:

„(32) „geïntegreerd ticketsysteem”: een ticketsysteem dat een persoon in staat stelt een reis te maken met overstappen op eenzelfde soort vervoermiddel of op een ander, zoals trein, bus, tram, metro, veerboot of vliegtuig;”;

c ter) het volgende punt wordt toegevoegd:

„(33) „doorgaand ticket”: een of meer vervoersbewijzen die een vervoersovereenkomst vormen voor opeenvolgende spoorvervoersdiensten die door een of meer spoorwegondernemingen worden geëxploiteerd;” [Am. 52]

c quater) de volgende punten worden toegevoegd:

- „(34) „raad van toezicht”: een groep personen die door de eigenaars van de onderneming zijn benoemd om hun belangen te behartigen, de werkzaamheden van de directieleden te monitoren en te controleren, en belangrijke bedrijfsbeheersbeslissingen goed te keuren;
- (35) „raad van bestuur”: een groep personen die verantwoordelijk zijn voor uitvoerende functies voor het dagelijkse beheer van de onderneming;” [Am. 53]

c quinquies) het volgende punt wordt toegevoegd:

„(36) „hogesnelheidspassagiersvervoer”: passagiersvervoer over speciaal aangelegde hogesnelheidslijnen die zijn uitgerust voor snelheden die meestal ten minste 250 km/u bedragen, dat over het grootste deel van het traject met die snelheden plaatsvindt.”; [Am. 54]

2. Artikel 6, lid 2, wordt geschrapt;

2 bis. Het volgende artikel wordt ingevoegd:

„Artikel 6 bis

Op voorwaarde dat er geen belangenconflict ontstaat en dat de vertrouwelijkheid van commercieel gevoelige informatie wordt gewaarborgd, belet niets in deze richtlijn de lidstaten de infrastructuurbeheerder toe te staan om op transparante, niet-exclusieve en niet-discriminerende wijze met een of meerdere gegadigden samenwerkingsovereenkomsten aan te gaan inzake een specifieke lijn of lokaal of regionaal deel van het netwerk, en wel op dusdanige wijze dat er financiële prikkels worden gegeven om de doeltreffendheid van hun samenwerking met betrekking tot het betrokken deel van het netwerk te verbeteren. Dergelijke prikkels kunnen bestaan in kortingen op of verhogingen van de spoortoegangsheffingen naargelang van de mogelijke kostenbesparingen of inkomstenverhogingen voor de spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder als gevolg van de samenwerking in kwestie. Een dergelijke samenwerking dient gericht te zijn op doeltreffender beheer van storingen, onderhoudswerkzaamheden of overbelaste infrastructuur, of van een lijn of een deel van het netwerk waar gemakkelijk vertragingen optreden, of op verbetering van de veiligheid.

Woensdag 26 februari 2014

De samenwerking duurt maximaal vijf jaar en is verlengbaar. De infrastructuurbeheerder stelt de in artikel 55 bedoelde toezichthoudende instantie in kennis van de beoogde samenwerking. De toezichthoudende instantie verleent voorafgaande toestemming voor de samenwerkingsovereenkomst en verzoekt om wijziging ervan of verwerpt deze indien niet aan voornoemde voorwaarden wordt voldaan. Zij kan tevens op enig ander moment tijdens de looptijd van de overeenkomst wijziging van de overeenkomst eisen. De infrastructuurbeheerder stelt het in artikel 7 quinquies bedoelde coördinatiecomité in kennis van de samenwerkingsovereenkomst. Dit lid is niet van toepassing op de samenwerking die krachtens de artikelen 7 bis en 7 ter is toegestaan tussen de infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen die deel uitmaken van dezelfde verticaal geïntegreerde onderneming.”. [Am. 120]

3. Artikel 7 wordt vervangen door:

„Artikel 7

Institutionele scheiding van de infrastructuurbeheerder

1. ~~De lidstaten zien erop toe dat de infrastructuurbeheerder zelf alle in artikel 3, lid 2, bedoelde functies uitoefent en onafhankelijk is van elke spoorwegonderneming.~~

Indien bepaalde onderdelen van de spoorweginfrastructuur als gedefinieerd in bijlage I op de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn eigendom zijn van en beheerd worden door andere ondernemingen dan de infrastructuurbeheerder, kunnen de lidstaten besluiten dat die regelingen moeten blijven bestaan, op voorwaarde dat die ondernemingen juridisch gescheiden en onafhankelijk zijn van elke spoorwegonderneming. [Am. 121]

Om de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder te waarborgen dienen de lidstaten ervoor te zorgen dat infrastructuurbeheerders zijn georganiseerd als een juridisch van elke spoorwegonderneming gescheiden entiteit.

2. De lidstaten waarborgen dat het eenzelfde natuurlijke of rechtspersoon niet wordt toegestaan:

- a) op directe of indirecte wijze tegelijk zeggenschap als bedoeld in Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad (*) uit te oefenen over of een financiële belangen te hebben in of rechten uit te oefenen over een spoorwegonderneming en een infrastructuurbeheerder;
- b) de leden te benoemen van de raad van toezicht, raad van bestuur of de instanties die een infrastructuurbeheerder juridisch vertegenwoordigen en tegelijk directe of indirecte zeggenschap uit te oefenen, financiële belangen te hebben in of rechten te hebben over een spoorwegonderneming;
- c) deel uit te maken van de raad van toezicht, de raad van bestuur of instanties die juridische handelingen stellen namens een onderneming waartoe zowel een spoorwegonderneming als een infrastructuurbeheerder behoren;
- d) de spoorinfrastructuur te beheren of deel uit te maken van het management van de infrastructuurbeheerder en tegelijk directe of indirecte zeggenschap uit te oefenen, financiële belangen te hebben in of rechten uit te oefenen over een spoorwegonderneming, of een spoorwegonderneming te beheren of mee te werken aan het beheer daarvan en tegelijk directe of indirecte zeggenschap uit te oefenen, belangen te hebben in of rechten uit te oefenen over een infrastructuurbeheerder.

3. Wanneer de in lid 2 bedoelde persoon een lidstaat of een andere overheidsinstantie is, worden twee afzonderlijke en juridisch gescheiden overheidsinstanties die controle of andere in lid 2 genoemde rechten uitoefenen over enerzijds een infrastructuurbeheerder en anderzijds een spoorwegonderneming voor de toepassing van dit artikel geacht niet dezelfde persoon of personen te zijn.

4. Indien er geen belangenconflict ontstaat en de vertrouwelijkheid van commercieel gevoelige informatie wordt gewaarborgd, mag de infrastructuurbeheerder specifieke werkzaamheden voor de ontwikkeling, vernieuwing of het onderhoud van het net, waarover hij de beslissingsbevoegdheid blijft bezitten, laten uitvoeren door spoorwegondernemingen of andere instanties die onder toezicht van de infrastructuurbeheerder handelen.

4 bis. Op voorwaarde dat de bepalingen ten aanzien van de institutionele scheiding van de infrastructuurbeheerder overeenkomstig lid 1 t/m 3 worden geëerbiedigd, inhoudende dat er geen belangenconflict optreedt en dat de vertrouwelijkheid van commercieel gevoelige informatie wordt gewaarborgd, mogen de lidstaten de infrastructuurbeheerder toestemming geven om op transparante, niet-exclusieve en niet-discriminerende wijze met een of meerdere gegadigden samenwerkingsovereenkomsten aan te gaan inzake een specifieke lijn of lokaal of regionaal deel van het netwerk, en wel op dusdanige wijze dat dergelijke gegadigden een prikkel voelen om de doeltreffendheid van hun samenwerking met

Woensdag 26 februari 2014

betrekking tot het gegeven deel van het netwerk te verbeteren. Dergelijke prikkels bestaan uit kortingen op de spoortoegangsheffingen ter hoogte van de mogelijke kostenbesparingen voor de infrastructuurbeheerder voortvloeiende uit de samenwerking in kwestie. Een dergelijke samenwerking dient gericht te zijn op doeltreffender beheer van storingen, onderhoudswerkzaamheden of overbelaste infrastructuur, of van een lijn of een deel van het netwerk waar gemakkelijk vertragingen optreden, of anderszins op verbetering van de veiligheid. De duur van de samenwerking bedraagt maximaal vijf jaar en is verlengbaar. De infrastructuurbeheerder stelt de in artikel 55 bedoelde toezichthoudende instantie in kennis van de beoogde samenwerking. Er is voorafgaande toestemming nodig van deze toezichthoudende instantie, die ingeval niet aan voornoemde voorwaarden voldaan wordt wijzigingen aan de samenwerkingsovereenkomst kan vereisen of de overeenkomst kan afkeuren. De toezichthoudende instantie kan tevens op enig ander moment van de looptijd van de overeenkomst wijziging daarvan vereisen. De infrastructuurbeheerder stelt het in artikel 7 quinquies bedoelde coördinatiecomité in kennis van de beoogde samenwerking. [Am. 56]

5. Indien de infrastructuurbeheerder op het ogenblik waarop deze richtlijn in werking treedt deel uitmaakt van een verticaal geïntegreerde onderneming, kunnen de lidstaten besluiten de leden 2, 3 en 4 van dit artikel niet toe te passen. In dat geval waarborgen de betrokken lidstaten dat de ~~infrastructuurbeheerder alle in artikel 3, punt 2, bedoelde functies uitoefent en dat zijn~~ besluitvorming en organisatie **van de infrastructuurbeheerder** volledig onafhankelijk zijn van alle spoorwegondernemingen overeenkomstig de in de artikelen 7 bis, ~~en 7 ter en 7 quater vastgestelde~~ **vermelde** eisen.

(*) Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad van 20 januari 2004 betreffende de controle op concentraties van ondernemingen (de „EG-concentratieverordening”) (PB L 24 van 29.1.2004, blz. 1.) [Am. 122]

4. De volgende artikelen worden ingevoegd:

„Artikel 7 bis

Reële onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder binnen een verticaal geïntegreerde onderneming:

1. De lidstaten waarborgen dat de infrastructuurbeheerder als instantie juridisch is gescheiden van elke spoorwegonderneming of holding die zeggenschap uitoefent over dergelijke ondernemingen en van alle andere juridische entiteiten van verticaal geïntegreerde ondernemingen.

2. Juridische entiteiten van verticaal geïntegreerde ondernemingen die actief zijn op de spoorvervoersmarkt mogen direct, noch indirect, **noch via dochterondernemingen**, aandelen bezitten in de infrastructuurbeheerder. De infrastructuurbeheerder mag ~~niet~~ direct, noch indirect, **noch via dochterondernemingen**, aandelen bezitten in juridische entiteiten die deel uitmaken van een verticaal geïntegreerde onderneming die activiteiten uitoefent op de spoorvervoersmarkt.

Deze bepaling belet echter niet dat er verticaal geïntegreerde ondernemingen bestaan waarin een of meer spoorwegondernemingen geheel of gedeeltelijk in het bezit zijn van dezelfde onderneming als een infrastructuurbeheerder (holding).

3. De inkomsten van de infrastructuurbeheerder mogen niet worden gebruikt om andere juridische entiteiten binnen de verticaal geïntegreerde onderneming te financieren en moeten uitsluitend worden aangewend om de activiteiten van de infrastructuurbeheerder zelf te financieren ~~en. Het betalen van dividenden te betalen aan de uiteindelijke eigenaar van de verticaal geïntegreerde onderneming is mogelijk. Dergelijke dividendbetalingen door de infrastructuurbeheerder mag geen leningen verstrekken aan andere juridische entiteiten binnen de verticaal geïntegreerde onderneming en andere juridische entiteiten van de verticaal geïntegreerde onderneming mogen evenmin leningen verstrekken aan de infrastructuurbeheerder worden bestemd voor investeringen in de vernieuwing van de geëxploiteerde infrastructuur en beletten de infrastructuurbeheerder niet reserves aan te leggen om zijn winsten en verliezen over de bedrijfscyclus te beheren.~~

Deze bepalingen zijn niet van toepassing op betalingen aan particuliere beleggers ingeval van publiek-private partnerschappen.

De infrastructuurbeheerder mag alleen leningen verstrekken aan zijn eigen dochterondernemingen. Binnen de verticaal geïntegreerde onderneming mogen leningen aan de infrastructuurbeheerder alleen door de holding worden verstrekt en daarop wordt toezicht gehouden door de in artikel 55 bedoelde toezichthoudende instantie. De holding toont ten genoegen van de toezichthoudende instantie aan dat de lening tegen marktvoorwaarden wordt verleend en dat zij voldoet aan artikel 6.

Woensdag 26 februari 2014

Andere juridische entiteiten leveren aan de infrastructuurbeheerder uitsluitend diensten tegen marktprijs en op basis van contracten. De schulden van de infrastructuurbeheerder worden duidelijk gescheiden van de schulden van andere juridische entiteiten binnen de verticaal geïntegreerde onderneming ~~en die schulden worden afzonderlijk beheerd.~~

Bij het beheer van de rekeningen van de infrastructuurbeheerder en de andere juridische entiteiten van de verticaal geïntegreerde onderneming wordt de naleving van deze bepalingen gewaarborgd ~~en wordt het mogelijk gemaakt de geldstromen van de infrastructuurbeheerder en de andere juridische entiteiten binnen de verticaal geïntegreerde onderneming van elkaar te scheiden.~~

~~4. Onverminderd artikel 8, lid 4, zoekt de infrastructuurbeheerder zelfstandig middelen op de kapitaalmarkt en niet via de andere juridische entiteiten van de verticaal geïntegreerde onderneming. Andere juridische entiteiten van de verticaal geïntegreerde ondernemingen worden niet via de infrastructuurbeheerder gefinancierd. [Am. 123]~~

5. De infrastructuurbeheerder houdt gedetailleerde gegevens bij over alle commerciële en financiële transacties met de andere juridische entiteiten van de verticaal geïntegreerde onderneming en deelt die gegevens overeenkomstig artikel 56, lid 12, op verzoek mee aan de toezichthoudende instantie.

Artikel 7 ter

Reële onafhankelijkheid van het personeel en het management van de infrastructuurbeheerder binnen een verticaal geïntegreerde onderneming:

1. Onverminderd de besluiten van de toezichthoudende instantie op grond van artikel 56, ~~moet heeft~~ de infrastructuurbeheerder ~~alle in artikel 3, lid 2, bedoelde functies~~ volledig onafhankelijk van de andere juridische entiteiten van de verticaal geïntegreerde onderneming ~~kunnen uitoefenen, reële beslissingsbevoegdheden met betrekking tot de toewijzing van de treinpaden en de infrastructuurheffingen.~~

De algemene managementstructuur en de ondernemingsstatuten van de infrastructuurbeheerder waarborgen dat geen enkele andere juridische entiteit binnen de verticaal geïntegreerde onderneming op directe, noch indirecte wijze het beleid van de infrastructuurbeheerder met betrekking tot ~~deze functies de toewijzing van de treinpaden en de infrastructuurheffingen~~ bepaalt.

De leden van de raden van toezicht en bestuur van de infrastructuurbeheerder en de managers die rechtstreeks aan hen rapporteren, handelen volgens deze beginselen.

~~2. De leden van de raad van bestuur en de leidinggevende personeelsleden van de infrastructuurbeheerder mogen geen deel uitmaken van de raden van toezicht of bestuur van of een leidinggevende functie uitoefenen bij andere juridische entiteiten binnen de verticaal geïntegreerde onderneming.~~

De leden van de raden van toezicht of bestuur en de leidinggevende personeelsleden van de andere juridische entiteiten binnen de verticaal geïntegreerde onderneming mogen geen deel uitmaken van de raad van bestuur van of een leidinggevende functie uitoefenen bij de infrastructuurbeheerder.

~~3. De raad van toezicht van de infrastructuurbeheerder is samengesteld uit vertegenwoordigers van de uiteindelijke eigenaars van de verticaal geïntegreerde onderneming.~~

De raad van toezicht kan het in artikel 7 quinquies bedoelde coördinatiecomité om advies vragen over de aspecten waarvoor hij bevoegd is.

~~Besluiten met betrekking tot de aanstelling en vernieuwing, arbeidsomstandigheden, met inbegrip van de bezoldiging, en de beëindiging van het mandaat van de leden van de raad van bestuur van de infrastructuurbeheerder worden genomen door de raad van toezicht. De identiteit en de voorwaarden inzake het mandaat, de duur en de beëindiging van het mandaat van de personen die door de raad van toezicht worden belast met de aanstelling of verlenging van het mandaat van de leden van de raad van bestuur van de infrastructuurbeheerder en de motivering van elk voorstel van besluit om een dergelijke mandaat te beëindigen, moeten aan de in artikel 55 bedoelde toezichthoudende instantie worden meegedeeld. Die voorwaarden en de in dit lid bedoelde besluiten zijn slechts bindend nadat de toezichthoudende instantie ze uitdrukkelijk heeft goedgekeurd. De regelgevende instantie kan bezwaar maken tegen dergelijke besluiten wanneer er twijfels bestaan over de professionele onafhankelijkheid van een aangesteld lid van de raad van bestuur of bij een vroegtijdige beëindiging van het mandaat van een lid van de raad van bestuur van de infrastructuurbeheerder.~~

De leden van de raad van bestuur die bezwaar wensen te maken tegen de vroegtijdige beëindiging van hun mandaat krijgen de mogelijkheid beroep aan te tekenen bij de toezichthoudende instantie.

Woensdag 26 februari 2014

4. Binnen een periode van drie jaar na hun vertrek bij de infrastructuurbeheerder mogen leden van de raad van toezicht of de raad van bestuur van de infrastructuurbeheerder of personen die bij de infrastructuurbeheerder een leidinggevende functie uitoefenen, geen leidinggevende functie uitoefenen bij andere juridische entiteiten binnen de verticaal geïntegreerde onderneming. Binnen een periode van drie jaar na hun vertrek bij andere juridische entiteiten binnen de verticaal geïntegreerde onderneming, mogen leden van de raad van toezicht, raad van bestuur of leidinggevend van dergelijke entiteiten geen leidinggevende functie uitoefenen bij de infrastructuurbeheerder.

5. De infrastructuurbeheerder heeft eigen **leidinggevend** personeel, en is in andere gebouwen gevestigd dan de andere juridische entiteiten van de verticaal geïntegreerde onderneming. De toegang tot de informaticasystemen wordt beveiligd om de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder te waarborgen. In de interne reglementen of personeelscontracten moet duidelijk worden bepaald dat de contacten met **Gevoelige informatie waarover de infrastructuurbeheerder beschikt, wordt naar behoren beschermd en wordt niet aan andere entiteiten doorgegeven.**

De infrastructuurbeheerder mag zijn personeel in gebouwen die door de andere juridische entiteiten binnen verticaal geïntegreerde ondernemingen worden beperkt tot de officiële communicatie in verband met de uitoefening van de functies van de infrastructuurbeheerder die hij ook vervult voor spoorwegondernemingen die niet tot de verticaal geïntegreerde onderneming behoren. Andere overdrachten van personeel dan de onder c) bedoelde overdrachten tussen de infrastructuurbeheerder en andere juridische entiteiten binnen een verticaal geïntegreerde onderneming zijn slechts toegestaan wanneer kan worden gewaarborgd dat geen gevoelige informatie tussen die entiteiten wordt doorgegeven gebruikt, sociale diensten aanbieden, zoals diensten die in scholen, crèches, sportcentra en restaurants worden geleverd. De infrastructuurbeheerder mag met andere entiteiten van de verticaal geïntegreerde onderneming samenwerken wat de ontwikkeling van hun informatiesystemen betreft.

Met het oog op de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder worden de regelingen voor de tenuitvoerlegging van dit lid door de toezichthoudende instantie goedgekeurd of op verzoek van de toezichthoudende instantie gewijzigd. De toezichthoudende instantie kan de geïntegreerde onderneming gelasten haar alle nodige informatie te verschaffen.

6. De infrastructuurbeheerder beschikt over de nodige organisatorische capaciteit om maatregelen te treffen om al zijn functies onafhankelijk van de andere juridische entiteiten binnen de verticaal geïntegreerde onderneming uit te voeren en mag deze functies of daaraan gekoppelde activiteiten niet aan deze juridische entiteiten delegeren.

Mits er geen belangenconflict, marktverstoring of discriminatie ontstaat en de vertrouwelijkheid van commercieel gevoelige informatie wordt gewaarborgd, mag de infrastructuurbeheerder specifieke werkzaamheden voor de ontwikkeling, de vernieuwing of het onderhoud van het net, waarover hij de beslissingsbevoegdheid blijft bezitten, laten uitvoeren door spoorwegondernemingen of andere instanties die onder toezicht van de infrastructuurbeheerder handelen.

7. Leden van de raden van toezicht of bestuur van de infrastructuurbeheerder en personen die bij de infrastructuurbeheerder een leidinggevende functie uitoefenen, mogen geen belangen hebben in of directe of indirecte financiële voordelen ontvangen van andere juridische entiteiten binnen de verticaal geïntegreerde onderneming. Prestatiegebonden elementen van hun salaris mogen uitsluitend worden bepaald door de resultaten van de infrastructuurbeheerder en niet worden gekoppeld aan de bedrijfsresultaten van andere juridische entiteiten binnen de verticaal geïntegreerde onderneming of een andere entiteit waarover zij zeggenschap uitoefent. [Am. 124/rev]

Artikel 7 quater

Procedure om de naleving te controleren

1. Op verzoek van een lidstaat of op eigen initiatief besluit de Commissie of infrastructuurbeheerders die deel uitmaken van een verticaal geïntegreerde onderneming voldoen aan de eisen van de artikelen 7 bis en 7 ter en of de naleving van die eisen toereikend is om te waarborgen dat alle spoorwegondernemingen gelijke concurrentievoorwaarden genieten en er geen sprake is van concurrentievervalsingen.

2. De Commissie heeft het recht de lidstaat waar de verticaal geïntegreerde onderneming is gevestigd te verzoeken haar binnen een redelijke termijn alle noodzakelijke informatie mee te delen. Zij raadpleegt de betrokken toezichthoudende instantie of instanties en, zo nodig, het in artikel 57 bedoelde netwerk van toezichthoudende instanties.

3. De lidstaten kunnen beperkingen opleggen aan het recht op vrije toegang als bedoeld in artikel 10 van spoorwegondernemingen die deel uitmaken van een verticaal geïntegreerde onderneming wanneer de Commissie de lidstaten meedeelt dat geen verzoek is ingediend overeenkomstig lid 1, in afwachting van de behandeling van dat verzoek door de Commissie of indien de Commissie overeenkomstig de in artikel 62, lid 2, bedoelde procedure besluit dat:

Woensdag 26 februari 2014

- a) ~~geen bevredigend antwoord is gegeven op de verzoeken om informatie die de Commissie overeenkomstig lid 2 heeft geformuleerd; of~~
- b) ~~de betrokken infrastructuurbeheerder niet voldoet aan de eisen van de artikelen 7 bis en 7 ter; of~~
- c) ~~de toepassing van de eisen van de artikelen 7 bis en 7 ter niet volstaat om te waarborgen dat alle spoorwegondernemingen gelijke concurrentievoorwaarden genieten en er in de lidstaat waar de betrokken infrastructuurbeheerder is gevestigd geen sprake is van concurrentievervalsingen.~~

~~De Commissie neemt binnen een redelijke termijn een beslissing.~~

~~4. De betrokken lidstaat kan de Commissie verzoeken haar in lid 3 bedoelde besluit in te trekken overeenkomstig de procedure als bedoeld in artikel 62, lid 2, indien hij tot tevredenheid van de Commissie aantoont dat de reden die aan de basis lag van dat besluit niet langer bestaat. De Commissie neemt binnen een redelijke termijn een beslissing over dat verzoek.~~

~~5. Onverminderd de leden 1 tot en met 4 wordt op de permanente naleving van de eisen van de artikelen 7 bis en 7 ter toegezien door de in artikel 55 bedoelde toezichthoudende instantie. Elke aanvrager kan beroep aantekenen bij de toezichthoudende instantie indien hij van oordeel is dat niet aan deze eisen is voldaan. Na een dergelijk beroep bepaalt de toezichthoudende instantie binnen de in artikel 56, lid 9, vastgestelde termijnen welke maatregelen eventueel moeten worden genomen om het probleem op te lossen. [Ams. 101 en 125/rev]~~

Artikel 7 quater

Coördinatiecomité

1. De lidstaten zien erop toe dat infrastructuurbeheerders voor elk netwerk een coördinatiecomité oprichten en organiseren. ~~Minstens~~ De volgende partijen kunnen lid worden van dit comité: de infrastructuurbeheerder, bekende aanvragers als bedoeld in artikel 8, lid 3, en, op hun verzoek, potentiële aanvragers, de representatieve organisaties van spoorwegondernemingen, vertegenwoordigers van de gebruikers van goederen- en passagiersvervoerdiensten en, indien van toepassing, regionale en lokale autoriteiten, **met inbegrip van de bevoegde autoriteiten**. Vertegenwoordigers van de lidstaat en de toezichthoudende instantie worden als waarnemers uitgenodigd op de vergaderingen van het coördinatiecomité. [Am. 59]

2. Het coördinatiecomité dient aan de infrastructuurbeheerder en eventueel aan de lidstaat voorstellen of adviezen te formuleren inzake:

- a) de behoeften van de aanvragers inzake het onderhoud en de ontwikkeling van de infrastructuurcapaciteit;
- b) de inhoud van de in de beheersovereenkomsten als bedoeld in artikel 30 opgenomen gebruikersgerichte prestatiedoelstellingen en van de in artikel 30, lid 1, bedoelde prikkels en de toepassing daarvan;
- c) de inhoud en toepassing van de in artikel 27 bedoelde netverklaring;
- d) het heffingskader en de heffingsvoorschriften die door de lidstaat zijn vastgesteld en de door de infrastructuurbeheerder overeenkomstig artikel 29 vastgestelde heffingsregeling en het niveau en de structuur van de infrastructuurheffingen;
- e) de procedure voor de toewijzing van infrastructuurcapaciteit, met inbegrip van prioriteitsregels voor de toewijzing van capaciteit aan de verschillende categorieën infrastructuurgebruikers; **de beginselen voor de coördinatie in geval van strijdige verzoeken tot exploitatie van een spoorwegdienst vallen onder artikel 46, lid 4; [Am. 60]**
- f) intermodaliteitsaspecten;
- g) andere aspecten betreffende de voorwaarden voor de toegang tot en het gebruik van de infrastructuur en de kwaliteit van de dienstverlening van de infrastructuurbeheerder.

g bis) kwesties die gebruikers van goederen- en passagiersvervoerdiensten betreffen, waaronder de kwaliteit van de dienstverlening, de infrastructuurheffingen en de hoogte en de transparantie van de prijzen van de spoorvervoersdiensten. [Am. 61]

Woensdag 26 februari 2014

Om zijn taken te kunnen uitvoeren, krijgt het coördinatiecomité, **met inachtneming van de vertrouwelijkheid van commerciële gegevens, de** de bevoegdheid de infrastructuurbeheerder om relevante informatie te verzoeken over de punten a) tot en met g **bis**). [Am. 62]

3. Het coördinatiecomité stelt een huishoudelijk reglement vast betreffende met name de frequentie van zijn vergaderingen, die minstens elk kwartaal plaatsvinden, en de deelname aan die vergaderingen. **In het huishoudelijk reglement wordt onder meer vastgesteld dat regelmatig, en ten minste eenmaal per jaar, overleg wordt gepleegd met de gebruikers van goederen- en passagiersvervoerdiensten per spoor en met de vertegenwoordigers van de werknemers in de spoorwegsector.** Elk jaar wordt een verslag over de besprekingen binnen het coördinatiecomité, met opgave van de verschillende in het comité ingenomen standpunten, ingediend bij de infrastructuurbeheerder, de lidstaat, de betrokken toezichthoudende instantie, **de gebruikers van goederen- en passagiersvervoerdiensten per spoor, de vertegenwoordigers van de betrokken werknemers in de spoorwegsector en de** Commissie. [Am. 63]

Artikel 7 quinquies

Europees netwerk van infrastructuurbeheerders

1. De lidstaten zien erop toe dat infrastructuurbeheerders deelnemen aan en samenwerken binnen een netwerk om de spoorinfrastructuur van de Unie te ontwikkelen, **en** met name om:

- i) de tijdige en efficiënte realisatie van het trans-Europees vervoersnetwerk te verzekeren, met inbegrip van de kernnetwerkcorridors, de bij Verordening (EU) nr. 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad (*) vastgestelde goederencorridors en het bij Besluit 2012/88/EU van de Commissie (**) vastgestelde plan voor de invoering van het Europees systeem voor het beheer van het spoorverkeer (ERTMS), **en**
- ii) **efficiënte en doelmatige grensoverschrijdende passagiersdiensten in de Unie te bevorderen, onder andere door grensoverschrijdende samenwerking om knelpunten te verhelpen.**

1 bis. In het kader van het netwerk worden tevens gemeenschappelijke kaderbeginselen inzake heffingen ontwikkeld voor gevallen waarin een grensoverschrijdende passagiersdienst op meer dan één net wordt verricht als bedoeld in artikel 37, en inzake de toewijzing van infrastructuurcapaciteit als bedoeld in artikel 40. Het netwerk van toezichthoudende instanties als bedoeld in artikel 57 brengt advies uit over die gemeenschappelijke beginselen. [Am. 64]

De Commissie wordt lid van dat netwerk. Zij coördineert en ondersteunt de werkzaamheden van het netwerk en doet zo nodig aanbevelingen aan het netwerk. Zij waarborgt dat de betrokken infrastructuurbeheerders actief samenwerken.

2. Het netwerk neemt deel aan het markttoezicht als bedoeld in artikel 15 en benchmarkt de efficiency **en de doeltreffendheid** van de infrastructuurbeheerders aan hand van gemeenschappelijke indicatoren en kwaliteitscriteria, zoals de betrouwbaarheid, capaciteit, beschikbaarheid, stiptheid en veiligheid van hun netwerken, kwaliteit en benutting van de activa, onderhoud, vernieuwing, verbetering, investeringen en financiële efficiency **en transparantie van het heffingskader en de heffingsregels.** [Am. 65]

3. De Commissie ~~kan~~ **treft, rekening houdend met het standpunt van het netwerk,** maatregelen ~~nemen om tot vaststelling van~~ de gemeenschappelijke beginselen en praktijken van het netwerk ~~te bepalen~~, met name om de coherentie van de benchmarking te verzekeren en de procedures te bepalen voor de samenwerking binnen het netwerk. Deze maatregelen worden vastgesteld door middel van een ~~uitvoerings-handeling~~ **gedelegeerde handeling** overeenkomstig de procedure van artikel ~~62, lid 3~~ **60**.

(*) Verordening (EU) nr. 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 22 september 2010 inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer (PB L 276 van 20.10.2010, blz. 22.)

(**) 2012/88/EU: Besluit van de Commissie van 25 januari 2012 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van de subsystemen besturing en seingeving van het trans-Europese spoorwegsysteem (Kennisgeving geschied onder nummer C(2012) 172) (PB L 51 van 23.2.2012, blz. 51.)" [Am. 66]

5. Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

(a) lid 2 wordt vervangen door:

„2. Spoorwegondernemingen krijgen onder billijke, niet-discriminerende en transparante voorwaarden het recht op toegang tot de spoorinfrastructuur in alle lidstaten met het oog op de exploitatie van alle soorten passagiersvervoer per spoor. Spoorwegondernemingen mogen in alle stations passagiers laten in- en uitstappen. Dat recht omvat de toegang tot infrastructuur die dienstvoorzieningen met het net verbindt als bedoeld in bijlage II, punt 2.”;

Woensdag 26 februari 2014

a bis) het volgende lid wordt ingevoegd:

„2 bis. Een lidstaat is niet verplicht het recht op toegang tot infrastructuur met het oog op de exploitatie van diensten te verlenen aan een spoorwegonderneming als de zeggenschap over die onderneming direct of indirect berust bij een persoon of personen uit een derde land of derde landen waar ondernemingen uit de Unie niet dezelfde rechten op toegang tot infrastructuur en dienstenvoorzieningen genieten tegen voorwaarden die overeenkomen met die van deze richtlijn. Met het oog op de toepassing van dit lid berust de zeggenschap op rechten, overeenkomsten of andere middelen die, afzonderlijk of gezamenlijk, met inachtneming van alle feitelijke en juridische omstandigheden, het mogelijk maken een beslissende invloed uit te oefenen op de activiteiten van een onderneming, en met name:

- a) eigendoms- of gebruiksrechten op alle vermogensbestanddelen van de betrokken onderneming of delen daarvan;
- b) rechten of overeenkomsten waardoor een beslissende invloed kan worden uitgeoefend op de samenstelling, het stemgedrag of de besluiten van de organen van een onderneming.”; [Am. 67]

(b) de leden 3 en 4 worden geschrapt.

6. Artikel 11 wordt als volgt gewijzigd:

(a) lid 1 wordt vervangen door:

„1. De lidstaten kunnen het in artikel 10, lid 2, bedoelde toegangsrecht beperken tot passagiersvervoer tussen een vertrekpunt en een bepaalde bestemming wanneer voor dezelfde route of een alternatieve route één of meer openbaredienstcontracten zijn gesloten en de uitoefening van het toegangsrecht het economisch evenwicht van de betrokken openbaredienstcontract(en) in gevaar zou brengen. **Het toegangsrecht van hogesnelheidspassagiersvervoer mag niet worden beperkt overeenkomstig artikel 10, lid 2.**

De bevoegde instanties en de infrastructuurbeheerders stellen alle belanghebbende partijen vooraf in kennis van capaciteitsverzoeken overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1370/2007 (*) van het Europees Parlement en de Raad* die strijdig zouden kunnen zijn met de toegangsrechten overeenkomstig artikel 10 van deze richtlijn.

Alle passagiersdiensten die niet in het kader van een openbaredienstcontract worden verricht, worden aangeduid als vrij toegankelijke diensten.

Indien een bevoegde instantie een nieuw openbaredienstcontract sluit of de omvang van een bestaand openbaredienstcontract uitbreidt, zodat meer infrastructuurcapaciteit benodigd is, mogen de toegangsrechten van de ondernemingen die bestaande vrij toegankelijke diensten verrichten en waarvoor die beslissing mogelijk gevolgen heeft, niet worden beperkt.”

(*) 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 en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad (PB L 315 van 3.12.2007, blz. 1).; [Am. 68]

(b) Lid 2, eerste alinea, wordt vervangen door:

„Om te bepalen of het economisch evenwicht van een openbaredienstcontract in het gedrang komt, wordt door de toezichthoudende instantie(s) als bedoeld in artikel 55 een objectieve economische analyse gemaakt en een besluit genomen op basis van vooraf bepaalde criteria. ~~Zij formuleren~~

Deze criteria omvatten onder meer het effect van de uitoefening van het toegangsrecht op de rendabiliteit van diensten die onder het openbaredienstcontract vallen, met inbegrip van de resulterende effecten op de nettokosten voor de bevoegde instantie die het contract gegund heeft, alsmede op de vervoersvraag, de tarieven, de tariefvoorwaarden, de plaats en het aantal stops en de dienstregeling en frequentie van de voorgestelde nieuwe dienst, zoals vastgesteld door de in artikel 5 bedoelde toezichthoudende instantie overeenkomstig de in lid 4 van dit artikel bedoelde maatregelen. Bij de analyse wordt beoordeeld of een nieuwe vrij toegankelijke dienst de economische haalbaarheid van de diensten krachtens het openbaredienstcontract in het gedrang zou brengen.

Woensdag 26 februari 2014

Het economisch evenwicht van het openbaredienstcontract wordt geacht niet in het geding te zijn indien de toezichthoudende instantie voorziet dat de toekomstige nieuwe dienst de spoorwegsector eerder nieuwe inkomsten zal opleveren dan deze elders binnen de sector weg te halen, alsook dat de eventuele inkomstenderving voor de dienstverlening krachtens de openbaredienstcontract(en) niet aanzienlijk zal zijn. De lidstaten zijn bevoegd om, overeenkomstig deze analyse en het besluit van de betreffende toezichthoudende instantie, het toegangsrecht voor de beoogde passagiersvervoersdienst goed te keuren, te wijzigen of te weigeren.”;

(c) *de volgende leden worden ingevoegd:*

„2 bis. Indien een openbaredienstcontract middels een openbare aanbesteding overeenkomstig het EU-recht wordt gegund, kunnen de lidstaten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1370/2007 het in artikel 10, lid 2, van deze richtlijn bedoelde toegangsrecht tussen een plaats van vertrek en aankomst die onder dat openbaredienstcontract vallen, voor de duur van dat openbaredienstcontract beperken. De informatie dat het recht op toegang beperkt is, wordt bekendgemaakt bij afkondiging van de openbare aanbesteding van dat contract. Het toegangsrecht van een extra nieuwe dienst in de zin van artikel 10, lid 2, die volgens de toezichthoudende instantie eerder nieuwe inkomsten zal opleveren dan deze elders binnen de sector weg te halen, en waarvan de eventuele resulterende inkomstenderving voor de dienstverlening krachtens de openbaredienstcontract(en) niet aanzienlijk zal zijn, mag niet worden beperkt.

De in dit lid bedoelde beperkingen houden geen beperking in van het recht om in het even welk station op het internationale traject passagiers te laten instappen en hen in een ander station te laten uitstappen, ook indien die stations in dezelfde lidstaat liggen.

*2 ter. De toezichthoudende instantie(s) die de in de leden 2 en 2 bis bedoelde analyses verricht(en), formuleert (formuleren) haar (hun) hun oordeel na de indiening van een verzoek door één van de volgende partijen binnen een maand na de **ontvangst van de** bekendmaking van een geplande passagiersvervoersdienst als bedoeld in artikel 38, lid 4:*

- a) de bevoegde instantie of instanties die het openbaredienstcontract heeft of hebben gegund,
- b) iedere andere belanghebbende bevoegde instantie die het recht heeft de toegang uit hoofde van dit artikel te beperken,
- c) de infrastructuurbeheerder;
- d) de spoorwegonderneming die het openbaredienstcontract uitvoert;

d bis) de spoorwegonderneming die capaciteit heeft aangevraagd overeenkomstig artikel 38, lid 4.”;
[Ams. 69 en 114]

(d) ~~lid 3 wordt de leden 3 en 4 worden~~ vervangen door:

„3. De toezichthoudende instantie motiveert haar besluit en vermeldt de voorwaarden waaronder de volgende instanties binnen één maand na de kennisgeving daarvan om een herziening van dat besluit kunnen verzoeken:

- a) de betrokken bevoegde instantie of instanties;
- b) de infrastructuurbeheerder;
- c) de spoorwegonderneming die het openbaredienstcontract uitvoert; of
- d) de spoorwegonderneming die toegang wenst.

~~Wanneer~~ *Indien* de toezichthoudende instantie **overeenkomstig lid 2** besluit dat het economisch evenwicht van een openbaredienstcontract door de geplande passagiersvervoersdienst als bedoeld in artikel 38, lid 4, zou worden bedreigd, vermeldt zij mogelijke aanpassingen van de dienst waarmee wordt tegemoet gekomen aan de voorwaarden van artikel 10, lid 2, om vrije toegang te verlenen.”

Woensdag 26 februari 2014

4. De Commissie stelt, op basis van de ervaring van toezichthoudende instanties, bevoegde autoriteiten en spoorwegondernemingen en op basis van de werkzaamheden van het in artikel 57, lid 1, bedoelde netwerk, uiterlijk 16 december 2016 maatregelen vast, waarin de voor de toepassing van de leden 1, 2 en 3 van dit artikel te volgen procedure en criteria nader worden bepaald. Die ~~uitvoeringshandelingen~~ **gedelegeerde handelingen** worden volgens de in artikel ~~62, lid 3,~~ **60** bedoelde ~~onderzoeksprocedure~~ **procedure** vastgesteld.; [Am. 70]

(e) lid 5 wordt geschrapt.

7. Het volgende artikel 13 bis wordt ingevoegd:

„Artikel 13 bis

Gemeenschappelijke informatie- en ~~geïntegreerde~~ ticketsystemen [Am. 71]

1. ~~Onverminderd Verordening (EG) nr. 1371/2007⁽¹⁾ en Richtlijn 2010/40/EU⁽²⁾, Alle dienstregelinggegevens worden geacht openbare gegevens te zijn en worden dienovereenkomstig beschikbaar gemaakt.~~

Onverminderd Verordening (EG) nr. 1371/2007 en Richtlijn 2010/40/EU verplichten de lidstaten alle spoorwegactoren, zoals spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders en ticketverkopers, om uiterlijk vanaf 12 december 2019 een interoperabel doorgaande-ticket- en informatiesysteem gebruiken dat beantwoordt aan de doelstelling om alle passagiers toegang te geven tot alle gegevens die zij nodig hebben om binnen de Unie een reis te plannen en hun tickets te reserveren en te kopen.

De lidstaten verplichten spoorwegondernemingen om samen te werken aan de totstandbrenging tegen 12 december 2019 van een gemeenschappelijk reisinformatie- en ticketsysteem met het oog op het aanbieden van tickets, doorgaande tickets en boekingen voor alle openbaarvervoersdiensten per spoor die worden verricht uit hoofde van een openbaardienstcontract overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1370/2007, of geven de bevoegde autoriteiten de bevoegdheid om een dergelijk systeem te ontwikkelen. Het systeem mag geen marktverstoring of discriminatie tussen spoorwegondernemingen teweegbrengen. Het wordt beheerd door een publieke of particuliere juridische entiteit of door een samenwerkingsverband van alle spoorwegondernemingen die passagiersdiensten exploiteren.

Spoorwegondernemingen die commerciële openbaarvervoersdiensten exploiteren, krijgen niet-discriminerende toegang tot het systeem met het oog op informatieverstrekking over en ticketverkoop voor openbaar vervoer per spoor als aanvulling op hun eigen diensten.

Elk systeem wordt op dergelijke wijze ontworpen dat het interoperabel is overeenkomstig Richtlijn 2008/57/EG en de technische basisspecificaties voor telematicatoepassingen. Het past die technische vereisten toe om met name te zorgen voor consequente heffingen en verrekening, de vertrouwelijkheid van commerciële informatie, de bescherming van persoonsgegevens en de naleving van de mededingingsregels. Systemen of toepassingen die passagiers extra diensten bieden, zijn interoperabel met die technische specificaties.

De lidstaten dragen er zorg voor dat de voornaamste technische basisspecificaties voor telematicatoepassingen vrij en zonder discriminatie toegankelijk zijn.

Bij commerciële overeenkomsten tussen deelnemers worden de mededingingsregels in acht genomen.

Deze kosten van een dergelijk systeem worden op billijke wijze verdeeld tussen de deelnemers, naar gelang van hun respectieve bijdragen.

De toezichthoudende instantie zorgt ervoor dat dergelijke doorgaande-ticketsystemen geen marktverstoring of discriminatie tussen spoorwegondernemingen teweegbrengen.

~~kunnen de~~ De lidstaten ~~kunnen~~ spoorwegondernemingen die binnenlandse passagiersdiensten exploiteren en ~~andere~~ **andere** ~~soort~~ **soort** ~~passagiersvervoerders tevens~~ ertoe verplichten aan te sluiten bij een gemeenschappelijk, **interoperabel** systeem voor ~~informatieverstrekking~~ **reisinformatieverstrekking** en geïntegreerde ticketing met het oog op het aanbieden van doorgaande tickets en boekingen of ~~kunnen zij bevoegde~~ **de desbetreffende** instanties de opdracht geven een dergelijk systeem op te zetten. Indien een dergelijk systeem wordt opgezet, zien de lidstaten erop toe dat het geen marktverstoring of discriminatie tussen spoorwegondernemingen **en**

Woensdag 26 februari 2014

andere exploitanten van passagiersvervoer teweegbrengt en dat het wordt beheerd door een publieke of particuliere juridische entiteit of door een samenwerkingsverband van alle ~~spoorwegondernemingen~~ **ondernemingen** die passagiersdiensten exploiteren. [Am. 72]

2. De lidstaten ~~verplichten spoorwegondernemingen die passagiersdiensten exploiteren om stellen, ook voor grote routes in de Unie, nationale~~ noodplannen op te stellen en te coördineren ~~deze~~, teneinde bij een ernstige verstoring van de dienstverlening **als gevolg van natuurrampen en door mensen veroorzaakte rampen** bijstand te verlenen aan passagiers ~~in de zin van artikel 18 van Verordening (EG) nr. 1371/2007", rekening houdend met Beschikking 2008/164/EG (*) van de Commissie. Spoorwegondernemingen die passagiersvervoersdiensten exploiteren alsook stationsbeheerders stellen hun eigen noodplan op en gaan daarbij uit van de nationale noodplannen."~~

⁽¹⁾ PB L 315 van 3.12.2007, blz. 14.

⁽²⁾ PB L 207 van 6.8.2010, blz. 1.

^(*) Beschikking 2008/164/EG van de Commissie van 21 december 2007 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit personen met beperkte mobiliteit voor het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem en het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem (PB L 64 van 7.3.2008, blz. 72). [Am. 73]

7 bis. **Aan artikel 19 wordt het volgende punt toegevoegd:**

„d bis) hebben toegezegd de respectieve collectieve overeenkomsten van de lidstaten waarin de onderneming actief wenst te zijn, toe te passen.”. [Am. 74]

8. Artikel 38, lid 4, wordt vervangen door:

„4. Wanneer een aanvrager voornemens is infrastructuurcapaciteit aan te vragen met het oog op de exploitatie van een nieuwe passagiersvervoersdienst, stelt hij de infrastructuurbeheerders en de betrokken toezichthoudende instanties daar uiterlijk 18 maanden voor de aanvang van de dienstregeling waarvoor treinpaden worden aangevraagd van in kennis. Om de betrokken toezichthoudende instanties in staat te stellen de potentiële economische impact op een bestaand openbaredienstcontract te beoordelen, zien de toezichthoudende instanties erop toe dat elke bevoegde instantie die een contract voor passagiersvervoer per spoor op de in het openbaredienstcontract bepaalde route heeft gegund, iedere andere belanghebbende bevoegde instantie die het recht heeft de toegang uit hoofde van artikel 11 te beperken en de spoorwegondernemingen die het openbaredienstcontract op de route van deze passagiersvervoersdienst uitvoeren, onverwijld en uiterlijk binnen vijf dagen op de hoogte worden gebracht.”.

8 bis. **In artikel 42 wordt het volgende lid 1 bis ingevoegd:**

„1 bis. Om discriminatie van aanvragers te voorkomen, is voor een dergelijke kaderovereenkomst voorafgaande toestemming nodig van de in artikel 55 van deze richtlijn bedoelde toezichthoudende instantie die uit eigen beweging toezicht houdt op reeds bestaande kaderovereenkomsten. Aanvragers hebben het recht om bij de toezichthoudende instantie in beroep te gaan indien deze zich oneerlijk behandeld voelt door een kaderovereenkomst, erdoor gediscrimineerd of op enigerlei andere wijze gekrenkt. De toezichthoudende instantie beslist in geval van een dergelijk beroep tegen een kaderovereenkomst uiterlijk binnen twee maanden nadat zij het beroep heeft ontvangen, of de overeenkomst al dan niet wijziging behoeft; zo ja, dan geeft de instantie aan op welke wijze dit dient te gebeuren. De infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming voeren het besluit van de toezichthoudende instantie zo snel als materieel haalbaar uit, doch uiterlijk binnen een maand na ontvangst van de kennisgeving van dat besluit. De toezichthoudende instantie ziet bij de uitvoering van de in dit lid uiteengezette taken nauwgezet toe op de bescherming van bedrijfsgeheimen.”. [Am. 75]

8 ter. **Artikel 46, lid 4, wordt vervangen door:**

„4. De voor de coördinatieprocedure geldende beginselen worden in de netverklaring opgenomen. Deze beginselen geven in het bijzonder de moeilijkheden weer, die zich voordoen bij het regelen van internationale treinpaden, en de mogelijke gevolgen van een wijziging voor de andere infrastructuurbeheerders. **In geval van strijdige verzoeken tot exploitatie van een spoorwegdienst in hetzelfde marktsegment dient de infrastructuurbeheerder bij de toewijzing van capaciteit uitsluitend de betwiste infrastructuur in ogenschouw te nemen en niet het totale volume van de door de concurrerende aanvragers beoogde capaciteit.”.** [Am. 76]

Woensdag 26 februari 2014

8 quater. Artikel 54, lid 1, wordt vervangen door:

„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. **In geval van verstoringen met mogelijke gevolgen voor het grensoverschrijdend verkeer doet de infrastructuurbeheerder alle relevante informatie daaromtrent toekomen aan de infrastructuurbeheerders van wie het netwerk en het verkeer hinder zouden kunnen ondervinden van deze verstoringen. De infrastructuurbeheerders in kwestie werken met elkaar samen om het grensoverschrijdend verkeer weer te normaliseren.**”. [Am. 77]

8 quinques. In artikel 55 wordt het volgende lid toegevoegd:

„3 bis. De lidstaten zien erop toe dat de toezichthoudende instanties over de nodige organisatorische en functionele capaciteiten beschikken om de in artikel 56 van deze richtlijn bedoelde functies uit te kunnen voeren en keuren zo nodig een actieplan goed om ervoor te zorgen dat ze over die capaciteiten beschikken.”. [Am. 78]

8 sexies. Artikel 56 wordt vervangen door:

„Artikel 56

Taken van de toezichthoudende instantie

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

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

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

3. De toezichthoudende instantie werkt bovendien nauw samen met de nationale veiligheidsinstantie bedoeld in Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad (*) en de vergunningverlenende autoriteit in de zin van deze richtlijn.

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

Woensdag 26 februari 2014

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

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

6. De toezichthoudende instantie ziet erop toe dat de door de infrastructuurbeheerders vastgestelde gebruiksrechten in overeenstemming zijn met hoofdstuk IV, afdeling 2, en dat zij niet-discriminerend zijn. De toezichthoudende instantie ziet erop toe dat de door de infrastructuurbeheerder, verleners van dienstvoorzieningen of spoorwegondernemingen voor de toegang — waaronder de toegang tot het spoor, de toegang tot stations en de gebouwen en andere faciliteiten hiervan, met inbegrip van de faciliteiten voor de weergave van reisinformatie — vastgestelde gebruiksrechten niet-discriminerend zijn. In dit verband moeten voorgenomen wijzigingen ten aanzien van de hoogte of structuur van de in dit lid genoemde gebruiksrechten uiterlijk twee maanden vóór de geplande inwerkingtreding hiervan bij de toezichthoudende instantie worden gemeld. De toezichthoudende instantie kan tot uiterlijk één maand voor de geplande inwerkingtreding een verlaging of verhoging van de voorgestelde wijzigingen, of de opschorting of het afzien hiervan eisen. Onderhandelingen tussen de aanvragers en een infrastructuurbeheerder betreffende de hoogte van infrastructuurrechten zijn uitsluitend toegestaan indien deze onder toezicht van de toezichthoudende instantie plaatsvinden. Deze instantie grijpt onmiddellijk in indien deze het waarschijnlijk acht dat de onderhandelingen in strijd zijn met de bepalingen van dit hoofdstuk.

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

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

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

9. De toezichthoudende instantie neemt klachten in behandeling en, naar gelang het geval, vraagt relevante informatie op en treedt in overleg met alle betrokken partijen binnen een maand na ontvangst van de klacht. Binnen een vooraf bepaalde redelijke termijn en uiterlijk binnen zes weken na ontvangst van alle relevante informatie beslist zij op elke klacht, neemt zij de nodige maatregelen om de situatie te verhelpen en stelt zij de betrokken partijen in kennis van haar met redenen omklede besluit. Onverminderd de bevoegdheden van de nationale mededingingsautoriteiten om de mededinging op de markt voor spoorwegdiensten te garanderen, kan de toezichthoudende instantie zo nodig uit eigen beweging passende maatregelen nemen om discriminatie van aanvragers, marktverstoring en eventuele andere ongewenste marktontwikkelingen bij te sturen, met name met betrekking tot lid 1, onder a) tot en met g bis).

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

Indien klacht wordt ingediend tegen een weigering capaciteit te verlenen, of tegen de voorwaarden van een capaciteitsaanbod, besluit de toezichthoudende instantie ofwel dat er geen wijziging van het besluit van de infrastructuurbeheerder nodig is, ofwel dat het betwiste besluit overeenkomstig haar instructies wordt gewijzigd. De infrastructuurbeheerder voert het besluit van de toezichthoudende instantie uiterlijk een maand na ontvangst van de kennisgeving van dat besluit uit.

10. De lidstaten waarborgen dat besluiten van de regulerende instantie openstaan voor rechterlijke toetsing. Een beroep tegen een besluit van de toezichthoudende instantie heeft slechts schorsende werking indien het besluit van de toezichthoudende instantie onmiddellijk tot gevolg heeft dat de insteller van het beroep onherstelbare of duidelijk buitensporige schade wordt toegebracht. Deze bepaling laat in voorkomend geval de constitutionele bevoegdheden van de rechterlijke instantie waarbij het beroep aanhangig is onverlet.

Woensdag 26 februari 2014

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

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

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

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

(*) Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (herschikking) (PB L 191 van 18.7.2008, blz. 1.). [Am. 79]

8 septies. Aan artikel 57 wordt het volgende lid toegevoegd:

„9 bis. Indien een aanvrager van mening is dat een besluit van een infrastructuurbeheerder de ontwikkeling van een internationale dienst verhindert, kan hij de zaak voor advies doorverwijzen naar het netwerk van toezichthoudende instanties. De betreffende nationale toezichthoudende instantie wordt tegelijkertijd van deze doorverwijzing gesteld. Het netwerk vraagt zo nodig uitleg van de infrastructuurbeheerder en, in elk geval van de betreffende nationale toezichthoudende instantie. Het netwerk stelt haar advies vast, maakt het openbaar en deelt het mee aan de betreffende nationale toezichthoudende instantie.

Het netwerk van toezichthoudende instanties dient een jaarlijks activiteitenverslag in bij de Commissie. De Commissie brengt verslag uit aan het Europees Parlement en de Raad.

Binnen een jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn en uiterlijk op 31 december 2019 stelt de Commissie een wetgevingsvoorstel vast tot oprichting van een Europese toezichthoudende instantie, die rechtspersoonlijkheid heeft, die het toezicht en de arbitrage op zich neemt met betrekking tot grensoverschrijdende kwesties en die optreedt als beroepsinstantie ten aanzien van besluiten van nationale toezichthoudende instanties. Dit nieuwe orgaan vervangt het Europees netwerk van toezichthoudende instanties.”. [Am. 80]

9. Artikel 63, lid 1, wordt vervangen door:

„1. Uiterlijk op 31 december 2024 onderzoekt de Commissie de gevolgen van deze richtlijn op de spoorwegsector en dient zij bij het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's een verslag in over de tenuitvoerlegging daarvan. **Daarbij wordt rekening gehouden met het standpunt van de Europese toezichthoudende instantie over het al dan niet voortbestaan van discriminerende of andere mededingingverstoringe gedragingen, en met de standpunten die de sociale partners kenbaar maken in het desbetreffende EU-comité voor de sociale dialoog.** [Am. 81]

Uiterlijk op diezelfde datum onderzoekt de Commissie of het feit dat bepaalde infrastructuurbeheerders deel uitmaken van een verticaal geïntegreerde onderneming **Europese toezichthoudende instantie of er** nog steeds aanleiding geeft tot **sprake is van** discriminerende praktijken of andere vormen van concurrentievervalsing **en brengt zij aanbevelingen uit voor verdere beleidsmaatregelen.** Indien passend stelt de Commissie **op basis van die aanbevelingen** nieuwe regelgevende maatregelen voor. [Am. 82]

De Commissie beoordeelt uiterlijk 18 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn het effect ervan op de ontwikkeling van de arbeidsmarkt voor treinpersoneel en stelt zo nodig nieuwe wetgevingsmaatregelen voor inzake de certificatie van dergelijk treinpersoneel.”. [Am. 83]

Woensdag 26 februari 2014

Artikel 1 bis**Verordening (EG) nr. 1371/2007 wordt als volgt gewijzigd:****Artikel 2, lid 3, wordt vervangen door:****„3. Bij de inwerkingtreding van deze verordening, zijn de artikel 9, 10, 11, 12 en 19, artikel 20, lid 1, en artikel 26 van toepassing op alle spoorwegdiensten voor reizigers in de Unie.”. [Am. 84]****Artikel 2**

1. De lidstaten dienen uiterlijk op ... (*) de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast te stellen en bekend te maken om aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mee.

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

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

Artikel 3

1. Deze richtlijn treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*. **Binnen drie maanden na de bekendmaking ervan wordt een geconsolideerde versie beschikbaar gemaakt van deze richtlijn en Richtlijn 2012/34/EU, als gewijzigd bij deze richtlijn. [Am. 85]**

2. Artikel 1, leden 5 tot en met 8, zijn van toepassing met ingang van 1 januari 2018 [tijdig voor de dienstregeling die op 14 december 2019 van start gaat].

Tot de datum van toepassing van punt 5 en behoudens internationale passagiersvervoerdiensten zijn de lidstaten niet verplicht om het recht op toegang te verlenen aan spoorwegondernemingen en de direct of indirect onder hun zeggenschap staande dochterondernemingen met een vergunning van een lidstaat waar soortgelijke toegangsrechten niet worden verleend. [Am. 86]

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te ...,

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

Voor de Raad

De voorzitter

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