

Publicatieblad

van de Europese Unie

C 431



Uitgave
in de Nederlandse taal

Mededelingen en bekendmakingen

59e jaargang

22 november 2016

Inhoud

III *Vorbereidende handelingen*

RAAD

2016/C 431/01	Standpunt (EU) nr. 20/2016 van de Raad in eerste lezing met het oog op de vaststelling van een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU, met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur Vastgesteld door de Raad op 17 oktober 2016 ⁽¹⁾	1
2016/C 431/02	Motivering van de Raad: Standpunt (EU) nr. 20/2016 van de Raad in eerste lezing met het oog op de vaststelling van Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur	18

NL

⁽¹⁾ Voor de EER relevante tekst

III

(Vorbereidende handelingen)

RAAD

STANDPUNT (EU) Nr. 20/2016 VAN DE RAAD IN EERSTE LEZING

met het oog op de vaststelling van een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU, met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur

Vastgesteld door de Raad op 17 oktober 2016

(Voor de EER relevante tekst)

(2016/C 431/01)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

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

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

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

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure ⁽³⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁴⁾ vestigt één Europese spoorwegruimte met gemeenschappelijke regels inzake het beheer van spoorwegondernemingen 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. Deze Europese spoorwegruimte moet worden voltooid door het beginsel van vrije toegang tot binnenlandse spoorwegmarkten uit te breiden, en door de governance van de infrastructuurbeheerders te verbeteren om de gelijke toegang tot de infrastructuur te waarborgen.
- (2) De groei van het passagiersverkeer per spoor heeft geen gelijke tred gehouden met de evolutie van andere vervoerswijzen. De voltooiing van één Europese spoorwegruimte moet bijdragen tot de verdere ontwikkeling van het spoorvervoer als geloofwaardig alternatief voor andere vervoerswijzen. In dit verband is het van essentieel belang dat de wetgeving tot instelling van één Europese spoorwegruimte daadwerkelijk binnen de voorgeschreven termijnen wordt toegepast.

⁽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 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en standpunt van de Raad in eerste lezing van 17 oktober 2016. Standpunt van het Europees Parlement van ... (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

⁽⁴⁾ Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PBL 343 van 14.12.2012, blz. 32).

- (3) De Uniemarkten voor goederenvervoerdiensten per spoor en internationaal passagiersvervoer per spoor zijn respectievelijk sinds 2007 en 2010 opengesteld voor concurrentie, overeenkomstig de Richtlijnen 2004/51/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ en 2007/58/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁾. Een aantal lidstaten heeft voorts ook hun markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor opengesteld voor concurrentie door de invoering van het recht op vrije toegang, door openbaredienstcontracten aan te besteden of door een combinatie van beide. Een dergelijke opening van de spoorwegmarkt zou positieve gevolgen moeten hebben voor de werking van één Europese spoorwegruimte, wat tot betere diensten voor de gebruikers zal leiden.
- (4) Door middel van specifieke uitsluitingen van het toepassingsgebied van Richtlijn 2012/34/EU moeten lidstaten in staat zijn rekening te houden met specifieke kenmerken van de structuur en de organisatie van spoorwegsysteem op hun grondgebied, zonder de integriteit van de Europese spoorwegruimte in het gedrang te brengen.
- (5) De exploitatie van spoorweginfrastructuur op een netwerk omvat besturing en seingeving. Zolang de lijn nog in bedrijf is, moet de infrastructuurbeheerder er in het bijzonder voor zorgen dat de infrastructuur geschikt is voor het beoogde gebruik.
- (6) Om te bepalen of een onderneming als verticaal geïntegreerd dient te worden beschouwd, moet de notie „zeggenschap” in de zin van Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad ⁽³⁾ worden toegepast. Indien een infrastructuurbeheerder en een spoorwegonderneming volledig onafhankelijk zijn van elkaar, maar beide rechtstreeks, zonder intermediaire entiteit, onder zeggenschap van de staat staan, moeten zij als afzonderlijk worden beschouwd. Een overheidsministerie dat zeggenschap uitoefent over zowel een spoorwegonderneming als een infrastructuurbeheerder, mag niet als een intermediaire entiteit worden beschouwd.
- (7) Met deze richtlijn worden verdere voorschriften ingevoerd ter waarborging van de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder. Het moet de lidstaten vrij staan te kiezen tussen verschillende organisatiemodellen, variërend van volledige structurele scheiding tot verticale integratie, onder voorbehoud van passende waarborgen om te zorgen voor de onpartijdigheid van de infrastructuurbeheerder met betrekking tot de essentiële functies, verkeersbeheer en onderhoudsplanning. De lidstaten moeten er binnen de grenzen van de vastgelegde heffings- en toewijzingskaders voor zorgen dat de infrastructuurbeheerder op het vlak van organisatie en besluitvorming onafhankelijk is wat betreft de essentiële functies.
- (8) In verticaal geïntegreerde ondernemingen moeten waarborgen gelden om er voor te zorgen dat andere rechtspersonen binnen die ondernemingen geen beslissende invloed hebben op benoemingen en ontslagen van personen die belast zijn met besluiten betreffende de essentiële functies. De lidstaten moeten er in dit verband voor zorgen dat er klachtenprocedures bestaan.
- (9) De lidstaten moeten een nationaal kader instellen voor de beoordeling van belangenconflicten. Binnen dit kader moet de toezichthoudende instantie rekening houden met eventuele persoonlijke financiële, economische of professionele belangen die een ongepaste invloed zouden kunnen uitoefenen op de onpartijdigheid van de infrastructuurbeheerder. Indien een infrastructuurbeheerder en een spoorwegonderneming onafhankelijk van elkaar zijn, mag het feit dat zij rechtstreeks onder zeggenschap staan van dezelfde autoriteit van een lidstaat, niet worden geacht aanleiding te geven tot een belangenconflict in de zin van deze richtlijn.
- (10) De besluitvorming door infrastructuurbeheerders inzake treinpadtoewijzing en de besluitvorming inzake infrastructuurheffing zijn essentiële functies die van wezenlijk belang zijn om te zorgen voor rechtvaardige en niet-discriminerende toegang tot de spoorweginfrastructuur. Er moeten strenge waarborgen zijn ingesteld om ongepaste invloed te vermijden op besluiten van de infrastructuurbeheerder met betrekking tot deze functies. Die waarborgen moeten worden aangepast om rekening te houden met de verschillende governancestructuren van spoorwegentiteiten.
- (11) Er moeten ook passende maatregelen worden genomen om ervoor te zorgen dat de functies van verkeersbeheer en onderhoudsplanning op onpartijdige wijze worden uitgeoefend, met het oog op het vermijden van concurrentievervalsing. In dit kader moeten infrastructuurbeheerders verzekeren dat spoorwegondernemingen toegang hebben tot relevante informatie. Indien spoorwegondernemingen van de infrastructuurbeheerders hierbij verdere toegang hebben gekregen tot het proces van verkeersbeheer, moet die toegang op gelijke voorwaarden aan alle betrokken spoorwegondernemingen worden verleend.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ 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).

- (12) Indien de essentiële functies worden uitgeoefend door een onafhankelijke heffingsinstantie en/of toewijzende instantie, moet de onpartijdigheid van de infrastructuurbeheerder met betrekking tot de functies van verkeersbeheer en onderhoud worden gewaarborgd, zonder dat deze functies aan een onafhankelijke entiteit moeten worden overgedragen.
- (13) De toezichthoudende instanties moeten de bevoegdheid hebben om toezicht te houden op het verkeersbeheer, de vernieuwingsplanning, en geplande en niet-geplande onderhoudswerkzaamheden, teneinde discriminatie te voorkomen.
- (14) De lidstaten moeten er in het algemeen op toezien dat de infrastructuurbeheerder verantwoordelijk is voor de exploitatie, het onderhoud en de vernieuwing van een spoornet en wordt belast met de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur op dat net. Wanneer die functies worden uitbesteed aan verschillende entiteiten, moet de infrastructuurbeheerder niettemin de toezichthoudende bevoegdheid houden en de eindverantwoordelijkheid voor de uitoefening van de functies dragen.
- (15) Infrastructuurbeheerders die deel uitmaken van een verticaal geïntegreerde onderneming kunnen binnen die onderneming niet-essentiële functies uitbesteden onder de voorwaarden van deze richtlijn, voor zover dit geen aanleiding geeft tot een belangenconflict en de vertrouwelijkheid van commercieel gevoelige informatie wordt gewaarborgd. Essentiële functies mogen niet worden uitbesteed aan een andere entiteit van de verticaal geïntegreerde onderneming, tenzij deze entiteit uitsluitend essentiële functies vervult.
- (16) Waar passend, met name om redenen van efficiëntie, onder andere in geval van publiek-private partnerschappen, kunnen de infrastructuurbeheersfuncties door verschillende infrastructuurbeheerders worden gedeeld. De infrastructuurbeheerders moeten elk de volle verantwoordelijkheid dragen voor de door hen uitgeoefende functies.
- (17) Financiële overdrachten tussen de infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen, en - in verticaal geïntegreerde ondernemingen - tussen de infrastructuurbeheerder en een andere rechtspersoon in de geïntegreerde onderneming, moeten worden voorkomen indien zij zouden kunnen leiden tot een verstoring van de concurrentie op de markt, met name als gevolg van kruissubsidiëring.
- (18) Infrastructuurbeheerders mogen inkomsten uit beheeractiviteiten van het infrastructuurnet die het gebruik van overheidsmiddelen behelzen, gebruiken voor het financieren van hun eigen bedrijf of om dividenden aan hun aandeelhouders uit te keren, bij wijze van rendement op hun investeringen in de spoorweginfrastructuur. Mogelijke investeerders zijn de staat en eventuele particuliere aandeelhouders, maar geen ondernemingen die deel uitmaken van een verticaal geïntegreerde onderneming en die zeggenschap uitoefenen zowel over een spoorwegonderneming als over die infrastructuurbeheerder. Dividenden die voortvloeien uit activiteiten waarbij geen overheidsmiddelen zijn betrokken of inkomsten uit heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, mogen ook worden gebruikt door ondernemingen die deel uitmaken van een verticaal geïntegreerde onderneming en die zeggenschap uitoefenen zowel over een spoorwegonderneming als over die infrastructuurbeheerder.
- (19) De heffingsbeginselen mogen de mogelijkheid niet uitsluiten dat inkomsten uit infrastructuurheffingen via de overheidsrekeningen lopen.
- (20) Indien de infrastructuurbeheerder in een verticaal geïntegreerde onderneming geen afzonderlijke rechtspersoonlijkheid heeft, en de essentiële functies zijn uitbesteed aan een onafhankelijke heffingsinstantie en/of toewijzende instantie, moeten de relevante bepalingen betreffende financiële transparantie en de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder van overeenkomstige toepassing zijn op het niveau van bepaalde afdelingen binnen de onderneming.
- (21) Met het oog op een efficiënt netbeheer en een efficiënt infrastructuurgebruik moet er via het gebruik van passende coördinatiemechanismen worden gezorgd voor betere coördinatie tussen infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen.
- (22) Teneinde efficiënte en doeltreffende spoorwegdiensten binnen de Unie te bevorderen, moet een Europees netwerk van infrastructuurbeheerders worden ingesteld, dat voortbouwt op bestaande platforms. Met het oog op de deelname aan dit netwerk moeten de lidstaten vrij zijn te bepalen welke instantie(s) als hun hoofdinfrastructuurbeheerder(s) moet(en) worden beschouwd.
- (23) Gezien de heterogeniteit van de netten qua omvang en dichtheid alsook de grote verschillen tussen de organisatiestructuren van nationale, lokale en regionale overheden en de uiteenlopende ervaringen van deze overheden met marktliberalisering, moeten de lidstaten voldoende flexibiliteit krijgen om hun spoorwegnetten zodanig te organiseren dat er zowel diensten met open toegang als diensten die worden verleend op grond van openbare dienstcontracten kunnen worden aangeboden, teneinde alle passagiers een hoogstaande dienstverlening te verzekeren.

- (24) De toekenning van het recht op toegang tot de spoorweginfrastructuur in alle lidstaten aan spoorwegondernemingen uit de Unie voor de exploitatie van binnenlandse passagiersvervoersdiensten zou gevolgen kunnen hebben voor de organisatie en financiering van passagiersvervoersdiensten per spoor die op grond van een openbaredienstcontract worden verstrekt. De lidstaten moeten de mogelijkheid krijgen het recht op toegang te beperken, op basis van een besluit van de betrokken toezichthoudende instantie, indien de uitoefening van dat recht het economisch evenwicht van die openbaredienstcontracten in gevaar zou brengen.
- (25) Het recht van spoorwegondernemingen om toegang te krijgen tot infrastructuur doet geen afbreuk aan de mogelijkheid dat een bevoegde instantie exclusieve rechten toekent overeenkomstig artikel 3 van Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ of een openbaredienstcontract onderhands gunt op de voorwaarden van artikel 5 van die verordening. Het bestaan van een dergelijk openbaredienstcontract mag een lidstaat niet het recht geven het recht op toegang van andere spoorwegondernemingen tot de betrokken infrastructuur voor de exploitatie van passagiersdiensten per spoor te beperken, tenzij die diensten het economisch evenwicht van het openbaredienstcontract in gevaar zouden brengen.
- (26) De toezichthoudende instanties moeten, op verzoek van de belanghebbende partijen, op basis van een objectieve economische analyse oordelen of het economisch evenwicht van bestaande openbaredienstcontracten in gevaar zou komen.
- (27) De beoordelingsprocedure moet rekening houden met de noodzaak alle marktspelers voldoende rechtszekerheid te 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.
- (28) Op voorwaarde dat niet-discriminerende toegang wordt gewaarborgd, kunnen de lidstaten specifieke voorwaarden verbinden aan het recht op toegang tot de infrastructuur teneinde de uitvoering van een geïntegreerde dienstregeling voor binnenlandse passagiersdiensten per spoor mogelijk te maken.
- (29) De ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur en de verbetering van de kwaliteit van het passagiersvervoer per spoor zijn belangrijke prioriteiten in het kader van de bevordering van een duurzaam vervoers- en mobiliteitsstelsel in Europa. Met name de ontwikkeling van een hogesnelheidsspoorweg kan leiden tot betere en snellere verbindingen tussen de economische en culturele centra van Europa. Hogesnelheidsdiensten per spoor verbinden mensen en markten op een snelle, betrouwbare, milieuvriendelijke en kosteneffectieve wijze en bevorderen een verschuiving van passagiers naar het spoorvervoer. Het is derhalve van bijzonder belang om zowel overheids- als particuliere investeringen in de infrastructuur voor hogesnelheidslijnen aan te moedigen, om gunstige voorwaarden te scheppen voor een positief rendement op investeringen, en om de economische en maatschappelijke voordelen van die investeringen te maximaliseren. De lidstaten moeten de keuze blijven hebben tussen verschillende manieren om investeringen in spoorweginfrastructuur voor hogesnelheidslijnen en het gebruik van die lijnen te bevorderen.
- (30) Teneinde de markt voor hogesnelheidspassagiersvervoer te ontwikkelen, het optimaal gebruik van de beschikbare infrastructuur te bevorderen, en het concurrentievermogen van het hogesnelheidspassagiersvervoer aan te moedigen ten behoeve van de passagiers, mag de open toegang voor hogesnelheidspassagiersvervoer enkel in specifieke omstandigheden en na een objectieve economische analyse door de toezichthoudende instantie worden beperkt.
- (31) Teneinde passagiers toegang te bieden tot de gegevens die nodig zijn om binnen de Unie reizen te plannen en tickets te reserveren, moeten door de markt ontwikkelde gemeenschappelijke informatie- en doorgaande-ticket-systemen, worden bevorderd. Aangezien het belangrijk is naadloze openbaarvervoerssystemen te bevorderen, moeten spoorwegondernemingen worden aangemoedigd om te werken aan de ontwikkeling van dergelijke systemen, waardoor opties voor multimodale, grensoverschrijdende en van-deur-tot-deurmobiliteit mogelijk worden gemaakt.
- (32) Doorgaande-ticketsystemen moeten interoperabel en niet-discriminerend zijn. Spoorwegondernemingen moeten bijdragen tot de ontwikkeling van dergelijke systemen door op een niet-discriminerende wijze en in interoperabele vorm alle gegevens beschikbaar te stellen die nodig zijn om reizen te plannen en tickets te reserveren. De lidstaten moeten ervoor zorgen dat dergelijke systemen niet discrimineren tussen spoorwegondernemingen, en dat zij de vertrouwelijkheid van commerciële informatie, de bescherming van persoonsgegevens en de naleving van de mededingingsregels waarborgen. De Commissie moet toezien op en verslag uitbrengen over de ontwikkeling van dergelijke systemen, en waar passend wetgevingsvoorstellen indienen.

⁽¹⁾ 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).

- (33) De lidstaten moeten erover waken dat het verstrekken van spoorwegdiensten in overeenstemming is met de voorschriften in verband met het waarborgen van passende sociale bescherming, en tegelijkertijd zorgen voor vlotte voortgang naar de voltooiing van één Europese spoorwegruimte. In dit verband moeten verplichtingen die overeenkomstig het nationale recht voortvloeien uit bindende collectieve overeenkomsten, of overeenkomsten die zijn afgesloten tussen de sociale partners, en de desbetreffende sociale normen, worden geëerbiedigd. Deze verplichtingen mogen geen afbreuk doen aan de Uniewetgeving op het gebied van sociaal en arbeidsrecht. De Commissie moet actief steun verlenen aan de werkzaamheden in het kader van de sociale dialoog in de spoorwegsector.
- (34) In het kader van de lopende herziening van Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾, moet de Commissie beoordelen of nieuwe wetgevingshandelingen betreffende de certificering van treinpersoneel noodzakelijk zijn.
- (35) De lidstaten moeten de vrijheid hebben te beslissen over de passende financieringsstrategieën om de uitrol van het European Train Control System (ETCS) te versnellen, en in het bijzonder met betrekking tot het al dan niet differentiëren van de spoortoegangsrechten.
- (36) Bij incidenten of ongevallen die een impact op het grensoverschrijdend verkeer hebben, moeten de infrastructuurbeheerders samenwerken om relevante informatie te delen die een spoedig herstel van het normale verkeer mogelijk maakt.
- (37) Om de doelstellingen van één Europese spoorwegruimte te verwezenlijken, moeten de toezichthoudende instanties samenwerken om voor niet-discriminerende toegang tot spoorweginfrastructuur te zorgen.
- (38) Het is met name van essentieel belang dat toezichthoudende instanties samenwerken indien aangelegenheden betreffende internationale spoorvervoersdiensten of binationale spoorweginfrastructuur besluiten van twee of meer toezichthoudende instanties vereisen, met het oog op het coördineren van hun besluitvorming, en teneinde rechtsonzekerheid te vermijden en de efficiëntie van internationale spoordiensten te verzekeren.
- (39) Wanneer zij de nationale spoorwegmarkten openstellen voor concurrentie door alle spoorwegondernemingen toegang tot de spoorwegnetten te verlenen, moeten de lidstaten over een voldoende lange overgangperiode beschikken om hun nationale wetgeving en organisatie aan te passen. Bijgevolg moeten de lidstaten hun bestaande nationale regels inzake markttoegang kunnen handhaven tot het eind van de overgangperiode.
- (40) Overeenkomstig de Gezamenlijke politieke verklaring van 28 september 2011 van de lidstaten en de Commissie over toelichtende stukken ⁽²⁾ hebben de lidstaten zich ertoe verbonden in gerechtvaardigde gevallen de kennisgeving van hun omzettingsmaatregelen vergezeld te doen gaan van een of meer stukken waarin het verband tussen de onderdelen van een richtlijn en de overeenkomstige delen van de nationale omzettingsinstrumenten wordt toegelicht. Met betrekking tot deze richtlijn acht de wetgever de toezending van dergelijke stukken gerechtvaardigd.

HEBLEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 2012/34/EU wordt als volgt gewijzigd:

1) artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

a) in lid 3 wordt de aanhef vervangen door:

„3. De lidstaten kunnen van de toepassing van de artikelen 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater, 7 quinquies, 8 en 13 en hoofdstuk IV uitsluiten:”;

b) de volgende leden worden ingevoegd:

„3 bis. De lidstaten kunnen van de toepassing van de artikelen 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater, 7 quinquies en 8 uitsluiten:

Plaatselijke lijnen met weinig verkeer die niet langer dan 100 km zijn en gebruikt worden voor vrachtvervoer tussen een hoofdlijn en punten van herkomst en bestemming van verzendingen langs die lijnen, op voorwaarde

⁽¹⁾ Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen (PB L 315 van 3.12.2007, blz. 51).

⁽²⁾ PB C 369 van 17.12.2011, blz. 14.

dat die lijnen worden beheerd door andere entiteiten dan de hoofdinfrastructuurbeheerder, en dat a) die lijnen door slechts één goederenvervoerder worden gebruikt, of b) de essentiële functies met betrekking tot die lijnen worden uitgeoefend door een orgaan dat niet onder zeggenschap van een spoorwegonderneming staat. Wanneer er slechts één goederenvervoerder is, kunnen de lidstaten deze ook vrijstellen van de toepassing van hoofdstuk IV totdat een andere aanvrager om capaciteit verzoekt. Dit lid kan eveneens worden toegepast indien de lijn ook, in beperkte mate, voor passagiersvervoersdiensten wordt gebruikt. De lidstaten brengen de Commissie op de hoogte van hun voornemen om deze lijnen uit te sluiten van de toepassing van de artikelen 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater, 7 quinquies en 8.

3 ter. De lidstaten kunnen van de toepassing van de artikelen 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater, en 7 quinquies uitsluiten:

Regionale netten met weinig verkeer, beheerd door een andere entiteit dan de hoofdinfrastructuurbeheerder en gebruikt voor regionale passagiersvervoersdiensten, geleverd door één spoorwegonderneming die niet dezelfde is als de gevestigde spoorwegonderneming van de lidstaat in kwestie, totdat er capaciteit voor passagiersvervoer op dat net wordt aangevraagd, en op voorwaarde dat de onderneming onafhankelijk is van een spoorwegonderneming die goederendiensten levert. Dit lid kan eveneens worden toegepast indien de lijn ook, in beperkte mate, voor goederendiensten wordt gebruikt. De lidstaten brengen de Commissie op de hoogte van hun voornemen om deze lijnen uit te sluiten van de toepassing van de artikelen 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater en 7 quinquies.”;

c) lid 4 wordt vervangen door:

„4. Onverminderd lid 3 kunnen de lidstaten lokale en regionale spoorweginfrastructuren die geen strategisch belang hebben voor de werking van de spoorwegmarkt, uitsluiten van de toepassing van artikel 8, lid 3, en kunnen zij lokale spoorweginfrastructuren die geen strategisch belang hebben voor de werking van de spoorwegmarkt, uitsluiten van de toepassing van de artikelen 7, 7 bis en 7 quater en hoofdstuk IV. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van hun voornemen om dergelijke spoorweginfrastructuur uit te sluiten. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast waarin ze haar besluit uiteenzet of dergelijke spoorweginfrastructuur als zonder strategisch belang kan worden beschouwd. Daarbij houdt de Commissie rekening met de lengte van de betrokken spoorlijnen, de mate waarin ze worden gebruikt en het betrokken verkeersvolume dat potentieel wordt geraakt. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 62, lid 2, bedoelde adviesprocedure.”;

d) het volgende lid wordt ingevoegd:

„8 bis. Gedurende een periode van tien jaar na ... [*de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn (st11199/16)*] kunnen de lidstaten geïsoleerde spoorlijnen van minder dan 500 km met een andere spoorwijdte dan die van hun binnenlands hoofdnet, die in verbinding staan met een derde land waar de spoorwegwetgeving van de Unie niet van toepassing is en die worden beheerd door een andere infrastructuurbeheerder dan die van het hoofdnet, uitsluiten van de toepassing van de hoofdstukken II en IV van deze richtlijn, met uitzondering van de artikelen 10, 13 en 56. Spoorwegondernemingen die uitsluitend op dergelijke lijnen actief zijn, kunnen van de toepassing van hoofdstuk II worden vrijgesteld.

Dergelijke vrijstellingen kunnen worden verlengd met termijnen van ten hoogste vijf jaar. Uiterlijk twaalf maanden voor het verstrijken van de vrijstelling stelt een lidstaat die voornemens is een vrijstelling te verlengen, de Commissie van dat voornemen in kennis. De Commissie gaat na of nog steeds aan de in de eerste alinea bedoelde voorwaarden voor een vrijstelling is voldaan. Indien dat niet het geval is, stelt de Commissie uitvoeringshandelingen vast waarin ze haar besluit uiteenzet over het beëindigen van de vrijstelling. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 62, lid 2, bedoelde adviesprocedure.”;

e) de volgende leden worden toegevoegd:

„12. Indien er een bestaand publiek-privaat partnerschap bestaat dat is afgesloten vóór 16 juni 2015 en de private partij van dit partnerschap tevens een spoorwegonderneming is die passagiersvervoer per spoor op de infrastructuur verzorgt, kunnen de lidstaten een dergelijke private partij blijven vrijstellen van de toepassing van de artikelen 7, 7 bis en 7 quinquies, en kunnen zij het recht om passagiers te laten in- en uitstappen beperken voor spoorwegondernemingen die diensten aanbieden op dezelfde infrastructuur als die waarop de private partij van het publiek-private partnerschap passagiersvervoer per spoor aanbiedt.

13. Private infrastructuurbeheerders die deel uitmaken van een publiek-privaat partnerschap dat is afgesloten vóór ... [*de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn (st11199/16)*] en die geen overheidsmiddelen krijgen, worden uitgesloten van de toepassing van artikel 7 quinquies, mits door de infrastructuurbeheerder verstrekte en ontvangen leningen en financiële garanties niet direct of indirect aan specifieke spoorwegondernemingen ten goede komen.”;

2) artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt 2 wordt vervangen door:

„2) „infrastructuurbeheerder”: een instantie of onderneming die verantwoordelijk is voor de exploitatie, het onderhoud en de vernieuwing van spoorweginfrastructuur op een net, en voor de deelname aan de ontwikkeling ervan overeenkomstig de door de betrokken lidstaat voorgeschreven regels in het kader van zijn algemeen beleid inzake ontwikkeling en financiering van infrastructuur;”;

b) de volgende punten worden ingevoegd:

„2 bis) „ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur”: de spoornetplanning, de financiële planning en de investeringsplanning alsmede de aanleg en verbetering van de infrastructuur;

2 ter) „exploitatie van de spoorweginfrastructuur”: toewijzing van treinpaden, verkeersbeheer en infrastructuurheffingen;

2 quater) „onderhoud van de spoorweginfrastructuur”: werkzaamheden om de staat en de capaciteit van de bestaande infrastructuur te handhaven;

2 quinquies) „vernieuwing van de spoorweginfrastructuur”: grote vervangingswerkzaamheden aan de bestaande infrastructuur die geen verandering van de algemene prestaties ervan inhouden;

2 sexes) „verbetering van de spoorweginfrastructuur”: grote veranderingswerkzaamheden aan de infrastructuur die tot een verbetering van de algemene prestaties ervan leiden;

2 septies) „essentiële functies” van het infrastructuurbeheer: besluitvorming inzake toewijzing van treinpaden, met inbegrip van de omschrijving en de beoordeling van de beschikbaarheid en de toewijzing van individuele treinpaden, en besluitvorming inzake infrastructuurheffingen, met inbegrip van de vaststelling en inning van die heffingen, overeenkomstig het uit hoofde van respectievelijk artikel 29 en artikel 39 door de lidstaten vastgestelde heffingskader en kader voor capaciteitstoewijzing.”;

c) de volgende punten worden toegevoegd:

„31) „verticaal geïntegreerde onderneming”: een onderneming waarin, in de zin van Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad (*):

a) een infrastructuurbeheerder onder zeggenschap staat van een onderneming die tegelijk ook één of meer spoorwegondernemingen controleert die spoorwegdiensten exploiteren op het net van de infrastructuurbeheerder;

b) een infrastructuurbeheerder onder zeggenschap staat van één of meer spoorwegondernemingen die spoorwegdiensten exploiteren op het net van de infrastructuurbeheerder; of

c) één of meer spoorwegondernemingen die spoorwegdiensten op het net van de infrastructuurbeheerder exploiteren, onder zeggenschap van een infrastructuurbeheerder staan.

Het is tevens een onderneming die bestaat uit verschillende afdelingen, waaronder een infrastructuurbeheerder en één of meer afdelingen die vervoersdiensten verstrekken maar geen eigen rechtspersoonlijkheid hebben.

Een infrastructuurbeheerder en een spoorwegonderneming die volledig onafhankelijk zijn van elkaar, maar beide rechtstreeks, zonder intermediaire entiteit, onder zeggenschap van een lidstaat staan, worden niet geacht een verticaal geïntegreerde onderneming te vormen in de zin van deze richtlijn;

32) „publiek-privaat partnerschap”: een bindende regeling tussen overheidsinstanties en één of meer ondernemingen die niet de hoofdinfrastructuurbeheerder van een lidstaat zijn, in het kader waarvan de ondernemingen geheel of gedeeltelijk spoorweginfrastructuur aanleggen en/of financieren en/of het recht verwerven om één van de in punt 2 genoemde functies uit te oefenen gedurende een vooraf bepaalde termijn. De regeling kan elke passende juridisch bindende vorm aannemen waarin de nationale wetgeving voorziet;

- 33) „raad van bestuur”: het hogere orgaan van een onderneming dat uitvoerende en administratieve functies vervult, en dat verantwoordelijk is en verantwoording dient af te leggen voor het dagelijks beheer van de onderneming;
- 34) „raad van toezicht”: het hoogste orgaan van een onderneming dat toezichtstaken vervult, waaronder het uitoefenen van zeggenschap over de raad van bestuur en het nemen van algemene strategische besluiten met betrekking tot de onderneming;
- 35) „doorgaand ticket”: een of meer vervoersbewijzen die een vervoersovereenkomst vormen voor opeenvolgende spoorvervoersdiensten die door een of meer spoorwegondernemingen worden geëxploiteerd;
- 36) „hogesnelheidspassagiersvervoer”: passagiersvervoer per spoor dat zonder tussenstops wordt aangeboden tussen twee plaatsen die op een afstand van meer dan 200 km van elkaar liggen, op speciaal daartoe gebouwde hogesnelheidslijnen die zijn uitgerust voor gemiddelde snelheden die gewoonlijk gelijk zijn aan of hoger liggen dan 250 km/uur.

(*) 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).”;

3) in artikel 6 wordt lid 2 vervangen door:

„2. Voor de toepassing van dit artikel verlangen de lidstaten die artikel 7 bis, lid 3, toepassen, dat de onderneming uit afzonderlijke afdelingen zonder eigen rechtspersoonlijkheid binnen eenzelfde onderneming bestaat.”;

4) artikel 7 wordt vervangen door:

„Artikel 7

Onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder

1. De lidstaten zorgen ervoor dat de infrastructuurbeheerder verantwoordelijk is voor de exploitatie, het onderhoud en de vernieuwing van een spoornet en wordt belast met de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur op dat net overeenkomstig de nationale wetgeving.

De lidstaten zorgen ervoor dat geen van de andere rechtspersonen binnen de verticaal geïntegreerde onderneming een beslissende invloed uitoefent op de door de infrastructuurbeheerder genomen beslissingen met betrekking tot de essentiële functies.

De lidstaten zorgen ervoor dat de leden van de raad van toezicht en de raad van bestuur van de infrastructuurbeheerder en de managers die rechtstreeks aan hen rapporteren, op een niet-discriminerende manier handelen en dat hun onpartijdigheid niet door belangenconflicten is aangetast.

2. De lidstaten zorgen ervoor dat de infrastructuurbeheerder een entiteit is die juridisch is gescheiden van welke spoorwegonderneming dan ook en, in verticaal geïntegreerde ondernemingen, van alle andere rechtspersonen binnen de onderneming.

3. De lidstaten zorgen ervoor dat dezelfde personen niet tezelfdertijd benoemd of werkzaam kunnen zijn:

- a) als lid van de raad van bestuur van een infrastructuurbeheerder en als lid van de raad van bestuur van een spoorwegonderneming,
- b) als persoon die gaat over de besluiten betreffende de essentiële functies en als lid van de raad van bestuur van een spoorwegonderneming,
- c) indien er een raad van toezicht bestaat, als lid van de raad van toezicht van een infrastructuurbeheerder en als lid van de raad van toezicht van een spoorwegonderneming,
- d) als lid van de raad van toezicht van een onderneming die deel uitmaakt van een verticaal geïntegreerde onderneming en die zeggenschap uitoefent over zowel een spoorwegonderneming als een infrastructuurbeheerder, en als lid van de raad van bestuur van die infrastructuurbeheerder.

4. In verticaal geïntegreerde ondernemingen ontvangen de leden van de raad van bestuur van de infrastructuurbeheerder en de personen die gaan over besluiten over de essentiële functies, geen prestatiegebonden vergoedingen van andere rechtspersonen binnen de verticaal geïntegreerde onderneming, en evenmin bonussen die hoofdzakelijk verband houden met de financiële prestaties van bepaalde spoorwegondernemingen. Zij mogen evenwel premies aangeboden krijgen voor de algehele prestaties van het spoorwegsysteem.

5. Als verschillende entiteiten binnen een verticaal geïntegreerde onderneming gemeenschappelijke informatiesystemen hebben, wordt de toegang tot gevoelige informatie betreffende essentiële functies beperkt tot bevoegd personeel van de infrastructuurbeheerder. Gevoelige informatie wordt niet doorgegeven aan andere entiteiten binnen een verticaal geïntegreerde onderneming.

6. Het bepaalde in lid 1 van dit artikel doet geen afbreuk aan de besluitvormingsrechten van de lidstaten ten aanzien van de ontwikkeling en financiering van spoorweginfrastructuur en aan hun bevoegdheden ten aanzien van de financiering van infrastructuur en infrastructuurheffingen, alsmede capaciteitstoe wijzing, als bepaald in artikel 4, lid 2, en de artikelen 8, 29 en 39.”;

5) de volgende artikelen worden ingevoegd:

„Artikel 7 bis

Onafhankelijkheid van de essentiële functies

1. De lidstaten zorgen ervoor dat, wat de essentiële functies betreft, de infrastructuurbeheerder, binnen de perken van artikel 4, lid 2, en de artikelen 29 en 39, onafhankelijk is qua organisatie en besluitvorming.

2. Voor de toepassing van lid 1 zorgen de lidstaten er met name voor dat:

a) een spoorwegonderneming of enige andere rechtspersoon met betrekking tot de essentiële functies geen beslissende invloed uitoefent op de infrastructuurbeheerder, onverminderd de rol van de lidstaten bij de vaststelling van het heffingskader en het capaciteitstoe wijzingskader en de specifieke heffingsvoorschriften overeenkomstig de artikelen 29 en 39;

b) een spoorwegonderneming of een andere rechtspersoon binnen de verticaal geïntegreerde onderneming geen beslissende invloed heeft op benoemingen of ontslagen van personen die belast zijn met besluiten betreffende de essentiële functies;

c) de mobiliteit van personen die belast zijn met de essentiële functies, niet tot belangenconflicten leidt.

3. De lidstaten kunnen beslissen dat de infrastructuurheffingen worden geïnd en de treinpaden worden toegewezen door een heffingsorgaan en/of een toewijzingsorgaan dat qua rechtsvorm, organisatie en besluitvorming onafhankelijk is van eender welke spoorwegonderneming. In dergelijke gevallen kunnen de lidstaten beslissen de bepalingen van artikel 7, lid 2, en artikel 7, lid 3, onder c) en d), niet toe te passen.

Artikel 7, lid 3, onder a), en artikel 7, lid 4, zijn van overeenkomstige toepassing op de afdelingshoofden die belast zijn met het beheer van de infrastructuur en de verstrekking van spoorwagediensten.

4. De bepalingen van deze richtlijn met betrekking tot de essentiële functies van een infrastructuurbeheerder zijn van toepassing op het onafhankelijke heffings- en/of toewijzingsorgaan.

Artikel 7 ter

Onpartijdigheid van de infrastructuurbeheerder ten aanzien van het verkeersbeheer en de onderhouds-planning

1. De lidstaten zorgen ervoor dat de functies verkeersbeheer en onderhoudsplanung op transparante en niet-discriminerende wijze worden uitgeoefend en dat de personen die belast zijn met het nemen van beslissingen over die functies niet door een belangenconflict zijn aangetast.

2. Wat verkeersbeheer betreft, zorgen de lidstaten ervoor dat spoorwegondernemingen volledig en tijdig toegang krijgen tot relevante informatie in gevallen van storingen die hen betreffen. Als de infrastructuurbeheerder verdere toegang verleent tot het proces van verkeersbeheer, doet hij dat voor de betrokken spoorwegondernemingen op transparante en niet-discriminerende wijze.

3. Voor de langetermijnplanning van een groot onderhoud en/of een grote vernieuwing van de spoorweginfrastructuur, raadpleegt de infrastructuurbeheerder de aanvragers en houdt hij zo veel mogelijk rekening met de geuite punten van zorg.

Onderhoudswerken worden door de infrastructuurbeheerder op niet-discriminerende wijze gepland.

Artikel 7 quater

Uitbesteden en delen van de functies van de infrastructuurbeheerder

1. Mits er geen belangenconflicten ontstaan en de vertrouwelijkheid van commercieel gevoelige informatie wordt gewaarborgd, kan de infrastructuurbeheerder:

- a) functies uitbesteden aan een andere entiteit, op voorwaarde dat deze laatste geen spoorwegonderneming is, geen zeggenschap heeft over een spoorwegonderneming, of niet onder zeggenschap van een spoorwegonderneming staat. Binnen een verticaal geïntegreerde onderneming worden essentiële functies niet uitbesteed aan een andere entiteit van de verticaal geïntegreerde onderneming, tenzij deze entiteit uitsluitend essentiële functies vervult;
- b) de uitvoering van de werkzaamheden en de daarmee verband houdende taken inzake ontwikkeling, onderhoud en vernieuwing van de spoorweginfrastructuur uitbesteden aan spoorwegondernemingen of ondernemingen die zeggenschap over de spoorwegonderneming uitoefenen, of onder zeggenschap van de spoorwegonderneming staan.

De infrastructuurbeheerder behoudt de toezichtsbevoegdheid op en draagt de uiteindelijke verantwoordelijkheid voor de uitoefening van de in artikel 3, punt 2, omschreven functies. Entiteiten die essentiële functies uitoefenen, voldoen aan de artikelen 7, 7 bis, 7 ter en 7 quinquies.

2. In afwijking van artikel 7, lid 1, kunnen infrastructuurbeheersfuncties worden vervuld door verschillende infrastructuurbeheerders, met inbegrip van partijen bij publiek-private partnerschapsregelingen, mits zij allen voldoen aan de voorschriften van artikel 7, leden 2 tot en met 6, en de artikelen 7 bis, 7 ter en 7 quinquies, en de volledige verantwoordelijkheid voor de uitoefening van de betrokken functies op zich nemen.

3. Wanneer essentiële functies niet aan een energieleverancier worden toegewezen, wordt deze vrijgesteld van de regels voor infrastructuurbeheerders, op voorwaarde dat de naleving van de desbetreffende bepalingen inzake ontwikkeling van het spoornet, met name artikel 8, wordt gewaarborgd.

4. Onder voorbehoud van toezicht door de toezichthoudende instantie of elke andere door de lidstaten bepaalde onafhankelijke bevoegde instantie kan een infrastructuurbeheerder op niet-discriminerende wijze samenwerkingsovereenkomsten met één of meer spoorwegondernemingen sluiten om de klanten voordelen te bieden, zoals lagere kosten of betere prestaties op het deel van het spoornet dat onder de overeenkomst valt.

Die instantie houdt toezicht op de uitvoering van dergelijke overeenkomsten en kan, in gerechtvaardigde gevallen, adviseren deze te beëindigen.

Artikel 7 quinquies

Financiële transparantie

1. Met inachtneming van de nationale procedures van elke lidstaat mag de infrastructuurbeheerder inkomsten uit het beheer van het infrastructuurnet, waaronder overheidsmiddelen, alleen gebruiken voor het financieren van zijn eigen bedrijf, met inbegrip van het afbetalen van leningen. De infrastructuurbeheerder mag deze inkomsten ook gebruiken om dividenden uit te keren aan de eigenaars van de onderneming, waaronder eventuele particuliere aandeelhouders, maar geen ondernemingen die deel uitmaken van een verticaal geïntegreerde onderneming en die zeggenschap uitoefenen zowel over een spoorwegonderneming als over die infrastructuurbeheerder.

2. Infrastructuurbeheerders verstrekken direct noch indirect leningen aan spoorwegondernemingen.

3. Spoorwegondernemingen verstrekken direct noch indirect leningen aan infrastructuurbeheerders.

4. Leningen tussen rechtspersonen binnen een verticaal geïntegreerde onderneming worden alleen toegekend, verstrekt en terugbetaald tegen marktтарieven en onder voorwaarden die het individuele risicoprofiel van de betrokken entiteit weerspiegelen.
5. Vóór ... [de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn (st11199/16)] toegekende leningen tussen rechtspersonen binnen een verticaal geïntegreerde onderneming blijven tot hun vervaldatum geldig, mits zij tegen marktтарieven zijn aangegaan en zij daadwerkelijk worden verstrekt en terugbetaald inclusief rente.
6. Diensten die door andere rechtspersonen van een verticaal geïntegreerde onderneming aan de infrastructuurbeheerder worden aangeboden, worden verstrekt op basis van contracten en betaald tegen hetzelfde marktprijzen, hetzelfde prijzen die de productiekosten weerspiegelen, plus een redelijke winstmarge.
7. Schulden van de infrastructuurbeheerder worden duidelijk gescheiden van schulden van andere rechtspersonen binnen de verticaal geïntegreerde onderneming. Deze schulden worden afzonderlijk terugbetaald. Dit belet niet dat de schulden uiteindelijk worden terugbetaald via een onderneming die deel uitmaakt van een verticaal geïntegreerde onderneming en die zeggenschap uitoefent over zowel een spoorwegonderneming als een infrastructuurbeheerder, of via een andere entiteit binnen de onderneming.
8. Het beheer van de rekeningen van de infrastructuurbeheerder en de andere rechtspersonen van de verticaal geïntegreerde onderneming is in overeenstemming met dit artikel en biedt de mogelijkheid van gescheiden rekeningen en transparante geldstromen binnen de onderneming.
9. Binnen een verticaal geïntegreerde onderneming houdt de infrastructuurbeheerder gedetailleerde gegevens bij over alle commerciële en financiële relaties met de andere rechtspersonen binnen de onderneming.
10. Wanneer essentiële functies worden vervuld door een onafhankelijk heffings- en/of toewijzingsorgaan in overeenstemming met artikel 7 bis, lid 3, en de lidstaten artikel 7, lid 2, niet toepassen, zijn de bepalingen van dit artikel van overeenkomstige toepassing. Verwijzingen naar een infrastructuurbeheerder, spoorwegonderneming en andere rechtspersonen van een verticaal geïntegreerde onderneming in dit artikel worden begrepen als verwijzingen naar de betrokken afdelingen van de onderneming. In de gescheiden rekeningen van de betrokken afdelingen van de onderneming worden de voorschriften van dit artikel nageleefd.

Artikel 7 sexies

Coördinatiemechanismen

De lidstaten zorgen ervoor dat er passende coördinatiemechanismen worden ingevoerd ter waarborging van de coördinatie tussen hun hoofdinfrastructuurbeheerders en alle belanghebbende spoorwegondernemingen alsook aanvragers als bedoeld in artikel 8, lid 3. In voorkomend geval worden vertegenwoordigers van de gebruikers van goederen- en passagiersvervoersdiensten, en nationale, lokale of regionale autoriteiten uitgenodigd om deel te nemen. De toezichthoudende instantie kan deelnemen als waarnemer. De coördinatie heeft onder andere betrekking op:

- a) de behoeften van de aanvragers inzake het onderhoud en de ontwikkeling van de infrastructuurcapaciteit;
- b) de inhoud van de gebruikersgerichte prestatiedoelstellingen in de beheersovereenkomsten als bedoeld in artikel 30 en van de prikkels als bedoeld in artikel 30, lid 1, en de toepassing daarvan;
- c) de inhoud en toepassing van de netverklaring als bedoeld in artikel 27;
- d) intermodaliteits- en interoperabiliteitsaspecten;
- e) andere aspecten van de voorwaarden voor toegang, het gebruik van de infrastructuur en de kwaliteit van de dienstverlening van de infrastructuurbeheerder.

De infrastructuurbeheerder stelt in overleg met de belanghebbende partijen richtsnoeren voor coördinatie op en maakt die bekend. De coördinatie vindt ten minste eenmaal per jaar plaats en de infrastructuurbeheerder publiceert op zijn website een overzicht van de krachtens dit artikel ondernomen activiteiten.

De coördinatie uit hoofde van dit artikel doet geen afbreuk aan het recht van aanvragers om beroep aan te tekenen bij de toezichthoudende instantie en aan de in artikel 56 vermelde bevoegdheden van de toezichthoudende instantie.

Artikel 7 septies

Europees netwerk van infrastructuurbeheerders

1. Om het verstrekken van efficiënte en doeltreffende spoordiensten binnen de Unie te bevorderen, zorgen de lidstaten ervoor dat hun hoofdinfrastructuurbeheerders deelnemen aan en samenwerken in een netwerk dat regelmatig bijeenkomt om:

- a) de spoorweginfrastructuur van de Unie te ontwikkelen,
- b) steun te geven aan de tijdige en doeltreffende uitvoering van één Europese spoorwegruimte,
- c) beste praktijken uit te wisselen,
- d) prestaties te monitoren en te vergelijken,
- e) bij te dragen tot het in artikel 15 bedoelde markttoezicht,
- f) grensoverschrijdende knelpunten aan te pakken, en
- g) de toepassing van de artikelen 37 en 40 te bespreken.

Met het oog op punt d) legt het netwerk gemeenschappelijke beginselen en praktijken vast voor de consistente monitoring en vergelijking van prestaties.

De coördinatie uit hoofde van dit lid doet geen afbreuk aan het recht van aanvragers om beroep aan te tekenen bij de toezichthoudende instantie en aan de in artikel 56 vermelde bevoegdheden van de toezichthoudende instantie.

2. De Commissie wordt lid van dat netwerk. Zij zal de werkzaamheden van het netwerk ondersteunen en de coördinatie faciliteren.”;

6) artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

a) het volgende lid wordt ingevoegd:

„1 bis. Onverminderd de internationale verplichtingen van de Unie en haar lidstaten kunnen lidstaten die grenzen aan een derde land het in dit artikel vastgelegde recht op toegang voor diensten vanuit en naar dat derde land die lopen over een net met een spoorwijdte die afwijkt van het hoofdspoornet binnen de Unie, beperken indien er concurrentievervalsingen ontstaan in het grensoverschrijdende spoorwegvervoer tussen lidstaten en dat derde land. Dergelijke verstoringen kunnen onder andere worden veroorzaakt door het ontbreken van niet-discriminerende toegang tot de spoorweginfrastructuur en daarmee verband houdende diensten in het betrokken derde land.

Indien een lidstaat in overeenstemming met dit lid voornemens is een besluit tot beperking van het recht op toegang te nemen, legt hij het ontwerpbesluit voor aan de Commissie en raadpleegt hij de andere lidstaten.

Indien de Commissie noch een andere lidstaat binnen drie maanden na het voorleggen van dat ontwerpbesluit bezwaar maakt, kan de betrokken lidstaat het besluit nemen.

De Commissie kan uitvoeringshandelingen vaststellen waarin de voor de toepassing van dit lid te volgen procedure nader wordt bepaald. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 62, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.”;

b) lid 2 wordt vervangen door:

„2. Onverminderd Verordening (EG) nr. 1370/2007 krijgen spoorwegondernemingen onder eerlijke, niet-discriminerende en transparante voorwaarden het recht op toegang tot de spoorinfrastructuur in alle lidstaten met het oog op de exploitatie van passagiersvervoer per spoor. Spoorwegondernemingen krijgen het recht om passagiers te laten instappen op elk station en hen te laten uitstappen op een ander station. Dit recht omvat de toegang tot infrastructuur die de in bijlage II, punt 2, bij deze richtlijn bedoelde dienstvoorzieningen verbindt.”;

c) de leden 3 en 4 worden geschrapt;

7) artikel 11 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

„1. De lidstaten kunnen het in artikel 10, lid 2, bedoelde recht op toegang beperken tot passagiersvervoer tussen een bepaald 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.”;

b) in lid 2 wordt de eerste alinea vervangen door:

„Om te bepalen of het economisch evenwicht van een openbaredienstcontract in gevaar komt, wordt door de betrokken toezichthoudende instantie(s) als bedoeld in artikel 55 een objectieve economische analyse verricht en een besluit genomen op basis van vooraf bepaalde criteria. Zij formuleren hun oordeel nadat binnen één maand vanaf de ontvangst van de informatie over de geplande passagiersvervoersdienst als bedoeld in artikel 38, lid 4, daartoe een verzoek is ingediend door één van de volgende instanties:

a) de bevoegde autoriteit of autoriteiten die het openbaredienstcontract heeft of hebben gegund;

b) elke andere belanghebbende bevoegde autoriteit die het recht heeft de toegang uit hoofde van dit artikel te beperken;

c) de infrastructuurbeheerder;

d) de spoorwegonderneming die het openbaredienstcontract uitvoert.”;

c) lid 3 wordt vervangen door:

„3. De toezichthoudende instantie motiveert haar besluit en vermeldt de voorwaarden waaronder binnen één maand na de kennisgeving daarvan om een herziening van het besluit kan worden verzocht door één van de volgende instanties:

a) de betrokken bevoegde autoriteit of autoriteiten;

b) de infrastructuurbeheerder;

c) de spoorwegonderneming die het openbaredienstcontract uitvoert;

d) de spoorwegonderneming die toegang wenst.

Wanneer de toezichthoudende instantie besluit dat het economisch evenwicht van een openbaredienstcontract door de geplande passagiersvervoersdienst als bedoeld in artikel 38, lid 4, in gevaar zou komen, vermeldt zij mogelijke aanpassingen van die dienst waarmee aan de voorwaarden voor toekenning van het in artikel 10, lid 2, bedoelde recht op toegang zou worden voldaan”;

d) aan lid 4 wordt de volgende alinea toegevoegd:

„De Commissie stelt, op basis van de ervaring van toezichthoudende instanties, bevoegde instanties en spoorwegondernemingen en op basis van de werkzaamheden van het in artikel 57, lid 1, bedoelde netwerk, uiterlijk 16 december 2018 uitvoeringshandelingen vast waarin de voor de toepassing van de leden 1, 2 en 3 van dit artikel te volgen procedure en criteria met betrekking tot binnenlands passagiersvervoer per spoor nader worden bepaald. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 62, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.”;

e) lid 5 wordt vervangen door:

„5. De lidstaten kunnen het recht op toegang tot de spoorinfrastructuur tevens beperken met het oog op de exploitatie van binnenlandse passagiersvervoersdiensten tussen een bepaalde plaats van vertrek en een bepaalde bestemming binnen dezelfde lidstaat, indien:

a) exclusieve rechten op het vervoer van passagiers tussen deze stations zijn gegund uit hoofde van een openbaredienstcontract dat is toegekend vóór 16 juni 2015; of

- b) op basis van een billijke en concurrerende aanbestedingsprocedure uiterlijk ... [24 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn (st11199/16)] een aanvullend recht of een aanvullende vergunning voor de exploitatie van commerciële passagiersvervoersdiensten tussen deze stations is toegekend, in concurrentie met een andere exploitant,

en indien deze exploitanten geen compensatie krijgen om deze diensten te exploiteren.

Een dergelijke beperking kan gelden gedurende de oorspronkelijke geldigheidsduur van het contract of de vergunning, of tot en met ... [tien jaar na de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn (st11199/16)], indien dat korter is.”;

- 8) de volgende artikelen worden ingevoegd:

„Artikel 11 bis

Hogesnelheidspassagiersvervoer

1. Teneinde de markt voor hogesnelheidspassagiersvervoer te ontwikkelen, het optimaal gebruik van de beschikbare infrastructuur te bevorderen, en het concurrentievermogen van het hogesnelheidspassagiersvervoer aan te moedigen ten voordele van de passagiers, en onverminderd artikel 11, lid 5, mag het in artikel 10 bedoelde recht op toegang met betrekking tot hogesnelheidspassagiersvervoer enkel worden onderworpen aan de door de toezichthoudende instantie overeenkomstig dit artikel bepaalde voorschriften.

2. Indien de toezichthoudende instantie op basis van de in artikel 11, leden 2 tot en met 4, bedoelde analyse van oordeel is dat de voorgenomen hogesnelheidspassagiersdienst tussen een bepaalde plaats van vertrek en een bepaalde bestemming het economisch evenwicht in gevaar brengt van een openbaredienstcontract dat dezelfde of een alternatieve route dekt, geeft de toezichthoudende instantie mogelijke wijzigingen van de dienst aan waarmee aan de voorwaarden voor toekenning van het in artikel 10, lid 2, bedoelde recht op toegang zou worden voldaan. Dergelijke wijzigingen kunnen een verandering van de voorgenomen dienst inhouden.

Artikel 13 bis

Gemeenschappelijke informatie- en doorgaande-ticketsystemen

1. Onverminderd Verordening (EG) nr. 1371/2007 van het Europees Parlement en de Raad (*) en Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad (**) kunnen de lidstaten spoorwegondernemingen die binnenlandse passagiersdiensten exploiteren ertoe verplichten zich aan te sluiten bij een gemeenschappelijk systeem voor informatieverstrekking en geïntegreerde kaartverkoop met het oog op het aanbieden van tickets, doorgaande tickets en boekingen of kunnen zij bevoegde instanties de opdracht geven een dergelijk systeem in te voeren. Indien een dergelijk systeem wordt ingevoerd, zorgen de lidstaten ervoor dat het geen marktverstoring of discriminatie tussen spoorwegondernemingen teweegbrengt en dat het wordt beheerd door een publieke of particuliere rechtspersoon of door een samenwerkingsverband van alle spoorwegondernemingen die passagiersdiensten exploiteren.

2. De Commissie ziet toe op de ontwikkelingen op de spoorwegmarkt met betrekking tot de invoering en het gebruik van gemeenschappelijke informatie- en doorgaande-ticketsystemen, en oordeelt of er behoefte is aan maatregelen op Unieniveau, rekening houdend met de initiatieven op de markt. Zij ziet er in het bijzonder op toe op dat treinreizigers niet-discriminerende toegang hebben tot de gegevens die noodzakelijk zijn om reizen te plannen en tickets te reserveren. Uiterlijk op 31 december 2022 legt zij aan het Europees Parlement en de Raad een verslag voor over de beschikbaarheid van dergelijke gemeenschappelijke informatie- en doorgaande-ticketsystemen, dat zo nodig vergezeld gaat van wetgevingsvoorstellen.

3. De lidstaten verplichten spoorwegondernemingen die passagiersdiensten exploiteren ertoe om noodplannen in te voeren, en zorgen ervoor dat deze deugdelijk worden gecoördineerd teneinde bij een ernstige verstoring van de dienstverlening bijstand te verlenen aan passagiers in de zin van artikel 18 van Verordening (EG) nr. 1371/2007.

(*) 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).

(**) Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen (PB L 207 van 6.8.2010, blz. 1).”

- 9) aan artikel 19 wordt het volgende punt toegevoegd:

„e) zijn niet veroordeeld wegens ernstige inbreuken die voortvloeien uit overeenkomstig het nationale recht geldende verplichtingen uit bindende collectieve overeenkomsten, waar van toepassing.”;

10) in artikel 32 wordt lid 4 vervangen door:

„4. De infrastructuurheffingen voor het gebruik van de in Verordening (EU) 2016/919 van de Commissie (*) bedoelde spoorwegcorridors kunnen worden gedifferentieerd om te stimuleren tot het uitrusten van treinen met het ETCS dat voldoet aan de versie zoals door de Commissie is vastgesteld bij Beschikking 2008/386/EG (**) en aan de volgende versies. Een dergelijke differentiatie leidt er niet toe dat het totaal van de inkomsten van de infrastructuurbeheerder stijgt.

De lidstaten kunnen besluiten dat deze differentiatie van infrastructuurheffingen niet geldt voor in Verordening (EU) 2016/919 bedoelde spoorweglijnen waarop alleen met het ETCS uitgeruste treinen mogen rijden.

De lidstaten kunnen besluiten deze differentiatie uit te breiden tot spoorweglijnen die niet worden genoemd in Verordening (EU) 2016/919.

(*) Verordening (EU) 2016/919 van de Commissie van 27 mei 2016 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van de subsystemen besturing en seingeving van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PB L 158 van 15.6.2016, blz. 1).

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

11) in artikel 38 wordt lid 4 vervangen door:

„4. Wanneer een aanvrager voornemens is infrastructuurcapaciteit aan te vragen met het oog op de exploitatie van een passagiersdienst in een lidstaat waar het recht op toegang tot spoorweginfrastructuur in overeenstemming met artikel 11 is beperkt, stelt hij de infrastructuurbeheerders en de betrokken toezichthoudende instanties daar uiterlijk 18 maanden voor de aanvang van de dienstregeling waarvoor capaciteit wordt aangevraagd, van in kennis. Om de betrokken toezichthoudende instanties in staat te stellen de potentiële economische impact op bestaande openbaredienstcontracten 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, elke andere belanghebbende bevoegde instantie die het recht heeft de toegang uit hoofde van artikel 11 te beperken alsook de spoorwegondernemingen die het openbaredienstcontract op de route van deze passagiersvervoersdienst uitvoeren, onverwijld en uiterlijk binnen tien dagen op de hoogte worden gebracht.”;

12) in artikel 53 wordt aan lid 3 de volgende alinea toegevoegd:

„De toezichthoudende instantie kan, indien zij dit noodzakelijk acht, de infrastructuurbeheerder opdragen haar dergelijke informatie ter beschikking te stellen.”;

13) in artikel 54 wordt lid 1 vervangen door:

„1. Bij verstoring van het treinverkeer ten gevolge van een technisch defect of een ongeval moet de infrastructuurbeheerder alle nodige stappen zetten om de normale toestand te herstellen. Daartoe stelt hij een noodplan op met vermelding van de diverse organen die bij ernstige incidenten of ernstige verstoringen van het treinverkeer op de hoogte moeten worden gebracht. In geval van een verstoring met mogelijke gevolgen voor het grensoverschrijdend verkeer doet de infrastructuurbeheerder alle relevante informatie daaromtrent toekomen aan de infrastructuurbeheerders van wie het net en het verkeer hinder zouden kunnen ondervinden als gevolg van die verstoring. De infrastructuurbeheerders in kwestie werken met elkaar samen om het grensoverschrijdend verkeer weer te normaliseren.”;

14) artikel 56 wordt als volgt gewijzigd:

a) aan lid 1 worden de volgende punten toegevoegd:

„h) verkeersbeheer;

i) vernieuwingsplanning en gepland of niet-gepland onderhoud;

j) naleving van de voorschriften, met inbegrip van die in verband met belangenconflicten, in artikel 2, lid 13, en in de artikelen 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater en 7 quinquies.”;

b) lid 2 wordt vervangen door:

„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 concurrentiesituatie in de markt voor spoorwegdiensten, met name de markt voor hogesnelheidsvervoersdiensten, en de activiteiten van infrastructuurbeheerders in verband met lid 1, onder a) tot en met j). De toezichthoudende instantie controleert in het bijzonder op eigen initiatief de naleving van lid 1, onder a) tot en met j), met het oog op het voorkomen van discriminatie van aanvragers. Zij gaat met name na of de netverklaringen discriminerende bepalingen bevatten en of deze verklaringen beslissingsbevoegdheden voor de infrastructuurbeheerder scheppen die kunnen worden gebruikt om de aanvragers te discrimineren.”;

c) in lid 9 wordt de eerste alinea vervangen door:

„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 j).”;

d) lid 12 wordt vervangen door:

„12. Teneinde te kunnen vaststellen of de in artikel 6 vervatte bepalingen inzake gescheiden rekeningen en de in artikel 7 quinquies vervatte bepalingen inzake financiële transparantie worden nageleefd, is de toezichthoudende instantie bevoegd audits uit te voeren of externe controles te laten uitvoeren bij infrastructuurbeheerders, exploitanten van dienstvoorzieningen en, in voorkomend geval, spoorwegondernemingen. In het geval van verticaal geïntegreerde ondernemingen hebben die bevoegdheden betrekking op alle rechtspersonen. De toezichthoudende instantie kan 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 noodzakelijk en evenredig wordt geacht.

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

Op de in artikel 7 quinquies, lid 1, bedoelde geldstromen, de in artikel 7 quinquies, leden 4 en 5, bedoelde leningen en de in artikel 7 quinquies, lid 7, bedoelde schulden wordt toezicht gehouden door de toezichthoudende instantie.

Wanneer een lidstaat de toezichthoudende instantie heeft aangewezen als het in artikel 7 quater, lid 3, bedoelde onafhankelijke bevoegde lichaam, beoordeelt de toezichthoudende instantie de in dat artikel bedoelde samenwerkingsovereenkomsten.”;

15) artikel 57 wordt als volgt gewijzigd:

a) het volgende lid wordt ingevoegd:

„3 bis. Indien voor aangelegenheden met betrekking tot een internationale dienst besluiten nodig zijn van twee of meer toezichthoudende instanties, werken de desbetreffende instanties samen bij de voorbereiding van hun respectieve besluiten, teneinde de kwestie te beslechten. Daartoe vervullen de betrokken toezichthoudende instanties hun functies overeenkomstig artikel 56.”;

b) lid 8 wordt vervangen door:

„8. De toezichthoudende instanties ontwikkelen gemeenschappelijke beginselen en praktijken voor de besluitvorming waarvoor zij krachtens deze richtlijn bevoegd zijn. Dergelijke gemeenschappelijke beginselen en praktijken omvatten regelingen voor de beslechting van geschillen die zich voordoen in het kader van lid 3 bis. Op basis van de ervaringen van de toezichthoudende instanties en de werkzaamheden van het in lid 1 bedoelde netwerk, en indien dat nodig is om de efficiënte samenwerking tussen toezichthoudende instanties te garanderen, kan de Commissie uitvoeringshandelingen vaststellen waarin deze gemeenschappelijke beginselen en praktijken zijn neergelegd. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 62, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.”;

c) het volgende lid wordt toegevoegd:

„10. Voor besluiten met betrekking tot een binationale infrastructuur kunnen beide betrokken lidstaten op elk moment na ... [de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn (st11199/16)] overeenkomen om coördinatie tussen de betrokken toezichthoudende instanties voor te schrijven, teneinde de gevolgen van de besluiten van die instanties met elkaar in overeenstemming te brengen.”;

16) in artikel 63 wordt lid 1 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.

Het verslag beoordeelt met name de ontwikkeling van hogesnelheidsdiensten per spoor en gaat na of er sprake is van discriminerende praktijken inzake toegang tot hogesnelheidslijnen. De Commissie overweegt of het nodig is wetgevingsvoorstellen in te dienen.

Uiterlijk op diezelfde datum onderzoekt de Commissie of er in verband met infrastructuurbeheerders die deel uitmaken van een verticaal geïntegreerde onderneming nog steeds discriminerende praktijken of andere vormen van concurrentievervalsing bestaan. Indien passend dient de Commissie wetgevingsvoorstellen in.”.

Artikel 2

1. Niettegenstaande artikel 3, lid 2, worden uiterlijk ...[24 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn (st11199/16)] de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen die nodig zijn om aan deze richtlijn te voldoen, door de lidstaten vastgesteld en bekendgemaakt. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onmiddellijk mee.

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

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee 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*.

2. Artikel 1, punten 6 tot en met 8 en punt 11, zijn van toepassing met ingang van 1 januari 2019, tijdig voor de dienstregeling die op 14 december 2020 van start gaat.

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te ...

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

...

Voor de Raad
De voorzitter

...

Motivering van de Raad: Standpunt (EU) nr. 20/2016 van de Raad in eerste lezing met het oog op de vaststelling van Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur

(2016/C 431/02)

I. INLEIDING

1. De Commissie heeft op 30 januari 2013 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 spoorwegruiimte ⁽¹⁾, met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur, aan de Raad toegezonden.
2. Dit voorstel is, samen met vijf andere voorstellen, onderdeel van het zogenoemde vierde spoorwegpakket. Voor de onderhandelingen zijn de voorstellen behandeld in twee groepen, een technische pijler en een marktpijler. Dit voorstel maakt deel uit van de marktpijler.
3. Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft op 10 juli 2013 advies uitgebracht over het voorstel. Het Comité van de Regio's heeft zijn advies op 8 oktober 2013 uitgebracht.
4. Het Europees Parlement heeft op 26 februari 2014 zijn standpunt in eerste lezing vastgesteld.
5. Op 8 oktober 2015 heeft de Raad (Vervoer, Telecommunicatie en Energie) overeenstemming (de „algemene oriëntatie”) ⁽²⁾ bereikt over het voorstel betreffende de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de sector.
6. Op 19 april 2016 is met het Europees Parlement een akkoord bereikt over een compromistekst.
7. Op 20 september 2016 heeft de Raad een politiek akkoord ⁽³⁾ over de compromistekst bereikt.
8. Gelet op bovengenoemde akkoorden heeft de Raad, nadat het voorstel was bijgewerkt door de juristen-vertalers, op 17 oktober 2016 zijn standpunt in eerste lezing vastgesteld, overeenkomstig de gewone wetgevingsprocedure van artikel 294 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

II. DOELSTELLING

9. De belangrijkste doelstellingen van het voorstel zijn de kwaliteit en efficiëntie van het binnenlands passagiersvervoer per spoor te verbeteren en de resterende juridische obstakels voor de voltooiing van de eengemaakte Europese spoorwegruiimte weg te nemen.

III. ANALYSE VAN HET STANDPUNT VAN DE RAAD IN EERSTE LEZING

A) Algemeen

10. De Raad is van oordeel dat de openstelling van de binnenlandse markt voor passagiersvervoer per spoor moet worden voortgezet. Wanneer het economisch evenwicht van de ondertekende contracten voor openbardienstverplichtingen op het spel staat, moeten de lidstaten evenwel de toegang kunnen beperken. Bovendien moeten de lidstaten die grenzen aan derde landen aanvullende voorwaarden voor een billijke toegang tot de markt kunnen stellen. Tot slot dienen de voorwaarden ten aanzien van de beheerder van de spoorweginfrastructuur, met name wat onafhankelijkheid, onpartijdigheid en de financiële transparantie betreft, in verhouding te staan tot de marktsituatie en de gebruikte infrastructuur.

B) Andere belangrijke beleidskwesties

11. Om uiteenlopende interpretaties en buitensporige administratieve controle door de regelgevende instanties te voorkomen, meent de Raad dat de nadruk moet liggen op de zogenaamde essentiële functies bij de beoordeling van de onpartijdigheid van een infrastructuurbeheerder. Voorts moeten verschillende organisatiemodellen worden toegestaan, mits aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan.

⁽¹⁾ PBL 343 van 14.12.2012, blz. 32.

⁽²⁾ Zie doc. 12777/15 TRANS 317 CODEC 1308.

⁽³⁾ Zie doc. 11202/16 TRANS 299 CODEC 1059.

12. Uitbesteding van bepaalde taken van de infrastructuurbeheerder moet mogelijk zijn, maar hij moet de uiteindelijke zeggenschap over en de verantwoordelijkheid voor de exploitatie, het onderhoud en de vernieuwing van het netwerk behouden.
13. Er moet worden gezorgd voor coördinatie en samenwerking tussen infrastructuurbeheerders, en de spoorwegondernemingen moeten toegang hebben tot relevante informatie. Ook moeten informatie-uitwisseling, toezicht op de uitvoering en analyse van andere relevante vragen over spoorwegen plaatsvinden tussen de lidstaten.
14. De Raad is voorstander van de totstandbrenging van hogesnelheidsspoorverbindingen als efficiënte en milieuvriendelijke reismogelijkheid voor middellange afstanden. Daarom zijn bijzondere bepalingen voor de toegang van het hogesnelheidspersonenvervoer tot de spoorweginfrastructuur van de Unie uitgewerkt.
15. Ten slotte moeten de informatiesystemen worden versterkt en moet meer gebruik worden gemaakt van gecombineerde vervoerbewijzen, met het oog op een efficiënter multimodaal en grensoverschrijdend personenvervoer.

IV. CONCLUSIE

16. Het standpunt van de Raad in eerste lezing geeft het compromis weer dat de Raad en het Europees Parlement, met de steun van de Commissie, zijn overeengekomen.
 17. Dit compromis is bevestigd in een brief d.d. 13 juli 2016 van de voorzitter van de Commissie vervoer en toerisme (TRAN) van het Europees Parlement aan de voorzitter van het Comité van permanente vertegenwoordigers (1e deel).
 18. Het standpunt van de Raad houdt ten volle rekening met het voorstel van de Commissie en de amendementen van het Europees Parlement in eerste lezing. De Raad is daarom van oordeel dat met zijn standpunt in eerste lezing aan de hoofddoelstellingen van het voorstel wordt voldaan, zonder onevenredige kosten voor de wijziging van bestaande operationele regelingen.
-

ISSN 1977-0995 (elektronische uitgave)
ISSN 1725-2474 (papieren uitgave)



Bureau voor publicaties van de Europese Unie
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

NL