Onderstaande tekst dient louter ter informatie en is juridisch niet bindend. De EU-instellingen zijn niet aansprakelijk voor de inhoud. Alleen de besluiten die zijn gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie (te raadplegen in EUR-Lex) zijn authentiek. Deze officiële versies zijn rechtstreeks toegankelijk via de links in dit document

►**B**

RICHTLIJN 2012/34/EU VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 21 november 2012

tot instelling van één Europese spoorwegruimte

(herschikking)

(Voor de EER relevante tekst)

(PB L 343 van 14.12.2012, blz. 32)

Gewijzigd bij:

		Publicatieblad		
		nr.	blz.	datum
►**M1**	Richtlijn (EU) 2016/2370 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016	L 352	1	23.12.2016
►**M2**	Gedelegeerd Besluit (EU) 2017/2075 van de Commissie van 4 september 2017	L 295	69	14.11.2017

Gerectificeerd bij:

►**C1**	Rectificatie PB L 67 van 12.3.2015, blz. 32 (2012/34/EU)

▼B

RICHTLIJN 2012/34/EU VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 21 november 2012

tot instelling van één Europese spoorwegruimte

(herschikking)

(Voor de EER relevante tekst)

HOOFDSTUK I

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Onderwerp en toepassingsgebied

1. Deze richtlijn stelt vast:

a) de regels inzake het beheer van de spoorweginfrastructuur en de vervoersactiviteiten per spoor van spoorwegondernemingen die in een lidstaat zijn of zullen worden gevestigd, zoals bepaald in hoofdstuk II;

b) de criteria voor de verlening, verlenging of wijziging, door een lidstaat, van vergunningen voor spoorwegondernemingen die in de Unie gevestigd zijn of zich daar zullen vestigen, zoals bepaald in hoofdstuk III;

c) de beginselen en procedures die bij de vaststelling en de inning van de rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur en de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit moeten worden toegepast, zoals bepaald in hoofdstuk IV.

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

Artikel 2

Uitsluiting van het toepassingsgebied

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

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

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

a) ondernemingen die uitsluitend spoorvervoersdiensten voor passagiers op een lokale of regionale, op zichzelf staande spoorweginfrastructuur exploiteren;

▼B

b) ondernemingen die uitsluitend spoorvervoersdiensten voor passagiers in de stad of de voorstad exploiteren;

c) ondernemingen die uitsluitend regionale spoorvervoersdiensten voor goederen exploiteren;

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

▼M1

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

a) lokale en regionale, op zichzelf staande netten voor vervoersdiensten voor passagiers op spoorweginfrastructuur;

b) spoornetten die alleen bestemd zijn voor de exploitatie van spoorvervoersdiensten voor passagiers in de stad of de voorstad;

c) regionale netten die enkel worden gebruikt voor regionale goederenvervoersdiensten door een spoorwegonderneming die niet onder lid 1 valt, tot het moment dat een andere aanvrager capaciteit op dat net aanvraagt;

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

▼M1

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 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.

▼M1

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.

▼B

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

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

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

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

▼M1

8 bis. Gedurende een periode van tien jaar na 24 december 2016 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

▼M1

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.

▼B

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

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

11. De lidstaten kunnen treinen die niet met het European Train Control System (ETCS) zijn uitgerust en die voor regionale passagiersvervoersdiensten worden gebruikt die vóór 1985 voor het eerst in gebruik zijn genomen, uitsluiten van de toepassing van artikel 32, lid 4.

▼M1

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 24 december 2016 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.

▼B

Artikel 3

Definities

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

1) „spoorwegonderneming”: iedere publiek- of privaatrechtelijke onderneming die in het bezit is van een vergunning overeenkomstig deze richtlijn en waarvan de voornaamste activiteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoersdiensten voor goederen en/of voor passagiers, waarbij die onderneming voor de tractie zorgt; hiertoe behoren ook ondernemingen die uitsluitend voor tractie zorgen;

▼M1

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;

▼M1

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 sexies) „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;

▼B

3) „spoorweginfrastructuur”: de elementen vermeld in bijlage I;

4) „internationaal goederenvervoer”: vervoersdiensten waarbij de trein minstens één grens van een lidstaat overschrijdt; de trein kan worden samengesteld en/of gesplitst en de verschillende delen kunnen een verschillende herkomst en bestemming hebben, mits alle wagons ten minste één grens overschrijden;

5) „internationale passagiersvervoersdienst”: een passagiersvervoersdienst in het kader waarvan de trein ten minste eenmaal de grens van een lidstaat overschrijdt en die in hoofdzaak bedoeld is om passagiers tussen stations in verschillende lidstaten te vervoeren; de trein kan worden samengesteld en/of gesplitst en de samenstellende delen kunnen een verschillende herkomst en bestemming hebben, op voorwaarde dat alle rijtuigen ten minste één grens overschrijden;

6) „stads- en voorstadsvervoersdiensten”: vervoersdiensten die als hoofddoel hebben te beantwoorden aan de behoeften van een stedelijk centrum of een agglomeratie, met inbegrip van een grensoverschrijdende agglomeratie, en aan de behoeften aan vervoer tussen dat centrum of die agglomeratie en de omliggende gebieden;

7) „regionale diensten”: vervoersdiensten die als hoofddoel hebben te beantwoorden aan de vervoerbehoeften van een regio, met inbegrip van een grensoverschrijdende regio;

8) „transito”: de doortocht op het grondgebied van de Unie zonder goederen te laden of te lossen en/of zonder passagiers op het grondgebied van de Unie te laten in- of uitstappen;

▼B

9) „alternatief traject”: een ander traject tussen hetzelfde vertrekpunt en aankomstpunt voor zover beide trajecten onderling inwisselbaar zijn voor het exploiteren van de betrokken goederen- of passagiersvervoersdienst door de spoorwegonderneming;

10) „levensvatbaar alternatief”: toegang tot een andere dienstvoorziening die economisch gezien aanvaardbaar is voor de spoorwegonderneming en deze laatste in staat stelt om de betrokken goederen- of passagiersvervoersdienst te exploiteren;

11) „dienstvoorziening”: de installatie, inclusief terrein, gebouw en uitrusting, die in haar geheel of gedeeltelijk speciaal is ingericht voor het verrichten van een of meer diensten als bedoeld in bijlage II, punten 2 tot en met 4;

12) „exploitant van een dienstvoorziening”: iedere publieke of privaatrechtelijke entiteit die verantwoordelijk is voor het beheer van een of meer dienstvoorzieningen of voor het verrichten van een of meer diensten voor spoorwegondernemingen als bedoeld in bijlage II, punten 2 tot en met 4;

13) „grensoverschrijdende overeenkomst”: iedere overeenkomst tussen twee of meer lidstaten of tussen lidstaten en derde landen die ertoe strekt het verrichten van grensoverschrijdende spoorwegdiensten te vergemakkelijken;

14) „vergunning”: een door een vergunningverlenende autoriteit aan een onderneming verleende vergunning waarbij wordt erkend dat zij in staat is als spoorwegonderneming spoorvervoersdiensten te verrichten. De vergunning kan worden beperkt tot het verrichten van bepaalde categorieën vervoersdiensten;

15) „vergunningverlenende autoriteit”: de instantie die in een lidstaat verantwoordelijk is voor het verlenen van vergunningen aan spoorwegondernemingen;

16) „beheersovereenkomst”: een in het kader van bestuurlijke maatregelen tot stand gekomen overeenkomst of, *mutatis mutandis*, regeling;

17) „redelijke winst”: een rendementsvergoeding op basis van eigen vermogen, waarbij rekening wordt gehouden met het risico, waaronder het risico aan inkomstenzijde of het ontbreken daarvan, waaraan de exploitant van de dienstvoorziening is blootgesteld, en die in de lijn ligt van de gemiddelde opbrengst voor de betrokken sector in de afgelopen jaren;

18) „toewijzing”: de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit door een infrastructuurbeheerder;

19) „aanvrager”: een spoorwegonderneming of een internationaal samenwerkingsverband van spoorwegondernemingen of andere natuurlijke en/of rechtspersonen, zoals de bevoegde overheidsinstanties in de zin van Verordening (EG) nr. 1370/2007 en verladers, expediteurs en exploitanten van gecombineerd vervoer, die om redenen van openbare dienst of om commerciële redenen belang hebben bij de verwerving van infrastructuurcapaciteit;

20) „overbelaste infrastructuur”: een infrastructuurgedeelte waarvoor gedurende bepaalde perioden, zelfs na coördinatie van de verschillende capaciteitsaanvragen, niet volledig aan de infrastructuurcapaciteitsvraag kan worden voldaan;

21) „capaciteitsvergrotingsplan”: een maatregel of reeks van maatregelen met een tijdschema voor de uitvoering daarvan die beoogt de capaciteitsbeperkingen te verminderen die ertoe hebben geleid dat een infrastructuurgedeelte tot „overbelaste infrastructuur” is verklaard;

▼B

22) „coördinatie”: de procedure die door de infrastructuurbeheerder en de aanvragers wordt gevolgd om een oplossing te vinden in geval van concurrerende aanvragen om infrastructuurcapaciteit;

23) „kaderovereenkomst”: een publiek- dan wel privaatrechtelijke bindende algemene overeenkomst die de rechten en plichten vastlegt van een aanvrager en van de infrastructuurbeheerder met betrekking tot de toe te wijzen infrastructuurcapaciteit en de te heffen rechten voor een periode die langer is dan de geldigheidsduur van één dienstregelingstijdvak;

24) „infrastructuurcapaciteit”: het vermogen om voor een bepaalde periode voor een infrastructuurelement gevraagde treinpaden te plannen;

25) „net”: de gehele spoorweginfrastructuur die beheerd wordt door een infrastructuurbeheerder;

26) „netverklaring”: een gedetailleerde verklaring, waarin de algemene regels, termijnen, procedures en criteria voor de heffings- en capaciteitstoewijzingsregelingen zijn vastgelegd, met begrip van alle andere informatie die nodig is om de aanvragen van infrastructuurcapaciteit mogelijk te maken;

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

28) „dienstregeling”: de informatie over alle geprogrammeerde bewegingen van treinen en rollend materieel, die gedurende de periode dat de dienstregeling geldt op de betreffende infrastructuur zullen worden uitgevoerd;

29) „remisestation”: station dat specifiek bestemd is voor het tijdelijk parkeren van spoorwegvoertuigen tussen twee ritten;

30) „groot onderhoud”: werkzaamheden die niet als vast onderdeel van de gewone dagelijkse verrichtingen worden uitgevoerd en waarvoor het voertuig buiten dienst moet worden gesteld;

▼M1

31) „verticaal geïntegreerde onderneming”: een onderneming waarin, in de zin van Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad ([1]):

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.

([1]) 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).

▼M1

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.

▼B

HOOFDSTUK II

ONTWIKKELING VAN DE SPOORWEGEN IN DE EUROPESE UNIE

AFDELING 1

Bestuurlijke onafhankelijkheid

Artikel 4

Onafhankelijkheid van spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerder

1. De lidstaten zorgen ervoor dat de spoorwegondernemingen die direct of indirect eigendom zijn van of worden beheerd door lidstaten, op het vlak van bestuur, administratief beheer en interne administratieve, economische en boekhoudkundige controle een onafhankelijke rechtspositie hebben, volgens welke zij in het bijzonder zullen beschikken over een vermogen, een begroting en een boekhouding die gescheiden zijn van die van de staat.

2. De infrastructuurbeheerder is verantwoordelijk voor zijn eigen beheer, bestuur en interne controle en neemt hierbij het heffings- en toewijzingskader en de specifieke regels die door de lidstaten zijn opgesteld, in acht.

▼B

Artikel 5

Beheer van spoorwegondernemingen volgens commerciële beginselen

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

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

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

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

a) hun interne organisatie vast te stellen, onverminderd de artikelen 7, 29 en 39;

b) toezicht te houden op de levering en de marketing van de diensten, en de tarieven ervan vast te stellen;

c) besluiten betreffende het personeel, de activa en de eigen aankopen te nemen;

d) hun marktaandeel uit te breiden, nieuwe technologieën en nieuwe diensten te ontwikkelen en nieuwe managementtechnieken in te voeren;

e) nieuwe activiteiten te ontplooien op aan de spoorwegsector aanverwante terreinen.

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

4. Niettegenstaande lid 3 kunnen aandeelhouders van spoorwegondernemingen die eigendom zijn van of gecontroleerd worden door de staat, eisen dat hun voorafgaande goedkeuring wordt gevraagd voor belangrijke bedrijfsbeheersbeslissingen, op een gelijke wijze als aandeelhouders van privaatrechtelijke naamloze vennootschappen krachtens het vennootschapsrecht van de lidstaten. Dit artikel laat de bevoegdheden van toezichthoudende organen krachtens het vennootschapsrecht van de lidstaten met betrekking tot de benoeming van bestuursleden, onverlet.

▼B

AFDELING 2

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

Artikel 6

Gescheiden rekeningen

1. De lidstaten zorgen ervoor dat gescheiden winst-en-verliesrekeningen en balansen worden opgesteld en gepubliceerd voor de activiteiten met betrekking tot de levering van vervoersdiensten door spoorwegondernemingen enerzijds, en voor de activiteiten betreffende het beheer van de spoorweginfrastructuur anderzijds. Overheidsmiddelen die voor een van deze twee activiteiten worden verstrekt, mogen niet worden overgedragen naar de andere activiteit.

▼M1

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.

▼B

3. De lidstaten zorgen ervoor dat voor de bedrijfsactiviteiten met betrekking tot de exploitatie van hun goederenvervoersdiensten per spoor enerzijds en voor de activiteiten in verband met de exploitatie van personenvervoersdiensten anderzijds, afzonderlijke winst-en-verliesrekeningen, alsmede balansen worden opgesteld en gepubliceerd. Openbare financiële middelen voor activiteiten die betrekking hebben op het verrichten van vervoersdiensten in het kader van een opdracht van openbare dienst, moeten in overeenstemming met artikel 7 van Verordening (EG) nr. 1370/2007 afzonderlijk in de desbetreffende rekeningen worden opgevoerd en mogen niet worden overgedragen naar activiteiten met betrekking tot andere vervoersdiensten of enige andere bedrijfsactiviteit.

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

▼M1

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.

▼M1

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 capaciteitstoewijzing, als bepaald in artikel 4, lid 2, en de artikelen 8, 29 en 39.

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 capaciteitstoewijzingskader en de specifieke heffingsvoorschriften overeenkomstig de artikelen 29 en 39;

▼M1

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 spoorwegdiensten.

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 onderhoudsplanning

1. De lidstaten zorgen ervoor dat de functies verkeersbeheer en onderhoudsplanning 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:

▼M1

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.

▼M1

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 markttarieven en onder voorwaarden die het individuele risicoprofiel van de betrokken entiteit weerspiegelen.

5. Vóór 24 december 2016 toegekende leningen tussen rechtspersonen binnen een verticaal geïntegreerde onderneming blijven tot hun vervaldatum geldig, mits zij tegen markttarieven 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 hetzij marktprijzen, hetzij 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;

▼M1

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.

▼B

AFDELING 3

Financiële sanering

Artikel 8

Financiering van de infrastructuurbeheerder

1. De lidstaten ontwikkelen de nationale spoorweginfrastructuur waarbij zij, zo nodig, de algemene behoeften van de Unie, waaronder de behoefte om met naburige derde landen samen te werken, in aanmerking nemen. Hiertoe publiceren zij, na overleg met de belanghebbenden, uiterlijk 16 december 2014 een indicatief meerjarenplan voor de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur om aan de toekomstige mobiliteitsbehoeften wat betreft onderhoud, vernieuwing en ontwikkeling van de infrastructuur te voldoen, dat is gebaseerd op een duurzame financiering van het spoorwegsysteem. Het plan bestrijkt een periode van ten minste vijf jaar en is hernieuwbaar.

2. Met inachtneming van de artikelen 93, 107 en 108 VWEU, mogen de lidstaten de infrastructuurbeheerder ook financiële middelen verstrekken die in verhouding staan tot zijn in artikel 3, lid 2, bedoelde taken, de omvang van de infrastructuur en de financiële behoeften, in het bijzonder om nieuwe investeringen te dekken. De lidstaten kunnen besluiten deze investeringen met andere middelen te financieren dan met rechtstreekse overheidsfinanciering. De lidstaten voldoen in ieder geval aan de vereisten van lid 4 van dit artikel.

3. In het kader van het door de betrokken lidstaat vastgestelde algemene beleid, en rekening houdend met het in lid 1 bedoelde meerjarenplan en met de in lid 2 bedoelde door de lidstaten verstrekte financiële middelen, stelt de infrastructuurbeheerder een bedrijfsplan vast dat ook investerings- en financiële programma's bevat. Het plan moet zodanig worden opgesteld, dat wordt gewaarborgd dat gebruik, aanbod en ontwikkeling van de infrastructuur optimaal en efficiënt zijn, en tevens een financieel evenwicht wordt bereikt en in de middelen voor de verwezenlijking van deze doelstellingen wordt voorzien. De infrastructuurbeheerder zorgt ervoor dat de bekende aanvragers en, op hun verzoek, potentiële aanvragers, toegang verkrijgen tot de desbetreffende informatie en in de gelegenheid worden gesteld om zich over de inhoud van het bedrijfsplan wat betreft de toegangs- en gebruiksvoorwaarden en de aard en het aanbieden en ontwikkelen van de infrastructuur, uit te spreken voordat het bedrijfsplan door de infrastructuurbeheerder wordt goedgekeurd.

4. De lidstaten zorgen ervoor dat, onder normale zakelijke omstandigheden en over een redelijke periode die niet langer mag zijn dan vijf jaar, in de winst-en-verliesrekening van een infrastructuurbeheerder de inkomsten uit infrastructuurrechten, overschotten uit andere commerciële activiteiten, niet-terugvorderbare inkomsten uit particuliere bronnen en overheidsfinanciering enerzijds, waaronder begrepen voorschotten van de staat, indien van toepassing, en infrastructuuruitgaven anderzijds, ten minste in evenwicht zijn.

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

▼B

Artikel 9

Transparante schuldverlichting

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

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

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

3. De leden 1 en 2 zijn slechts van toepassing op de schulden en rente op schulden die spoorwegondernemingen die eigendom zijn van of worden gecontroleerd door de staat, zijn aangegaan tot de datum waarop de markt in de betrokken lidstaat voor het geheel of een deel van de spoorvervoersdiensten is opengesteld, en in elk geval tot 15 maart 2001 of, voor de lidstaten die na die datum tot de Unie zijn toegetreden, tot de datum van toetreding tot de Unie.

AFDELING 4

Toegang tot de spoorweginfrastructuur en diensten

Artikel 10

Voorwaarden voor de toegang tot de spoorweginfrastructuur

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

▼M1

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 concurrentieverstoringen 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.

▼M1

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.

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.

———————

▼B

Artikel 11

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

▼M1

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.

2. 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.

▼B

De bevoegde autoriteiten en de spoorwegondernemingen die de openbare diensten verrichten, delen aan de bevoegde toezichthoudende instantie de informatie mee die redelijkerwijs nodig is om tot een besluit te komen. De toezichthoudende instantie onderzoekt de door deze partijen verstrekte informatie, en zij vraagt, indien nodig, binnen een maand na ontvangst van het verzoek relevante aanvullende informatie op bij, en treedt zij in overleg met, alle betrokken partijen. De toezichthoudende instantie pleegt daarbij, indien nodig, overleg met alle betrokken partijen, binnen een vooraf bepaalde redelijke termijn, en stelt, in ieder geval binnen zes weken na ontvangst van alle relevante informatie, de betrokken partijen in kennis van haar met redenen omklede besluit.

▼M1

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.

▼B

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. Deze uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 62, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

▼M1

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.

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

▼M1

b) op basis van een billijke en concurrerende aanbestedingsprocedure uiterlijk op 25 december 2018 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 25 december 2026, indien dat korter is.

▼B

6. De lidstaten zorgen ervoor dat de in leden 1, 2, 3 en 5 bedoelde beslissingen rechterlijk kunnen worden getoetst.

▼M1

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.

▼B

Artikel 12

Heffing op spoorwegondernemingen die passagiersvervoersdiensten verrichten

1. Onverminderd artikel 11, lid 2, kunnen de lidstaten, onder de in dit artikel bepaalde voorwaarden, de voor het spoorwegvervoer van passagiers bevoegde autoriteit toestaan om een heffing op te leggen aan spoorwegondernemingen die passagiersvervoersdiensten verrichten, voor de exploitatie van onder de rechtsbevoegdheid van deze autoriteit vallende trajecten die tussen twee stations in die lidstaat worden geëxploiteerd.

In dat geval worden spoorwegondernemingen die binnenlandse of internationale passagiersvervoersdiensten per spoor verrichten, aan dezelfde heffing voor de exploitatie van die trajecten die onder de rechtsbevoegdheid van die autoriteit vallen, onderworpen.

2. De heffing is bedoeld om deze autoriteit te compenseren voor openbaredienstverplichtingen vervat in openbaredienstcontracten die in overeenstemming met het recht van de Unie zijn gegund. De opbrengst die uit deze, als compensatie betaalde heffing is opgehaald, mag niet hoger zijn dan hetgeen dat nodig is om het geheel of een deel van de

▼B

kosten van de desbetreffende openbaredienstverplichtingen, rekening houdend met de opbrengsten alsmede met een redelijke winst uit de uitvoering van die verplichtingen, te dekken.

3. De heffing wordt opgelegd in overeenstemming met het recht van de Unie, en neemt met name de beginselen van billijkheid, transparantie, non-discriminatie en evenredigheid, in het bijzonder tussen de gemiddelde prijs van de dienst aan de passagier en de hoogte van de heffing, in acht. Het totaal van de ingevolge dit lid opgelegde heffingen mag de economische levensvatbaarheid van de passagiersvervoersdienst per spoor waarvoor zij worden opgelegd, niet in gevaar brengen.

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

5. De Commissie 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, maatregelen vast waarin de voor de toepassing van dit artikel te volgen procedure en criteria nader worden bepaald. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 62, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

Artikel 13

Voorwaarden voor de toegang tot diensten

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

2. Exploitanten van dienstvoorzieningen verlenen alle spoorwegondernemingen op een niet-discriminerende wijze toegang, inclusief toegang via het spoor, tot de in bijlage II, punt 2, bedoelde dienstvoorzieningen en tot de in deze voorzieningen geleverde diensten.

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

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

▼B

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

4. De verzoeken van de spoorwegondernemingen om toegang tot, en levering van diensten in, de in punt 2 van bijlage II bedoelde dienstvoorziening worden beantwoord binnen een redelijke termijn die door de in artikel 55 bedoelde toezichthoudende instantie wordt vastgesteld. Dergelijke verzoeken mogen slechts worden afgewezen, wanneer er levensvatbare alternatieven zijn die hen in staat stellen, de betrokken goederen- of passagiersvervoersdienst op hetzelfde traject of op alternatieve trajecten onder economisch aanvaardbare voorwaarden te exploiteren. Dit houdt voor de exploitant van de dienstvoorzieningen niet de verplichting in om te investeren in middelen of voorzieningen teneinde aan alle verzoeken van spoorwegondernemingen tegemoet te kunnen komen.

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

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

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

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

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

9. De Commissie kan, op basis van de ervaring van toezichthoudende instanties en exploitanten van dienstvoorzieningen en op basis van de werkzaamheden van het in artikel 57, lid 1, bedoelde netwerk, maatregelen vaststellen waarin de voor de toegang tot de diensten die

▼B

worden aangeboden in de in bijlage II, punten 2, 3 en 4, bedoelde dienstvoorzieningen te volgen procedure en criteria nader worden bepaald. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 62, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

▼M1

Artikel 13 bis

Gemeenschappelijke informatie- en doorgaande-ticketsystemen

1. Onverminderd Verordening (EG) nr. 1371/2007 van het Europees Parlement en de Raad ([1]) en Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad ([2]) 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.

▼B

AFDELING 5

Grensoverschrijdende overeenkomsten

Artikel 14

Algemene beginselen inzake grensoverschrijdende overeenkomsten

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

([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).

([2]) 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).

▼B

2. De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk 16 juni 2013 in kennis van grensoverschrijdende overeenkomsten die voor deze datum gesloten zijn; voor nieuwe of herziene overeenkomsten tussen lidstaten doen zij dit voor de sluiting daarvan. De Commissie besluit of dergelijke overeenkomsten voldoen aan het recht van de Unie binnen negen maanden vanaf de kennisgeving voor overeenkomsten, gesloten vóór 15 december 2012, of binnen vier maanden voor overeenkomsten nieuwe of herziene overeenkomsten tussen lidstaten. Deze uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 62, lid 2, bedoelde adviesprocedure vastgesteld.

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

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

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

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

AFDELING 6

Toezichthoudende rol van de Commissie

Artikel 15

Reikwijdte van het markttoezicht

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

2. De Commissie betrekt in dit kader vertegenwoordigers van de lidstaten, inclusief vertegenwoordigers van de in artikel 55 bedoelde toezichthoudende instanties, en vertegenwoordigers van de betrokken sectoren, indien van toepassing met inbegrip van de sociale partners van de spoorwegsector, gebruikers en vertegenwoordigers van lokale en regionale autoriteiten, nauw bij haar werkzaamheden, zodat zij beter in staat zijn, toezicht te houden op de ontwikkelingen in de spoorwegsector en de evolutie van de markt, de effecten van de aangenomen maatregelen te beoordelen en de impact van de door de Commissie

▼B

voorgenomen maatregelen te analyseren. Indien nodig betrekt de Commissie hierbij ook het Europees Spoorwegbureau, overeenkomstig de taken van dat Bureau als vastgesteld bij Verordening (EG) nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau (Spoorwegbureauverordening) ([1]).

3. De Commissie ziet toe op het gebruik van de netten en de ontwikkeling van de kadervoorwaarden in de spoorwegsector, met name de heffingen op het gebruik van infrastructuur, capaciteitstoewijzing, investeringen in spoorweginfrastructuur, ontwikkelingen inzake de prijzen en de kwaliteit van de spoorvervoersdiensten, spoorvervoersdiensten op grond van openbaredienstcontracten, vergunningverlening, de mate van openstelling van de markt en van harmonisatie die tussen de lidstaten tot stand komt, de ontwikkeling van de werkgelegenheid en de gerelateerde sociale voorwaarden in de spoorwegsector. Deze toezichtactiviteiten laten gelijkaardige activiteiten in de lidstaten en de rol van de sociale partners onverlet.

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

a) de ontwikkeling van de interne markt in de spoorwegdiensten en diensten die verleend moeten worden aan spoorwegondernemingen, als bedoeld in bijlage II;

b) de in lid 3 bedoelde kadervoorwaarden, met inbegrip van die voor de passagiersvervoersdiensten per spoor,

c) de stand van zaken met betrekking tot het spoorwegnet in de Unie;

d) het gebruik van toegangsrechten;

e) belemmeringen voor efficiëntere spoorwegdiensten;

f) infrastructuurbeperkingen;

g) de behoefte aan wetgeving.

5. Met het oog op het markttoezicht door de Commissie delen de lidstaten, met inachtneming van de rol van de sociale partners, jaarlijks aan de Commissie informatie mee over het gebruik van de netten en de ontwikkeling van de kadervoorwaarden in de spoorwegsector.

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

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

▼B

HOOFDSTUK III

VERLENEN VAN VERGUNNINGEN AAN SPOORWEGONDERNEMINGEN

AFDELING 1

Vergunningverlenende instantie

Artikel 16

Vergunningverlenende instantie

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

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

AFDELING 2

Voorwaarden voor het verkrijgen van een vergunning

Artikel 17

Algemene vereisten

1. Een onderneming heeft het recht een vergunning aan te vragen in de lidstaat waar zij gevestigd is.

2. Lidstaten verlenen noch verlengen een vergunning indien niet aan de voorwaarden van dit hoofdstuk is voldaan.

3. Een onderneming die aan de voorwaarden van dit hoofdstuk voldoet, is gerechtigd een vergunning te ontvangen.

4. Het is aan een onderneming niet toegestaan om de onder dit hoofdstuk vallende spoorvervoersdiensten te verrichten, tenzij zij over de gepaste vergunning voor de te leveren diensten beschikt.

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

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

Artikel 18

Voorwaarden voor het verkrijgen van een vergunning

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

▼B

kan voldoen aan de, in de artikelen 19 tot en met 22 genoemde eisen inzake goede naam, financiële draagkracht en beroepsbekwaamheid, alsmede het dekken van haar wettelijke aansprakelijkheid.

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

Artikel 19

Eisen inzake goede naam

De lidstaten stellen de voorwaarden vast, waaronder aan het vereiste inzake goede naam is voldaan, teneinde te waarborgen dat de onderneming die een vergunning aanvraagt of de bestuurders ervan:

a) niet zijn veroordeeld wegens ernstige strafbare feiten, met inbegrip van handelsdelicten;

b) niet failliet zijn verklaard;

c) niet zijn veroordeeld wegens ernstige inbreuken zoals vastgelegd in specifieke wettelijke bepalingen op het gebied van het vervoer;

d) niet zijn veroordeeld wegens ernstige of herhaalde inbreuken op verplichtingen die voortvloeien uit het sociaal recht of uit het arbeidsrecht, met inbegrip van verplichtingen uit de wetten inzake arbeidsbescherming, of, in het geval van ondernemingen die grensoverschrijdend goederenvervoer wensen te verrichten waarvoor douaneprocedures gelden, uit de douaneregelgeving;

▼M1

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

▼B

Artikel 20

Eisen inzake financiële draagkracht

1. Aan de eisen inzake financiële draagkracht is voldaan indien een onderneming die een vergunning aanvraagt, kan aantonen dat zij gedurende een periode van 12 maanden haar bestaande en potentiële verplichtingen, onderbouwd door realistische veronderstellingen, kan nakomen.

2. De vergunningverlenende autoriteit verifieert de financiële draagkracht in het bijzonder aan de hand van de jaarrekening van de onderneming of, indien de onderneming die een vergunning aanvraagt geen jaarrekening kan overleggen, een balans. Elke onderneming die een vergunning aanvraagt, verstrekt ten minste de informatie vermeld in bijlage III.

▼B

3. De vergunningverlenende autoriteit acht de financiële draagkracht van een onderneming die een vergunning aanvraagt ontoereikend indien aanzienlijke of terugkerende achterstanden inzake belasting of sociale rechten verschuldigd zijn als resultaat van de activiteiten van deze onderneming.

4. De vergunningverlenende autoriteit kan verlangen dat een auditrapport en passende documenten van een bank, een openbare spaarkas, een accountant of auditor worden overgelegd. Deze documenten dienen de in bijlage III genoemde informatie te bevatten.

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

Artikel 21

Eisen inzake beroepsbekwaamheid

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

Artikel 22

Eisen inzake de dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid

Onverminderd staatssteunregels van de Unie en in overeenstemming met de artikelen 93, 107 en 108 VWEU, is een spoorwegonderneming voldoende verzekerd of beschikt zij over passende, marktconforme waarborgen om, overeenkomstig het nationale en internationale recht, haar aansprakelijkheid bij ongevallen te dekken, met name ten aanzien van passagiers, bagage, vracht, post en derden. Onverminderd deze verplichting kan er rekening worden gehouden met de specifieke kenmerken en het risicoprofiel van verschillende soorten diensten, met name van spoorwegactiviteiten voor culturele of historische doeleinden.

AFDELING 3

Geldigheid van de vergunning

Artikel 23

Ruimtelijke en tijdelijke geldigheid

1. Een vergunning geldt voor het gehele grondgebied van de Unie.

2. Een vergunning blijft geldig zolang de spoorwegonderneming aan de in dit hoofdstuk vervatte verplichtingen voldoet. Een vergunningverlenende autoriteit kan evenwel bepalen dat de vergunning regelmatig aan een nieuw onderzoek wordt onderworpen. Indien dat het geval is, wordt het onderzoek tenminste elke vijf jaar uitgevoerd.

3. Bijzondere bepalingen betreffende het schorsen of intrekken van de vergunning kunnen in de vergunning zelf worden opgenomen.

▼B

Artikel 24

Tijdelijke vergunning, goedkeuring, schorsing en intrekking

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

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

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

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

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

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

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

6. Indien een spoorwegonderneming haar activiteiten ingrijpend wil wijzigen of uitbreiden, wordt de vergunning aan de vergunningverlenende autoriteit voorgelegd met het oog op een nieuw onderzoek.

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

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

▼B

Artikel 25

Procedure voor het verlenen van vergunningen

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

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

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

HOOFDSTUK IV

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

AFDELING 1

Algemene beginselen

Artikel 26

Effectief gebruik van infrastructuurcapaciteit

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

Artikel 27

Netverklaring

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

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

▼B

3. De netverklaring wordt bijgewerkt en zo nodig gewijzigd.

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

Artikel 28

Overeenkomsten tussen de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders

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

AFDELING 2

Heffingen voor het gebruik van infrastructuur en diensten

Artikel 29

Instelling, vaststelling en inning van gebruiksrechten

1. De lidstaten stellen met inachtneming van de in artikel 4 vastgelegde bestuurlijke onafhankelijkheid een heffingskader vast.

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

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

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

Onverminderd de bestuurlijke onafhankelijkheid als bepaald in artikel 4, kan het nationale parlement het recht hebben om het door de infrastructuurbeheerder vastgestelde tariefniveau te toetsen en, waar passend, te evalueren, op voorwaarde dat deze bevoegdheid voor 15 december 2010 bij constitutioneel recht rechtstreeks is toegekend. Een dergelijke evaluatie dient te waarborgen dat de rechten voldoen aan deze richtlijn, aan de vastgestelde kaderregeling en aan de vastgestelde heffingsvoorschriften.

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

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

▼B

4. De infrastructuurbeheerder eerbiedigt de commerciële vertrouwelijkheid van de hem door aanvragers verstrekte informatie.

Artikel 30

Infrastructuurkosten en boekhouding

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

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

De lidstaten dragen er zorg voor dat beheersovereenkomsten die van kracht zijn op 15 december 2012 worden gewijzigd, indien nodig, om deze in overeenstemming met deze richtlijn te brengen, wanneer zij worden verlengd of uiterlijk 16 juni 2015.

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

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

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

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

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

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

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

▼B

Artikel 31

Heffingsbeginselen

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

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

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

Vóór 16 juni 2015, stelt de Commissie maatregelen vast ter bepaling van de modaliteiten voor het berekenen van de kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 62, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

De infrastructuurbeheerder kan besluiten om zich geleidelijk aan te passen aan deze modaliteiten gedurende een periode van niet langer dan vier jaar na de inwerkingtreding van deze uitvoeringshandelingen.

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

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

Op basis van de ervaringen van infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen, toezichthoudende instanties en bevoegde autoriteiten, en met kennisneming van bestaande regelingen voor gedifferentieerde geluidsheffingen, stelt de Commissie uitvoeringsmaatregelen vast, die de modaliteiten bevatten voor het opleggen van heffingen voor kosten van geluidshinder, waaronder de looptijd van de heffingen, en die differentiatie van infrastructuurheffingen mogelijk maken om, waar passend, rekening te houden met de gevoeligheid van het betrokken gebied,

▼B

met name wat betreft de omvang van de getroffen bevolking en treinsamenstellingen die gevolgen hebben voor het niveau van de geluidsemissies. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 62, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld. Zij dienen geen onnodige verstoring van de concurrentie tussen spoorwegondernemingen tot gevolg te hebben of afbreuk te doen aan het concurrentievermogen van de spoorwegsector als geheel.

Elke wijziging van de infrastructuurheffingen om rekening te houden met de kosten van geluidshinder ondersteunt de uitrusting van goederenwagons met de vanuit economisch oogpunt meest haalbare geluidsarme remtechnologie.

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 32

Uitzonderingen op de heffingsbeginselen

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

▼B

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

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

De infrastructuurbeheerders kunnen de marksegmenten verder ondervedelen naar goederensoort of passagierscategorie.

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

De lijst van marktsegmenten wordt bekendgemaakt in de netverklaring en wordt minstens om de vijf jaar geëvalueerd. De in artikel 55 bedoelde toezichthoudende instantie beheert deze lijst in overeenstemming met artikel 56.

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

3. Voor specifieke toekomstige investeringsprojecten of specifieke investeringsprojecten die na 1988 zijn voltooid, kan de infrastructuurbeheerder op basis van de langetermijnkosten van dergelijke projecten hogere heffingen bepalen of blijven bepalen indien deze de doeltreffendheid of kosteneffectiviteit of beide vergroten en anders niet konden of hadden kunnen plaatsvinden. Een dergelijke heffingsregeling kan ook overeenkomsten omvatten over het delen van het risico dat aan nieuwe investeringen verbonden is.

▼M1

4. De infrastructuurheffingen voor het gebruik van de in Verordening (EU) 2016/919 van de Commissie ([1]) 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 ([2]) en aan de volgende versies. Een dergelijke differentiatie leidt er niet toe dat het totaal van de inkomsten van de infrastructuurbeheerder stijgt.

([1]) 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).

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

▼M1

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.

▼B

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

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

Artikel 33

Kortingen

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

2. Met uitzondering van lid 3, blijven kortingen beperkt tot de werkelijke besparing op de administratieve kosten voor de infrastructuurbeheerder. Bij het vaststellen van de hoogte van de korting mag geen rekening worden gehouden met de kostenbesparingen die reeds in de geheven rechten zijn verrekend.

3. De infrastructuurbeheerders kunnen, voor gespecificeerde verkeersstromen, regelingen invoeren die voor alle gebruikers van de infrastructuur beschikbaar zijn en waarbij tijdelijke kortingen worden toegekend om de ontwikkeling van nieuwe spoordiensten te bevorderen, of kortingen waarmee het gebruik van sterk onderbenutte lijnen wordt gestimuleerd.

4. Kortingen mogen uitsluitend betrekking hebben op rechten die voor een welbepaald infrastructuursegment worden geheven.

5. Voor soortgelijke diensten gelden soortgelijke kortingsregelingen. De kortingsregelingen worden jegens alle spoorwegondernemingen op niet-discriminerende wijze toegepast.

Artikel 34

Compensatieregelingen voor niet betaalde kosten in verband met milieu, ongevallen en infrastructuur

1. De lidstaten mogen een in de tijd beperkte compensatieregeling treffen om voor het gebruik van spoorweginfrastructuur de kosten in verband met milieu, ongevallen en infrastructuur waarvan wordt aangetoond dat zij in concurrerende takken van vervoer niet worden aangerekend, te compenseren, voor zover deze kosten de overeenkomstige kosten van het spoorwegverkeer overschrijden.

▼B

2. Indien een spoorwegonderneming die compensatie ontvangt, een exclusief recht heeft, moet de compensatie gepaard gaan met vergelijkbare voordelen voor de gebruikers.

3. De gebruikte methode en de verrichte berekeningen moeten bekendgemaakt worden. Met name moeten de specifieke niet-gedekte kosten van de concurrerende vervoersinfrastructuur die worden vermeden, kunnen worden aangetoond en moet erop toegezien worden, dat de regeling op niet-discriminerende voorwaarden op ondernemingen wordt toegepast.

4. De lidstaten zien erop toe dat de regeling verenigbaar is met de artikelen 93, 107 en 108 VWEU.

Artikel 35

Prestatieregeling

1. De heffingsregelingen voor infrastructuur zetten de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder er door middel van een prestatieregeling toe aan, verstoringen zo gering mogelijk te houden en de prestatie van het spoorwegnet te verbeteren door middel van een prestatieregeling. Deze regeling kan boetes inhouden voor handelingen die de exploitatie van het net verstoren, compensatie voor ondernemingen die onder verstoringen te lijden hebben, en premies ter beloning van prestaties die de ramingen overtreffen.

2. De grondbeginselen van de prestatieregeling bedoeld in bijlage VI, punt 2, gelden voor het gehele net.

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

Artikel 36

Reserveringsheffingen

De infrastructuurbeheerders mogen een passende heffing toepassen voor toegewezen maar niet-gebruikte capaciteit. Die heffing op niet-gebruikte capaciteit dient om een efficiënt capaciteitsgebruik aan te moedigen. Het toepassen van een dergelijk heffing voor aanvragers aan wie een treinpad is toegewezen is verplicht indien zij regelmatig nalaten de toegewezen paden of delen daarvan te gebruiken. Voor de toepassing van deze heffing maken de infrastructuurbeheerders in hun netverklaring de criteria bekend voor het vaststellen van zulke nalatigheid van gebruik. De in artikel 55 bedoelde toezichthoudende instantie controleert deze criteria in overeenstemming met artikel 56. Deze heffing wordt betaald door hetzij de aanvrager of hetzij door de spoorwegonderneming die overeenkomstig artikel 41, lid 1, is aangewezen. De infrastructuurbeheerders zijn te allen tijde in staat aan iedere belanghebbende mee te delen welke infrastructuurcapaciteit reeds is toegewezen aan de spoorwegondernemingen die daarvan gebruikmaken.

Artikel 37

Samenwerking met betrekking tot heffingssystemen op meer dan één net

1. De lidstaten zorgen ervoor dat de infrastructuurbeheerders samenwerken om de invoering van efficiënte heffingsregelingen mogelijk te maken alsook om de heffingen te coördineren of om rechten te heffen

▼B

voor de exploitatie van treindiensten die over meer infrastructuurnetten van het spoorwegstelsel binnen de Unie worden verricht. De infrastructuurbeheerders beogen in het bijzonder een optimale concurrentiepositie van internationale spoorvervoersdiensten en zorgen voor een efficiënt gebruik van de spoorwegnetten. Hiertoe ontwikkelen zij passende procedures, met inachtneming van de bepalingen van deze richtlijn.

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

AFDELING 3

Toewijzing van infrastructuurcapaciteit

Artikel 38

Capaciteitsrechten

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

Het verhandelen van infrastructuurcapaciteit is verboden en leidt tot uitsluiting van verdere toewijzing van capaciteit.

Het gebruik van capaciteit door een spoorwegonderneming die het bedrijf uitoefent van een aanvrager die zelf geen spoorwegonderneming is, wordt niet als een overdracht aangemerkt.

2. Het recht om van specifieke infrastructuurcapaciteit in de vorm van een treinpad gebruik te maken, mag voor een termijn van maximaal één dienstregelingsperiode aan de aanvragers worden verleend.

Een infrastructuurbeheerder en een aanvrager kunnen overeenkomstig artikel 42 een kaderovereenkomst sluiten voor het gebruik van capaciteit op de betrokken spoorweginfrastructuur voor een termijn die langer is dan één dienstregelingsperiode.

3. De rechten en verplichtingen van de infrastructuurbeheerders en de aanvragers met betrekking tot capaciteitstoewijzing worden neergelegd in overeenkomsten of het recht van de lidstaten.

▼M1

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

▼M1

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.

▼B

Artikel 39

Capaciteitstoewijzing

1. De lidstaten kunnen voor de toewijzing van infrastructuurcapaciteit een kader vaststellen, behoudens de voorwaarde van onafhankelijkheid van de beheerder, als bedoeld in artikel 4. Er worden specifieke regels voor de capaciteitstoewijzing vastgesteld. De infrastructuurbeheerder zorgt voor de afwikkeling van de procedures voor capaciteitstoewijzing. Hij draagt er met name zorg voor dat de infrastructuurcapaciteit op een eerlijke, niet-discriminerende wijze en in overeenstemming met het recht van de Unie wordt toegewezen.

2. De infrastructuurbeheerders eerbiedigen de commerciële vertrouwelijkheid van de aan hen verstrekte informatie.

Artikel 40

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

1. De lidstaten zorgen ervoor dat de infrastructuurbeheerders samenwerken om in het spoorwegstelsel binnen de Unie efficiënt netoverschrijdende infrastructuurcapaciteit te kunnen creëren en toewijzen, onder meer in het kader van de in artikel 42 bedoelde kaderovereenkomsten. Behoudens de regels zoals neergelegd in deze richtlijn, stellen de infrastructuurbeheerders hiertoe passende procedures op en organiseren zij de treinpaden die dienovereenkomstig op meer dan één net betrekking hebben.

De lidstaten zorgen ervoor dat de vertegenwoordigers van infrastructuurbeheerders wier toewijzingsbeslissingen gevolgen hebben voor andere infrastructuurbeheerders, zich met elkaar in verbinding stellen teneinde de toewijzing van alle relevante infrastructuurcapaciteit op een internationaal niveau te coördineren, of deze op dit niveau toe te wijzen, onverminderd de specifieke bepalingen in het recht van de Unie inzake netten voor het goederenvervoer per spoor. De beginselen en criteria voor het toewijzen van capaciteit in het kader van deze samenwerking worden door de infrastructuurbeheerders bekendgemaakt in hun netverklaring, overeenkomstig bijlage IV, punt 3. De desbetreffende vertegenwoordigers van de infrastructuurbeheerders van derde landen kunnen eveneens bij deze procedure worden betrokken.

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

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

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

▼B

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

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

Artikel 41

Aanvragers

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

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

3. Vóór 16 juni 2015, stelt de Commissie uitvoeringsmaatregelen vast waarin de voor de toepassing van lid 2 te volgen procedure nader wordt bepaald. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 62, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

Artikel 42

Kaderovereenkomsten

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

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

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

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

▼B

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

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

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

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

Vanaf 1 januari 2010 kan een eerste kaderovereenkomst voor een periode van vijf jaar worden opgesteld, die eenmaal met vijf jaar verlengd kan worden, op basis van de capaciteitskenmerken die worden gebruikt door de aanvragers die voor 1 januari 2010 diensten exploiteren, teneinde rekening te houden met specifieke investeringen of met het bestaan van commerciële overeenkomsten. De in artikel 55 bedoelde toezichthoudende instantie is verantwoordelijk voor het verlenen van toestemming voor de inwerkingtreding van een dergelijke overeenkomst.

7. Met inachtneming van de commerciële vertrouwelijkheid, wordt de algemene aard van elke kaderovereenkomst voor elke belanghebbende beschikbaar gesteld.

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

Artikel 43

Tijdschema voor de toewijzingsprocedure

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

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

▼B

3. Voor het overleg over de ontwerpdienstregeling begint, komen de infrastructuurbeheerders met de andere betrokken infrastructuurbeheerders overeen welke internationale treinpaden in de dienstregeling moeten worden opgenomen. Slechts indien absoluut noodzakelijk, worden wijzigingen aangebracht.

Artikel 44

Aanvragen

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

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

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

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

Artikel 45

Programmering

1. De infrastructuurbeheerder dient zoveel mogelijk aan alle infrastructuurcapaciteitsaanvragen te voldoen, met inbegrip van aanvragen voor treinpaden die meer dan één net betreffen, en dient zoveel mogelijk rekening te houden met de gevolgen van alle beperkingen voor de aanvragers, met in begrip van het economische effect op hun activiteiten.

2. De infrastructuurbeheerder kan binnen de programmerings- en coördinatieprocedure prioriteit verlenen aan specifieke diensten, maar enkel in overeenstemming met de artikelen 47 en 49.

3. De infrastructuurbeheerder raadpleegt de belanghebbenden over de ontwerpdienstregeling en geeft hun ten minste één maand de tijd om hun mening kenbaar te maken. Tot de belanghebbenden behoren behalve de partijen die infrastructuurcapaciteit hebben aangevraagd, ook andere partijen die in de gelegenheid wensen te worden gesteld opmerkingen te maken over de invloed die de dienstregeling kan hebben op hun mogelijkheden om gedurende het dienstregelingstijdvak spoorwegdiensten te verrichten.

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

([1]) PB L 276 van 20.10.2010, blz. 22.

▼B

Artikel 46

Coördinatieprocedure

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

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

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

a) de door alle andere aanvragers op dezelfde trajecten aangevraagde treinpaden;

b) de op voorlopige basis aan alle andere aanvragers op dezelfde trajecten toegewezen treinpaden;

c) overeenkomstig lid 2 op de betrokken trajecten voorgestelde alternatieve treinpaden;

d) alle bijzonderheden over de bij de toewijzingsprocedure gehanteerde criteria.

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

4. De voor de coördinatieprocedure geldende beginselen worden in de netverklaring opgenomen. Deze beginselen geven 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.

5. Indien aanvragen voor infrastructuurcapaciteit niet zonder coördinatie kunnen worden ingewilligd, tracht de infrastructuurbeheerder voor alle aanvragen door coördinatie een oplossing te vinden.

6. Onverminderd de huidige beroepsprocedures en artikel 56, wordt voor geschillen in verband met de toewijzing van infrastructuurcapaciteit een regeling ingesteld om dergelijke geschillen snel te beslechten. Deze regeling wordt opgenomen in de netverklaring. Bij toepassing van deze regeling wordt binnen tien werkdagen een beslissing genomen.

Artikel 47

Overbelaste infrastructuur

1. Indien het na coördinatie van de aangevraagde treinpaden en na overleg met de aanvragers niet mogelijk is de aanvragen voor infrastructuurcapaciteit tot tevredenheid van alle betrokkenen af te handelen, verklaart de infrastructuurbeheerder het betrokken infrastructuursegment onverwijld tot „overbelaste infrastructuur”. Dit geldt ook voor infrastructuur die naar verwachting in de nabije toekomst met onvoldoende capaciteit te kampen zal hebben.

2. Wanneer infrastructuur tot „overbelaste infrastructuur” is verklaard, verricht de infrastructuurbeheerder een capaciteitsanalyse als bepaald in artikel 50, tenzij reeds uitvoering wordt gegeven aan een capaciteitsvergrotingsplan als bepaald in artikel 51.

▼B

3. Indien gebruiksrechten in overeenstemming met artikel 31, lid 4, niet zijn geheven of geen bevredigend resultaat hebben opgeleverd en de infrastructuur tot „overbelaste infrastructuur” is verklaard, mag de infrastructuurbeheerder voor de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit ook nog prioriteitscriteria hanteren.

4. Bij de prioriteitscriteria moet rekening worden gehouden met het maatschappelijk belang van een dienst in vergelijking met een andere dienst, die bijgevolg zal worden uitgesloten.

Om de ontwikkeling van adequate vervoersdiensten in dit kader te waarborgen, in het bijzonder om aan de eisen van de openbare dienst tegemoet te komen of om de ontwikkeling van het nationale en internationale goederenvervoer per spoor te bevorderen, kunnen de lidstaten onder niet-discriminerende voorwaarden de noodzakelijke maatregelen nemen, opdat deze diensten bij de toewijzing van infrastructuurcapaciteit voorrang krijgen.

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

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

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

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

Artikel 48

Ad hoc-aanvragen

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

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

Artikel 49

Gespecialiseerde infrastructuur

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

▼B

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

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

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

Artikel 50

Capaciteitsanalyse

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

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

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

Artikel 51

Capaciteitsvergrotingsplan

1. Binnen zes maanden na de voltooiing van de capaciteitsanalyse legt de infrastructuurbeheerder een capaciteitsvergrotingsplan voor.

2. Het capaciteitsvergrotingsplan wordt opgesteld na overleg met de gebruikers van de betrokken overbelaste infrastructuur.

In het plan worden omschreven:

a) de redenen voor de overbelasting;

b) de vermoedelijke toekomstige ontwikkeling van het verkeer;

c) de beperkingen ten aanzien van de infrastructurele ontwikkeling;

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

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

▼B

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

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

a) hij geen capaciteitsvergrotingsplan voorlegt, of

b) talmt met de uitvoering van de in het capaciteitsvergrotingsplan vastgestelde acties.

4. Niettegenstaande lid 3 van dit artikel, mag de infrastructuurbeheerder onder voorbehoud van goedkeuring door de toezichthoudende instantie als bedoeld in artikel 55, deze heffingen blijven opleggen indien:

a) het capaciteitsvergrotingsplan niet kan worden uitgevoerd door overmacht, of

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

Artikel 52

Gebruik van treinpaden

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

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

Artikel 53

Infrastructuurcapaciteit voor onderhoudswerkzaamheden

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

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

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

▼M1

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

▼B

Artikel 54

Bij verstoring te nemen bijzondere maatregelen

▼M1

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.

▼B

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

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

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

AFDELING 4

Toezichthoudende instantie

Artikel 55

Toezichthoudende instantie

1. Elke lidstaat stelt een nationale toezichthoudende instantie in voor de spoorwegsector. Onverminderd lid 2, is deze instantie een afzonderlijke overheidsinstantie die organisatorisch, functioneel, hiërarchisch en wat de besluitvorming betreft, juridisch gescheiden en onafhankelijk is van elke andere publieke of privaatrechtelijke entiteit. Zij is tevens met betrekking tot haar organisatie, financieringsbeslissingen, rechtsvorm en besluitvorming onafhankelijk van de infrastructuurbeheerders, de heffingsinstanties, de capaciteittoewijzende instanties of de aanvragers. Voorts is zij voor haar werking onafhankelijk van alle bevoegde autoriteiten die betrokken zijn bij de gunning van openbaredienstcontracten.

2. De lidstaten kunnen toezichthoudende instanties instellen, die voor verschillende gereguleerde sectoren bevoegd zijn, op voorwaarde dat deze geïntegreerde toezichthoudende instanties voldoen aan de in lid 1 van dit artikel vastgestelde eisen inzake onafhankelijkheid. De toezichthoudende instantie voor de spoorwegsector kan in organisatorisch opzicht samengaan met de nationale mededingingsautoriteit bedoeld in artikel 11 van Verordening (EG) nr. 1/2003 van de Raad van 16 december 2002 betreffende de uitvoering van de mededingingsregels van de

▼B

artikelen 101en 102 VWEU ([1]), de vergunningverlenende autoriteit bedoeld in hoofdstuk III, of de veiligheidsautoriteit die is opgericht op grond van Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen ([2]) of met de vergunningverlenende autoriteit bedoeld in hoofdstuk III van deze richtlijn, voor zover deze gecombineerde autoriteit voldoet aan de in lid 1 van dit artikel genoemde eisen inzake onafhankelijkheid.

3. De lidstaten dragen er zorg voor dat de toezichthoudende instantie over voldoende personeel beschikt en zodanig wordt beheerd dat haar onafhankelijkheid wordt gewaarborgd. Zij zorgen er met name voor dat de personen die gaan over de overeenkomstig artikel 56 door de toezichthoudende autoriteit te nemen besluiten, zoals de leden van de raad van bestuur, ►C1 voor zover van toepassing, benoemd worden, op grond van duidelijke en transparante regels die garanderen dat zij onafhankelijk zijn, door de nationale regering of ministerraad of door enige andere openbare instantie die niet rechtstreeks eigendomsrechten op gereguleerde ondernemingen uitoefent. ◄

De lidstaten besluiten of deze personen voor een vaste en hernieuwbare termijn worden benoemd, dan wel opeen permanente basis, wat inhoudt dat zij alleen kunnen worden ontslagen op disciplinaire gronden die geen verband houden met hun besluitvorming. Zij worden via een transparante procedure gekozen op grond van hun verdiensten, met inbegrip van passende beroepsbekwaamheid en relevante ervaring, bij voorkeur op het gebied van spoorwegen of andere netwerkindustrieën.

De lidstaten dragen er zorg voor dat deze personen onafhankelijk handelen van enig commercieel belang gerelateerd aan de sector van het spoorwegvervoer, dat zij derhalve geen belang in of zakenrelatie hebben met enige gereguleerde ondernemingen of instanties. Daartoe leggen deze personen jaarlijks een verbintenisverklaring en een verklaring omtrent hun belangen af, die alle directe en indirecte belangen vermeldt die kunnen worden geacht afbreuk te doen aan hun onafhankelijkheid en die van invloed kunnen zijn op de uitvoering van enige functie. Deze personen onthouden zich van het nemen van besluiten in gevallen die een onderneming betreffen waarmee zij gedurende het jaar voorafgaand aan de start van een procedure een directe of indirecte band onderhielden.

Zij vragen noch nemen instructies aan van een overheid of van een andere publieke of private entiteit bij het uitvoeren van de taken als toezichthoudende instantie, en zijn volledig verantwoordelijk voor de aanwerving en het beheer van het personeel van de toezichthoudende instantie.

Na hun ambtstermijn in de toezichthoudende instantie hebben zij gedurende een periode van ten minste een jaar geen beroepsfunctie of beroepsverantwoordelijkheid in een van de gereguleerde ondernemingen of instanties.

([1]) PB L 1 van 4.1.2003, blz. 1.
Noot: De titel van Verordening (EG) nr. 1/2003 van de Raad is gewijzigd in verband met de hernummering van de artikelen van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, overeenkomstig artikel 5 van het Verdrag van Lissabon; oorspronkelijk werden hier de artikelen 81 en 82 van het Verdrag genoemd.
([2]) PB L 164 van 30.4.2004, blz. 44.

▼B

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;

▼M1

h) verkeersbeheer;

i) vernieuwingsplannning 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.

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.

▼B

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 van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap ([1]) 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

([1]) PB L 191 van 18.7.2008, blz. 1.

▼B

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.

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 infrastructuurbeheerder vastgestelde heffingen in overeenstemming zijn met hoofdstuk IV, afdeling 2, en dat zij niet-discriminerend zijn. De onderhandelingen tussen de aanvragers en een infrastructuurbeheerder betreffende de hoogte van infrastructuurrechten worden slechts toegestaan wanneer zij onder toezicht van de toezichthoudende instantie plaatsvinden. De toezichthoudende instantie grijpt in indien het waarschijnlijk is 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 marktwaarnemingsdoeleinden.

▼M1

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).

▼B

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

Indien beroep wordt ingesteld tegen 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.

10. De lidstaten waarborgen dat de besluiten van de toezichthoudende instantie voor rechterlijke toetsing openstaan. Een beroep tegen een besluit van de toezichthoudende instantie heeft slechts schorsende werking indien 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 doet geen afbreuk aan de constitutionele bevoegdheden van de rechterlijke instantie waarbij het beroep aanhangig is, indien van toepassing.

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

▼M1

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.

▼M1

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 4, bedoelde onafhankelijke bevoegde lichaam, beoordeelt de toezichthoudende instantie de in dat artikel bedoelde samenwerkingsovereenkomsten.

▼B

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.

Artikel 57

Samenwerking tussen toezichthoudende instanties

1. De toezichthoudende instanties wisselen informatie uit over hun werk en hun besluitvormingsbeginselen en -praktijk en wisselen, in het bijzonder, informatie uit over de hoofdpunten van hun procedures en over de problemen met de interpretatie van omgezet spoorwegrecht van de Unie. Zij werken samen met het doel hun besluitvorming binnen de gehele Unie te coördineren. Daartoe nemen zij deel aan en werken zij samen in een netwerk dat met regelmatige tussenpozen samenkomt. De Commissie maakt deel uit van het netwerk, coördineert en ondersteunt de werkzaamheden ervan en doet waar nodig aanbevelingen aan de leden ervan. Zij draagt zorg voor een actieve samenwerking tussen de desbetreffende toezichthoudende instanties.

Onder voorbehoud van de voorschriften inzake gegevensbescherming als neergelegd in Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens ([1]) en Verordening (EG) nr. 45/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 18 december 2000 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door de communautaire instellingen en organen en betreffende het vrije verkeer van die gegevens ([2]), ondersteunt de Commissie de hierboven bedoelde gegevensuitwisseling tussen de leden van het netwerk, eventueel langs elektronische weg, met inachtneming van het vertrouwelijke karakter van bedrijfsgeheimen die de betroffen ondernemingen hebben doorgegeven.

2. De toezichthoudende instanties werken nauw samen, onder meer door middel van werkafspraken, om elkaar wederzijdse bijstand te verlenen bij hun taken inzake markttoezicht, klachtenbehandeling en onderzoeken.

3. Bij een klacht of een onderzoek uit eigen beweging inzake toegang of heffingen betreffende een internationaal treinpad, alsmede in het kader van het toezicht op de concurrentie op de markt voor internationale spoorvervoersdiensten, raadpleegt de betrokken toezichthoudende instantie de toezichthoudende instanties van alle andere lidstaten waardoor het internationale treinpad loopt en, indien passend, de Commissie, en verzoekt zij hen om de nodige informatie alvorens een besluit te nemen.

([1]) PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31.
([2]) PB L 8 van 12.1.2001, blz. 1.

▼M1

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

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

5. De toezichthoudende instantie die een klacht ontvangt of uit eigen beweging een onderzoek voert, deelt de relevante informatie mee aan de bevoegde toezichthoudende instantie, zodat die instantie maatregelen kan treffen ten aanzien van de betrokken partijen.

6. De lidstaten zorgen ervoor dat de in artikel 40, lid 1, bedoelde vertegenwoordigers van de infrastructuurbeheerders onverwijld alle informatie verstrekken die voor de behandeling van de klacht of het onderzoek als bedoeld in lid 3 van dit artikel worden gevraagd door de toezichthoudende instantie van de lidstaat waar de betrokken vertegenwoordiger is gevestigd. Deze bevoegde instantie heeft het recht om de informatie betreffende het betrokken internationale treinpad mee te delen aan de in lid 3 bedoelde toezichthoudende instanties.

7. Op verzoek van een toezichthoudende instantie kan de Commissie deelnemen aan de in de leden 2 tot en met 6 genoemde werkzaamheden teneinde de in die leden omschreven samenwerking tussen de toezichthoudende instanties te vergemakkelijken.

▼M1

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.

▼B

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

▼M1

10. Voor besluiten met betrekking tot een binationale infrastructuur kunnen beide betrokken lidstaten op elk moment na 24 december 2016 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.

▼B

HOOFDSTUK V

SLOTBEPALINGEN

Artikel 58

Procedures voor het plaatsen van opdrachten

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

Artikel 59

Uitzonderingen

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

a) niet verplicht een onafhankelijke instantie te belasten met de taken die voor eerlijke en niet-discriminerende toegang tot de infrastructuur bepalend zijn, als bepaald in artikel 7, lid 1, eerste alinea, voor zover dat artikel de lidstaten verplicht onafhankelijke instanties in te stellen om de in artikel 7, lid 2, bedoelde taken te verrichten;

b) niet verplicht de in artikel 27, artikel 29, lid 2, de artikelen 38, 39 en 42, artikel 46, lid 4, artikel 46, lid 6, artikel 47, artikel 49, lid 3, de artikelen 50 tot en met 53, artikel 55 en artikel 56 bepaalde eisen toe te passen, op voorwaarde dat spoorwegondernemingen, zo nodig schriftelijk, beroep kunnen instellen tegen de beslissingen betreffende de toewijzing van infrastructuurcapaciteit of de heffing van gebruiksrechten bij een onafhankelijke instantie, die binnen twee maanden na de verstrekking van alle dienstige informatie een besluit neemt dat door de rechter kan worden getoetst.

2. Wanneer meer dan één spoorwegonderneming met een vergunning overeenkomstig artikel 17 of, in het geval van Ierland en Noord-Ierland, een spoorwegonderneming die elders aldus een vergunning heeft verkregen, een officiële aanvraag indient om concurrerende spoorwegdiensten te exploiteren in, naar of vanuit Ierland of Noord-Ierland, wordt over de voortzetting van deze uitzondering een besluit genomen volgens de adviesprocedure als bedoeld in artikel 62, lid 2.

De in lid 1 bedoelde uitzonderingen gelden niet, wanneer een spoorwegonderneming die in Ierland of Noord-Ierland spoorwegdiensten exploiteert, een officiële aanvraag indient om spoorwegdiensten te exploiteren op, naar of vanuit het grondgebied van een andere lidstaat, met uitzondering van Ierland voor in Noord-Ierland spoorwegdiensten exploiterende ondernemingen, en voor het Verenigd Koninkrijk voor in Ierland spoorwegdiensten exploiterende spoorwegondernemingen.

([1]) PB L 134 van 30.4.2004, blz. 1.

▼B

Binnen een jaar te rekenen vanaf de ontvangst van hetzij het in de eerste alinea van dit lid bedoelde besluit, hetzij de kennisgeving van de in de tweede alinea van dit lid bedoelde officiële aanvraag, neemt of nemen de betrokken lidstaat of lidstaten (Ierland of het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Noord-Ierland) de nodige wetgeving aan ter uitvoering van de in lid 1 bedoelde artikelen.

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

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

Artikel 60

Uitoefening van de delegatie

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

2. De in de artikelen 20, lid 5, 35, lid 3, 43, lid 2, en 56, lid 13, bedoelde bevoegdheidsdelegatie wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van 15 december 2012. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in de artikelen 20, lid 5, 35, lid 3, 43, lid 2, en 56, lid 13, bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

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

5. Een overeenkomstig de artikelen 20, lid 5, 35, lid 3, 43, lid 2 en 56, lid 13, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad daartegen bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van de termijn van twee maanden de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

▼B

Artikel 61

Toepassingsmaatregelen

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

Artikel 62

Comitéprocedures

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

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

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing. Indien door het comité geen advies wordt uitgebracht over een krachtens artikel 10, lid 4, artikel 11, lid 4, artikel 12, lid 5, artikel 13, lid 9, artikel 17, lid 5, artikel 31, lid 3, artikel 31, lid 5, artikel 32, lid 4, en artikel 57, lid 8, vast te stellen ontwerpuitvoeringshandeling, stelt de Commissie de ontwerpuitvoeringshandeling niet vast en is artikel 5, lid 4, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

Artikel 63

Verslag

▼M1

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 concurrentieverstoring bestaan. Indien passend dient de Commissie wetgevingsvoorstellen in.

▼B

2. Op basis van de ervaringen die door middel van het netwerk van toezichthoudende instanties worden opgedaan, dient de Commissie uiterlijk 16 december 2014 bij het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's een verslag in over samenwerking tussen de toezichthoudende instanties. De Commissie stelt, waar nodig, aanvullende maatregelen voor om

▼B

een beter geïntegreerd toezicht op de Europese spoorwegmarkt te waarborgen, in het bijzonder voor internationale diensten. Met het oog daarop worden, waar nodig, ook wetgevingsmaatregelen overwogen.

Artikel 64

Omzetting

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk 16 juni 2015 aan deze richtlijn te voldoen, ook wat betreft de naleving door de betrokken ondernemingen, exploitanten, aanvragers, autoriteiten en andere entiteiten. Zij delen de Commissie die bepalingen onverwijld mede.

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

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

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

Artikel 65

Intrekking

De Richtlijnen 91/440/EEG, 95/18/EG en 2001/14/EG, zoals gewijzigd bij de in bijlage IX, deel A, genoemde richtlijnen, ►C1 worden met ingang van 17 juni 2015 ingetrokken, ◄ onverminderd de verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de omzetting in nationaal recht van de in bijlage IX, deel B, genoemde richtlijnen.

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

Artikel 66

Inwerkingtreding

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

Artikel 67

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

▼B

BIJLAGE I

LIJST VAN INFRASTRUCTUURELEMENTEN

De infrastructuur van de spoorwegen omvat de volgende elementen voor zover deze deel uitmaken van de hoofd- en zijlijnen, met uitzondering van die welke gelegen zijn binnen herstelwerkplaatsen en depots of garages voor krachtvoertuigen, alsmede van particuliere spooraansluitingen:

— terreinen;

— aardebaan met name ophogingen, afgravingen, drainagewerken, greppels, gemetselde goten, duikers, taludbekledingen en -bepalingen, enz.; passagiers- en goederenperrons, inclusief in passagiersstations en vrachtterminals, laad- en loswegen; bermen en paden; omheiningsmuren, hagen en hekken; brandstroken; wisselverwarmingsinstallaties; wissels, enz.; sneeuwweringen;

— kunstwerken: bruggen, doorlaten en andere bovengrondse overgangen, tunnels, overwelfde uitgravingen en andere onderdoorgangen; schoormuren en beschermingsgalerijen tegen lawines, vallend gesteente, enz.;

— gelijkvloerse kruisingen, met inbegrip van de inrichtingen ter verzekering van de verkeersveiligheid;

— bovenbouw, met name: spoorstaven, groefspoorstaven en strijkspoorstaven; dwarsliggers en langsliggers, klein bevestigingsmateriaal, ballastbed, met inbegrip van grint en zand; wissels; draaischijven en rolbruggen (met uitzondering van die welke uitsluitend dienen voor krachtvoertuigen);

— toegangswegen ten dienste van passagiers en goederen, met inbegrip van toegang over de weg en toegang voor passagiers die te voet arriveren of vertrekken;

— installaties voor de veiligheid, het seinwezen en de telecommunicatie voor de vrije baan, stations en rangeerstations, met inbegrip van de installaties voor het opwekken, transformeren en distribueren van elektrische stroom ten behoeve van het seinwezen en de telecommunicatie; gebouwen voor voornoemde installaties; railremmen;

— verlichtingsinstallaties die nodig zijn voor de afwikkeling en de veiligheid van het verkeer;

— installaties voor het transformeren en overbrengen van elektrische stroom voor tractiedoeleinden: onderstations, voedingskabels tussen de onderstations en de rijdraden, bovenleidingen met portalen, derde rail met steunelementen;

— dienstgebouwen voor de infrastructuur, met inbegrip van een gedeelte voor installaties voor het innen van vervoersheffingen.

▼B

BIJLAGE II

AAN DE SPOORWEGONDERNEMINGEN TE VERLENEN DIENSTEN

(als bedoeld in artikel 13)

1. Het minimumtoegangspakket omvat:

   a) behandeling van aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit;

   b) het recht gebruik te maken van de toegewezen capaciteit;

   c) gebruik van de spoorweginfrastructuur, inclusief de aansluitingen en wissels op het net;

   d) treinbeheer met inbegrip van seinen, regeling, treindienstleiding en de overdracht en levering van informatie over treinbewegingen;

   e) in voorkomend geval het gebruik van elektrische voedingsinstallaties ten behoeve van de tractie;

   f) alle andere informatie die nodig is om de dienst waarvoor capaciteit aangevraagd is, tot stand te brengen of te exploiteren.

2. Er wordt toegang verleend, met inbegrip van toegang via het spoor, tot de hiernavolgende dienstvoorzieningen, indien deze bestaan, en tot de diensten verleend in die voorzieningen:

   a) passagiersstations, de gebouwen en andere voorzieningen daarvan, met inbegrip van de weergave van reisinformatie en passende locaties voor diensten in verband met kaartverkoop;

   b) vrachtterminals;

   c) rangeerstations en vormingsstations, met inbegrip van rangeervoorzieningen;

   d) remisestations;

   e) onderhoudsvoorzieningen, met uitzondering van dienstvoorzieningen voor groot onderhoud welke uitsluitend zijn bestemd voor hogesnelheidstreinen of andere typen rollend materieel waarvoor specifieke voorzieningen nodig zijn;

   f) andere technische voorzieningen, met inbegrip van schoonmaak- en wasvoorzieningen;

   g) met de spooractiviteiten verbonden zeehaven- en binnen haven voorzieningen;

   h) hulp- en ondersteuningsvoorzieningen;

   i) tankinstallaties en levering van brandstof in deze voorzieningen, waarbij de heffingen voor het gebruik van de tankinstallaties op de factuur afzonderlijk van de heffingen voor de levering van brandstof tot uitdrukking komen.

3. De aanvullende diensten kunnen omvatten:

   a) tractiestroom, waarvan de prijs op de factuur afzonderlijk van de vergoeding voor het gebruik van de elektrische voedingsinstallatie wordt vermeld, onverminderd de toepassing van Richtlijn 2009/72/EG;

   b) voorverwarmen van passagierstreinen;

   c) speciaal opgestelde overeenkomsten voor:

      — de controle op het vervoer van gevaarlijke stoffen,

      — ondersteuning bij het laten rijden van speciale treinen.

▼B

4. Ondersteunende diensten kunnen omvatten:

a) toegang tot het telecommunicatienet;

b) levering van aanvullende informatie;

c) technische keuring van het rollende materieel;

d) diensten in verband met kaartverkoop in passagiersstations;

e) diensten voor groot onderhoud die worden verleend in onderhoudsvoorzieningen welke zijn bestemd voor hogesnelheidstreinen of andere typen rollend materieel waarvoor specifieke voorzieningen nodig zijn.

▼B

BIJLAGE III

FINANCIËLE DRAAGKRACHT

(als bedoeld in artikel 20)

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

a) beschikbare financiële middelen, met inbegrip van bankdeposito's, toegestane voorschotten op lopende rekeningen en leningen;

b) kapitalen en activabestanddelen die als garantie kunnen dienen;

c) werkkapitaal;

d) specifieke kosten, met inbegrip van kosten voor de aanschaf van en voorschotten op voertuigen, terreinen, gebouwen, installaties en rollend materieel;

e) lasten die op het vermogen van de onderneming drukken;

f) belastingen en sociale bijdragen.

▼B

BIJLAGE IV

INHOUD VAN DE NETVERKLARING

(als bedoeld in artikel 27)

De in artikel 27 bedoelde netverklaring bevat de volgende informatie:

1. Een gedeelte waarin de aard van de voor spoorwegondernemingen beschikbare infrastructuur en de voor toegang tot de spoorweginfrastructuur geldende voorwaarden worden beschreven. De informatie in dit deel dient jaarlijks in overeenstemming te worden gebracht met of te verwijzen naar de overeenkomstig artikel 35 van Richtlijn 2008/57/EG te publiceren infrastructuurregisters.

2. Een gedeelte waarin de heffingsbeginselen en de tarieven opgenomen zijn. Dit zal de nodige details over het heffingsstelsel bevatten, alsmede voldoende informatie over gebruiksrechten en alle andere relevante informatie in verband met de toegang tot de in bijlage II genoemde diensten die door één leverancier worden verschaft. De voor de toepassing van artikel 31 tot en met 36 gebruikte methode, voorschriften en, indien van toepassing, schalen voor de bepaling van de kosten en heffingen worden nader omschreven. Voorts bevat dit gedeelte informatie over de reeds vastgestelde of de in de loop van de vijf volgende jaren verwachte wijzigingen van de gebruiksrechten, indien deze informatie beschikbaar is.

3. Een gedeelte over de criteria en voorschriften voor capaciteitstoewijzing. Dit bevat de algemene kenmerken van de infrastructuurcapaciteit die voor spoorwegondernemingen beschikbaar is, en alle beperkingen met betrekking tot het gebruik daarvan, met inbegrip van vermoedelijke beperkingen in verband met onderhoud. In dit gedeelte worden tevens de procedures en termijnen met betrekking tot de capaciteitstoewijzing gepreciseerd. Verder zijn daarin specifieke criteria vervat die bij de capaciteitstoewijzing worden gehanteerd, zoals:

   a) de procedure volgens welke aanvragers bij de infrastructuurbeheerder capaciteit kunnen aanvragen;

   b) de bepalingen waaraan aanvragers moeten voldoen;

   c) de termijnen voor de aanvraag- en toewijzingsprocedures en de procedure die moet worden gevolgd om informatie te vragen over die termijnen, alsmede de procedure voor het programmeren van geplande en niet-geplande onderhoudswerkzaamheden;

   d) de beginselen met betrekking tot de coördinatieprocedure en de in dat kader beschikbare procedure voor de beslechting van geschillen;

   e) de procedures en criteria ingeval de beschikbare capaciteit overbelast is;

   f) bijzonderheden over de beperkingen inzake het gebruik van infrastructuur;

   g) de regels voor het eventueel in aanmerking nemen van vroegere capaciteitsbenuttingsniveaus om de prioriteiten tijdens de toewijzingsprocedure vast te stellen.

   In dit gedeelte wordt een nauwkeurige omschrijving gegeven van de maatregelen ter waarborging van een adequate behandeling van goederenvervoersdiensten, internationale diensten en aanvragen volgens de ad-hocprocedure. Het bevat een standaardformulier om treinpaden aan te vragen. De infrastructuurbeheerder publiceert eveneens gedetailleerde informatie over de toewijzingsprocedure voor internationale treinpaden.

4. Een afdeling over de informatie in verband met de aanvraag van de in artikel 25 van deze richtlijn bedoelde vergunning en de overeenkomstig Richtlijn 2004/49/EG afgegeven spoorwegveiligheidscertificaten, of het adres van een website waar die informatie kosteloos in elektronische vorm beschikbaar is.

▼B

5. Een afdeling met informatie over de geschillenbeslechtings- en beroepsprocedures in verband met de toegang tot de spoorweginfrastructuur en -diensten en de in artikel 35 bedoelde prestatieregeling.

6. Een afdeling met informatie over de toegang tot en de tarieven voor de in bijlage II bedoelde voorzieningen. De exploitanten van voorzieningen die niet onder de infrastructuurbeheerder ressorteren, stellen de infrastructuurbeheerder in kennis van de informatie over de tarieven voor de toegang tot de voorziening en de aangeboden diensten en van de informatie inzake de technische toegangsvoorwaarden die in de netverklaring moet worden opgenomen, of van het adres van een website waar die informatie kosteloos in elektronische vorm beschikbaar is.

7. Een modelovereenkomst voor de sluiting van kaderovereenkomsten tussen een infrastructuurbeheerder en een aanvrager overeenkomstig artikel 42 van deze richtlijn.

▼B

BIJLAGE V

BASISBEGINSELEN EN PARAMETERS VOOR BEHEERSOVEREENKOMSTEN TUSSEN BEVOEGDE INSTANTIES EN INFRASTRUCTUURBEHEERDERS

(als bedoeld in artikel 30)

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

1) de infrastructuur en de voorzieningen waarop de overeenkomst van toepassing is, in overeenstemming met de structuur van bijlage II. Voorts worden alle aspecten in verband met het beheer van de infrastructuur, waaronder het onderhoud en de vernieuwing van de bestaande infrastructuur, beschreven. In voorkomend geval kan ook de aanleg van nieuwe infrastructuur worden gedekt;

2) de structuur van de vergoedingen of toegewezen middelen voor de in bijlage II opgesomde infrastructuurdiensten, voor onderhoud en vervanging en voor het wegwerken van de bestaande onderhouds- en vervangingsachterstand. In voorkomend geval kan de structuur van de vergoedingen of toegewezen middelen voor nieuwe infrastructuur worden gedekt;

3) gebruikersgerichte prestatiedoelstellingen in de vorm van indicatoren en kwaliteitscriteria inzake elementen als:

   a) treinprestaties, onder meer wat betreft baanvaksnelheid en betrouwbaarheid, en klanttevredenheid,

   b) netcapaciteit,

   c) beheer van activa,

   d) omvang van de activiteiten,

   e) veiligheidsniveaus, en

   f) milieubescherming;

4) de omvang van de onderhoudsachterstand en de activa die buiten bedrijf zullen worden gesteld en waardoor financiële middelen vrijkomen;

5) de in artikel 30, lid 1, bedoelde prikkels, met uitzondering van de prikkels die worden gegeven aan de hand van regelgevende maatregelen overeenkomstig artikel 30, lid 3;

6) verslaggevingsverplichtingen voor de infrastructuurbeheerder met opgave van de inhoud en de rapporteringsfrequentie, met inbegrip van de jaarlijks te publiceren informatie;

7) de overeengekomen duur van de overeenkomst, die wordt afgestemd op de looptijd van het ondernemingsplan van de infrastructuurbeheerder, de concessie of vergunning, naargelang van het geval, en het door de lidstaat ingestelde heffingskader en de heffingsregels;

8) regels voor de afhandeling van ernstige storingen en noodsituaties, met inbegrip van noodplannen, de vroegtijdige beëindiging van de overeenkomst en tijdige informatie voor de gebruikers;

9) te nemen herstelmaatregelen wanneer een van de partijen zijn contractuele verplichtingen niet nakomt, of in uitzonderlijke omstandigheden waarin de beschikbaarheid van overheidsfinanciering in het gedrang komt; dit omvat de voorwaarden en procedures voor nieuwe onderhandelingen en de vroegtijdige beëindiging.

▼B

BIJLAGE VI

EISEN INZAKE INFRASTRUCTUURKOSTEN EN -HEFFINGEN

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

1. De infrastructuurbeheerders nemen bij de opstelling van de lijst van marktsegmenten met het oog op de toepassing van extra heffingen overeenkomstig artikel 32, lid 1, ten minste de volgende paren in aanmerking:

   a) passagiers- versus goederenvervoer;

   b) treinen die gevaarlijke goederen vervoeren versus andere goederentreinen;

   c) binnenlands versus internationaal vervoer;

   d) gecombineerd vervoer versus rechtstreekse treinen;

   e) stedelijke of regionale treinen versus tussenstedelijke passagiersvervoersdiensten;

   f) bloktreinen versus treinen met losse wagons;

   g) reguliere versus occasionele treindiensten.

2. De in artikel 35 bedoelde prestatieregeling is gebaseerd op de volgende beginselen:

   a) Teneinde het overeengekomen prestatieniveau te bereiken zonder de economische levensvatbaarheid van een dienst in gevaar te brengen, bepaalt de infrastructuurbeheerder, in overleg met de aanvragers de belangrijkste parameters van de prestatieregeling en met name de waarde van vertragingen, de betalingsdrempels op grond van de prestatieregeling voor zowel individuele treinritten als alle treinritten van een spoorwegonderneming gedurende een bepaalde periode.

   b) De infrastructuurbeheerder stelt de spoorwegondernemingen tenminste vijf dagen voor de treinrit in kennis van de dienstregeling op basis waarvan de vertragingen worden berekend. In geval van overmacht of late wijzigingen van de dienstregeling mag de infrastructuurbeheerder een kortere termijn voor kennisgeving hanteren.

   c) Alle vertragingen worden toegeschreven aan een van de volgende vertragingsklassen en -subklassen:

      1. Operationeel of planningsbeheer van de infrastructuurbeheerder

      1.1. Opstelling van de dienstregeling

      1.2. Samenstelling van de trein

      1.3. Fouten in de operationele procedures

      1.4. Verkeerde toepassing van de prioriteitsregels

      1.5. Personeel

      1.6. Andere oorzaken

      2. Infrastructuur die onder de verantwoordelijkheid van de infrastructuurbeheerder valt

      2.1. Seinapparatuur

      2.2. Seinen bij overwegen

      2.3. Telecommunicatie-installaties

      2.4. Energievoorziening

▼B

2.5. Spoor

2.6. Structuren

2.7. Personeel

2.8. Andere oorzaken

3. Civieltechnische problemen die onder de verantwoordelijkheid van de infrastructuurbeheerder vallen

3.1. Geplande bouwwerkzaamheden

3.2. Problemen bij de uitvoering van bouwwerkzaamheden

3.3. Snelheidsbeperkingen vanwege schade aan het spoor

3.4. Andere oorzaken

4. Problemen bij andere infrastructuurbeheerders

4.1. Veroorzaakt door de vorige infrastructuurbeheerder

4.2. Veroorzaakt door de volgende infrastructuurbeheerder

5. Commerciële problemen bij de spoorwegondernemingen

5.1. Langere stop dan voorzien

5.2. Verzoek van de spoorwegonderneming

5.3. Laadverrichtingen

5.4. Laadproblemen

5.5. Commerciële voorbereiding van de trein

5.6. Personeel

5.7. Andere oorzaken

6. Problemen met het rollend materieel van de spoorwegondernemingen

6.1. Planning van de materieelomloop of wijziging daarvan

6.2. Samenstelling van de trein door de spoorwegonderneming

6.3. Problemen met de rijtuigen (passagiersvervoer)

6.4. Problemen met wagons (goederentreinen)

6.5. Problemen met rijttuigen, locomotieven en motorwagens

6.6. Personeel

6.7. Andere oorzaken

7. Problemen bij andere spoorwegondernemingen

7.1. Veroorzaakt door de volgende spoorwegonderneming

7.2. Veroorzaakt door de vorige spoorwegonderneming

8. Externe oorzaken die noch aan de infrastructuurbeheerder, noch aan de spoorwegonderneming zijn te wijten

8.1. Staking

8.2. Administratieve formaliteiten

8.3. Externe problemen

8.4. Gevolgen van het weer of natuurlijke oorzaken

8.5. Vertraging door externe oorzaken op het volgende net

8.6. Andere oorzaken

9. Secundaire oorzaken die noch aan de infrastructuurbeheerder, noch aan de spoorwegonderneming zijn te wijten

9.1. Ernstige incidenten, ongevallen en rampen

▼B

9.2. Spoorbezetting door de vertraging van dezelfde trein

9.3. Spoorbezetting door de vertraging van een andere trein

9.4. Omloop

9.5. Aansluitingen

9.6. Noodzakelijk verder onderzoek

d) De vertragingen moeten zoveel mogelijk worden toegeschreven aan één enkele instantie, rekening houdend met de verantwoordelijkheid voor de oorzaak van de storing en de mogelijkheid de normale toestand te herstellen.

e) Bij de berekening van vergoedingen wordt rekening gehouden met de gemiddelde vertraging van treindiensten met vergelijkbare stiptheidseisen.

f) De infrastructuurbeheerder stelt de spoorwegondernemingen zo snel mogelijk in kennis van de berekening van de op grond van de prestatieregeling verschuldigde vergoedingen. Dat bedrag omvat alle vertraagde treinen in een periode van maximum één maand.

g) Onverminderd de bestaande beroepsprocedures en het bepaalde in artikel 56 wordt voor geschillen in verband met de prestatieregeling een regeling ingesteld om dergelijke geschillen onverwijld te beslechten. Die regeling voor de beslechting van geschillen moet onpartijdig zijn ten opzichte van de betrokken partijen. Bij de toepassing van deze regeling wordt binnen tien werkdagen uitspraak gedaan.

h) Eenmaal per jaar maakt de infrastructuurbeheerder op basis van de belangrijkste parameters die in de prestatieregeling zijn vastgesteld het gemiddelde jaarlijkse prestatieniveau bekend van de verschillende spoorwegondernemingen.

▼M2

BIJLAGE VII

TIJDSCHEMA VOOR DE TOEWIJZING

(als bedoeld in artikel 43)

1. De dienstregeling wordt eenmaal per kalenderjaar vastgesteld.

2. De wijziging van de dienstregeling gaat steeds in op de tweede zaterdag van december om middernacht. Indien een aanpassing na de winter geschiedt, met name om eventueel rekening te houden met wijzigingen in de dienstregelingen voor het regionale passagiersvervoer, gaat deze in op de tweede zaterdag van juni om middernacht of, zo nodig, op andere tussen die data gelegen tijdstippen. De infrastructuurbeheerders kunnen andere data overeenkomen. In dat geval brengen zij de Commissie op de hoogte als het internationale verkeer daardoor wordt beïnvloed.

3. Voor het indienen van capaciteitsaanvragen die in de dienstregeling moeten worden verwerkt, mag geen termijn van meer dan twaalf maanden vóór de wijziging van de dienstregeling worden vastgesteld. Verzoeken die na die termijn worden ingediend, worden ook door de infrastructuurbeheerder in aanmerking genomen.

4. Uiterlijk elf maanden vóór de wijziging van de dienstregeling stellen de infrastructuurbeheerders voorlopige internationale treinpaden vast in samenwerking met de andere bevoegde infrastructuurbeheerders. De infrastructuurbeheerders vergewissen zich ervan dat tijdens het verdere verloop van de procedure zo veel mogelijk aan deze treinpaden de hand wordt gehouden.

5. Uiterlijk vier maanden na de in punt 3 vermelde termijn stelt de infrastructuurbeheerder een ontwerpdienstregeling op en publiceert die.

6. De infrastructuurbeheerder neemt een besluit over de aanvragen die hij heeft ontvangen na het verstrijken van de in punt 3 vermelde termijn overeenkomstig een procedure die is bekendgemaakt in de netverklaring.

   De infrastructuurbeheerder mag een toegewezen treinpad herschikken als dat noodzakelijk is om alle aangevraagde treinpaden zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen en als de aanvrager aan wie dat pad is toegewezen, daarmee akkoord gaat. De infrastructuurbeheerder werkt de ontwerpdienstregeling uiterlijk één maand vóór de wijziging van de dienstregeling bij en neemt daarbij alle treinpaden op die na de in punt 3 vermelde termijn zijn toegewezen.

7. In het geval van een trein die in een ander netwerk aankomt met een vermoedelijke vertraging van niet meer dan tien uur, vanaf 14 december 2019 niet meer dan achttien uur, mag de infrastructuurbeheerder van dat andere netwerk niet het treinpad als geannuleerd beschouwen of verlangen dat een nieuw treinpad wordt aangevraagd, ook als hij besluit om een ander treinpad toe te wijzen, tenzij de aanvrager de infrastructuurbeheerder laat weten dat de trein het andere netwerk niet zal bereiken. De infrastructuurbeheerder brengt de aanvrager onmiddellijk op de hoogte van het bijgewerkte of nieuwe treinpad, met inbegrip van de koppeling tussen dat treinpadnummer en het nummer van het geannuleerde treinpad, als dat verschillend is.

8. Wat betreft tijdelijke beperkingen van de capaciteit van spoorlijnen, bijvoorbeeld wegens infrastructuurwerken, in termen van snelheid, aslast, treinlengte, tractie of het vrijeruimteprofiel („capaciteitsbeperkingen”), die langer dan zeven opeenvolgende dagen duren en waarvoor meer dan 30 % van het geraamde dagelijkse verkeersvolume op een spoorlijn wordt geannuleerd, omgeleid of vervangen door andere vervoerswijzen, publiceren de betrokken infrastructuurbeheerders alle capaciteitsbeperkingen en de voorlopige resultaten van een raadpleging van de aanvragers, voor zover bekend, een eerste keer ten minste 24 maanden en, in een bijgewerkte versie, een tweede keer ten minste twaalf maanden vóór de wijziging van de desbetreffende dienstregeling.

▼M2

9. Als de gevolgen van de capaciteitsbeperkingen niet tot één netwerk beperkt blijven, stellen de betrokken infrastructuurbeheerders ook een mechanisme in voor gezamenlijk overleg over de capaciteitsbeperkingen met de belanghebbende aanvragers, de in artikel 40, lid 1, vermelde verenigingen van infrastructuurbeheerders en de belangrijkste betrokken exploitanten van dienstvoorzieningen vóór die capaciteitsbeperkingen een eerste keer worden gepubliceerd, tenzij de infrastructuurbeheerders en de aanvragers het erover eens zijn dat een dergelijk mechanisme niet nodig is. Het gezamenlijke overleg draagt bij tot de opstelling van de dienstregelingen, met inbegrip van omleidingsroutes.

10. Als de capaciteitsbeperkingen overeenkomstig punt 8 een eerste keer worden gepubliceerd, start de infrastructuurbeheerder een raadpleging van de aanvragers en de belangrijkste betrokken exploitanten van dienstvoorzieningen over de capaciteitsbeperkingen. Als overeenkomstig punt 11 een coördinatie is vereist tussen de eerste en de tweede publicatie van de capaciteitsbeperkingen, raadplegen de infrastructuurbeheerders de aanvragers en de belangrijkste betrokken exploitanten van dienstvoorzieningen een tweede keer tussen het einde van die coördinatie en de tweede publicatie van de capaciteitsbeperking.

11. Als de gevolgen van de capaciteitsbeperkingen niet beperkt blijven tot één netwerk, coördineren de betrokken infrastructuurbeheerders, met inbegrip van de infrastructuurbeheerders waarvoor de omgeleide treinen gevolgen kunnen hebben, onderling de capaciteitsbeperkingen die de annulering of de omleiding van een treinpad of een vervanging door andere vervoerswijzen kunnen inhouden alvorens de capaciteitsbeperkingen overeenkomstig punt 8 worden gepubliceerd.

    De coördinatie vóór de tweede publicatie wordt afgerond:

    a) uiterlijk 18 maanden vóór de wijziging van de dienstregeling als meer dan 50 % het van het geraamde dagelijkse verkeersvolume op een spoorlijn gedurende meer dan 30 opeenvolgende dagen wordt geannuleerd, omgeleid of vervangen door andere vervoerswijzen;

    b) uiterlijk 13 maanden en 15 dagen vóór de wijziging van de dienstregelingsperiode als meer dan 30 % van het geraamde dagelijkse verkeersvolume op een spoorlijn gedurende meer dan zeven opeenvolgende dagen wordt geannuleerd, omgeleid of vervangen door andere vervoerswijzen;

    c) uiterlijk 13 maanden en 15 dagen vóór de wijziging van de dienstregelingsperiode als meer dan 50 % van het geraamde dagelijkse verkeersvolume op een spoorlijn gedurende hoogstens zeven opeenvolgende dagen wordt geannuleerd, omgeleid of vervangen door andere vervoerswijzen.

    De infrastructuurbeheerders verzoeken indien nodig de aanvragers die op de desbetreffende lijnen actief zijn en de belangrijkste betrokken exploitanten van dienstvoorzieningen om aan die coördinatie deel te nemen.

12. Wat betreft capaciteitsbeperkingen met een duur van zeven opeenvolgende dagen of minder die niet gepubliceerd hoeven te worden overeenkomstig punt 8 en waarvoor meer dan 10 % van het geraamde verkeersvolume op een spoorlijn wordt geannuleerd, omgeleid of vervangen door andere vervoerswijzen, die zich voordoen tijdens de volgende dienstregelingsperiode en waarvan de infrastructuurbeheerder uiterlijk zes maanden en 15 dagen voor de wijziging van de dienstregeling op de hoogte is gesteld, raadpleegt de infrastructuurbeheerder de betrokken aanvragers over de geplande capaciteitsbeperkingen en maakt hij de bijgewerkte capaciteitsbeperkingen bekend uiterlijk vier maanden vóór de wijziging van de dienstregeling. Uiterlijk vier maanden vóór het begin van de capaciteitsbeperking in het geval van passagierstreinen en uiterlijk één maand in het geval van goederentreinen, verstrekt de infrastructuurbeheerder nadere gegevens over de aangeboden treinpaden, tenzij de infrastructuurbeheerder en de betrokken aanvragers op adhocbasis een kortere aanlooptijd overeenkomen.

▼M2

13. De infrastructuurbeheerders kunnen besluiten om strengere drempels voor capaciteitsbeperkingen toe te passen die zijn gebaseerd op lagere percentages geraamde vervoersvolumes of kortere perioden dan in deze bijlage zijn aangegeven, of om extra criteria toe te passen als aanvulling op de criteria in deze bijlage, ingevolge een raadpleging van aanvragers en exploitanten van dienstvoorzieningen. Zij publiceren die drempels en criteria voor het bundelen van capaciteitsbeperkingen in hun netwerkverklaringen krachtens punt 3 van bijlage IV.

14. De infrastructuurbeheerder mag besluiten om de in de punten 8 tot en met 12 voorgeschreven termijnen niet toe te passen als de capaciteitsbeperking nodig is om het veilig verloop van het treinverkeer te herstellen, als hij geen controle heeft over de timing van de beperkingen, als de toepassing van die termijnen onverantwoord of niet kosteneffectief zou zijn in het licht van de levensduur of toestand, of als alle betrokken aanvragers daarmee akkoord gaan. In die gevallen en in het geval van andere capaciteitsbeperkingen waarover geen raadpleging moet worden gehouden overeenkomstig andere bepalingen van deze bijlage, raadpleegt de infrastructuurbeheerder onmiddellijk de betrokken aanvragers en de belangrijkste betrokken exploitanten van dienstvoorzieningen.

15. Als de infrastructuurbeheerder overeenkomstig de punten 8, 12 of 14 optreedt, verstrekt hij de volgende informatie:

    a) de geplande dag;

    b) het dagdeel en, zodra die kunnen worden vastgesteld, de begin- en eindtijd van de capaciteitsbeperking;

    c) het deel van de lijn waarop de beperking geldt, en

    d) indien van toepassing, de capaciteit van de omleidingstrajecten.

    De infrastructuurbeheerder publiceert die informatie of een link naar de plek waar die kan worden gevonden in zijn netverklaring als bedoeld in punt 3 van bijlage IV. Hij houdt die informatie actueel.

16. Wat betreft capaciteitsbeperkingen die ten minste 30 opeenvolgende dagen duren en gevolgen hebben voor meer dan 50 % van het geraamde verkeersvolume op een spoorlijn, verstrekt de infrastructuurbeheerder de aanvragers op hun verzoek tijdens de eerste raadpleging een vergelijking van de omstandigheden die zouden optreden bij ten minste twee alternatieve capaciteitsbeperkingen. De infrastructuurbeheerder ontwerpt die alternatieven samen met de aanvragers en op basis van de input die zij ten tijde van hun verzoek hebben verstrekt.

    Voor elk alternatief bevat de vergelijking ten minste:

    a) de duur van de capaciteitsbeperking;

    b) de vermoedelijke verschuldigde infrastructuurheffingen;

    c) de beschikbare capaciteit op omleidingstrajecten;

    d) de beschikbare alternatieve routes, en

    e) de vermoedelijke reistijden.

    Alvorens een keuze te maken tussen de alternatieve capaciteitsbeperkingen raadpleegt de infrastructuurbeheerder de belangstellende aanvragers en houdt hij rekening met de gevolgen van de verschillende opties voor die aanvragers en de gebruikers van hun diensten.

17. Wat betreft capaciteitsbeperkingen die langer dan 30 opeenvolgende dagen duren en gevolgen hebben voor meer dan 50 % van het geraamde verkeersvolume op een spoorlijn, bepaalt de infrastructuurbeheerder criteria op basis waarvan treinen voor elk soort dienst moeten worden omgeleid, waarbij hij rekening houdt met de commerciële en operationele beperkingen voor de aanvrager, tenzij die operationele beperkingen voortvloeien uit bestuurlijke of organisatorische beslissingen van de aanvrager, en vermits geen afbreuk wordt gedaan aan het doel om de kosten van de infrastructuurbeheerder te

▼**M2**

verminderen overeenkomstig artikel 30, lid 1. Als de infrastructuurbeheerder optreedt overeenkomstig punt 8, publiceert hij die criteria in de netverklaring, samen met een voorlopige toewijzing van de resterende capaciteit aan de verschillende soorten treindiensten. Na de raadpleging en zonder afbreuk te doen aan de in punt 3 van bijlage IV bedoelde verplichtingen van de infrastructuurbeheerder, verstrekt de infrastructuurbeheerder, op grond van de opmerkingen van de aanvragers, aan de betrokken spoorwegondernemingen een indicatieve verdeling van de resterende capaciteit over de verschillende diensten.

▼B

BIJLAGE VIII

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

(als bedoeld in artikel 56, lid 12)

1. Gescheiden boekhouding

   a) gescheiden winst-en-verliesrekeningen en balansen voor het goederenvervoer, het passagiersvervoer en de activiteiten op het gebied van het infrastructuurbeheer;

   b) gedetailleerde informatie over individuele bronnen en de besteding van overheidsmiddelen en andere vormen van compensatie op een transparante en gedetailleerde wijze, met inbegrip van een gedetailleerd overzicht van de geldstromen van de onderneming, teneinde te bepalen hoe de overheidsmiddelen en andere vormen van compensatie zijn besteed;

   c) een overzicht van de kosten en individuele winstposten, zodat in overeenstemming met de eisen van de toezichthoudende instantie kan worden nagegaan of er kruissubsidiëring tussen de verschillende activiteiten heeft plaatsgevonden;

   d) de methode die is gehanteerd om de kosten aan de verschillende activiteiten toe te rekenen;

   e) wanneer de betrokken onderneming deel uitmaakt van een groep, volledige details van betalingen tussen de verschillende onderdelen van de groep.

2. Toezicht op de spoortoegangsrechten

   a) een overzicht van de verschillende kostencategorieën, en met name voldoende informatie over de marginale/directe kosten van de verschillende diensten of dienstenpakketten om toezicht op de infrastructuurrechten mogelijk te maken;

   b) voldoende informatie met het oog op het toezicht op de individuele rechten die zijn betaald voor diensten (of dienstenpakketten); indien de toezichthoudende instantie dat verlangt, wordt informatie opgenomen over de volumes van individuele diensten, prijzen voor individuele diensten en de totale door de interne en externe klanten betaalde inkomsten voor individuele diensten;

   c) een overzicht van de kosten en inkomsten voor individuele diensten (of dienstenpakketten) overeenkomstig de eisen van de toezichthoudende instantie, teneinde te kunnen nagaan of er sprake is van concurrentieverstorende prijszetting (kruissubsidiëring, dumping of woekerwinsten).

3. Aangeven van de financiële prestaties

   a) een overzicht van de financiële prestaties;

   b) een uitgavendeclaratie;

   c) een overzicht van de onderhoudsuitgaven;

   d) een overzicht van de operationele uitgaven;

   e) een overzicht van de inkomsten;

   f) eventuele ondersteunende en aanvullende toelichtingen bij de verschillende overzichten, indien nodig.

▼B

BIJLAGE IX

DEEL A

INGETROKKEN RICHTLIJNEN EN OVERZICHT VAN DE ACHTEREENVOLGENDE WIJZIGINGEN DAARVAN

(als bedoeld in artikel 65)

Richtlijn 91/440/EEG van de Raad (PB L 237 van 24.8.1991, blz. 25)	
Richtlijn 2001/12/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 75 van 15.3.2001, blz. 1)	
Richtlijn 2004/51/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 164 van 30.4.2004, blz. 164)	
Richtlijn 2006/103/EG van de Raad (PB L 363 van 20.12.2006, blz. 344)	Alleen punt B van de bijlage
Richtlijn 2007/58/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 315 van 3.12.2007, blz. 44)	Alleen artikel 1
Richtlijn 95/18/EG van de Raad (PB L 143 van 27.6.1995, blz. 70)	
Richtlijn 2001/13/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 75 van 15.3.2001, blz. 26)	
Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 164 van 30.4.2004, blz. 44)	Alleen artikel 29
Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 75 van 15.3.2001, blz. 29)	
Beschikking 2002/844/EG van de Commissie (PB L 289 van 26.10.2002, blz. 30)	
Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 164 van 30.4.2004, blz. 44)	Alleen artikel 30
Richtlijn 2007/58/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 315 van 3.12.2007, blz. 44)	Alleen artikel 2

DEEL B

TERMIJNEN VOOR DE OMZETTING IN NATIONAAL RECHT

(als bedoeld in artikel 65)

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

▼B

BIJLAGE X

CONCORDANTIETABEL

Richtlijn 91/440/EEG	Richtlijn 95/18/EG	Richtlijn 2001/14/EG	De onderhavige richtlijn
Artikel 2, lid 1	Artikel 1, lid 1	Artikel 1, lid 1, eerste alinea	Artikel 1, lid 1
		Artikel 1, lid 2	Artikel 1, lid 2
Artikel 2, lid 2			Artikel 2, lid 1
	Artikel 1, lid 2		Artikel 2, lid 2
		Artikel 1, lid 3	Artikel 2, lid 3
			Artikel 2, leden 4 tot en met 9
Artikel 2, lid 4			Artikel 2, lid 10
			Artikel 2, lid 11
Artikel 3			Artikel 3, punten 1 tot en met 8
			Artikel 3, punten 9 tot en met 13
	Artikel 2, onder b) en c)		Artikel 3, punten 14 en 15
			Artikel 3, punten 16 en 17
		Artikel 2	Artikel 3, punten 18 tot en met 28
			Artikel 3, punten 29 en 30
Artikel 4			Artikel 4
Artikel 5			Artikel 5, leden 1 tot en met 3
			Artikel 5, lid 4
Artikel 6, leden 1 en 2			Artikel 6, leden 1 en 2
Artikel 9, lid 4			Artikel 6, lid 3
Artikel 6, lid 1, tweede alinea			Artikel 6, lid 4
Artikel 6, lid 3, en bijlage II			Artikel 7, lid 1
		Artikel 4, lid 2, en artikel 14, lid 2	Artikel 7, lid 2
Artikel 7, leden 1, 3 en 4			Artikel 8, leden 1, 2 en 3
		Artikel 6, lid 1	Artikel 8, lid 4

▼B

Richtlijn 91/440/EEG	Richtlijn 95/18/EG	Richtlijn 2001/14/EG	De onderhavige richtlijn
Artikel 9, leden 1 en 2			Artikel 9, leden 1 en 2
Artikel 10, leden 3 en 3 bis			Artikel 10, leden 1 en 2
Artikel 10, lid 3 ter			Artikel 11, leden 1, 2 en 3
			Artikel 11, lid 4
Artikel 10, leden 3 quater en 3 sexies			Artikel 11, leden 5 en 6
Artikel 10, lid 3 septies			Artikel 12, leden 1 tot en met 4
			Artikel 12, lid 5
		Artikel 5	Artikel 13
			Artikel 14
Artikel 10 ter			Artikel 15
	Artikel 3		Artikel 16
	Artikel 4, leden 1 tot en met 4		Artikel 17, leden 1 tot en met 4
	Artikel 5		Artikel 18
	Artikel 6		Artikel 19
	Artikel 7, lid 1		Artikel 20, lid 1
	Bijlage, deel I, punt 1		Artikel 20, lid 2
			Artikel 20, lid 3
	Artikel 8		Artikel 21
	Artikel 9		Artikel 22
	Artikel 4, lid 5		Artikel 23, lid 1
	Artikel 10		Artikel 23, leden 2 en 3
	Artikel 11		Artikel 24
	Artikel 15		Artikel 25
		Artikel 1, lid 1, tweede alinea	Artikel 26
		Artikel 3	Artikel 27
Artikel 10, lid 5			Artikel 28
		Artikel 4, lid 1 en leden 3 tot en met 6	Artikel 29
		Artikel 6, lid 2 tot en met 5	Artikel 30
		Artikel 7	Artikel 31

▼B

Richtlijn 91/440/EEG	Richtlijn 95/18/EG	Richtlijn 2001/14/EG	De onderhavige richtlijn
		Artikel 8	Artikel 32
		Artikel 9	Artikel 33
		Artikel 10	Artikel 34
		Artikel 11	Artikel 35
		Artikel 12	Artikel 36
			Artikel 37
		Artikel 13	Artikel 38
		Artikel 14, leden 1 en 3	Artikel 39
		Artikel 15	Artikel 40
		Artikel 16	Artikel 41
		Artikel 17	Artikel 42
		Artikel 18	Artikel 43
		Artikel 19	Artikel 44
		Artikel 20, leden 1, 2 en 3	Artikel 45, leden 1, 2 en 3
			Artikel 45, lid 4
		Artikel 20, lid 4	Artikel 45, lid 5
		Artikel 21	Artikel 46
		Artikel 22	Artikel 47
		Artikel 23	Artikel 48
		Artikel 24	Artikel 49
		Artikel 25	Artikel 50
		Artikel 26	Artikel 51
		Artikel 27	Artikel 52
		Artikel 28	Artikel 53
		Artikel 29	Artikel 54
		Artikel 30, lid 1	Artikel 55
		Artikel 30, lid 2	Artikel 56, lid 1
		Artikel 31	Artikel 57
Artikel 12			Artikel 58
Artikel 14 bis		Artikel 33, leden 1, 2 en 3	Artikel 59
			Artikel 60
		Artikel 34, lid 2	Artikel 61

▼B

Richtlijn 91/440/EEG	Richtlijn 95/18/EG	Richtlijn 2001/14/EG	De onderhavige richtlijn
Artikel 11 bis		Artikel 35, leden 1, 2 en 3	Artikel 62
Artikel 10, lid 9			Artikel 63
		Artikel 38	Artikel 64
			Artikel 65
	Artikel 17	Artikel 39	Artikel 66
Artikel 16	Artikel 18	Artikel 40	Artikel 67
			Bijlage I
		Bijlage II	Bijlage II
	Bijlage		Bijlage III
		Bijlage I	Bijlage IV
			Bijlage V
			Bijlage VI
		Bijlage III	Bijlage VII
			Bijlage VIII