

NL

NL

NL



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 17.9.2010  
COM(2010) 475 definitief

2010/0253 (COD)

Voorstel voor een

**RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**tot instelling van één Europese spoorwegruimte**

**(Herschikking)**

SEC(2010) 1043

SEC(2010) 1042

## TOELICHTING

### 1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

#### 1.1. Achtergrond

Na een periode van sterke groei tijdens de 19<sup>de</sup> eeuw en de eerste helft van de 20<sup>ste</sup> eeuw, kende het spoorvervoer vanaf 1970 een terugval door de toenemende populariteit van de auto en de luchtvaart. Om deze terugval te stoppen heeft de Europese Gemeenschap een aantal wetgevende initiatieven genomen om het spoorvervoer nieuw leven in te blazen door geleidelijk „één spoorwegruimte” te creëren. Via het eerste spoorwegpakket, dat in 1998 door de Commissie werd voorgesteld en eind 2000 is aangenomen, hebben zowel de nationale als Europese beleidsmakers te kennen gegeven dat zij het regelgevingskader wensten te hervormen om te zorgen voor een Europese integratie van de spoorwegen en om die sector in staat te stellen in optimale omstandigheden de concurrentie aan te gaan met de andere vervoerswijzen.

Het eerste spoorwegpakket omvat drie richtlijnen:

- Richtlijn 2001/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001<sup>1</sup> tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap<sup>2</sup>;
- Richtlijn 2001/13/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001<sup>3</sup> tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen<sup>4</sup>; en
- Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur<sup>5</sup>.

De inwerkingtreding van deze richtlijnen in 2003 had verstrekkende gevolgen voor de spoorwegsector in de Europese Unie (EU). Er zijn voortaan twee verschillende actoren – spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders. Spoorwegondernemingen die

---

<sup>1</sup> PB L 75 van 15.3.2001, blz. 1, als gewijzigd bij Richtlijn 2004/51/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 (PB L 164 van 30.4.2004, blz. 164), Richtlijn 2006/103/EG van de Raad van 20 november 2006 (PB L 363 van 20.12.2006, blz. 344), Richtlijn 2007/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 (PB L 315 van 3.12.2007, blz. 44) en door de akte betreffende de toetredingsvoorwaarden voor de Tsjechische Republiek, de Republiek Estland, de Republiek Cyprus, de Republiek Letland, de Republiek Litouwen, de Republiek Hongarije, de Republiek Malta, de Republiek Polen, de Republiek Slovenië en de Slowaakse Republiek en de aanpassingen van de Verdragen waarop de Europese Unie is gegrond (PB L 236 van 23.9.2003, blz. 33).

<sup>2</sup> Richtlijn 91/440/EEG van de Raad (PB L 237 van 24.8.1991, blz. 25).

<sup>3</sup> PB L 75 van 15.3.2001, blz. 26, gewijzigd bij Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 (PB L 220 van 21.6.2004, blz. 16).

<sup>4</sup> Richtlijn 95/18/EG van de Raad (PB L 143 van 27.6.1995, blz. 70).

<sup>5</sup> PB L 75 van 15.3.2001, blz. 29, gewijzigd bij Beschikking 2002/844/EG van de Commissie van 23 oktober 2002 (PB L 289 van 26.10.2002, blz. 30), Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 (PB L 164 van 30.4.2004, blz. 44) en Richtlijn 2007/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 (PB L 315 van 3.12.2007, blz. 44).

overeenkomstig de EU-criteria over een vergunning beschikken en in de volledige Unie diensten wensen aan te bieden, moeten onder billijke en niet-discriminerende voorwaarden toegang krijgen tot de spoorweginfrastructuur. Infrastructuurbeheerders kunnen een heffing vragen voor het gebruik van hun net en moeten een minimale dienstverlening bieden, waaronder de toegang tot bepaalde voorzieningen. De richtlijnen definiëren de toegangsrechten voor goederen- en passagiersdiensten alsmede een aantal waarborgen inzake het beheer van spoorwegondernemingen om ervoor te zorgen dat ondernemingen een niet-discriminerende toegang tot het net genieten. In de richtlijnen is ook bepaald, op welke manier onafhankelijke nationale toezichthoudende instanties moeten worden ingesteld om de niet-discriminerende toegang te waarborgen en toezicht op de mededinging op de spoorwegmarkten te houden.

Dankzij dit nieuwe regelgevingskader is het per spoor vervoerde volume gestabiliseerd en hebben de spoorwegondernemingen in bepaalde lidstaten marktaandeel heroverd op het wegvervoer. Tot voor de crisis was de terugval van de werkgelegenheid aan het afremmen. De groei van het goederenvervoer per spoor, uitgedrukt in vervoerde tonnage, van de jongste jaren volstond evenwel niet om de terugval van het marktaandeel met 2,3 % tussen 1995 en 2003 te compenseren. Wanneer deze trend aanhoudt, zal het algemene marktaandeel van het goederenvervoer niet verbeteren. De achteruitgang van het passagiersvervoer per spoor was de jongste drie decennia veel beperkter dan bij het goederenvervoer. Het marktaandeel van het spoorvervoer ten opzichte van de totale markt voor passagiersvervoer in de EU15 is tussen 1970 en 2003 gedaald van 10,2 % tot 6,1 % (uitgedrukt in passagierskilometer). In de EU27 is het marktaandeel van het passagiersvervoer per spoor gedaald van 6,6 % in 1995 naar 5,9 % in 2003. Sindsdien is dat aandeel licht gestegen en gestabiliseerd.

Het huidige economische klimaat heeft de zwakke prestaties van de spoorwegmarkt nog versterkt. Het goederenvervoer (inclusief goederenvervoer per spoor) is de jongste tijd aanzienlijk teruggelopen (tussen 20 % en 50 % naar gelang van het marktsegment) en ook het passagiersvervoer neemt af. De betrokken actoren wijzen erop, dat de nationale herstelplannen op korte termijn niet de verhoopde investeringen opleveren en dat een aanzienlijke terugval van de werkgelegenheid wordt verwacht, met name in het goederenvervoer.

## **1.2. Aan te pakken problemen**

De ontwikkeling van het spoorvervoer en zijn concurrentiekracht ten opzichte van andere vervoerswijzen worden nog steeds gehinderd door ernstige problemen met betrekking tot a) een correcte financiering en doorrekening van de infrastructuurkosten, b) blijvende concurrentiebelemmeringen en c) een gebrek aan regelgevend toezicht.

- a) In een groot aantal lidstaten wordt nog steeds te weinig geïnvesteerd in de ontwikkeling en het onderhoud van de infrastructuur. In veel gevallen blijft de kwaliteit van de bestaande infrastructuur erop achteruit gaan. De onderinvesteringen in verschillende landen zijn deels te wijten aan het ontbreken van een duidelijk investeringsplan en een langetermijnvisie. Gebrekkig onderhoud, de aanslepende modernisering en de toenemende bottlenecks op het net hebben een rechtstreekse impact op de spoorwegondernemingen, die achterop geraken ten opzichte van de andere vervoerswijzen en er niet in slagen investeringen aan te trekken. In talrijke lidstaten worden deze problemen nog versterkt door het onaangepaste niveau en de structuur van de infrastructuurheffingen.

- b) De concurrentie tussen spoorwegondernemingen wordt beperkt door diverse factoren. Onvoldoende transparantie van de marktvoorwaarden en een slecht functionerend institutioneel kader maken het voor nieuwe spelers nog steeds moeilijk om concurrerende vervoersdiensten aan te bieden. Een ander belangrijk element is de blijvende discriminatie waarmee nieuwe spelers kampen om toegang te krijgen tot spoorgerelateerde diensten, die dikwijls eigendom zijn van de traditionele spoorwegondernemingen of door hen worden geëxploiteerd. Bovendien is er ook inzake de toegangsvoorwaarden tot de infrastructuur (toewijzing van paden en heffingen) nog steeds sprake van discriminatie.

De hierboven geschetste knelpunten worden nog versterkt door de moeilijkheden die toezichthoudende instanties ondervinden om hun opdracht uit te oefenen, met name waarborgen dat er geen sprake is van discriminatie tussen spoorwegondernemingen en controleren of de heffingsbeginselen correct worden toegepast en of de boekhoudkundige scheiding volledig wordt nageleefd. Deze problemen hebben vaak te maken met een gebrek aan gekwalificeerd personeel en andere middelen. Soms worden de problemen nog versterkt door een gebrek aan onafhankelijkheid ten opzichte van de infrastructuurbeheerders, de traditionele spoorwegondernemingen of het ministerie dat eigenaar is van die onderneming.

De volledige tenuitvoerlegging van de bestaande regelgeving zal in sterke mate bijdragen tot de oplossing van deze problemen. De Commissie heeft dan ook initiatieven genomen om ervoor te zorgen dat de bestaande regelgeving wordt gehandhaafd en heeft inbreukprocedures ingeleid tegen lidstaten die de regelgeving niet correct of niet volledig hebben omgezet.

Het regelgevingskader vertoont evenwel een aantal gebreken, dubbelzinnigheden en leemtes, die moeten worden aangepakt om de oorspronkelijke doelstellingen ervan volledig te kunnen realiseren. De Commissie is van oordeel dat een herschikking van het eerste spoorwegpakket een van de manieren is om dit aan te pakken.

## **2. DOEL VAN HET VOORSTEL**

### **2.1. Algemene doelstellingen**

De belangrijkste doelstelling van het vervoersbeleid van de Europese Unie is de totstandbrenging van een interne markt dankzij de ontwikkeling van een gemeenschappelijk beleid met een sterke concurrentie en een harmonieuze, evenwichtige en duurzame ontwikkeling van de economische activiteiten. Als aanvulling en versterking van de bestaande EU-maatregelen op het gebied van spoorvervoer draagt dit voorstel tot herschikking van het eerste spoorwegpakket bij tot de doelstelling om de integratie en de ontwikkeling van de Europese spoorvervoersmarkt te faciliteren.

De totstandbrenging van een reële interne markt is essentieel voor de heropleving van de spoorwegsector en zal helpen om de concurrentiekracht van het goederen- en passagiersvervoer te versterken, waardoor hun aantrekkelijkheid en marktaandeel toenemen. Gelet op de grotere energie-efficiëntie van het spoorvervoer (met name ten opzichte van het wegvervoer) leidt een modale verschuiving van weg- naar spoorvervoer tot een reductie van de uitstoot en een afname van andere verontreinigende stoffen.

## 2.2. Horizontale doelstellingen

Het doel van het voorstel, namelijk de vereenvoudiging, verduidelijking en modernisering van de regelgeving in Europa, is van cruciaal belang voor de werking van de Commissie. In het licht van deze overkoepelende strategische doelstelling heeft de Commissie een verreikende agenda voor betere regelgeving ontwikkeld met het oog op de realisatie van de Europa 2020-strategie.

Een **vereenvoudiging van de regelgeving** door herschikking en samenvoeging is de eerste horizontale doelstelling van dit voorstel tot herschikking. Het wegwerken van de bestaande onderlinge verwijzingen tussen de drie richtlijnen door de herstructurering en samenvoeging tot één richtlijn inzake de toegang tot de spoorinfrastructuur draagt bij tot deze doelstellingen.

Ten tweede is de Commissie van oordeel dat de **verduidelijking** van een aantal bepalingen van de regelgeving inzake de toegang tot het spoornet de correcte omzetting en de efficiënte tenuitvoerlegging van de EU-wetgeving in alle lidstaten vergemakkelijkt. Zoals reeds vermeld, zijn een aantal bepalingen van het eerste spoorwegpakket niet eenduidig en onvoldoende specifiek inzake de wijze van tenuitvoerlegging.

Tenslotte dient de wetgeving te worden **geactualiseerd** door het schrappen van achterhaalde bepalingen (die vanuit historisch perspectief relevant waren in afwachting van de volledige openstelling van de markt en verband hielden met de traditionele combinatie van exploitant en infrastructuurbeheerder) en het toevoegen van nieuwe bepalingen die beter zijn afgestemd op de werking van de hedendaagse markt (bv. met betrekking tot nieuwe spelers en de overheid als volledige of gedeeltelijke eigenaar van de infrastructuur).

## 2.3. Specifieke doelstellingen

De voorgestelde herschikking van het eerste spoorwegpakket behelst a) een correcte financiering van spoorweginfrastructuur en passende heffingen voor het gebruik daarvan, b) de voorwaarden voor concurrentie op de spoorwegmarkt en c) de nodige organisatorische hervormingen om een degelijk toezicht op de markt te waarborgen.

- a) een eerste reeks doelstellingen van deze herschikking zijn een correcte, transparante en duurzame financiering van de infrastructuur waarborgen en - dankzij de betere voorspelbaarheid van de infrastructuurontwikkelingen en toegangsvoorwaarden - investeringen door spoorwegondernemingen faciliteren in combinatie met meer passende en beter gestructureerde infrastructuurheffingen, verbeteren van de concurrentiepositie van het spoor ten opzichte van andere vervoerswijzen en bijdragen tot de internalisering van milieukosten;
- b) een tweede pakket doelstellingen betreft het vermijden van concurrentievervalsing door het gebruik van staatsmiddelen voor commerciële activiteiten, vermijden dat commercieel gevoelige informatie wordt verzameld door de traditionele spoorwegondernemingen en wordt gebruikt tegen potentiële concurrenten, wegwerken van belangenconflicten bij het beheer van spoorgebonden diensten en zorgen voor een betere beschikbaarheid daarvan voor nieuwe spelers alsmede voor meer transparantie op de markt;

- c) met betrekking tot het toezicht, heeft deze herschikking als doel ervoor te zorgen dat de toezichthoudende instanties over de middelen beschikken om hun taak efficiënt te vervullen door hen een grotere onafhankelijkheid, ruimere bevoegdheden en extra middelen te bieden.

### **3. OVERZICHT VAN DE VOORGESTELDE WIJZIGINGEN**

#### **3.1. Eerste screening**

Op basis van uitvoerig onderzoek en een grondige evaluatie heeft de Commissie een lijst opgesteld van maatregelen die kunnen bijdragen tot de realisatie van de hiervoor geschetste doelstellingen. Op basis van de studies die de jongste jaren<sup>6</sup> zijn gemaakt en rekening houdend met de input van de actoren heeft de Commissie 37 maatregelen voorgesteld. Na een grondige eerste screening van die 37 maatregelen is een pakket van 26 maatregelen geselecteerd. De eerste screening gebeurde in twee stappen – eerst werden de resultaten van de raadpleging van de actoren verwerkt, daarna is een onafhankelijke beoordeling gemaakt van de maatregelen op basis van vijf criteria (doelmatigheid, uitvoeringstermijn, efficiency, administratieve haalbaarheid en samenhang met het bestaande regelgevingskader).

#### **3.2. Externe deskundigheid en raadpleging van de actoren**

Na het besluit om een effectbeoordeling op te stellen voor de herschikking van het eerste spoorwegpakket werd PriceWaterhouseCoopers Advisory (PWC) belast met een externe studie in het kader van kadercontract TREN/A2/143-2007 van het DG TREN voor effectbeoordelingen en evaluaties.

In het kader van deze externe studie door PWC is een raadpleging van bijna 380 organisaties uit de EU25 georganiseerd (de EU27 zonder Cyprus en Malta, die niet over spoorwegen beschikken). De actoren werd gevraagd mee te delen welke belemmeringen volgens hen de volledige opening van de internationale spoorvervoersmarkt en de ontwikkeling van spoorgebonden diensten in de weg staan. Voorts werd hen gevraagd welke aspecten van het EU-regelgevingskader kunnen worden verbeterd en hun mening te geven over de potentiële doelmatigheid van de geplande maatregelen.

#### **3.3. Effectbeoordeling**

Op basis van de voornoemde externe studie en de conclusies van de raadpleging van de actoren, heeft de Commissie een kwalitatieve en kwantitatieve beoordeling gemaakt van de effecten van het volledige pakket geselecteerde maatregelen. De maatregelen waarvoor in het verleden nog geen effectbeoordeling was gemaakt, werden in het kader van deze evaluatie vergeleken met alternatieven om het bestaande regelgevingskader te verbeteren.

#### **3.4. Subsidiariteit**

De problemen in verband met de spoorwegsector hebben een grensoverschrijdende dimensie en moeten dus op EU-niveau worden aangepakt. Het gebrek aan coördinatie in de verhoudingen tussen de lidstaten en andere actoren vermindert de efficiency van het

---

<sup>6</sup> In het bijzonder het verslag van de Commissie over de tenuitvoerlegging van het eerste spoorwegpakket (zie hierboven), de mededeling van de Commissie betreffende het toezicht op de ontwikkeling van de spoorwegmarkt, studies over meerjarencontracten en spoorgerelateerde diensten.

internationaal spoorvervoer en kan leiden tot een verschuiving van spoor- naar wegvervoer, die op haar beurt leidt tot meer congestie en verontreiniging. De verduidelijking van het regelgevingskader inzake de toegang tot de spoorwegmarkt om de markttoegang en concurrentie te faciliteren en de spoorvervoersmarkten te ontwikkelen, waaronder die voor spoorgebonden diensten, kunnen beter worden gerealiseerd door de Unie dan door de individuele lidstaten.

#### **4. OPMERKINGEN MET BETREKKING TOT DE BELANGRIJKSTE WIJZIGINGEN DIE WORDEN VOORGESTELD**

##### **4.1. Gescheiden rekeningen (artikel 6)**

De nieuwe bepalingen verduidelijken de noodzakelijke scheiding tussen de rekeningen van de spoorwegondernemingen om de nodige transparantie te waarborgen. De rekeningen voor activiteiten die onder een wettelijk monopolie vallen, moeten worden gescheiden van de activiteiten waarvoor de onderneming met andere concurreert. Deze maatregel moet beletten dat staatsmiddelen voor niet-rendabele activiteiten worden gebruikt om commerciële activiteiten te subsidiëren en is noodzakelijk om concurrentievervalsing te vermijden.

##### **4.2. Onafhankelijkheid van de essentiële taken (artikel 7)**

Door de voorgestelde schrapping is het niet langer mogelijk dat spoorwegondernemingen infrastructuurheffingen innen. Deze maatregel draagt bij tot eerlijke concurrentie door te beletten dat bepaalde (traditionele) spoorwegondernemingen via de facturatie aan (nieuwe) concurrerende exploitanten toegang krijgen tot vertrouwelijke commerciële informatie over de toewijzing van treinpaden. Voorts wordt een extra stimulans gecreëerd voor een gezond en niet-discriminerend financieel beheer van de infrastructuur.

##### **4.3. Strategie voor de ontwikkeling van de infrastructuur (artikel 8)**

Dit artikel verplicht de lidstaten, een strategie op middellange en lange termijn te publiceren voor de ontwikkeling van de spoorwegen, die tegemoet komt aan de toekomstige mobiliteitsbehoeften en onderbouwd is door een gezonde en duurzame financiering van het spoorwegsysteem. Hierdoor worden investeringen met een lange levenscyclus, waar de spoorwegsector op steunt, aangemoedigd. Verbintenissen op lange termijn zijn noodzakelijk om nieuwe marktspelers aan te trekken en voor de ontwikkeling van nieuwe diensten.

##### **4.4. Spoorgebonden diensten (artikel 13)**

De voorgestelde wijzingen houden verband met de modernisering van spoorgebonden diensten en zijn tweeledig.

Ten eerste worden voor het beheer van voorzieningen en spoorvervoersdiensten onafhankelijkheidsvereisten (bv. juridisch, organisatorisch en op het gebied van besluitvorming) ingevoerd om belangenconflicten te vermijden tussen aanbieders van spoorgebonden diensten en/of eigenaars van voorzieningen enerzijds en de traditionele spoorwegondernemingen anderzijds. Deze maatregelen zullen helpen om de niet-discriminerende toegang tot voorzieningen te waarborgen.

De tweede maatregel die in artikel 13 wordt voorgesteld, is de invoering van een „use it or lose-it”-bepaling voor het beheer van spoorgebonden voorzieningen. Een



voorziening die niet wordt gebruikt, moet door haar eigenaar (via verhuur of leasing) aan andere belangstellenden worden aangeboden. Deze maatregel verhoogt het aanbod van voorzieningen op de markt door kunstmatige verzadiging tegen te gaan.

#### **4.5. Grensoverschrijdende overeenkomsten (artikel 14)**

De voorgestelde bepalingen verduidelijken de algemene beginselen die van toepassing zijn op grensoverschrijdende overeenkomsten tussen spoorwegondernemingen, tussen lidstaten en tussen lidstaten en derde landen. Er wordt tevens voorzien in aanmeldings- en samenwerkingsprocedures zodat de Commissie kan waarborgen dat de overeenkomsten in overeenstemming zijn met het EU-recht.

#### **4.6. Markttoezicht (artikel 15)**

Het doel is duidelijk te maken dat de toezichthoudende opdracht van de Commissie betrekking heeft op aspecten zoals investeringen in spoorweginfrastructuur, op de ontwikkeling van de prijzen en de kwaliteit van de vervoersdiensten en op de openbardienstverplichtingen voor het passagiersvervoer. In bijlage IV zijn de relevante gegevens opgesomd die de lidstaten daartoe aan de Commissie moeten meedelen. Deze maatregel zal helpen om knelpunten op de dienstverleningsmarkt aan het licht te brengen.

#### **4.7. Publicatie van de netverklaring (artikel 27)**

De voorgestelde regels verschaffen duidelijkheid over de publicatie van de netverklaring door de infrastructuurbeheerders. De publicatie van de netverklaring in elektronisch formaat in een tweede officiële EU-taal op de portaalsite van het Europees Spoorwegbureau (ERA) verbetert de toegankelijkheid van de netverklaring en verhoogt de transparantie.

#### **4.8. Informatie over heffingssystemen (artikel 29)**

Om de transparantie met betrekking tot het gebruik van staatsmiddelen te verhogen, wordt voorgesteld de lidstaten te verplichten het heffingskader en de heffingsregels op te nemen in de netverklaring.

#### **4.9. Overeenkomsten tussen de bevoegde instanties en de infrastructuurbeheerders (artikel 30)**

De voorgestelde wijzigingen beschrijven het proces voor de ontwikkeling en het beheer van overeenkomsten tussen de nationale bevoegde instanties en de infrastructuurbeheerders inzake de infrastructuurkosten en de toegangsrechten. De toezichthoudende instantie wordt belast met de beoordeling van de mate waarin de budgetten op middellange en lange termijn zijn afgestemd op de ambitieuze infrastructuurdoelstellingen op diezelfde termijn (prestatiedoelstellingen). Een dergelijke onafhankelijke beoordeling vermindert het risico dat de traditionele spoorwegondernemingen hun politieke invloed aanwenden om de overeenkomsten naar hun hand te zetten.

#### **4.10. Heffingsbeginselen (artikel 31)**

Artikel 31 wordt gewijzigd om twee afzonderlijke maatregelen te nemen:

De eerste maatregel is een differentiatie van de infrastructuurheffing op basis van de geluidsemissies van het rollende materieel waaruit de trein is samengesteld. Dit zal een

duidelijke stimulans zijn om de infrastructuur te moderniseren en te investeren in duurzamer spoortechnologieën.

Om de heffingen doorzichtiger te maken, wordt bovendien bepaald dat dienstverleners informatie dienen te verstrekken over de tarieven voor spoorgebonden diensten, die moet worden opgenomen in de door de infrastructuurbeheerders te publiceren netverklaring.

#### **4.11. Uitzonderingen op de heffingsbeginselen (artikel 32)**

Om de samenhang van de nationale tarifieringsregelingen te verbeteren, wordt voorgesteld gemeenschappelijke criteria in te voeren om te bepalen in welke marktsegmenten een extra heffing kan worden opgelegd voor bepaalde diensten. Die criteria zijn uiteengezet in bijlage VIII, punt 3.

Om de overgangperiode waarin lijnen zijn uitgerust met zowel het nationale seingevingssysteem als het European Train Control System (ETCS) te verkorten en derhalve de onderhoudskosten van de infrastructuur te drukken, wordt voorgesteld de infrastructuurheffing te verlagen voor treinen die met ETCS zijn uitgerust.

#### **4.12. Samenwerking tussen de infrastructuurbeheerders (artikel 37)**

Met betrekking tot de toewijzing van infrastructuurcapaciteit op grond van artikel 40, worden in het nieuwe artikel 37 nieuwe maatregelen voorgesteld om ervoor te zorgen dat de infrastructuurbeheerders samenwerken om de heffingsregelingen op meer dan één net vast te stellen.

#### **4.13. Toezichthoudende instanties (artikel 55)**

Er wordt voorgesteld de bepalingen inzake de onafhankelijkheid van de toezichthoudende instanties te verbeteren door duidelijk te bepalen dat zij onafhankelijk dienen te zijn van elke andere overheidsinstantie. De onafhankelijkheid van de toezichthoudende instanties waarborgen, met name ten opzichte van publieke instantie die eigenaar is van de traditionele spoorwegmaatschappijen, vermindert het risico op belangenconflicten en versterkt hun toezichtmogelijkheden en geloofwaardigheid.

#### **4.14. Taken van de toezichthoudende instanties (artikel 56)**

De drie in artikel 56 voorgestelde maatregelen voorzien in de uitbreiding van de bevoegdheden van de toezichthoudende instanties. 1) Hun bevoegdheid dekt expliciet besluiten over de toegang tot en de tarieven voor spoorgebonden diensten, die essentieel zijn om nieuwe spelers toe te laten op de markt en eerlijke concurrentie te waarborgen. 2) Om de boekhoudkundige scheiding te verbeteren, te voorkomen dat staatsmiddelen voor niet-rendabele activiteiten worden aangewend voor de financiering van commerciële activiteiten en derhalve oneerlijke concurrentie tegen te gaan, zullen toezichthoudende instanties ook audits kunnen uitvoeren of de opdracht kunnen geven om een externe audit van spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders uit te voeren om na te gaan of de bepalingen inzake de boekhoudkundige scheiding worden nageleefd. 3) Om toezichthoudende instanties ten slotte de mogelijkheid te bieden efficiënter op te treden, dienen infrastructuurbeheerders verplichte rekeningen in te dienen met geaggregeerde en gestandaardiseerde kostprijsgegevens.

#### **4.15. Samenwerking tussen toezichhoudende instanties (artikel 57)**

Om de grensoverschrijdende samenwerking te versterken en de markttoegangsvoorwaarden te verbeteren, zullen de toezichhoudende instanties moeten samenwerken voor de vaststelling van besluiten inzake de toegang tot en de heffingen voor internationale vervoersdiensten. In die context moet het besluitvormingsproces de toezichhoudende instanties de mogelijkheid bieden tijdig informatie uit te wisselen.

#### **4.16. Classificatie van spoorgebonden diensten (bijlage III)**

De bepaling dat het gebruik van de installaties voor tractiestroomvoorziening deel uitmaakt van het minimale toegangspakket zal ervoor zorgen dat die diensten onder het discriminatieverbod vallen. Bovendien zorgt de verplichting om de heffingen voor het gebruik van de stroomvoorziening en het stroomverbruik afzonderlijk aan te rekenen voor meer transparantie inzake de exploitatiekosten van het net, zodat infrastructuurbeheerders ertoe worden aangezet de kosten om de infrastructuur aan te bieden te reduceren.

#### **4.17. Inhoud van de netverklaring (bijlage VI)**

De in bijlage VI voorgestelde maatregelen verduidelijken de inhoud van de netverklaring om de doelmatigheid daarvan te versterken en te zorgen voor meer transparantie op de spoorwegmarkt. Op grond van de nieuwe bepalingen dienen infrastructuurbeheerders de volgende documenten te publiceren: 1) een modelformulier voor capaciteitsaanvragen, 2) een uitvoerige beschrijving van de procedure voor de toewijzing van internationale treinpaden, 3) informatie betreffende aanvragen van spoorwegvergunningen en spoorwegveiligheidslicenties, 4) informatie over de procedures voor de beslechting van geschillen en om beroep aan te tekenen inzake markttoegang en 5) informatie over de toegang tot voorzieningen voor spoorgebonden diensten (naast de nu reeds verplichte tariefinformatie).

#### **4.18. Overeenkomsten (bijlage VII)**

De nieuwe bijlage VII verschaft duidelijkheid over de inhoud en de werking van de in artikel 30 bedoelde overeenkomsten om de invoering van een langetermijnbeleid voor de ontwikkeling van de spoorwegen aan te moedigen.

#### **4.19. Infrastructuurkosten en eisen inzake heffingen (bijlage VIII)**

Om bij te dragen tot een gezonde en duurzame financiering van het spoorwegsysteem worden een aantal bepalingen van artikel 31 verduidelijkt in bijlage VIII: 1) de kosten die niet mogen worden meegenomen bij de berekening van de directe kosten voor het minimumtoegangspakket en de spoortoegangsdiensten (als gedefinieerd in de alinea's 1 en 2 van bijlage III) en de criteria om te bepalen in welke marktsegmenten voor bepaalde diensten een extra heffing kan worden aangerekend, 2) de eisen voor de differentiatie van infrastructuurheffingen op basis van de geluidsemissies, 3) de methode die infrastructuurbeheerders hanteren om marktsegmenten af te bakenen en te beoordelen of extra heffingen kunnen worden ingevoerd en 4) de belangrijkste kenmerken en algemene beginselen van prestatieregelingen.

#### **4.20. Verplichte rekeningen (bijlage X)**

In de nieuwe bijlage X is het gemeenschappelijke standaardformaat vastgesteld voor de indiening van de verplichte rekeningen. Deze maatregel zal ervoor zorgen, dat de toezichhoudende instanties de door de infrastructuurbeheerder meegedeelde informatie grondig kunnen analyseren en zal de uitoefening van hun toezichhoudende opdracht faciliteren.

---

↓ 2004/49/EG Art. 30, lid 1  
(aangepast)

2010/0253 (COD)

Voorstel voor een

## RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

⊗ tot instelling van één Europese spoorwegruimte ⊗

(Herschikking)

(Voor de EER relevante tekst)

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de ⊗ Europese ⊗ Commissie,

⊗ Na toezending van het voorstel aan de nationale parlementen, ⊗

Gezien het advies van het ⊗ Europees ⊗ Economisch en Sociaal Comité<sup>7</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>8</sup>,

⊗ Handelend ⊗ volgens de ⊗ gewone wetgevingsprocedure ⊗

Overwegende hetgeen volgt:

---

↓ nieuw

(1) Richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap<sup>9</sup>, Richtlijn 95/18/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen<sup>10</sup> en Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur<sup>11</sup> zijn in 2004 en 2007 ingrijpend

---

<sup>7</sup> PB [...] van [...], blz. [...].

<sup>8</sup> PB [...] van [...], blz. [...].

<sup>9</sup> PB L 237 van 24.8.1991, blz. 25.

<sup>10</sup> PB L 143 van 27.6.1995, blz. 70.

<sup>11</sup> PB L 75 van 15.3.2001, blz. 29.

gewijzigd. Aangezien nieuwe wijzigingen nodig zijn en gezien het verband tussen deze richtlijnen, dient ter wille van de duidelijkheid tot herschikking van deze richtlijnen te worden overgegaan en dienen deze richtlijnen tot één richtlijn te worden samengevoegd.

---

↓ 91/440/EEG overweging 1  
(aangepast)

- (2) Een grotere integratie van de vervoersector  in de Unie  is voor de  voltooiing van de  interne markt van fundamenteel belang  en  de spoorwegen  vormen in de Unie  een essentieel bestanddeel van de vervoersector en het streven naar het bereiken van duurzame mobiliteit.
- 

↓ 91/440/EEG overweging 2

- (3) Met het oog op integratie in een markt met vrije concurrentie is het van belang om de efficiëntie van het spoor te verbeteren, waarbij evenwel met de bijzondere kenmerken van de spoorwegen rekening dient te worden gehouden.
- 

↓ 95/18/EG overweging 5  
(aangepast)

- (4) Regionale, stads- en voorstadsdiensten  en  de vervoersverrichtingen van de pendeldiensten door de Kanaaltunnel  moeten  buiten de werkingssfeer  van deze richtlijn  vallen.
- 

↓ 91/440/EEG overweging 3  
(aangepast)

- (5) Met het oog op de efficiëntie en het concurrentievermogen van het vervoer per spoor ten opzichte van de andere vervoertakken, dienen de lidstaten  ervoor te zorgen dat  de spoorwegondernemingen het statuut  krijgen  van een volgens commerciële beginselen functionerende onafhankelijke onderneming die zich richt naar de behoeften van de markt.
- 

↓ 91/440/EEG overweging 4  
(aangepast)

- (6)  Om  de toekomstige ontwikkeling en een efficiënte exploitatie van het spoorwegnet  te verzekeren, dient  de exploitatie van de vervoerdiensten te worden gescheiden van het beheer van de infrastructuur. Derhalve dient voor beide genoemde activiteiten in alle gevallen in een afzonderlijk beheer en een afzonderlijke boekhouding te worden voorzien.
- 

↓ 95/18/EG overweging 2

- (7) Bij de toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten in de sector van het spoorwegvervoer moet met de specifieke kenmerken van die sector rekening worden gehouden.

---

↓91/440/EEG overweging 5

- (8) Om de concurrentie op het stuk van de exploitatie van de vervoerdiensten te bevorderen teneinde het comfort en de dienstverlening aan de gebruikers te verbeteren, dienen de lidstaten de algemene verantwoordelijkheid voor de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur te blijven dragen.
- 

↓91/440/EEG overweging 6  
(aangepast)

- (9) Gezien het ontbreken van gemeenschappelijke voorschriften betreffende de verdeling van de infrastructuurkosten, dienen de lidstaten na raadpleging van de  infrastructuurbeheerders , voorschriften vast te stellen betreffende de door de spoorwegondernemingen voor het gebruik van spoorweginfrastructuur te betalen vergoedingen. Deze voorschriften  mogen niet discrimineren  tussen de spoorwegondernemingen.
- 

↓91/440/EEG overweging 7  
(aangepast)  
→<sub>1</sub> Corrigendum, PB L 305 van  
6.11.1991, blz.22

- (10) Daartoe moeten de lidstaten  met inachtneming van de staatssteunregels van de Unie  ervoor zorg dragen, dat de financiële structuur van de  infrastructuurbeheerders en de  →<sub>1</sub> bestaande openbare ← spoorwegondernemingen gezond is.
- 

↓2001/14/EG overweging 8

- (11) Een efficiënt goederenvervoer, met name wanneer dit grensoverschrijdend is, vereist maatregelen voor de opstelling van de markt.
- 

↓95/18/EG overweging 4  
(aangepast)

- (12) Om de uniforme en niet-discriminerende toepassing van de toegangsrechten tot de spoorweginfrastructuur in de gehele  Unie  te waarborgen, is de instelling van een vergunning voor spoorwegondernemingen noodzakelijk.
- 

↓2007/58/EG overweging 7  
(aangepast)

- (13) Voor de trajecten waarop tussenstops worden gemaakt,  moet  nieuwkomers  worden toegestaan,  onderweg passagiers te laten in- en uitstappen om de economische levensvatbaarheid voor de exploitatie te waarborgen en te voorkomen dat potentiële concurrenten in een ongunstige positie komen te verkeren ten opzichte van  de  gevestigde exploitanten.

---

↓2007/58/EG overweging 8  
(aangepast)

- (14) De invoering van deze nieuwe open en internationale  passagiersdiensten  met tussenstops mag niet leiden tot de openstelling van de markt voor binnenlandse passagiersvervoerdiensten, maar moet enkel gericht zijn op stops die het internationale traject ondersteunen.  De nieuwe  diensten  moeten  hoofdzakelijk zijn bedoeld om passagiers te vervoeren op een internationaal traject. Bij de  beoordeling  of dat het hoofddoel van de dienst is, moet rekening worden gehouden met criteria zoals het aandeel van de omzet en van het volume dat gegenereerd wordt door het vervoer van hetzij binnenlandse, hetzij internationale passagiers, alsmede met de lengte van de dienst.  De beoordeling van het hoofddoel van de dienst moet gebeuren  door de onderscheiden toezichthoudende instantie, op verzoek van de belanghebbende partijen.
- 

↓2007/58/EG overweging 9  
(aangepast)

- (15) Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg<sup>12</sup> voorziet in de mogelijkheid voor de lidstaten en plaatselijke overheden om openbaredienstcontracten te gunnen  waarbij  exclusieve rechten op de exploitatie van bepaalde diensten kunnen worden verleend. Bijgevolg moet worden gezorgd voor de nodige samenhang tussen de bepalingen van deze verordening en het principe van openstelling van de markt voor internationale passagiersvervoerdiensten per spoor voor concurrentie.
- 

↓2007/58/EG overweging 10  
(aangepast)

- (16) De openstelling van internationale passagiersvervoerdiensten voor concurrentie, kan gevolgen hebben voor de organisatie en de financiering van passagiersvervoerdiensten per spoor die worden verricht uit hoofde van een openbaredienstcontract. De lidstaten moeten de  keuze  hebben om dit recht op toegang tot de markt te beperken wanneer het economische evenwicht van deze openbaredienstcontracten door dit recht in  gevaar  komt, en wanneer daartoe door de in artikel 55 van deze richtlijn bedoelde toezichthoudende instantie(s) toestemming is gegeven op basis van een objectieve economische analyse, in aansluiting op een verzoek van de bevoegde autoriteiten die het openbaredienstcontract hebben gegund.
- 

↓2007/58/EG overweging 12  
(aangepast)

- (17) Bij de beoordeling van de vraag of het economische evenwicht van het openbaredienstcontract eventueel in  gevaar  komt, moet rekening worden gehouden met vooraf vastgestelde criteria, zoals het effect op de rendabiliteit van

---

<sup>12</sup> PB L 315 van 3.12.2007, blz. 1.



diensten die in een openbaredienstcontract zijn vervat, met inbegrip van het effect op de nettokosten voor de bevoegde overheidsinstantie die het openbaredienstcontract heeft gegund, het reizigersaanbod, de tarifiering van vervoerbewijzen, kaartverkoop, plaats en aantal van de stops aan weerszijden van de grens, alsmede de dienstregeling en de frequentie van de voorgestelde nieuwe dienst. ☒ Op grond ☒ van een dergelijke beoordeling en het besluit van de toezichthoudende instantie(s) kunnen de lidstaten het recht op toegang voor de gevraagde internationale passagiersvervoerdienst toestaan, wijzigen of weigeren, met inbegrip van het opleggen van een heffing aan de exploitant van een nieuwe internationale passagiersvervoerdienst, zulks in overeenstemming met de economische analyse en overeenkomstig het recht ☒ van de Unie ☒ en de beginselen van gelijkheid en non-discriminatie.

---

↓2007/58/EG overweging 13  
(aangepast)

- (18) Om een bijdrage te leveren aan de exploitatie van passagiersvervoerdiensten op trajecten waarmee voldaan wordt aan een openbaredienstverplichting, moeten de lidstaten de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor deze diensten toestemming kunnen geven, een heffing op te leggen voor passagiersvervoerdiensten die onder de rechtsbevoegdheid van die autoriteiten vallen. Deze heffing draagt bij tot de financiering van ☒ de ☒ openbaredienstverplichtingen vervat in ☒ de ☒ openbaredienstcontracten.
- 

↓2007/58/EG overweging 14

- (19) Deze instantie moet op zodanige wijze te werk gaan, dat belangenverstrengeling of enige betrokkenheid bij de gunning van het openbaredienstcontract ter zake vermeden wordt. De bevoegdheid van de toezichthoudende instantie dient te worden verruimd om de beoordeling van het doel van een internationale dienst en, in voorkomend geval, de potentiële economische gevolgen voor bestaande openbaredienstcontracten mogelijk te maken.
- 

↓2007/58/EG overweging 16  
(aangepast)

- (20) Om investeringen in diensten die gebruikmaken van gespecialiseerde infrastructuren, zoals hogesnelheidsspoorlijnen, aan te moedigen, moet ☒ de ☒ aanvragers, ☒ gegeven de omvangrijke investeringen op lange termijn, ☒ rechtszekerheid ☒ worden geboden ☒.
- 

↓2007/58/EG overweging 17  
(aangepast)

- (21) De nationale toezichthoudende instanties moeten informatie uitwisselen en, wanneer dit in afzonderlijke gevallen nodig is, de beginselen en praktijken coördineren, die zij hanteren om te beoordelen of het economische evenwicht van een openbaredienstcontract in ☒ gevaar komt ☒. Zij moeten geleidelijk op basis van hun ervaringen richtsnoeren opstellen.

---

↓nieuw

- (22) Om een billijke mededinging tussen spoorwegondernemingen te waarborgen, moet een onderscheid worden gemaakt tussen het aanbieden van vervoersdiensten en de exploitatie van voorzieningen. In het licht hiervan is het noodzakelijk dat deze twee soorten activiteiten afzonderlijk worden beheerd, door juridisch gescheiden entiteiten. In het kader van deze scheiding moet voor elke voorziening een afzonderlijke instantie of onderneming worden opgericht.
- 

↓95/18/EG overweging 9

- (23) Met het oog op een betrouwbare en adequate dienstverlening dient te worden gewaarborgd, dat de spoorwegondernemingen te allen tijde aan sommige eisen inzake goede naam, financiële gezondheid en beroepsbekwaamheid voldoen.
- 

↓95/18/EG overweging 10

- (24) Met het oog op de bescherming van de cliënten en derden dient te worden gewaarborgd, dat de spoorwegondernemingen voldoende verzekerd zijn tegen aansprakelijkheidsrisico's.
- 

↓95/18/EG overweging 12  
(aangepast)

- (25) Een spoorwegonderneming  moet  voorts gehouden  zijn  tot  de  inachtneming van de op niet-discriminerende wijze opgelegde nationale en  Unievoorschriften  inzake de exploitatie van spoorwegdiensten die ten doel hebben deze onderneming in staat te stellen haar activiteiten op specifieke trajecten in alle veiligheid  en met inachtneming van de gezondheids- en sociale voorschriften en de rechten van werknemers en consumenten  uit te oefenen.
- 

↓95/18/EG overweging 14  
(aangepast)

- (26) De procedures voor het verlenen, het handhaven en het wijzigen van vergunningen voor spoorwegondernemingen moeten  doorzichtig zijn en in overeenstemming met het non-discriminatiebeginsel .
- 

↓2001/14/EG overweging 5  
(aangepast)

- (27) Teneinde transparantie en niet-discriminerende toegang tot spoorweginfrastructuur  en spoorgebonden diensten  voor alle spoorwegondernemingen te waarborgen,  moet  alle informatie die nodig is om van het recht op toegang gebruik te kunnen maken, in een netverklaring openbaar  worden  gemaakt.

---

↓2001/14/EG overweging 6

- (28) Passende capaciteitstoewijzingsregelingen voor spoorweginfrastructuur gekoppeld aan concurrentiekrachtige exploitanten van vervoerdiensten zullen leiden tot een optimaler evenwicht tussen de vervoervormen.
- 

↓2001/14/EG overweging 7

- (29) De bevordering van een optimaal gebruik van de spoorweginfrastructuur zal tot een vermindering van de aan het vervoer verbonden kosten voor de samenleving leiden.
- 

↓2001/14/EG overweging 10  
(aangepast)

- (30) Passende heffingen voor spoorweginfrastructuur gekoppeld aan passende heffingen voor andere vervoersinfrastructuur en concurrentiekrachtige exploitanten  moeten  leiden tot een optimaal evenwicht tussen de verschillende vervoervormen  op een duurzame grondslag .
- 

↓2001/14/EG overweging 11

- (31) De regelingen voor gebruiksrechten en capaciteitstoewijzing moeten alle ondernemingen gelijkwaardige en niet-discriminerende toegang bieden, waarbij zo veel mogelijk moet worden getracht, op eerlijke en niet-discriminerende wijze aan de behoeften van alle gebruikers en verkeerstypen tegemoet te komen.
- 

↓2001/14/EG overweging 16  
(aangepast)

- (32) De regelingen voor  gebruiksrechten  en capaciteitstoewijzing moeten eerlijke concurrentie bij de verstrekking van spoorwegdiensten mogelijk maken.
- 

↓2001/14/EG overweging 12  
(aangepast)

- (33) Binnen het door de lidstaten vastgestelde kader dienen  de  regelingen voor gebruiksrechten en capaciteitstoewijzing  de  spoorweginfrastructuurbeheerders aan te moedigen, het gebruik van hun infrastructuur te optimaliseren.
- 

↓2001/14/EG overweging 13  
(aangepast)

- (34) Van de regelingen voor capaciteitstoewijzing moeten duidelijke en consistente signalen uitgaan, zodat  de  spoorwegondernemingen rationele beslissingen kunnen nemen.

---

↓2001/14/EG overweging 35  
(aangepast)

- (35) Een gebruiksrechtenregeling zal aan  de  gebruikers economische signalen geven. Het is belangrijk, dat die signalen aan spoorwegondernemingen consistent zijn en deze ertoe aanzetten, rationele beslissingen te nemen.
- 

↓2001/14/EG overweging 14  
(aangepast)

- (36) Om rekening te houden met de behoeften van de gebruikers of potentiële gebruikers van spoorweginfrastructuurcapaciteit om hun activiteiten te plannen, en met de behoeften van klanten en financiers, is het belangrijk dat de infrastructuurbeheerder ervoor zorgt, dat  de  infrastructuurcapaciteit zodanig wordt toegewezen, dat de noodzaak om het niveau van de betrouwbaarheid van de dienst te handhaven en te verbeteren, in acht genomen wordt.
- 

↓2001/14/EG overweging 15  
(aangepast)

- (37) Het is wenselijk, dat  de  spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder worden gestimuleerd om verstoringen op het net zoveel mogelijk te beperken en de prestaties ervan te verhogen.
- 

↓2001/14/EG overweging 9  
(aangepast)

- (38) De lidstaten  moeten de mogelijkheid hebben, de  aanschaffers van spoorwegdiensten de gelegenheid  te  bieden, rechtstreeks aan het proces voor capaciteitstoewijzing deel te nemen.
- 

↓2001/14/EG overweging 17

- (39) Het is belangrijk, de commerciële eisen van zowel de aanvragers als de infrastructuurbeheerder voor ogen te houden.
- 

↓2001/14/EG overweging 18

- (40) Het is belangrijk, dat de infrastructuurbeheerders bij de toewijzing van infrastructuurcapaciteit over een zo groot mogelijke flexibiliteit beschikken, met dien verstande dat aan de redelijke eisen van de aanvrager moet worden voldaan.
- 

↓2001/14/EG overweging 19

- (41) Bij de capaciteitstoewijzing mogen geen onrechtmatige beperkingen worden opgelegd aan andere ondernemingen die rechten op het gebruik van de infrastructuur bezitten of deze wensen te verkrijgen teneinde hun activiteit te ontwikkelen.

---

↓2001/14/EG overweging 21

- (42) Regelingen voor capaciteitstoewijzing en gebruiksrechten zullen in bepaalde gevallen wellicht rekening moeten houden met het feit dat verschillende elementen van het spoorweginfrastructuurnet met het oog op verschillende hoofdgebruikers ontworpen kunnen zijn.
- 

↓2001/14/EG overweging 23  
(aangepast)

- (43) ☒ Daar de ☒ verschillende gebruikers en typen gebruikers vaak een verschillende invloed op de infrastructuurcapaciteit ☒ hebben, dienen ☒ de behoeften van ☒ de ☒ verschillende diensten behoorlijk tegen elkaar te worden afgewogen.
- 

↓2001/14/EG overweging 24  
(aangepast)

- (44) Voor ☒ de ☒ diensten die op grond van een overeenkomst met een overheidsdienst geëxploiteerd worden, kunnen bijzondere voorschriften noodzakelijk zijn om voor de gebruikers de aantrekkelijkheid van die diensten te waarborgen.
- 

↓2001/14/EG overweging 25

- (45) In de regelingen voor gebruiksrechten en capaciteitstoewijzing dient rekening te worden gehouden met de effecten van toenemende infrastructuurcapaciteitsverzadiging en, uiteindelijk, van capaciteitsschaarste.
- 

↓2001/14/EG overweging 26  
(aangepast)

- (46) Gezien de verschillende tijdsbestekken voor het plannen van verkeerstypen, ☒ moet kunnen worden ☒ voldaan aan infrastructuurcapaciteitsaanvragen die worden ingediend, nadat de ☒ procedure voor het opstellen van de jaarlijkse ☒ dienstregelingen ☒ is beëindigd ☒.
- 

↓2001/14/EG overweging 28  
(aangepast)

- (47) In verband met het waarborgen van een optimaal resultaat voor spoorwegondernemingen, is het wenselijk een onderzoek te eisen naar het gebruik van infrastructuurcapaciteit wanneer de coördinatie van ☒ de ☒ aanvragen voor infrastructuurcapaciteit nodig is om aan de behoeften van de gebruikers te voldoen.
- 

↓2001/14/EG overweging 29  
(aangepast)

- (48) Gezien ☒ hun ☒ monopoliepositie ☒ dienen ☒ de infrastructuurbeheerders de beschikbare infrastructuurcapaciteit en de methoden om deze te vergroten ☒ te

onderzoeken ☒ wanneer de toewijzingsprocedure voor capaciteit niet de mogelijkheid biedt aan de eisen van de gebruikers te voldoen.

---

↓2001/14/EG overweging 30

- (49) Een gebrek aan informatie over de aanvragen van andere spoorwegondernemingen en over beperkingen binnen het systeem kan het voor spoorwegondernemingen moeilijk maken hun aanvragen voor infrastructuurcapaciteit te optimaliseren.
- 

↓2001/14/EG overweging 31  
(aangepast)

- (50) Het is belangrijk, zorg te dragen voor een betere coördinatie van ☒ de ☒ toewijzingsregelingen ☒, teneinde ☒ de aantrekkingskracht van het spoor ☒ te verhogen, voor ☒ verkeer dat van de netten van verscheidene infrastructuurbeheerders gebruikmaakt, en met name ☒ voor ☒ het internationale verkeer.
- 

↓2001/14/EG overweging 32  
(aangepast)

- (51) Het is belangrijk ☒, vervalsingen van de mededinging ☒, waartoe aanzienlijke verschillen in de heffingsbeginselen bij verschillende spoorweginfrastructuren of verschillende vervoerswijzen aanleiding kunnen geven, zo veel mogelijk te beperken.
- 

↓2001/14/EG overweging 33

- (52) Het is wenselijk, die delen van de infrastructuurdienst vast te stellen die voor een exploitant essentieel zijn om een dienst te kunnen aanbieden, en die tegen minimumtoegangsheffingen moeten worden aangeboden.
- 

↓2001/14/EG overweging 34  
(aangepast)

- (53) Investerings in spoorweginfrastructuur zijn ☒ noodzakelijk ☒ en regelingen voor infrastructuurrechten dienen ☒ de ☒ infrastructuurbeheerders te stimuleren om passende investeringen te doen ☒ die ☒ economisch aantrekkelijk zijn.
- 

↓2001/14/EG overweging 36

- (54) Infrastructuurbeheerders dienen voor de vaststelling van passende en billijke tarieven voor infrastructuurrechten de waarde van hun activa vast te stellen en te boeken en moeten van de kostenfactoren die ontstaan bij het exploiteren van de infrastructuur een helder begrip verwerven.

---

↓ 2001/14/EG, overweging 37  
(aangepast)  
⇒ nieuw

- (55) Het is wenselijk,  ervoor  zorg te dragen, dat bij het nemen van vervoersbeslissingen rekening wordt gehouden met  de  externe kosten ⇒ en dat de infrastructuurheffingen op een samenhangende en evenwichtige manier bijdragen tot de internalisering van de externe kosten van alle vervoerswijzen ⇐.
- 

↓ 2001/14/EG, overweging 38  
(aangepast)  
⇒ nieuw

- (56) Het is belangrijk ervoor te zorgen, dat de rechten voor ⇒ binnenlands en ⇐ internationaal verkeer zodanig zijn, dat het spoor aan de behoeften van de markt tegemoet kan komen  . De  gebruiksrechten voor infrastructuur moeten derhalve de kosten weerspiegelen die rechtstreeks voortvloeien uit het exploiteren van de treindienst.
- 

↓ 2001/14/EG overweging 39  
(aangepast)

- (57) Het totale niveau van de kostendekking door infrastructuurrechten is van invloed op de noodzakelijke overheidsbijdrage. Het is mogelijk, dat de lidstaten behoefte hebben aan verschillende totale kostendekkingsniveaus. Elke regeling voor infrastructuurrechten  moet echter het  verkeer dat ten minste de extra kosten die het veroorzaakt, kan opbrengen, in staat stellen, van het spoorwegnet gebruik te maken.
- 

↓ 2001/14/EG overweging 40

- (58) Spoorweginfrastructuur is een natuurlijk monopolie. Daarom is het noodzakelijk infrastructuurbeheerders te stimuleren, kosten te reduceren en hun infrastructuur efficiënt te beheren.
- 

↓ 2001/14/EG overweging 41  
(aangepast)

- (59)  Voor de ontwikkeling van het spoorvervoer dient  met name gebruik te worden gemaakt van de beschikbare  Unieinstrumenten  , onverminderd de reeds vastgestelde prioriteiten.
- 

↓ 2001/14/EG overweging 42  
(aangepast)

- (60)  De  kortingen die aan spoorwegondernemingen worden verleend, moeten  overeenstemmen  met  de  werkelijke administratieve kostenbesparingen  , met name de transactiekostenbesparingen.  Kortingen mogen ook worden gebruikt, om het efficiënte gebruik van de infrastructuur te bevorderen.

---

↓2001/14/EG overweging 43  
(aangepast)

- (61) Het is wenselijk, dat  de  spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder worden gestimuleerd, het optreden van verstoringen van het net tot een minimum te beperken.

---

↓2001/14/EG overweging 44

- (62) De toewijzing van capaciteit gaat gepaard met kosten voor de infrastructuurbeheerder, die hem dienen te worden vergoed.

---

↓2001/14/EG overweging 46  
(aangepast)

- (63) Ten behoeve van  het  efficiënte beheer en  het  billijke en niet-discriminerende gebruik van spoorweginfrastructuur, moet een toezichthoudende instantie worden ingesteld, die toeziet op de toepassing van  de  voorschriften  van deze richtlijn  en als beroepsinstantie optreedt, onder voorbehoud van  rechterlijke  toetsing.

---

↓2001/14/EG overweging 47

- (64) Specifieke maatregelen zijn vereist om rekening te houden met de specifieke geopolitieke en geografische situatie van sommige lidstaten en met de specifieke organisatie van de spoorwegsector in verschillende lidstaten, waarbij ervoor moet worden gezorgd dat de interne markt haar integriteit behoudt.

---

↓nieuw

- (65) De Commissie dient de bevoegdheid te krijgen om de bijlagen bij deze richtlijn aan te passen. Daar het hierbij gaat om maatregelen van algemene strekking die bedoeld zijn om niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn te wijzigen, moeten ze overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag worden aangenomen als gedelegeerde handelingen.

---

↓2001/14/EG overweging 48

- (66) De voor de uitvoering van deze richtlijn vereiste maatregelen worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden<sup>13</sup>.

---

<sup>13</sup> PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.



---

↓2001/13/EG overweging 7  
(aangepast)

- (67) ☒ Overeenkomstig ☒ het subsidiariteitsbeginsel en het evenredigheidsbeginsel, zoals vervat in artikel 5 van het Verdrag ☒ betreffende de Europese Unie ☒, kunnen de doelstellingen van deze richtlijn - namelijk ☒ het bevorderen van de ontwikkeling van de spoorwegen in de Unie ☒, het vaststellen van de algemene beginselen ☒ inzake ☒ de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen ☒ en de coördinatie van de in de lidstaten toegepaste regelingen betreffende de toewijzing van spoorwegcapaciteit en de rechten voor het gebruik daarvan, ☒ onvoldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt wegens de duidelijk internationale dimensie van ☒ die vergunningen en de exploitatie van belangrijke onderdelen van de spoorwegnetten, en gezien de noodzaak te zorgen voor eerlijke en niet discriminerende voorwaarden voor de toegang tot de infrastructuur ☒ en ☒ die doelstellingen ☒ kunnen derhalve, ☒ wegens hun ☒ grensoverschrijdende implicaties, beter door de ☒ Unie ☒ worden verwezenlijkt. Deze richtlijn gaat niet verder dan hetgeen nodig is voor het bereiken van deze doelstellingen.
- 

↓nieuw

- (68) De verplichting tot omzetting van deze richtlijn in nationaal recht dient te worden beperkt tot de bepalingen die ten opzichte van de vorige richtlijnen materieel zijn gewijzigd. De verplichting tot omzetting van de bepalingen die materieel ongewijzigd zijn, vloeit voort uit de vorige richtlijnen.
- 

↓2007/58/EG overweging 21  
(aangepast)

- (69) Voor ☒ de ☒ lidstaten die niet over een spoorwegnet beschikken en hiervoor in de onmiddellijke toekomst evenmin plannen hebben, zou de omzetting en uitvoering van ☒ deze richtlijn ☒ een onevenredige en zinloze verplichting vormen. Derhalve moeten deze lidstaten vrijgesteld worden van ☒ die ☒ verplichting.
- 

↓2007/58/EG overweging 23  
(aangepast)

- (70) Overeenkomstig paragraaf 34 van het Interinstitutioneel Akkoord over beter wetgeven<sup>14</sup> worden de lidstaten ertoe aangespoord voor zichzelf en in het belang van de ☒ Unie ☒ hun eigen tabellen op te stellen, die voor zover mogelijk het verband weergeven tussen de richtlijnen en de omzettingsmaatregelen, en deze openbaar te maken.
- 

↓nieuw

- (71) Deze richtlijn dient de in bijlage XI, deel B, genoemde termijnen waarbinnen de lidstaten aan de vorige richtlijnen moeten voldoen, onverlet te laten.
- 

<sup>14</sup> PB C 321 van 31.12.2003, blz. 1.

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)

HEBBERN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

## HOOFDSTUK I

### ⊗ ALGEMENE BEPALINGEN ⊗

---

↓ 91/440/EEG (aangepast)

#### *Artikel 1*

##### ⊗ Onderwerp en toepassingsgebied ⊗

1. Deze richtlijn ⊗ stelt vast: ⊗

- a) ⊗ de regels inzake ⊗ het beheer van de spoorweginfrastructuur en de vervoersactiviteiten per spoor van spoorwegondernemingen die in een lidstaat zijn of zullen worden gevestigd ⊗ , neergelegd in hoofdstuk II ⊗.
- 

↓ 2001/13/EG Art. 1, punt 1  
(aangepast)

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

↓ 2001/14/EG (aangepast)

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

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

---

↓ Rectificatie, PB L 305 van  
6.1.1991, blz. 22 (aangepast)

#### ⊗ Artikel 2 ⊗

##### ⊗ Uitsluiting van het toepassingsgebied ⊗

1. ⊗ Hoofdstuk II is niet van toepassing op ⊗ spoorwegondernemingen ⊗ die slechts stads-, voorstads- en regionale spoorvervoersdiensten exploiteren. ⊗

---

↓2001/13/EG Art. 1, punt 1  
(aangepast)

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

---

↓ 2001/13/EG Art. 1, lid 1

- a) ondernemingen die uitsluitend spoorvervoersdiensten voor reizigers op een lokale of regionale, op zichzelf staande spoorweginfrastructuur exploiteren;
  - b) spoorwegondernemingen die uitsluitend spoorvervoersdiensten voor reizigers in het stads- of voorstadsverkeer exploiteren;
- 

↓ 2001/13/EG Art. 1, lid 1  
(aangepast)

- c) spoorwegondernemingen  die uitsluitend  regionale spoorvervoersdiensten voor goederen  exploiteren,  die niet onder  lid 1  vallen;
  - d) ondernemingen die uitsluitend  goederenvervoersdiensten exploiteren  op een particuliere spoorweginfrastructuur welke enkel door de eigenaar van de infrastructuur voor zijn eigen goederenvervoer wordt gebruikt.
- 

↓2001/14/EG (aangepast)

3. De lidstaten kunnen van het toepassingsgebied van  hoofdstuk IV  uitsluiten:

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

↓ 2001/14/EG

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

↓2007/58/EG Art. 2, lid 1,  
(aangepast)

- e) vervoersactiviteiten in de vorm van spoorwegdiensten die in transitio door de  Unie  worden verricht.

---

↓2001/12/EG Art.1, lid 3,  
(aangepast)

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

---

↓2007/58/EG Art.1, lid 1,  
(aangepast)

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

---

↓91/440/EEG (aangepast)

### Artikel 3

#### ☒ Definities ☒

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

---

↓2001/12/EG Art. 1, lid 4,  
onder a) (aangepast)

1. „spoorwegonderneming”: iedere publiek- of privaatrechtelijke onderneming die in het bezit is van een vergunning overeenkomstig ☒ deze richtlijn ☒ en waarvan de voornaamste activiteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoersdiensten voor goederen en/of voor reizigers, waarbij die onderneming voor de tractie ☒ zorgt ☒; hiertoe behoren ook ondernemingen die uitsluitend voor tractie zorgen;
2. „infrastructuurbeheerder”: een instantie of onderneming die met name belast is met de aanleg ☒ , het beheer ☒ en het onderhoud van spoorweginfrastructuur ☒ , met inbegrip van het verkeersbeheer en de besturing en seingeving, ☒. De taken van de infrastructuurbeheerder op een net of een deel van een net kunnen aan verschillende instanties of ondernemingen worden toegewezen;

---

↓91/440/EEG  
⇒ nieuw

3. „spoorweginfrastructuur”: alle elementen welke bedoeld zijn in bijlage I, deel A, van Verordening (EEG) nr. 2598/70 van de Commissie van 18 december 1970 betreffende de vaststelling van de inhoud van de verschillende posten van de boekhoudkundige schema's bedoeld in bijlage I bij Verordening (EEG) nr. 1108/70

van de Raad van 4 juni 1970<sup>15</sup> ⇨ , die ter wille van de duidelijkheid in bijlage I bij deze richtlijn zijn opgenomen; ⇩

---

↓2001/12/EG Art. 1, lid 4,  
onder b)

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

↓2007/58/EG Art.1, lid 3,  
(aangepast)

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

↓91/440/EEG (aangepast)

6. „stads- en voorstadsvervoersdiensten”: vervoersdiensten die beantwoorden aan de behoeften van een stedelijk centrum of een agglomeratie ☒ en ☒ aan de behoeften aan vervoer tussen dat centrum of die agglomeratie en de omliggende gebieden;
- 

↓91/440/EEG

7. „regionale vervoersdiensten”: vervoersdiensten die gericht zijn op de vervoerbehoefden van een regio;
- 

↓2007/58/EG Art.1, lid 4,  
(aangepast)

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;
- 

↓95/18/EG (aangepast)

9. „vergunning”: een door een lidstaat aan een onderneming verleende vergunning waarbij wordt erkend ☒ dat zij in staat is spoorvervoersdiensten te verrichten ☒. De vergunning kan worden beperkt tot het verrichten van bepaalde categorieën vervoersdiensten;
- 

<sup>15</sup> PB L 278 van 23.12.1970, blz. 1.

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

---

↓ 2001/14/EG

11. „toewijzing”: de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit door een infrastructuurbeheerder;

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)

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

---

↓ 2001/14/EG

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

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)

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

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

---

↓ 2001/14/EG

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

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

18. „net”: de gehele spoorweginfrastructuur die beheerd wordt door een infrastructuurbeheerder;

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)

19. „netverklaring”: een gedetailleerde verklaring, waarin de algemene regels, termijnen, procedures en criteria  voor  de regelingen voor de heffing van gebruiksrechten en de toewijzing van capaciteit zijn vastgelegd,  waaronder begrepen  alle andere gegevens die nodig zijn om  de  aanvragen van infrastructuurcapaciteit mogelijk te maken;
- 

↓ 2001/14/EG

20. „treinpad”: de infrastructuurcapaciteit die nodig is om een trein in een bepaald tijdvak tussen twee plaatsen te laten rijden;
21. „dienstregeling”: de gegevens over alle geprogrammeerde bewegingen van treinen en rollend materieel, die gedurende de periode dat de dienstregeling geldt op de betreffende infrastructuur zullen worden uitgevoerd.
- 

↓ 91/440/EEG (aangepast)

## HOOFDSTUK II

# ONTWIKKELING VAN DE SPOORWEGEN IN DE EUROPESE UNIE

## AFDELING 1

---

↓ 2001/12/EG Art. 1, punt 5

### BEHEERSMATIGE ONAFHANKELIJKHEID

---

↓ 2001/12/EG Art.1, lid 6,  
(aangepast)

#### *Artikel 4*

#### Onafhankelijkheid van spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerder

1. De lidstaten zorgen  ervoor,  dat de spoorwegondernemingen  die direct of indirect eigendom zijn van of worden gecontroleerd door de lidstaten  op het stuk van bestuur, beheer, administratie en interne administratieve, economische en boekhoudkundige controle een onafhankelijke rechtspositie hebben, volgens welke zij met name beschikken over een vermogen, een begroting en een boekhouding die gescheiden zijn van die van de  staat .

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

---

↓91/440/EEG (aangepast)

#### Artikel 5

#### Beheer van spoorwegondernemingen volgens commerciële beginselen

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

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

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

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

---

↓ 91/440/EEG

- a) hun interne organisatie vast te stellen, onverminderd de artikelen 7, 29 en 39;
  - b) toezicht te houden op de levering en de marketing van de diensten, en de tarieven ervan vast te stellen, onverminderd ; Verordening (EG) nr. 1370/2007;
  - c) besluiten betreffende het personeel, de activa en de eigen aankopen te nemen;
  - d) hun marktaandeel uit te breiden, nieuwe technologieën en nieuwe diensten te ontwikkelen en nieuwe managementtechnieken in te voeren;
- 

↓91/440/EEG (aangepast)

- e) nieuwe activiteiten  te ontplooiën  in aanverwante sectoren.



---

↓nieuw

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

---

↓ 91/440/EEG (aangepast)  
⇒ nieuw

## AFDELING 2

### SCHEIDING VAN HET BEHEER VAN DE INFRASTRUCTUUR EN DE VERVOERSACTIVITEIT EN VAN DE VERSCHILLENDE SOORTEN VERVOERSACTIVITEIT

---

↓2001/12/EG Art.1, punt 7,  
(aangepast)

#### Artikel 6

##### Gescheiden rekeningen

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

2. De lidstaten kunnen voorts bepalen, dat deze scheiding tot uitdrukking komt in het bestaan van afzonderlijke afdelingen binnen eenzelfde onderneming of dat de infrastructuur  en de vervoersdiensten  door afzonderlijke  entiteiten  worden beheerd.

---

↓2001/12/EG Art.1, punt 10,  
(aangepast)

3.  De lidstaten zorgen ervoor, dat  voor de bedrijfsactiviteiten met betrekking tot de exploitatie van hun goederenvervoersdiensten  enerzijds en voor de activiteiten in verband met de exploitatie van personenvervoersdiensten anderzijds, afzonderlijke  winst- en verliesrekeningen, alsmede balansen  worden  opgesteld en gepubliceerd.  Openbare  financiële middelen voor activiteiten die betrekking hebben op het verrichten van vervoersdiensten in het kader van een opdracht van openbare dienst, moeten

☒ voor elk openbardienstcontract ☒ afzonderlijk in de desbetreffende rekeningen worden opgevoerd en mogen niet worden overgedragen naar activiteiten met betrekking tot andere vervoersdiensten of andere bedrijfsactiviteiten.

---

↓ 2001/12/EG, Art. 1, punt 7,  
(aangepast)  
⇒ nieuw

4. ~~Dit verbod moet terug te vinden zijn in de~~ ☒ 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 ⇐.

#### Artikel 7

#### ☒ Onafhankelijkheid van de essentiële taken van de infrastructuurbeheerder ☒

1. De lidstaten ☒ zorgen ☒ ervoor dat de in bijlage II vermelde taken die voor billijke en niet-discriminerende toegang tot de infrastructuur bepalend zijn, worden toevertrouwd aan instanties of ondernemingen die zelf geen spoorvervoersdiensten verlenen. Aangetoond moet worden dat deze doelstelling is bereikt, ongeacht de organisatiestructuur.

---

↓ nieuw

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

---

↓ 2001/12/EG Art. 1.7  
(aangepast)

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

~~4. De Commissie stelt uiterlijk op 15 maart 2006 een verslag op over de toepassing van lid 3, overeenkomstig artikel 10 ter.~~

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)

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

---

↓nieuw

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

---

↓91/440/EEG

## AFDELING 3

### FINANCIËLE SANERING

---

↓ 2001/12/EG, Art. 1, punt 8,  
(aangepast)  
⇒ nieuw

#### *Artikel 8*

#### ⊗ Gezonde financiering van de infrastructuurbeheerder ⊗

1. De lidstaten ⊗ ontwikkelen ⊗ de nationale spoorweginfrastructuur waarbij zij, zo nodig, de algemene behoeften van de ⊗ Unie ⊗ in aanmerking nemen. ⇒ Hiertoe publiceren zij uiterlijk twee jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn een meerjarenplan voor de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur om aan de toekomstige mobiliteitsbehoeften te voldoen, dat is gebaseerd op een gezonde en duurzame financiering van het spoorwegsysteem. De strategie bestrijkt een periode van ten minste vijf jaar en is hernieuwbaar. ⇐

2. ⊗ Met inachtneming van de artikelen 93, 107 en 108 van het Verdrag, kunnen ⊗ de lidstaten ⊗ de infrastructuurbeheerder ⊗ financiële middelen verstrekken die voldoende zijn in verhouding tot ⊗ zijn ⊗ taken, de omvang ⊗ van de infrastructuur ⊗ en de financiële behoeften, met name om nieuwe investeringen te dekken.

3. In het kader van het door de overheid vastgestelde algemene beleid ⇒, en rekening houdend met het in lid 1 bedoelde meerjarenplan voor de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur, ⇐ stelt de infrastructuurbeheerder een bedrijfsplan ⊗ vast ⊗ dat ook investerings- en financiële programma's bevat. Het plan moet zodanig worden opgesteld, dat wordt gewaarborgd dat gebruik ⊗, aanbod ⊗ en ontwikkeling van de infrastructuur optimaal en efficiënt zijn, en tevens een financieel evenwicht wordt bereikt en in de middelen voor de verwezenlijking van deze doelstellingen wordt voorzien. ⇒ De infrastructuurbeheerder zorgt ervoor, dat de aanvragers worden geraadpleegd voordat het bedrijfsplan wordt goedgekeurd. De in artikel 55 bedoelde toezichthoudende instantie brengt een niet-bindend advies uit over de mate waarin het bedrijfsplan bijdraagt tot de verwezenlijking van deze doelstellingen. ⇐

↓ 2001/14/EG, (aangepast)  
⇒ nieuw

4. De lidstaten ☒ zorgen ☒ ervoor dat, onder normale zakelijke omstandigheden en over ⇒ een periode van niet meer dan drie jaar ⇐ in de boeken van een infrastructuurbeheerder de inkomsten uit infrastructuurrechten, overschotten uit andere commerciële activiteiten en overheidsfinanciering enerzijds en infrastructuuruitgaven anderzijds, ten minste in evenwicht zijn ☒ , waaronder begrepen voorschotten van de staat, indien van toepassing. ☒

↓ 2001/14/EG

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

↓ 91/440/EEG

#### Artikel 78

~~De beheerder van de infrastructuur past voor het gebruik van de door hem beheerde spoorweginfrastructuur een vergoeding toe die moet worden betaald door de spoorwegondernemingen die van deze infrastructuur gebruik maken. Na raadpleging van deze beheerder bepalen de Lid-Staten de wijze van vaststelling van deze vergoeding.~~

~~In de gebruiksvergoeding, die zodanig wordt berekend dat iedere discriminatie tussen spoorwegondernemingen wordt vermeden, kan met name rekening worden gehouden met de kilometrage, de samenstelling van de trein en met specifieke factoren als snelheid, asdruk en de intensiteit waarmee, of de periode waarin, van de infrastructuur gebruik wordt gemaakt.~~

↓ 91/440/EEG (aangepast)  
→<sub>1</sub> Rectificatie, PB L 305 van 6.11.1991, blz. 22  
⇒ nieuw

#### Artikel 9

##### ☒ **Transparante schuldverlichting** ☒

1. ⇒ Onverminderd de regels van de Unie inzake staatssteun en overeenkomstig de artikelen 93, 107 en 108 van het Verdrag, voeren ⇐ de lidstaten →<sub>1</sub> ~~de bestaande openbare spoorwegondernemingen~~, ← passende mechanismen in om de schuldenlast van ☒ spoorwegondernemingen die eigendom zijn van of worden gecontroleerd door de staat ☒ te helpen terugbrengen tot een niveau dat geen belemmering vormt voor een gezond financieel beheer, en om de financiële situatie van die ondernemingen te saneren.

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

↓ 91/440/EEG

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

↓ nieuw

3. De leden 1 en 2 zijn niet van toepassing op de schulden en intresten op schulden die de ondernemingen hebben aangegaan na 15 maart 2001 of, voor de lidstaten die na 15 maart 2001 tot de Unie zijn toetreden, na de datum van toetreding tot de Unie.

↓ 2001/12/EG Art. 1, lid 9

~~3. De toekenning van steun van de lidstaten voor het aflossen van de in dit artikel bedoelde schulden geschiedt met inachtneming van de artikelen 73, 87 en 88 van het Verdrag.~~

↓ 91/440/EEG (aangepast)

## AFDELING 4

### TOEGANG TOT DE SPOORWEGINFRASTRUCTUUR ☒ EN DIENSTEN ☒

↓ 2001/12/EG Art. 1, lid 11,  
(aangepast)

#### Artikel 10

#### ☒ Voorwaarden voor de toegang tot de spoorweginfrastructuur ☒

~~2. Spoorwegondernemingen die onder de werkingssfeer van artikel 2 vallen, krijgen onder billijke voorwaarden toegang tot de infrastructuur in andere lidstaten met het oog op de exploitatie van internationale gecombineerde goederenvervoersdiensten.~~

↓ 2004/51/EG, Art. 1, lid 2,  
onder a) (aangepast)  
⇒ nieuw

~~3. Spoorwegondernemingen die onder de werkingssfeer van artikel 2 vallen, krijgen onder billijke voorwaarden toegang tot het trans-Europees netwerk voor goederenvervoer per spoor~~

~~als omschreven in artikel 10 bis en in bijlage I, alsmede, uiterlijk op 1 januari 2007, tot het gehele spoorwegnet, met het oog op de exploitatie van internationale goederendiensten.~~

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

↓ 2007/58/EG Art.1, punt 8,  
(aangepast)

2. De spoorwegondernemingen die onder ☒ het toepassingsgebied ☒ van ☒ deze richtlijn ☒ vallen, krijgen recht op toegang tot de infrastructuur van alle lidstaten met het oog op de exploitatie van internationale passagiersvervoersdiensten. Bij een internationale passagiersvervoerdienst hebben de spoorwegondernemingen het recht op het internationale traject passagiers te laten instappen op elk station en ☒ hen ☒ te laten uitstappen op een ander station, ook wanneer die in dezelfde lidstaat liggen.

↓ 2007/58/EG Art. 1, lid 8

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

↓ 2007/58/EG Art. 1, lid 8  
(aangepast)

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

↓ nieuw

De Commissie kan uitvoeringsmaatregelen vaststellen, waarin de voor de toepassing van dit lid te volgen procedure en criteria nader worden bepaald. Deze maatregelen, die tot doel hebben de eenvormige tenuitvoerlegging van deze richtlijn te verzekeren, worden overeenkomstig artikel 63, lid 3, vastgesteld als uitvoeringshandelingen.

↓ 2007/58/EG Art.1, punt 8,  
(aangepast)

#### ☒ Artikel 11 ☒

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

1. De lidstaten kunnen het in artikel 10  bedoelde  toegangsrecht beperken op verbindingen tussen een vertrekpunt en een bestemming waarvoor een of meer openbaredienstcontracten overeenkomstig de geldende  Uniewetgeving  zijn gesloten. Deze beperking mag niet tot gevolg hebben, dat het recht op het internationale traject passagiers te laten instappen op elk station en  hen  te laten uitstappen op een ander station, ook wanneer die in dezelfde lidstaat liggen, wordt beperkt, behalve wanneer de uitoefening van dit recht het economische evenwicht van een openbaredienstcontract in  gevaar  zou brengen.

2. Of het economische evenwicht  van een openbaredienstcontract  al dan niet in  gevaar  komt, wordt door de in artikel 55 bedoelde toezichthoudende instantie  of instanties  bepaald op basis van een objectieve economische analyse aan de hand van vooraf vastgestelde criteria, op verzoek van  een van de volgende partijen  :

↓ 2007/58/EG Art. 1, lid 8  
(aangepast)

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

↓ 2007/58/EG Art. 1, lid 8

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

c) de infrastructuurbeheerder, of

d) de spoorwegonderneming die het openbaredienstcontract uitvoert.

↓ 2007/58/EG Art. 1, lid 8  
(aangepast)

De bevoegde autoriteiten en de spoorwegondernemingen die de openbare diensten verrichten, delen aan de bevoegde toezichthoudende instantie de informatie mee die redelijkerwijs nodig is om tot een besluit te komen. De toezichthoudende instantie onderzoekt de verstrekte informatie en pleegt daarbij, indien nodig, overleg met alle betrokken partijen; binnen een vooraf bepaalde redelijke termijn, en  stelt,  in ieder geval binnen twee maanden na ontvangst van alle relevante informatie, de betrokken partijen in kennis van haar met redenen omklede besluit.

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

a) de ter zake bevoegde autoriteit  of autoriteiten ,

↓ 2007/58/EG Art. 1, lid 8

b) de infrastructuurbeheerder,

c) de spoorwegonderneming die het openbaredienstcontract uitvoert, of

d) de spoorwegonderneming die toegang wenst.

↓nieuw

4. De Commissie kan uitvoeringsmaatregelen vaststellen, waarin de voor de toepassing van de leden 1, 2 en 3 van dit artikel te volgen procedure en criteria nader worden bepaald. Deze maatregelen, die tot doel hebben de eenvormige tenuitvoerlegging van deze richtlijn te verzekeren, worden overeenkomstig artikel 63, lid 3, vastgesteld als uitvoeringsbesluiten.

↓2007/58/EG Art.1, punt 8,  
(aangepast)

5. De lidstaten kunnen tevens het recht passagiers te laten in- en uitstappen op stations in dezelfde lidstaat op het traject van een internationale passagiersvervoerdienst beperken wanneer een exclusief recht voor het vervoer van passagiers tussen deze stations is toegekend uit hoofde van een concessiecontract dat vóór 4 december 2007 is gegund op basis van een eerlijke op concurrentie stoelende aanbestedingsprocedure en overeenkomstig de toepasselijke beginselen van het  Unierecht . Deze beperking kan gelden gedurende de oorspronkelijke duur van het contract, of 15 jaar, naargelang welk tijdsbestek het kortst is.

~~3quinquies. De bepalingen van deze richtlijn verplichten een lidstaat niet om tot 1 januari 2010 het in lid 3 bis bedoelde recht op toegang te verlenen aan spoorwegondernemingen en de direct of indirect onder hun zeggenschap staande dochterondernemingen met een vergunning van een lidstaat waar soortgelijke toegangsrechten niet worden verleend.~~

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

#### Artikel 12

#### Heffing op spoorwegondernemingen die passagiersvervoersdiensten verrichten

↓ 2007/58/EG Art. 1, lid 8  
(aangepast)

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

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

2. De heffing is bedoeld om deze autoriteit te compenseren voor openbaredienstverplichtingen vervat in openbaredienstcontracten die overeenkomstig het  Unierecht  zijn gegund. De opbrengst uit  deze  heffing betaald als compensatie mag niet hoger zijn dan nodig is



om het geheel of een deel van de kosten van de desbetreffende openbare dienstverplichtingen, rekening houdend met de opbrengsten alsmede met een redelijke winst uit de uitvoering van die verplichtingen, te dekken.

---

↓ 2007/58/EG Art. 1, lid 8  
(aangepast)

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

---

↓ 2007/58/EG Art. 1, lid 8

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

---

↓ 2001/12/EG Art. 1, lid 11

~~4. Op verzoek van een lidstaat of op eigen initiatief onderzoekt de Commissie, in een specifiek geval, de toepassing en naleving van dit artikel en besluit zij binnen twee maanden na ontvangst van een dergelijk verzoek en na raadpleging van het Comité van artikel 55-11 bis, lid 2, of de betrokken maatregel verder mag worden toegepast. De Commissie deelt haar besluit mee aan het Europees Parlement, de Raad en de lidstaten.~~

~~Onverminderd artikel 226 van het Verdrag kan iedere lidstaat het besluit van de Commissie binnen een maand aan de Raad voorleggen. De Raad kan in uitzonderlijke omstandigheden binnen een maand met een gekwalificeerde meerderheid van stemmen een andersluidend besluit nemen.~~

---

↓ 2004/51/EG Art. 1, punt 2,  
onder c)

~~6. De toegang via het spoor tot, alsmede de verlening van diensten in, terminals en havens in verband met spoorwegactiviteiten overeenkomstig de leden 1, 2 en 3 waarbij meer dan één eindgebruiker wordt bediend of kan worden bediend, worden toegestaan aan alle spoorwegondernemingen op niet-discriminerende en transparante wijze; verzoeken van spoorwegondernemingen kunnen alleen onderworpen worden aan beperkingen indien er levensvatbare spoorwegalternatieven onder marktvoorwaarden voorhanden zijn.~~

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)  
⇒ nieuw

### Artikel 13

Voorwaarden voor de toegang tot diensten

1. ☒ De ☒ spoorwegondernemingen hebben op een niet-discriminerende basis recht op het in bijlage III, punt 1, vastgestelde minimumtoegangspakket.

2. De in bijlage III, punt 2 bedoelde diensten worden ⇨ door alle aanbieders van dienstvoorzieningen ⇩ op een niet-discriminerende wijze verleend. ~~verzoeken van spoorwegondernemingen mogen slechts worden afgewezen als er, onder marktvoorwaarden, haalbare alternatieven bestaan. Indien de diensten niet door één enkele infrastructuurbeheerder worden aangeboden, moet de verstrekker van de hoofdinfrastructuur alles doen wat redelijkerwijs mogelijk is om de verschaffing van deze diensten te vergemakkelijken.~~

↓nieuw

Wanneer de exploitant van de dienstvoorziening behoort tot een onderneming of entiteit die ook actief is en over een machtspositie beschikt op tenminste één van de markten voor spoorwegvervoersdiensten waarvoor de voorziening wordt gebruikt, is de exploitant op zodanige wijze georganiseerd, dat hij juridisch, organisatorisch en wat de besluitvorming aangaat, onafhankelijk is van deze onderneming of entiteit.

De verzoeken van de spoorwegondernemingen om toegang tot de dienstvoorziening mogen slechts worden afgewezen, wanneer er levensvatbare alternatieven zijn die hen in staat stellen, de betrokken goederen- of passagiersdienst op hetzelfde traject onder economisch aanvaardbare voorwaarden te exploiteren. De bewijslast voor het bestaan van een levensvatbaar alternatief ligt bij de exploitant van de dienstvoorziening.

Wanneer de exploitant van de dienstvoorziening een conflict vaststelt tussen verschillende verzoeken, tracht hij die verzoeken zo goed mogelijk met elkaar te verzoenen. Wanneer geen levensvatbaar alternatief beschikbaar is en het op basis van aantoonbare behoeften onmogelijk is aan alle verzoeken om capaciteit voor de betrokken voorziening tegemoet te komen, neemt de in artikel 55 bedoelde toezichthoudende instantie uit eigen beweging of op grond van een klacht de nodige maatregelen om ervoor te zorgen, dat een passend deel van de capaciteit wordt voorbehouden aan andere spoorwegondernemingen dan die welke deel uitmaken van de onderneming of de entiteit waartoe de exploitant van de voorziening ook behoort. Nieuwe voorzieningen en technische installaties die specifiek voor een nieuw type rollend materieel zijn ontworpen, kunnen gedurende een periode van vijf jaar vanaf de start van de exploitatie worden voorbehouden voor één spoorwegonderneming.

Wanneer de dienstvoorziening gedurende tenminste twee opeenvolgende jaren niet is gebruikt, biedt de eigenaar de exploitatie van de voorziening aan voor leasing of verhuring.

↓2001/14/EG (aangepast)

3. Indien de infrastructuurbeheerder een van de in bijlage III, punt 3, als „aanvullende diensten” vermelde diensten aanbiedt, ☒ verricht ☒ hij deze op verzoek ☒ op niet discriminerende wijze ☒ aan een spoorwegonderneming.

↓ 2001/14/EG (aangepast)

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

↓ nieuw

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

↓ 2001/12/EG Art. 1, lid 12

#### ~~Artikel 10bis~~

~~1. Het trans-Europees netwerk voor goederenvervoer per spoor omvat de volgende elementen:~~

~~a) de op de kaarten in bijlage I aangegeven spoorlijnen;~~

~~b) waar nodig alternatieve trajecten, met name om overbelaste infrastructuur in de zin van Richtlijn 2001/14/EG heen. Wanneer deze trajecten worden aangeboden, moeten de totale reistijden zoveel mogelijk worden gehandhaafd;~~

~~c) toegang via het spoor tot terminals die meer dan één eindgebruiker bedienen of kunnen bedienen en tot andere locaties en voorzieningen, inclusief aanvoerlijnen;~~

~~d) toegang via het spoor tot en vanuit de in bijlage I vermelde havens inclusief aanvoerlijnen.~~

~~2. De in lid 1, onder c) en d), genoemde aanvoerlijnen beslaan aan het begin en einde van de reisweg 50 km, of 20 % van de reisweg op de in lid 1, onder a), bedoelde spoorlijnen, afhankelijk van hetgeen méér is.~~

~~België en Luxemburg, als lidstaten met een relatief klein of geconcentreerd spoorwegnet, kunnen de lengte van de aanvoerlijnen in het eerste jaar na 15 maart 2003 beperken tot ten minste 20 kilometer en tot het eind van het tweede jaar tot 40 km.~~

↓ nieuw

## AFDELING 5

### GRENSOVERSCHRIJDENDE OVEREENKOMSTEN

#### Artikel 14

#### Algemene beginselen inzake grensoverschrijdende overeenkomsten

1. Alle bepalingen in grensoverschrijdende overeenkomsten tussen lidstaten die discrimineren tussen spoorwegondernemingen of die de vrijheid van de spoorwegondernemingen beperken om grensoverschrijdende diensten te exploiteren, worden hierbij opgeschort.

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

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

De Commissie kan uitvoeringsmaatregelen vaststellen tot nadere bepaling van de voor de toepassing van dit lid te volgen procedure. Deze maatregelen, die tot doel hebbende de eenvormige tenuitvoerlegging van deze richtlijn te verzekeren, worden overeenkomstig artikel 63, lid 3, vastgesteld als uitvoeringsbesluiten.

↓ 2001/12/EG, Art. 1, punt 13,  
(aangepast)  
⇒ nieuw

## AFDELING 6

### TOEZICHTHOUDENDE ROL VAN DE COMMISSIE

#### Artikel 15

#### ⊗ Reikwijdte van het markttoezicht ⊗

1. ~~Uiterlijk op 15 september 2001 treft de~~ ⊗ De ⊗ Commissie ⊗ treft ⊗ de nodige maatregelen voor het toezicht op de technische en economische omstandigheden en de marktontwikkelingen van het Europese spoorvervoer. ~~De Commissie zorgt voor voldoende middelen om effectief toezicht op deze sector mogelijk te maken.~~

2. De Commissie ⊗ betreft ⊗ in dit kader vertegenwoordigers van de lidstaten en van de betrokken sectoren, met inbegrip van de gebruikers, nauw bij haar werkzaamheden, zodat zij beter in staat zijn, toezicht te houden op de ontwikkelingen in de spoorwegsector en de evolutie van de markt, de effecten van de aangenomen maatregelen te beoordelen en de impact van de door de Commissie voorgenomen maatregelen te analyseren.

3. De Commissie ziet toe op het gebruik van de netten en de ontwikkeling van de kadervoorwaarden in de spoorwegsector, met name ⊗ de ⊗ heffingen op het gebruik van infrastructuur, capaciteitstoeiwijzing, ~~veiligheidsregulering~~ ⇒ investeringen in spoorweginfrastructuur, ontwikkelingen inzake de prijzen en de kwaliteit van de spoorvervoersdiensten, vervoersdiensten op grond van openbaardienstcontracten, ⊗ vergunningverlening en de mate van harmonisatie die ⊗ tussen de lidstaten ⊗ tot stand

komt. Zij zorgt voor actieve samenwerking tussen de bevoegde toezichthoudende instanties in de lidstaten.

---

↓ 2001/12/EG Art. 1, punt 13  
(aangepast)  
⇒ nieuw

4. De Commissie rapporteert ⇒ regelmatig ⇐ aan het Europees Parlement en de Raad over:

a) de ontwikkeling van de interne markt in ☒ de spoorwegdiensten ☒,

---

↓ 2001/12/EG Art. 1, punt 13  
(aangepast)

b) de kadervoorwaarden ☒, met inbegrip van die voor de passagiersvervoersdiensten over het spoor, ☒

---

↓ 2004/51/EG Art. 1, punt 3

c) de stand van zaken met betrekking tot het Europese spoorwegnet,

---

↓ 2001/12/EG Art. 1, punt 13

d) het gebruik van toegangsrechten,

e) belemmeringen voor efficiëntere spoorwegdiensten,

f) infrastructuurbeperkingen,

g) de behoefte aan wetgeving.

---

↓ nieuw

5. Met het oog op het markttoezicht door de Commissie delen de lidstaten jaarlijks de in bijlage IV genoemde inlichtingen alsmede andere door de Commissie gevraagde gegevens mee.

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

---

↓2001/13/EG Art. 1, punt 3  
(aangepast)

## ⊗ HOOFDSTUK III

# VERLENEN VAN VERGUNNINGEN AAN SPOORWEGONDERNEMINGEN

## AFDELING 1

### INSTANTIE VERANTWOORDELIJK VOOR HET VERLENEN VAN VERGUNNINGEN ⊗

#### *Artikel 16*

#### ⊗ Instantie die vergunningen verleent aan spoorwegondernemingen ⊗

---

↓ 2001/13/EG Art. 1, lid 3

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

---

↓ 2001/13/EG Art. 1, lid 3  
(aangepast)

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

---

↓95/18/EG (aangepast)

## AFDELING 2

### VOORWAARDEN VOOR HET VERKRIJGEN VAN EEN VERGUNNING

#### *Artikel 17*

#### ⊗ Algemene vereisten ⊗

---

↓95/18/EG (aangepast)  
⇒ nieuw

1.  De  spoorwegondernemingen hebben het recht een vergunning aan te vragen in de lidstaat waar zij gevestigd zijn ⇒ , mits die lidstaat of de onderdanen van de lidstaten in totaal voor meer dan 50 % eigenaar zijn van die spoorwegondernemingen en er direct of indirect door middel van een of meer tussenondernemingen, daadwerkelijke zeggenschap over uitoefenen, tenzij een overeenkomst met een derde land waarbij de Unie partij is, anders bepaalt ⇐.

---

↓95/18/EG

2. De lidstaten verlenen noch verlengen een vergunning wanneer niet aan de voorwaarden van dit hoofdstuk is voldaan.

---

↓95/18/EG (aangepast)

3.  De  spoorwegondernemingen die aan de voorwaarden van dit hoofdstuk voldoen, zijn gerechtigd een vergunning te ontvangen.

4.  De  spoorwegondernemingen  mogen de  onder dit hoofdstuk vallende spoorvervoersdiensten  alleen  verrichten,  indien  zij daartoe over de gepaste vergunning beschikken.

---

↓95/18/EG

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

---

↓nieuw

5. De Commissie kan uitvoeringsmaatregelen vaststellen waarin de voor de toepassing van dit artikel te volgen procedure nader wordt omschreven, met inbegrip van het gebruik van een gemeenschappelijk model voor de vergunning. Deze maatregelen, bedoeld om de eenvormige tenuitvoerlegging van deze richtlijn te verzekeren, worden overeenkomstig artikel 63, lid 3, vastgesteld als uitvoeringsbesluiten.

---

↓95/18/EG (aangepast)

### *Artikel 18*

#### Voorwaarden voor het verkrijgen van een vergunning

---

↓95/18/EG

Een spoorwegonderneming moet, vóór het begin van haar activiteiten, ten aanzien van de vergunningverlenende autoriteiten van de betrokken lidstaat kunnen aantonen dat zij te allen tijde kan voldoen aan bepaalde, in de artikelen 19 tot en met 22 genoemde eisen inzake goede

naam, financiële draagkracht en beroepsbekwaamheid, alsmede dekking van haar wettelijke aansprakelijkheid.

---

↓95/18/EG, Art. 5 en 6  
(aangepast)

~~Voor de toepassing van de eerste alinea~~ ☒ Hiertoe ☒ verstrekt de onderneming die een vergunning aanvraagt alle relevante inlichtingen.

#### Artikel 19

##### ☒ Eisen inzake goede naam ☒

---

↓95/18/EG

De lidstaten stellen de voorwaarden vast, waaronder aan het vereiste inzake goede naam is voldaan, teneinde te waarborgen, dat de vergunningaanvragende spoorwegonderneming of de bestuurders ervan:

---

↓95/18/EG, Art. 5 en 6

- a) niet zijn veroordeeld wegens ernstige strafbare feiten, met inbegrip van handelsdelicten;
  - b) niet failliet zijn verklaard;
  - c) niet zijn veroordeeld wegens ernstige inbreuken op specifieke wettelijke bepalingen op het gebied van het vervoer;
- 

↓2001/13/EG Art. 1, punt 5

- 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.
- 

↓ 95/18/EG (aangepast)

#### Artikel 20

##### ☒ Eisen inzake financiële draagkracht ☒

---

↓95/18/EG

Aan de eisen inzake financiële draagkracht is voldaan indien de vergunningaanvragende spoorwegonderneming kan aantonen dat zij gedurende een periode van twaalf maanden haar



op realistische onderstellingen gebaseerde, bestaande en potentiële verbintenissen kan nakomen.

---

↓ 95/18/EG Art. 7 (aangepast)

~~Voor de toepassing van de eerste alinea~~ ☒ Hiertoe ☒ verstrekt de aanvrager van een vergunning ten minste de gegevens vermeld in bijlage V.

---

↓ nieuw

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

---

↓ 2004/49/EG Art. 29, lid 1  
(aangepast)

### Artikel 21

#### ☒ Eisen inzake beroepsbekwaamheid ☒

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

---

↓ 95/18/EG (aangepast)

### Artikel 22

#### ☒ Eisen inzake burgerlijke aansprakelijkheid ☒

---

↓ 95/18/EG  
⇒ nieuw

⇒ Onverminderd hoofdstuk III van Verordening (EG) nr. 1371/2007 van het Europees Parlement en de Raad<sup>16</sup>, is ⇐ een spoorwegonderneming voldoende verzekerd ~~of gelijkwaardige voorzieningen te hebben getroffen~~ om, ter toepassing van de nationale en internationale wetgeving, haar aansprakelijkheid bij ongeval, met name ten aanzien van vracht, post en derden te dekken.

---

<sup>16</sup> PB L 315 van 3.12.2007, blz. 14.

---

↓ 95/18/EG (aangepast)

## AFDELING 3

### GELDIGHEIDSTERMIJN VAN DE VERGUNNING

#### Artikel 23

#### ⊗ Ruimtelijke en tijdelijke geldigheid ⊗

---

↓ 2001/13/EG Art.1, punt 4,  
(aangepast)

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

---

↓ 95/18/EG (aangepast)

2. Een vergunning blijft geldig, zolang de spoorwegonderneming aan de in dit hoofdstuk vervatte verplichtingen voldoet. De vergunningverlenende autoriteiten kunnen evenwel bepalen dat de vergunning ⊗ regelmatig ⊗ aan een nieuw onderzoek wordt onderworpen. ⊗ Indien dat het geval is, gebeurt dat onderzoek tenminste om de vijf jaar. ⊗

---

↓ 95/18/EG

3. Bijzondere bepalingen betreffende het schorsen of intrekken van de vergunning kunnen in de vergunning zelf zijn vervat.

---

↓ 95/18/EG (aangepast)

#### Artikel 24

#### ⊗ Tijdelijke vergunning, schorsing en goedkeuring ⊗

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

---

↓ 95/18/EG

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

2. Wanneer een vergunningverlenende autoriteit van een lidstaat constateert dat er ernstige twijfel bestaat over de naleving van de in dit hoofdstuk vervatte verplichtingen door een

spoorwegonderneming waaraan de autoriteit van een andere lidstaat een vergunning heeft verleend, stelt zij deze autoriteit daarvan onverwijld in kennis.

---

↓95/18/EG (aangepast)

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

---

↓95/18/EG Art. 11 (aangepast)

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

---

↓95/18/EG

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

---

↓95/18/EG (aangepast)

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

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

---

↓95/18/EG Art. 11

7. De vergunningverlenende autoriteiten kunnen een spoorwegonderneming waartegen een rechtsvordering wegens insolventie of een soortgelijke procedure is ingesteld, haar vergunning niet laten behouden, wanneer zij ervan overtuigd zijn dat er geen realistische vooruitzichten zijn op een bevredigende financiële reorganisatie binnen een redelijke termijn.

---

↓2001/13/EG Art. 1, punt 6  
(aangepast)

8. Wanneer  een  vergunningverlenende autoriteit een vergunning  heeft  verleend, geschorst, ingetrokken of aangepast,  stelt  de betrokken lidstaat de Commissie onverwijld hiervan in kennis. De Commissie brengt de andere lidstaten onmiddellijk op de hoogte.

---

↓2001/13/EG Art. 1, lid 7

### Artikel 12

~~1. Behalve aan de vereisten van deze richtlijn dient de spoorwegonderneming ook te voldoen aan de nationale wetten en voorschriften die verenigbaar zijn met de communautaire wetgeving en op niet-discriminerende wijze worden toegepast, met name met betrekking tot:~~

- ~~a) specifieke technische en exploitatie-eisen voor de spoorwegvervoersdiensten,~~
- ~~b) veiligheidseisen die van toepassing zijn op het personeel, het rollend materieel en de interne organisatie van de onderneming,~~
- ~~e) bepalingen met betrekking tot de gezondheid, de veiligheid, de sociale voorwaarden en de rechten van de werknemers en de consumenten,~~
- ~~d) vereisten die voor alle ondernemingen in de betreffende spoorwegsector gelden en bedoeld zijn om de consument voordelen of bescherming te bieden.~~

~~2. Een spoorwegonderneming kan te allen tijde aan de Commissie de vraag voorleggen, of de vereisten van het nationale recht verenigbaar zijn met het Gemeenschapsrecht, alsook of die vereisten op niet-discriminerende wijze worden toegepast.~~

~~Als de Commissie van oordeel is dat aan de voorschriften van deze richtlijn niet is voldaan, geeft zij een advies over de juiste interpretatie van de richtlijn, onverminderd artikel 226 van het Verdrag.~~

### Artikel 13

~~Spoorwegondernemingen dienen zich te houden aan de op internationale spoorwegvervoersdiensten toepasselijke overeenkomsten die van kracht zijn in de lidstaten waar zij hun activiteiten uitoefenen. Tevens nemen zij de ter zake dienende douane- en belastingbepalingen in acht.~~

---

↓ 95/18/EG (aangepast)  
⇒ nieuw

### Artikel 25

Procedure voor het verlenen van vergunningen

1. De procedures voor het verlenen van vergunningen worden bekendgemaakt door de betrokken  $\Rightarrow$  vergunningverlenende autoriteiten  $\Leftarrow$  , die  $\Rightarrow$  het Europees Spoorwegbureau  $\Leftarrow$  daarvan in kennis stellen.

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

---

$\Downarrow$  95/18/EG

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

---

$\Downarrow$  2001/14/EG (aangepast)

## HOOFDSTUK IV

### $\boxtimes$ HEFFING VAN RECHTEN VOOR HET GEBRUIK VAN SPOORWEGINFRASTRUCTUUR EN TOEWIJZING VAN INFRASTRUCTUURCAPACITEIT $\boxtimes$

#### AFDELING 1

##### $\boxtimes$ ALGEMENE BEGINSELEN $\boxtimes$

###### $\boxtimes$ Artikel 26 $\boxtimes$

###### $\boxtimes$ Effectief gebruik van infrastructuurcapaciteit $\boxtimes$

---

$\Downarrow$  2001/14/EG (aangepast)

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

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)  
⇒ nieuw

*Artikel 27*

**Netverklaring**

1. De infrastructuurbeheerder stelt na overleg met de belanghebbenden ☒, onder wie de toezichthoudende instantie als bedoeld in artikel 55, ☒ een netverklaring op en maakt deze verklaring bekend, te verkrijgen tegen betaling van een vergoeding die de kosten van publicatie ervan niet mag overschrijden. ⇒ De netverklaring wordt gepubliceerd in tenminste twee officiële talen van de Unie. De inhoud van de netverklaring wordt kosteloos in elektronische vorm aangeboden over de portaal­site van het Europese Spoorwegbureau. ⇐

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)  
⇒ nieuw

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

---

↓ nieuw

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

---

↓ 2001/14/EG

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.

---

↓ 2004/51/EG Art. 1, lid 2,  
onder b) (aangepast)

☒ *Artikel 28* ☒

**☒ Overeenkomsten tussen de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders ☒**

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

---

↓ 2001/14/EG Art. 4 (aangepast)  
⇒ nieuw

## AFDELING 2

### RECHTEN VOOR HET GEBRUIK VAN INFRASTRUCTUUR ☒ EN DIENSTEN ☒

---

↓ 2001/14/EG

#### Artikel 29

##### Instelling, vaststelling en inning van gebruiksrechten

1. De lidstaten stellen met inachtneming van de in artikel 4 vastgelegde beheersmatige onafhankelijkheid een kaderregeling voor de heffingen vast.

---

↓ 2001/14/EG, Art. 4

Met inachtneming van de voorwaarde van beheersmatige onafhankelijkheid stellen de lidstaten specifieke tarifieringsvoorschriften vast of delegeren zij deze bevoegdheid van de infrastructuurbeheerder.

---

↓ nieuw

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

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)  
⇒ nieuw

☒ De infrastructuurbeheerder bepaalt en int de rechten ☒ .

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

---

↓ nieuw

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

---

↓ 2001/14/EG

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

4. De infrastructuurbeheerders vergewissen zich ervan, dat de toepassing van de tarifieringsregeling resulteert in gelijkwaardige en niet-discriminerende gebruiksrechten wanneer verschillende spoorwegondernemingen in soortgelijke delen van de markt diensten van vergelijkbare aard verrichten, en dat de daadwerkelijk geheven rechten aan de voorschriften van de netverklaring voldoen.

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

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)

### Artikel 30

#### Infrastructuurkosten en boekhouding

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

2. De lidstaten dragen er  voor  zorg, dat aan lid 1 uitvoering wordt gegeven met een overeenkomst van ten minste  vijf  jaar tussen de bevoegde autoriteit en de infrastructuurbeheerder, waarin de overheidsfinanciering wordt geregeld ~~dan wel door het vaststellen van regelgevende maatregelen met de nodige bevoegdheden.~~

3. ~~Indien er een overeenkomst bestaat, worden d~~De bepalingen van  de overeenkomst  en de structuur van de betalingen om de infrastructuurbeheerder te financieren,  worden  vooraf voor de gehele duur van de overeenkomst overeengekomen.

---

↓ nieuw

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

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

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

De in artikel 55 bedoelde toezichthoudende instantie beoordeelt, of de geraamde inkomsten van de infrastructuurbeheerder op middellange en lange termijn volstaan om de



overeengekomen prestatiedoelstellingen te bereiken, en formuleert, uiterlijk één maand voor de ondertekening van de overeenkomst, aanbevelingen ter zake.

Wanneer de bevoegde autoriteit van deze aanbevelingen afwijkt, stelt zij de toezichthoudende instantie in kennis van de redenen hiervan.

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

↓ 2001/14/EG (aangepast)

⇒ nieuw

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

↓ 2001/14/EG (aangepast)

⇒ nieuw

### Artikel 31

#### Heffingsbeginselen

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

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

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

↓ nieuw

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

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)

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

---

↓nieuw

5. Wanneer de Uniewetgeving voor het vrachtvervoer over de weg heffingen mogelijk maakt voor de kosten van geluidshinder, worden de infrastructurrechten overeenkomstig bijlage VIII, punt 2, gewijzigd, teneinde rekening te houden met de door de exploitatie van treinen veroorzaakte kosten van geluidshinder.

Bijlage VIII, punt 2, kan in het licht van de opgedane ervaring worden gewijzigd, overeenkomstig de in artikel 60 bedoelde procedure, met name wat de differentiëring van de infrastructuurheffingen betreft.

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)

⇒ nieuw

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

Een heffing voor ⇒ de andere ⇐ milieukosten waaruit een verhoging van de totale inkomsten van de infrastructuurbeheerder resulteert, wordt echter uitsluitend toegestaan ⇒ indien deze in de Uniewetgeving ook is toegestaan voor het goederenvervoer over de weg. ⇐ ~~bij concurrerende takken van vervoer van vergelijkbare omvang is.~~ ⇒ Wanneer de Uniewetgeving niet toestaat deze milieukosten ten aanzien van het goederenvervoer over de weg in rekening te brengen, ⇐ ~~Bij ontbreken van een vergelijkbaar heffingsniveau voor milieukosten bij andere concurrerende takken van vervoer,~~ mogen dergelijke wijzigingen geen gevolgen hebben voor de totale inkomsten van de infrastructuurbeheerder.

Indien ☒ milieuheffingen ☒ ~~een vergelijkbaar niveau van~~ extra inkomsten opleveren, bepalen de lidstaten voor welke doeleinden deze inkomsten ☒ moeten ☒ worden gebruikt.

---

↓nieuw

De bevoegde autoriteiten houden de nodige gegevens bij, om ervoor te zorgen, dat de oorsprong van de milieuheffingen en het gebruik ervan, kunnen worden achterhaald. De lidstaten delen de Commissie die gegevens op regelmatige tijdstippen mee.

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)

6. De in ☒ de leden 3, 4 en 5, bedoelde ☒ gebruiksrechten mogen worden uitgedrukt als gemiddelde, berekend over een voldoende aantal treindiensten en tijden, teneinde ongewenste onevenredige schommelingen te vermijden. Toch dient de relatieve omvang van de

infrastructuurrechten te worden gerelateerd aan de kosten die aan de diensten moeten worden toegeschreven.

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)  
⇒ nieuw

7. Dit artikel is niet van toepassing op de levering van de in bijlage III, punt 2, genoemde diensten.  In geen geval  Desondanks ⇒ mogen de voor deze diensten geïnde heffingen hoger liggen dan de kosten voor de levering daarvan, vermeerderd met een redelijke winst ⇐ ~~wordt bij de vaststelling van de prijzen voor de verlening van de in punt 2 van bijlage II genoemde diensten rekening gehouden met de concurrentiepositie van de spoorwegen.~~

8. Indien diensten die in bijlage III, punten 3 en 4, als „aanvullende” of „ondersteunende” diensten zijn opgenomen, slechts door één leverancier worden aangeboden, ⇒ mogen ⇐ ~~moeten~~ de voor deze diensten geheven rechten ⇒ niet hoger zijn dan ⇐ ~~gerelateerd zijn aan~~ de kosten die nodig zijn om de diensten te verrichten, ⇒ vermeerderd met een redelijke winst ⇐ ~~berekend op basis van het werkelijke gebruiksniveau.~~

---

↓ 2001/14/EG

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.

---

↓ nieuw

10. De exploitant van de voorziening voor het verrichten van de in bijlage III, punten 2, 3 en 4, bedoelde diensten deelt de infrastructuurbeheer de inlichtingen betreffende de heffingen mee, die ingevolge artikel 27 in de netverklaring moeten worden opgenomen.

---

↓ 2001/14/EG

## Artikel 32

### Uitzonderingen op de heffingsbeginselen

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

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

---

↓ nieuw

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

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

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)  
⇒ nieuw

2. Voor toekomstige investeringsprojecten of  specifieke investerings  projecten die ~~niet langer dan vijftien jaar voor de inwerkingtreding van deze richtlijn~~ ⇒ na 1988 ⇐ zijn voltooid, kan de infrastructuurbeheerder op basis van de langetermijnkosten van dergelijke projecten hogere heffingen bepalen of blijven bepalen indien deze de doeltreffendheid of kosteneffectiviteit  of beide  vergroten en anders niet konden of hadden kunnen plaatsvinden.  Deze  heffingsregeling kan ook overeenkomsten omvatten over het delen van het risico dat aan nieuwe investeringen verbonden is.

---

↓ nieuw

3. Treinen met het European Train Control System (ETCS) die op met nationale besturings- en seingevingssystemen uitgeruste lijnen rijden, genieten overeenkomstig bijlage VIII, punt 5, een tijdelijke vermindering van de infrastructuurrechten.

Bijlage VIII, punt 5, kan in het licht van de opgedane ervaring worden gewijzigd overeenkomstig de in artikel 60 bedoelde procedure.

---

↓ 2001/14/EG Art. 8 (aangepast)

4. Om discriminatie te voorkomen, wordt ervoor gezorgd dat de gemiddelde en de marginale rechten van elke infrastructuurbeheerder voor gelijkwaardig gebruik van zijn infrastructuur vergelijkbaar zijn en dat voor vergelijkbare diensten in hetzelfde marktsegment dezelfde rechten gelden. De infrastructuurbeheerder  toont  in zijn netverklaring, dat de tarifieringsregeling aan deze voorschriften voldoet, voor zover zulks mogelijk is onder naleving van het zakengeheim.

---

↓ 2001/14/EG  
⇒ nieuw

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

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)

*Artikel 33*

**Kortingen**

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

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)

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.

---

↓ 2001/14/EG

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

---

↓ 2001/14/EG  
⇒ nieuw

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

---

↓ 2001/14/EG

*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.

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)

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

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

4. De lidstaten zien erop toe, dat ☒ de ☒ regeling verenigbaar is met de artikelen ☒ 93, 107 en 108 ☒ van het Verdrag.

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)

### Artikel 35

#### Prestatieregeling

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

---

↓ 2001/14/EG  
⇒ nieuw

2. De grondbeginselen van de prestatieregeling ⇒ bedoeld in bijlage VIII, punt 4, ⇐ gelden voor het gehele net.

---

↓ nieuw

Bijlage VIII, punt 4, kan in het licht van de opgedane ervaring worden gewijzigd overeenkomstig de in artikel 60 bedoelde procedure.

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)  
⇒ nieuw

### Artikel 36

#### Reserveringsheffingen

☒ De ☒ infrastructuurbeheerders mogen voor ☒ toegewezen ☒, maar niet-gebruikte capaciteit een passende heffing toepassen. Die heffing dient om een efficiënt

capaciteitsgebruik aan te moedigen. ⇨ Wanneer er bij de jaarlijkse opstelling van de dienstregeling meer dan één aanvrager is voor een toe te wijzen treinpad, wordt een reserveringsheffing opgelegd. ⇨

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

---

↓nieuw

### *Artikel 37*

#### **Samenwerking met betrekking tot heffingssystemen op meer dan één net**

De lidstaten zorgen ervoor dat de infrastructuurbeheerders samenwerken opdat de in artikel 32 bedoelde extra heffingen en de in artikel 35 bedoelde prestatieregelingen op efficiënte wijze kunnen worden toegepast op verkeer dat gebruik maakt van meer dan één net. Ter versterking van het concurrentievermogen van internationale spoorvervoersdiensten, ontwikkelen de infrastructuurbeheerders hiertoe passende procedures, met inachtneming van het bepaalde in deze richtlijn.

---

↓2001/14/EG

## **AFDELING 3**

### **TOEWIJZING VAN SPOORWEGINFRASTRUCTUURCAPACITEIT**

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)

### *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.

---

↓2001/14/EG

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.

↓ 2001/14/EG (aangepast)

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

↓ 2007/58/EG Art.2, lid 3  
(aangepast)

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

↓ 2001/14/EG (aangepast)

### Artikel 39

## Capaciteitstoewijzing

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

↓ 2001/14/EG (aangepast)

~~2. Indien de infrastructuurbeheerder in juridisch of organisatorisch opzicht, of wat de besluitvorming betreft, niet onafhankelijk is van een spoorwegonderneming, worden de in lid 1 bedoelde en in dit hoofdstuk omschreven taken uitgeoefend door een toewijzende instantie~~



~~die in juridisch en organisatorisch opzicht en wat de besluitvorming betreft, onafhankelijk is van een spoorwegonderneming.~~

2. De infrastructuurbeheerders ~~en de toewijzende instanties~~ eerbiedigen het zakengeheim van  de aan hen verstrekte  gegevens.

#### Artikel 40

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

---

↓ 2001/14/EG Art. 15 (aangepast)  
⇒ nieuw

1.  De lidstaten zorgen ervoor, dat  de infrastructuurbeheerders samenwerken, om efficiënt netoverschrijdende infrastructuurcapaciteit te kunnen creëren en toewijzen  , onder meer in het kader van de in artikel 42 bedoelde kaderovereenkomsten  . ~~Zij organiseren internationale treinpaden, met name in het kader van het trans-Europees netwerk voor goederenvervoer per spoor.~~  De infrastructuurbeheerders  stellen hiertoe  passende  procedures op  , die zijn onderworpen aan de regels van deze richtlijn,   en organiseren de internationale treinpaden dienovereenkomstig.

De lidstaten zorgen ervoor, dat de vertegenwoordigers van de infrastructuurbeheerders wier toewijzingsbeslissingen gevolgen hebben voor andere infrastructuurbeheerders, samenwerken bij  de  coördinatie van de  toewijzing  van, of bij de toewijzing  van infrastructuurcapaciteit op internationaal niveau,  onverminderd de specifieke bepalingen in de Uniewetgeving inzake netten voor het goederenvervoer over het spoor.  ~~een worden vertegenwoordigers betrokken van de beheerders van elke spoorweginfrastructuur waarvan toewijzingsbeslissingen voor meer dan één infrastructuurbeheerder gevolgen hebben.~~  De  vertegenwoordigers van  de  infrastructuurbeheerders van  derde landen  kunnen eveneens bij deze procedure worden betrokken.

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

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)

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

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

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

↓ 2001/14/EG

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

↓ 2001/14/EG (aangepast)

#### Artikel 41

##### Aanvragers

1.  De  aanvragen om infrastructuur  capaciteit  kunnen worden ingediend door aanvragers  in de zin van deze richtlijn .

↓ 2001/14/EG (aangepast)

2. De infrastructuurbeheerder kan aanvragers regels opleggen, om ervoor te zorgen dat aan zijn gewettigde verwachtingen ten aanzien van toekomstige inkomsten en het toekomstige gebruik van  de  infrastructuur wordt voldaan. Dergelijke regels ~~moeten passend, doorzichtig en niet-discriminerend zijn. Zij worden als deel van de toewijzingsbeginselen in de netverklaring opgenomen en de Commissie wordt daarvan in kennis gesteld.~~ 3. De regels in ~~lid 2~~ mogen slechts betrekking hebben op een financiële garantie, die een passend niveau, dat in verhouding staat tot het beoogde bedrijfsactiviteitsniveau van de aanvrager, niet mag overschrijden, en op de mogelijkheid om reglementaire offertes voor infrastructuurcapaciteit in te dienen.

↓ nieuw

3. De Commissie kan uitvoeringsmaatregelen vaststellen waarin de voor de toepassing van lid 2 te volgen procedure nader wordt bepaald. Deze maatregelen, die tot doel hebben de eenvormige tenuitvoerlegging van deze richtlijn te verzekeren, worden overeenkomstig artikel 63, lid 3, vastgesteld als uitvoeringsbesluiten.

↓ 2001/14/EG (aangepast)

#### Artikel 42

##### Kaderovereenkomsten

1. Onverminderd de artikelen  101, 102 en 106  van het Verdrag kan  tussen een infrastructuurbeheerder en  een aanvrager een kaderovereenkomst worden gesloten. Daarin worden de kenmerken opgenomen van de infrastructuurcapaciteit die door de aanvrager is

aangevraagd en die hem wordt aangeboden voor een termijn van meer dan één dienstregelingsperiode. De kaderovereenkomst behelst geen gedetailleerde beschrijving van een treinpad, maar is zo opgesteld dat aan de gewettigde commerciële behoeften van de aanvrager tegemoet wordt gekomen. Een lidstaat kan eisen, dat de in artikel 55 van deze richtlijn bedoelde toezichthoudende instantie instemt met een dergelijke kaderovereenkomst.

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)

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

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

4. De kaderovereenkomst kan een boeteregeling bevatten voor het geval het nodig mocht zijn de overeenkomst te wijzigen of te beëindigen.

---

↓ 2007/58/EG Art. 2, punt 4

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.

---

↓ 2007/58/EG Art. 2, punt 4  
(aangepast)

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  ~~In dit geval kan de aanvrager verzoeken dat de capaciteitskenmerken waaronder de frequentie, het volume en de kwaliteit van spoorwegtrajecten die aan de aanvrager voor de looptijd van de kaderovereenkomst ter beschikking worden gesteld, gedetailleerd worden omschreven.~~  De kenmerken kunnen betrekking hebben op de frequentie, het volume en de kwaliteit van de treinpaden.  De infrastructuurbeheerder kan de gereserveerde capaciteit verlagen indien deze voor een periode van ten minste één maand minder is gebruikt dan de in artikel 52 bedoelde drempelwaarde.

---

↓ 2007/58/EG Art. 2, punt 4  
(aangepast)

Vanaf 1 januari 2010 kan een eerste kaderovereenkomst voor een periode van 5 jaar worden opgesteld, die eenmaal met 5 jaar verlengd kan worden, op basis van de capaciteitskenmerken

die worden gebruikt door de aanvragers die voor 1 januari 2010 diensten exploiteren, teneinde rekening te houden met specifieke investeringen of met het bestaan van commerciële overeenkomsten. De in artikel 55 bedoelde toezichthoudende instantie is bevoegd voor het verlenen van toestemming voor de inwerkingtreding van ☒ een dergelijke ☒ overeenkomst.

---

↓ 2001/14/EG

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

---

↓ 2001/14/EG

#### *Artikel 43*

### **Tijdschema voor de toewijzing**

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

---

↓ nieuw

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

---

↓ 2001/14/EG

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

---

↓ 2001/14/EG

#### *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 IX.

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

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)  
⇒ nieuw

4. Aanvragers ⇒ dienen ⇐ bij één infrastructuurbeheerder een aanvraag in voor infrastructuurcapaciteit die op meer dan één net betrekking heeft. De betrokken infrastructuurbeheerder is dan gemachtigd om namens die aanvrager bij de andere betrokken infrastructuurbeheerders capaciteit te zoeken.

5. De infrastructuurbeheerders dragen ervoor zorg, dat ☒ de ☒ aanvragers in het geval van infrastructuurcapaciteit die meer dan één net betreft, een aanvraag kunnen indienen bij een eventueel door de infrastructuurbeheerders opgerichte gezamenlijke instantie ⇒ , zoals één centraal aanspreekpunt voor spoorwegcorridors ⇐.

#### Artikel 45

### Programmatie

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)

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

↓ 2001/14/EG Art. 20

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

↓ 2001/14/EG

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

↓ nieuw

4. De infrastructuurbeheerder deelt desgevraagd, binnen een redelijke termijn en tijdig met het oog op het in artikel 46 bedoelde coördinatieproces, de aanvragers kosteloos schriftelijk de volgende inlichtingen mee:

- a) de door alle andere aanvragers op dezelfde trajecten aangevraagde treinpaden;
- b) de aan alle andere aanvragers toegewezen treinpaden en de openstaande aanvragen voor de aan andere aanvragers toegewezen treinpaden op hetzelfde traject als in de vorige dienstregeling;

d) de nog beschikbare capaciteit op de betrokken trajecten;

e) alle bijzonderheden over de bij het toewijzingsproces gehanteerde criteria.

---

↓ 2001/14/EG

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

#### Artikel 46

### Coördinatieprocedure

---

↓ 2001/14/EG

1. Wanneer de infrastructuurbeheerder tijdens de in artikel 45 bedoelde programmatieprocedure op met elkaar concurrerende aanvragen stuit, tracht hij door coördinatie voor deze aanvragen de meest geschikte oplossing uit te werken.

---

↓ 2001/14/EG Art. 21

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.

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)

4. De voor het coördinatieproces geldende beginselen worden in de netverklaring opgenomen. Deze beginselen geven met name de moeilijkheden weer die zich voordoen bij het regelen van internationale treinpaden, en de mogelijke gevolgen van een wijziging voor ☒ de ☒ andere infrastructuurbeheerders.

---

↓ 2001/14/EG

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

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)

⇒ nieuw

6. Onverminderd de bestaande beroepsprocedures en artikel 56, wordt voor geschillen in verband met de toewijzing van infrastructuurcapaciteit een regeling ingesteld om dergelijke geschillen snel te beslechten. ⇒ Deze regeling wordt opgenomen in de netverklaring. ⇐ Bij ☒ de ☒ toepassing van deze regeling wordt binnen tien werkdagen uitspraak gedaan.

## Overbelaste infrastructuur

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)

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.

---

↓ 2001/14/EG

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.

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)

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.

---

↓ 2001/14/EG

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

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)

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 compensaties ☒ moet rekening worden gehouden met de weerslag daarvan in andere lidstaten.

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

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

---

↓ 2001/14/EG

#### *Artikel 48*

#### **Ad-hocaanvragen**

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

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)

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

---

↓ 2001/14/EG

#### *Artikel 49*

#### **Gespecialiseerde infrastructuur**

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

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)

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

---

↓ 2001/14/EG

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.



---

↓ 2001/14/EG (aangepast)

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

---

↓ 2001/14/EG

#### *Artikel 50*

### **Capaciteitsanalyse**

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

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

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

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)

#### *Artikel 51*

### **Capaciteitsvergrotingsplan**

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

---

↓ 2001/14/EG

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,

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)

- 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.

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)  
⇒ nieuw

Het plan kan worden onderworpen aan voorafgaande goedkeuring door de lidstaat. ⇒ De in artikel 55 bedoelde toezichthoudende instantie brengt een advies uit over de mate waarin de in het plan opgenomen acties passend zijn. ⇐

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

---

↓ 2001/14/EG

- a) hij geen capaciteitsvergrotingsplan voorlegt of

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)

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

De infrastructuurbeheerder mag echter  onder voorbehoud van goedkeuring door de toezichthoudende instantie als bedoeld in artikel 55,  deze heffingen  blijven  opleggen  indien:

---

↓ 2001/14/EG

- a) het capaciteitsvergrotingsplan niet kan worden uitgevoerd door overmacht of  
b) de beschikbare mogelijkheden economisch of financieel niet haalbaar zijn.

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)

## 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 wil van de exploitant.

#### Artikel 53

##### **Infrastructuurcapaciteit voor gepland 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.

---

↓nieuw

3. De infrastructuurbeheerder stelt de belanghebbende partijen tijdig in kennis van niet-geplande onderhoudswerkzaamheden.

---

↓2001/14/EG

#### Artikel 54

##### **Bij verstoring te nemen bijzondere maatregelen**

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

---

↓2001/14/EG (aangepast)

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.

---

↓2001/14/EG

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.

↓2001/14/EG (aangepast)

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.

↓ 2001/14/EG (aangepast)

## AFDELING 4

### ☒ TOEZICHTHOUDENDE INSTANTIE ☒

↓ 2001/14/EG (aangepast)

⇒ nieuw

→<sub>1</sub> 2007/58/EG Art. 2, lid 5

#### Artikel 55

#### Toeziethoudende instantie

1. ☒ Alle ☒ lidstaten ☒ stellen ☒ een toezichthoudende instantie in ⇒ voor de spoorwegsector ⇐. Deze instantie, ~~die het inzake vervoer bevoegde ministerie of een ander lichaam kan zijn,~~ is ⇒ een afzonderlijke instantie die organisatorisch, functioneel, hiërarchisch en wat de besluitvorming betreft, juridisch gescheiden en onafhankelijk is van alle andere overheidsinstanties. Zij is tevens ⇐ ☒ met betrekking tot haar ☒ organisatie, financieringsbeslissingen, rechtsvorm en besluitvorming onafhankelijk van ☒ de ☒ infrastructuurbeheerders, ☒ de ☒ heffingsinstanties, ☒ de ☒ toewijzende instanties of ☒ de ☒ aanvragers. →<sub>1</sub> Voorts is zij voor haar werking onafhankelijk van alle bevoegde autoriteiten die betrokken zijn bij de gunning van openbardienstcontract ☒ en ☒. ← ~~De instantie functioneert overeenkomstig de beginselen vastgelegd in dit artikel, waarbij beroeps- en toezichthoudende bevoegdheden aan afzonderlijke instanties kunnen worden toevertrouwd.~~

↓nieuw

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

3. De voorzitter en de raad van bestuur van de toezichthoudende instantie voor de spoorwegsector worden op grond van duidelijke regels die hun onafhankelijkheid waarborgen, benoemd voor een vaste en hernieuwbare termijn. Zij worden gekozen uit personen die gedurende drie jaar voorafgaande aan hun benoeming en gedurende hun ambtstermijn, noch direct noch indirect, een beroepsfunctie of beroepsverantwoordelijkheid in de aan toezicht onderworpen ondernemingen of instanties hebben uitgeoefend, of er een belang in of een zakelijke relatie mee hebben gehad. Na hun ambtstermijn mogen zij gedurende een periode van tenminste drie jaar geen beroepsfunctie of

beroepsverantwoordelijkheid uitoefenen in een van de aan toezicht onderworpen ondernemingen of instanties, of hierin een belang of hiermee een zakelijke relatie hebben. Zij zijn verantwoordelijk voor de aanwerving en het beheer van het personeel van de toezichthoudende instantie.

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)  
⇒ nieuw

⊗ 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:

---

↓ 2001/14/EG

- a) de netverklaring;
  - b) de daarin opgenomen criteria;
  - c) de toewijzingsprocedure en het resultaat daarvan;
  - d) de heffingsregeling;
- 

↓ 2001/14/EG (aangepast)

- e) de hoogte of de structuur van de infrastructuur ⊗ heffingen ⊗ tot betaling waarvan hij verplicht is of kan zijn;
- 

↓ 2004/49/EG Art.30, lid 2  
(aangepast)

- f) ⊗ de ⊗ regelingen voor toegang overeenkomstig de artikelen 10, 11 en 12;
- 

↓ nieuw

- g) de toegang tot en de heffingen voor het gebruik van diensten overeenkomstig artikel 13.

2. De toezichthoudende instantie heeft ook de bevoegdheid, toezicht te houden op de mededinging op de markt voor spoorwegdiensten en om lid 1, punten a) tot en met g), uit eigen beweging te beoordelen, teneinde discriminatie tussen de aanvragers te voorkomen. Zij gaat met name na, of de netverklaringen discriminerende bepalingen bevatten en of deze beslissingsbevoegdheden voor de infrastructuurbeheerder scheppen, die kunnen worden

gebruikt om de aanvragers te discrimineren. De toezichthoudende instantie bezit de nodige organisatorische middelen om deze taken uit te oefenen.

↓ 2001/12/EG Art. 1, lid 11

~~7. Onverminderd de communautaire en nationale regelgeving inzake mededingingsbeleid en de bevoegdheden van de desbetreffende instellingen, oefent de overeenkomstig artikel 30 van Richtlijn 2001/14/EG ingestelde toezichthoudende instantie, of een andere instantie met eenzelfde graad van onafhankelijkheid, toezicht uit op de concurrentie op de markt van de spoorwegvervoersdiensten, met inbegrip van het goederenvervoer.~~

~~Die instantie wordt ingesteld overeenkomstig artikel 30, lid 1, van bovengenoemde richtlijn. Elke aanvrager of belanghebbende kan bij de instantie een klacht indienen indien hij van mening is dat hij oneerlijk is behandeld, is gediscrimineerd of anderszins is benadeeld. Op grond van de klacht, en eventueel ambtshalve, treft de instantie zo snel mogelijk adequate maatregelen om ongewenste marktontwikkelingen om te buigen. Om de noodzakelijke mogelijkheid van rechterlijke toetsing en de noodzakelijke samenwerking tussen de nationale toezichthoudende instanties te verzekeren, zijn artikel 30, lid 6, en artikel 31 van bovengenoemde richtlijn in deze context van toepassing.~~

↓ 2001/14/EG, (aangepast)  
⇒ nieuw

3. De toezichthoudende instantie ziet erop, toe dat de door de infrastructuurbeheerders vastgestelde gebruiksrechten in overeenstemming zijn met hoofdstuk IV, afdeling 2, en dat zij niet-discriminerend zijn. ☒ De ☒ onderhandelingen tussen ☒ de ☒ aanvragers en een infrastructuurbeheerder betreffende de hoogte van ☒ infrastructuurrechten ☒ worden slechts toegestaan wanneer zij onder toezicht van de toezichthoudende instantie plaatsvinden. Deze instantie grijpt onmiddellijk in indien het waarschijnlijk is dat de onderhandelingen in strijd zijn met de bepalingen van dit hoofdstuk.

4. De toezichthoudende instantie is ☒ bevoegd ☒ om nuttige informatie op te ☒ verzoeken ☒ bij de infrastructuurbeheerder, de aanvragers en elke belanghebbende derde partij in de betrokken lidstaat. ☒ De verzochte ☒ informatie dient onverwijld verstrekt te worden. ⇒ De toezichthoudende instantie wordt in staat gesteld, deze verzoeken af te dwingen met passende sancties, waaronder boetes. De aan de toezichthoudende instantie te verstrekken informatie omvat alle gegevens waarom de toezichthoudende instantie verzoekt in het kader van haar functies van beroepsinstantie en toezichthoudster op de mededinging op de markten voor spoorwegdiensten overeenkomstig lid 2. Dit omvat gegevens die nodig zijn voor statistische en marktwaarnemingsdoeleinden. ⇐

↓ 2001/14/EG  
⇒ nieuw

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

---

↓ 2001/14/EG, (aangepast)  
⇒ nieuw

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

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

6. De lidstaten waarborgen, dat de besluiten van de toezichhoudende instantie voor rechterlijke toetsing openstaan. ⇒ Een beroep tegen een besluit van de toezichhoudende instantie heeft slechts schorsende werking, indien de rechterlijke instantie waarbij het beroep aanhangig is, oordeelt dat het besluit van de toezichhoudende instantie onmiddellijk tot gevolg heeft, dat de insteller van het beroep onherstelbare schade wordt toegebracht. ⇐

---

↓ nieuw

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

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

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

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

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)  
⇒ nieuw

### Artikel 57

## Samenwerking tussen toezichhoudende instanties

1. De nationale toezichthoudende instanties wisselen informatie uit over hun werk en hun besluitvormingsbeginselen en -praktijk ☒ en werken samen ☒ met het doel hun besluitvorming over de ☒ gehele Unie ☒ te coördineren. ⇒ Daartoe werken zij samen in een werkgroep die met regelmatige tussenpozen samenkomt. ⇐ De Commissie staat ☒ de toezichthoudende instanties ☒ daarin bij.

---

↓nieuw

2. De toezichthoudende instanties zijn in staat nauw samen te werken, 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 mededinging op de markt voor internationale spoorvervoersdiensten, raadpleegt de betrokken toezichthoudende instantie de toezichthoudende instanties van alle andere lidstaten waardoor het internationale treinpad loopt en verzoekt zij hen om de nodige inlichtingen alvorens een besluit te nemen.

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

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

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

7. De toezichthoudende instanties ontwikkelen gemeenschappelijke beginselen en praktijken voor besluitvorming waarvoor zij krachtens deze richtlijn bevoegd zijn. De Commissie kan uitvoeringsmaatregelen vaststellen, waarin deze gemeenschappelijke beginselen en praktijken zijn neergelegd. Deze maatregelen, die tot doel hebben de eenvormige tenuitvoerlegging van deze richtlijn te verzekeren, worden overeenkomstig artikel 63, lid 3, vastgesteld als uitvoeringsbesluiten.

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



---

↓91/440/EEG

## HOOFDSTUK V

### SLOTBEPALINGEN

---

↓2001/12/EG Art. 1, lid 14

#### ~~Artikel 11~~

~~1. De lidstaten kunnen elke vraag betreffende de uitvoering van deze richtlijn aan de Commissie voorleggen. Passende besluiten zullen worden genomen door gebruik te maken van de in artikel 11 bis, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure.~~

---

↓2007/58/EG Art. 1, lid 11

~~2. De maatregelen die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn aangaande de aanpassing van de bijlagen beogen te wijzigen, worden vastgesteld volgens de regelgevingsprocedure met toetsing bedoeld in artikel 11 bis, lid 3.~~

---

↓91/440/EEG

#### Artikel 58

De bepalingen van deze richtlijn zijn van toepassing onverminderd het bepaalde in Richtlijn 2004/17/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>17</sup>.

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)  
⇒ nieuw

#### Artikel 59

##### Uitzonderingen

1. ~~Gedurende een periode van vijf jaar ingaande op~~ ⇒ Tot ⇐ 15 maart ~~2003~~ ⇒ 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

---

<sup>17</sup> PB L 134 van 30.4.2004, blz. 1.

↓2001/14/EG

~~Griekenland, als lidstaat met geen enkele rechtstreekse spoorverbinding met een andere lidstaat,~~

↓2001/14/EG (aangepast)

- ☒ a) niet verplicht een onafhankelijke instantie te belasten met de taken die voor billijke en niet-discriminerende toegang tot de infrastructuur bepalend zijn, als bepaald in artikel 7, eerste alinea, voor zover dat artikel de lidstaten verplicht onafhankelijke instanties in te stellen om de in artikel 7, lid 2, bedoelde taken te verrichten; ☒
- b) ☒ niet verplicht het bepaalde toe te passen in ☒ artikel 27, 29, lid 2, 38, 39, 42, 46, lid 4, 46, lid 6, 47, 49, lid 3, 50 tot 53, 55 en 56, op voorwaarde dat spoorwegondernemingen, zo nodig schriftelijk, beroep kunnen instellen tegen de beslissingen betreffende de toewijzing van infrastructuurcapaciteit of de heffing van gebruiksrechten bij een onafhankelijke instantie, die binnen twee maanden na de verstrekking van alle dienstige informatie een besluit neemt dat door de rechter kan worden getoetst.

2. ☒ Wanneer ☒ meer dan één spoorwegonderneming met een vergunning overeenkomstig artikel 17 en in het geval van Ierland en Noord-Ierland een spoorwegonderneming die elders aldus een vergunning heeft verkregen, een officiële aanvraag indient om concurrerende spoorwegdiensten te exploiteren in, naar of vanuit Ierland ☒ of ☒ Noord-Ierland ~~of Griekenland~~ wordt over de voortzetting van deze ☒ uitzondering ☒ een besluit genomen volgens de procedure als bedoeld in artikel 64, lid 2.

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

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

3. Een uitzondering als bedoeld in lid 1 kan worden vernieuwd voor periodes van niet langer dan vijf jaar. Uiterlijk twaalf maanden voor het verstrijken van de uitzondering kan een lidstaat die ☒ deze ☒ uitzondering geniet, zich tot de Commissie wenden met een verzoek om hernieuwde uitzondering. Het verzoek tot verlenging moet met redenen worden omkleed. De Commissie onderzoekt elk verzoek en neemt een besluit volgens de procedure ☒ bedoeld in ☒ artikel 64, lid 2. Deze procedure geldt voor alle met de aanvraag verband houdende besluiten.

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

↓2001/14/EG

~~4. Luxemburg als lidstaat met een relatief klein spoorwegnet behoeft tot en met 31 augustus 2004 niet te voldoen aan het vereiste dat een onafhankelijke instantie wordt belast met de functies die bepalend zijn voor billijke en niet-discriminerende toegang tot infrastructuur, overeenkomstig de artikelen 4 en 14, voor zover de lidstaten daarbij verplicht worden onafhankelijke instanties in te stellen om de in deze artikelen bedoelde taken te verrichten.~~

↓nieuw

#### Artikel 60

##### **Uitoefening van de delegatie**

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

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

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

#### Artikel 61

##### **Intrekking van de delegatie**

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

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

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

## Artikel 62

### Bezwaren tegen gedelegeerde handelingen

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

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

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

↓2001/14/EG (aangepast)

## Artikel 63

### Uitvoeringsmaatregelen

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

↓2004/49/EG Art. 30, lid 4  
(aangepast)

2. ☒ De Commissie stelt ☒ op verzoek van een lidstaat of ☒ uit eigen beweging ☒ in specifieke gevallen een onderzoek in naar de toepassing en naleving van bepalingen ☒ van deze richtlijn en besluit ☒ binnen twee maanden na de ontvangst van een dergelijk verzoek volgens ☒ de in ☒ artikel 64, lid 2, ☒ bedoelde procedure ☒, of de betrokken maatregel verder kan worden toegepast. De Commissie deelt haar besluit mee aan het Europees Parlement, de Raad en de lidstaten.

↓2001/14/EG (aangepast)

Onverminderd artikel ☒ 258 ☒ van het Verdrag, kan iedere lidstaat het besluit van de Commissie binnen een maand ☒ na de datum van het besluit ☒ aan de Raad voorleggen. De Raad kan in uitzonderlijke omstandigheden binnen een maand ☒ na de voorlegging van het besluit ☒ met een gekwalificeerde meerderheid van stemmen een andersluidend besluit nemen.

---

↓2007/58/EG Art.2, punt 6  
(aangepast)

3. De maatregelen die ☒ tot doel hebben een eenvormige tenuitvoerlegging van deze richtlijn te verzekeren, ☒ worden ☒ door de Commissie ☒ vastgesteld ☒ als uitvoeringsbesluiten ☒ volgens de ~~met toetsing bedoeld~~ in artikel 64 , lid 3, ☒ bedoelde procedure ☒.

---

↓2001/14/EG

#### *Artikel 64*

### **Comitéprocedures**

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité.
  2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen zijn de artikelen 3 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van het bepaalde in artikel 8 van dat besluit.
- 

↓2007/58/EG Art. 2, punt 7

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 ~~bis, leden 1 tot en met 4~~ en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

---

↓ 2001/14/EG Art. 36 (aangepast)

#### *Artikel 65*

### **Verslag**

~~De Commissie dient uiterlijk op 15 maart 2005 bij het Europees Parlement en de Raad een verslag over de uitvoering van deze richtlijn in, eventueel vergezeld van voorstellen voor verder optreden van de Gemeenschap.~~

---

↓2007/58/EG Art. 1, lid 9

~~8. Uiterlijk op 1 januari 2009 legt de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's een verslag voor over de uitvoering van deze richtlijn.~~

~~In dit verslag wordt ingegaan op:~~

~~— de uitvoering van deze richtlijn in de lidstaten, met name haar gevolgen in de lidstaten bedoeld in lid 3 bis, tweede alinea, en de doeltreffende werking van de verschillende betrokken organen;~~

~~de marktontwikkeling, met name internationale vervoerstendensen, de activiteiten en het marktaandeel van alle actoren op de markt, met inbegrip van nieuwe marktdeelnemers.~~

---

↓ 2007/58/EG Art.1, punt 10

Uiterlijk op 31 december 2012 dient de Commissie bij het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's een verslag in over de uitvoering van hoofdstuk II.

---

↓ 2007/58/EG Art.1, punt 10,  
(aangepast)

Dit verslag beoordeelt ook de marktontwikkeling, inclusief de stand van de voorbereidingen voor de verdere openstelling van de spoorwegmarkt. In dit verslag analyseert de Commissie tevens de verschillende organisatiemodellen voor deze markt evenals de gevolgen van deze richtlijn voor openbare dienstcontracten en de financiering ervan. Daarbij neemt de Commissie ook de uitvoering van Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad en de intrinsieke verschillen tussen de lidstaten (dichtheid van de netten, aantal passagiers, gemiddelde reisafstand) in acht. In haar verslag stelt de Commissie, waar nodig, aanvullende maatregelen voor, om die openstelling te bevorderen en de effecten van ☒ dergelijke ☒ maatregelen te beoordelen.

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)

#### Artikel 66

#### ☒ Omzetting ☒

---

↓ nieuw

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

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.

---

↓ 2007/58/EG Art. 2, punt 8  
(aangepast)

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

---

↓nieuw

*Artikel 67*

**Intrekking**

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

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

---

↓2001/14/EG (aangepast)

*Artikel 68*

**Inwerkingtreding**

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

---

↓nieuw

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

---

↓2001/14/EG

*Artikel 69*

**Adressaten**

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te [...]

*Voor het Europees Parlement*  
*De Voorzitter*

*Voor de Raad*  
*De Voorzitter*

---

↓2001/12/EG Bijlage 1

**BIJLAGE I**

**HAVENS**

**BELGIE/BELGIQUE**

Antwerpen/Anvers

Gent/Gand

Zeebrugge/Zeebruges

---

↓2006/103/EG Art. 1 en Bijlage B

**БЪЛГАРИЯ**

Варна

Бургас

Русе

Дом

Видин

---

↓ Toetredingsakte (PB L 236 van 2003)  
Art. 20 en Bijlage II, blz. 456

**ČESKÁ REPUBLIKA**

---

↓ 2001/12/EG Bijlage 1

**DANMARK**

Ålborg

Århus

Esbjerg

Fredericia

København



Nyborg

Odense

## **DEUTSCHLAND**

Brake

Bremen/Bremerhaven

Brunsbüttel

Cuxhaven

Emden

Hamburg

Kiel

Lübeck

Nordenham

Puttgarden

Rostock

Sassnitz

Wilhelmshaven

Wismar

↓ Toetredingsakte (PB L 236  
van 2003)  
Art. 20 en Bijlage II, blz. 456

## **EESTI**

Muuga sadam

Paljassaare sadam

Vanasadam

Paldiski põhjasadam

Paldiski lõunasadam

Kopli põhjasadam

~~Kopli-Iõunasadam~~

~~Bekkeri-sadam~~

~~Kunda-sadam~~

---

↓ 2001/12/EG Bijlage 1

~~ΕΛΛΑΣ~~

~~Αλεξανδρούπολη~~

~~Ελευσίνα~~

~~Ηάτρα~~

~~Πειραιάς~~

~~Θεσσαλονίκη~~

~~Βόλος~~

~~ESPAÑA~~

~~Algeciras~~

~~Almería~~

~~Barcelona~~

~~Bilbao~~

~~Cartagena-Escobrerías~~

~~Gijón~~

~~Huelva~~

~~Tarragona~~

~~Valencia~~

~~Vigo~~

~~FRANCE~~

~~Bayonne~~

~~Bordeaux~~

~~Boulogne~~

~~Calais~~

~~Cherbourg~~

~~Dunkerque~~

~~Fos-Marseille~~

~~La Rochelle~~

~~Le Havre~~

~~Nantes~~

~~Port-la-Nouvelle~~

~~Rouen~~

~~Sète~~

~~St-Nazaire~~

~~IRELAND~~

~~Cork~~

~~Dublin~~

~~ITALIA~~

~~Ancona~~

~~Bari~~

~~Brindisi~~

~~C. Vecchia~~

~~Genova~~

~~Gioia Tauro~~

~~La Spezia~~

~~Livorno~~

~~Napoli~~

~~Piombino~~

~~Ravenna~~

~~Salerno~~

~~Savona~~

~~Taranto~~

~~Trieste~~

~~Venezia~~

---

↓ Toetredingsakte (PB L 236 van 2003)  
Art. 20 en Bijlage II, blz. 456

~~KYΠΡΟΣ~~

~~LATVIJA~~

~~Rīga~~

~~Ventspils~~

~~Liepāja~~

~~LIETUVA~~

~~Klaipėda~~

---

↓ 2001/12/EG Bijlage 1

~~LUXEMBOURG~~

---

↓ Toetredingsakte (PB L 236 van 2003)  
Art. 20 en Bijlage II, blz. 456

~~MAGYARORSZÁG~~

~~MALTA~~

---

↓ 2001/12/EG Bijlage 1

~~NEDERLAND~~

~~Amsterdam Zeehaven~~

~~Delfzijl/Eemshaven~~

~~Vlissingen~~

~~Rotterdam-Zeehaven~~

~~Terneuzen~~

## **~~ÖSTERREICH~~**

---

↓ Toetredingsakte (PB L 236 van 2003)  
Art. 20 en Bijlage II, blz. 456

## **~~POLSKA~~**

~~Szecein~~

~~Świnoujście~~

~~Gdańsk~~

~~Gdynia~~

---

↓ 2001/12/EG Bijlage 1

## **~~PORTUGAL~~**

~~Leixões~~

~~Lisboa~~

~~Setúbal~~

~~Sines~~

---

↓ 2006/103/EG Art. 1 en Bijlage, punt B

## **~~ROMÂNIA~~**

~~Constanța~~

~~Mangalia~~

~~Midia~~

~~Tulcea~~

Galati

Braila

Medgidia

Oltenița

Giurgiu

Zimnicea

Calafat

Turnu Severin

Orșova

---

↓ Toetredingsakte (PB L 236  
van 2003)  
Art. 20 en Bijlage II, blz. 456

**SLOVENIJA**

Koper

**SLOVENSKO**

---

↓ 2001/12/EG Bijlage 1

**SUOMI/FINLAND**

Hamina

Hanko

Helsinki

Kemi

Kokkola

Kotka

Oulu

Pori

Rauma

Tornio

Turku

**SVERIGE**

Göteborg-Varberg

Helsingborg

Luleå

Malmö

Norrköping

Oxelösund

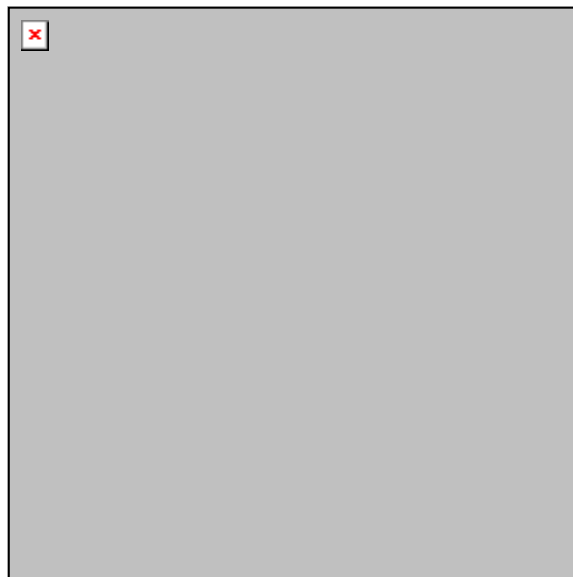
Stockholm

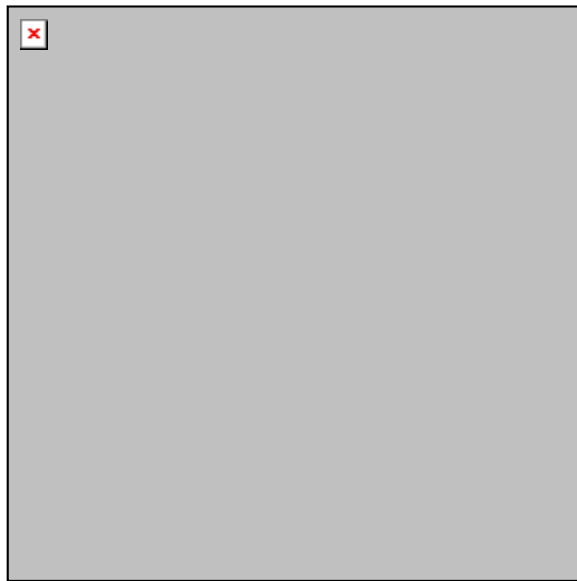
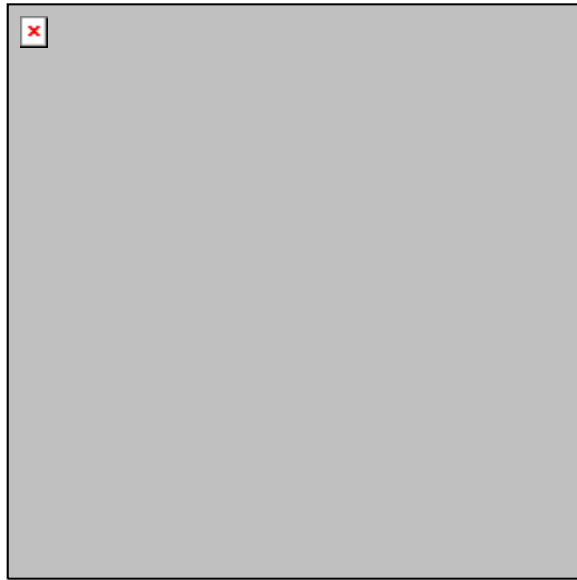
Trelleborg-Ystad

Umeå

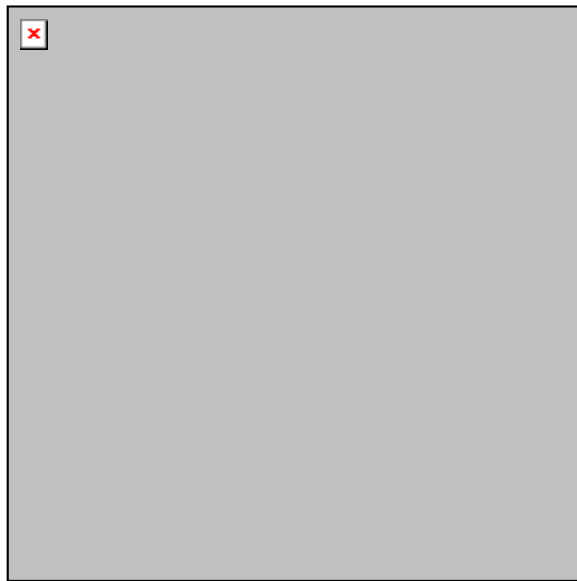
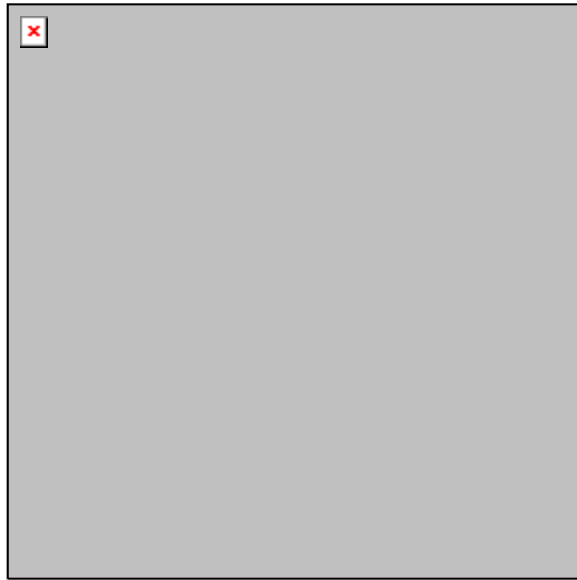
**UNITED KINGDOM**

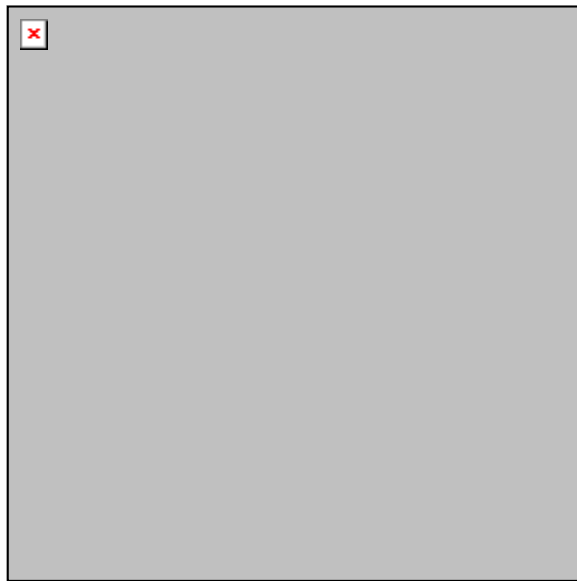
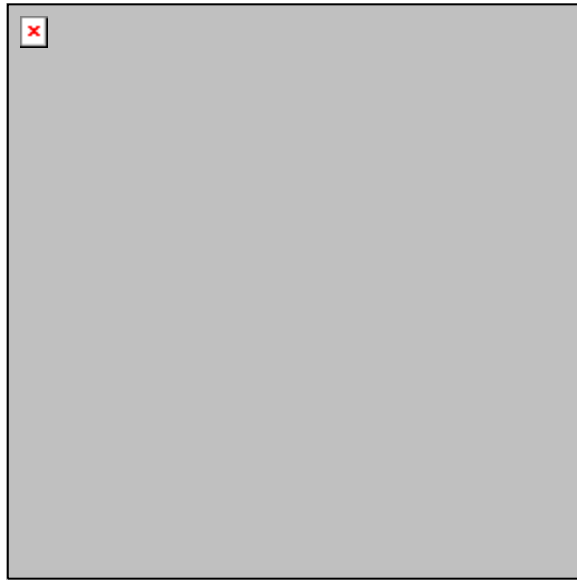
All rail-connected ports

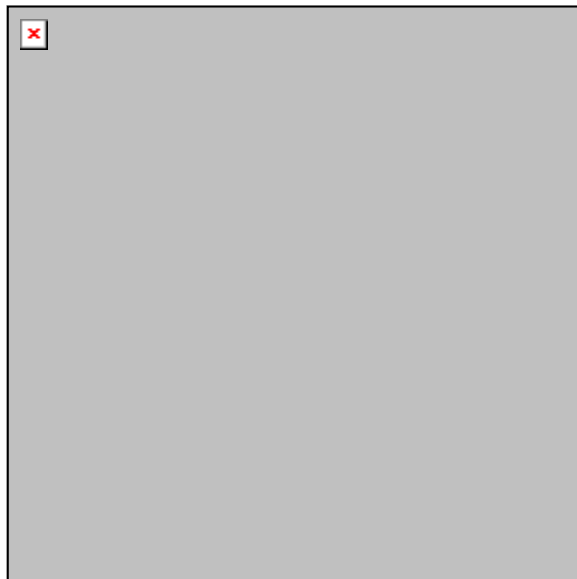
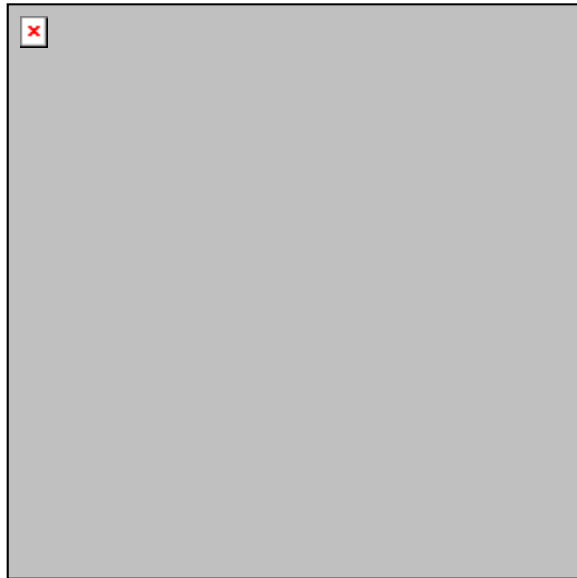
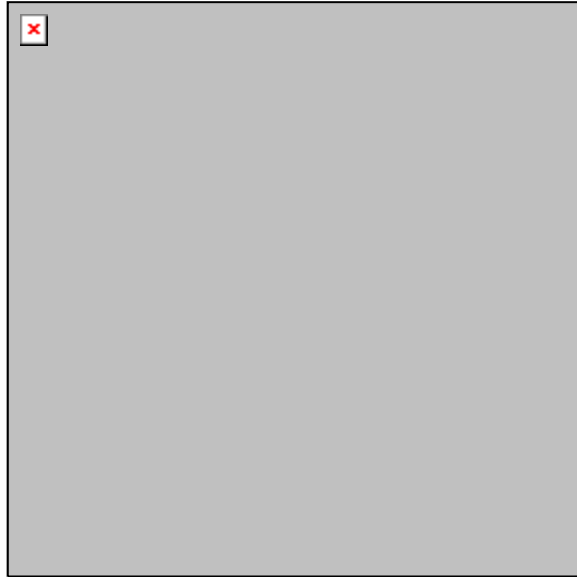


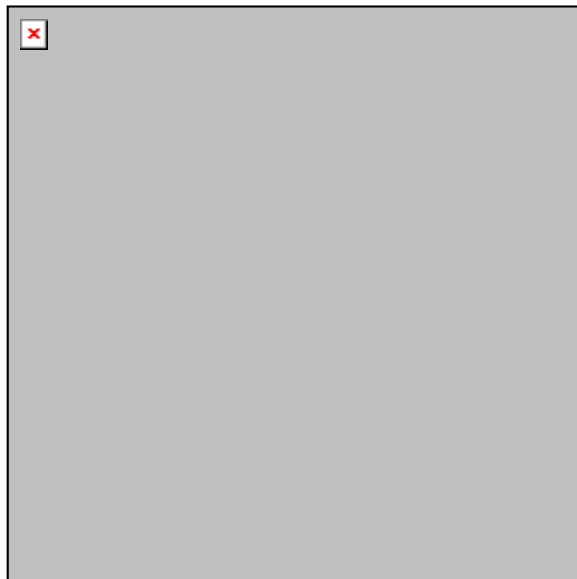
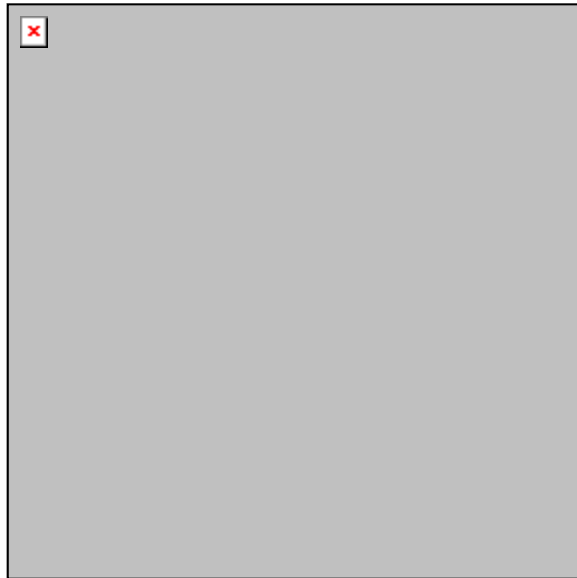
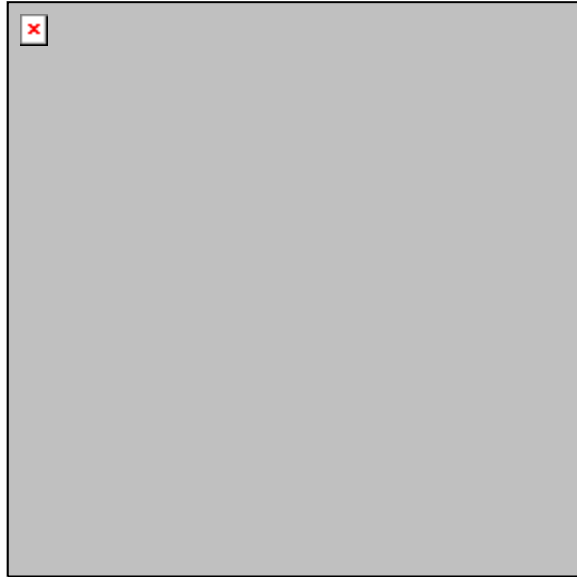


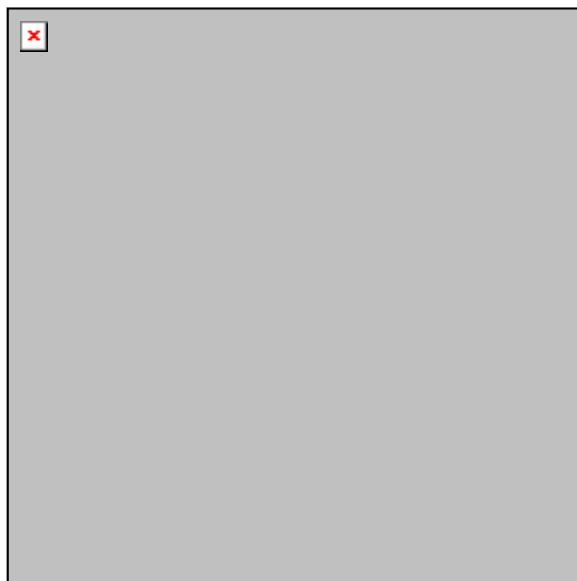
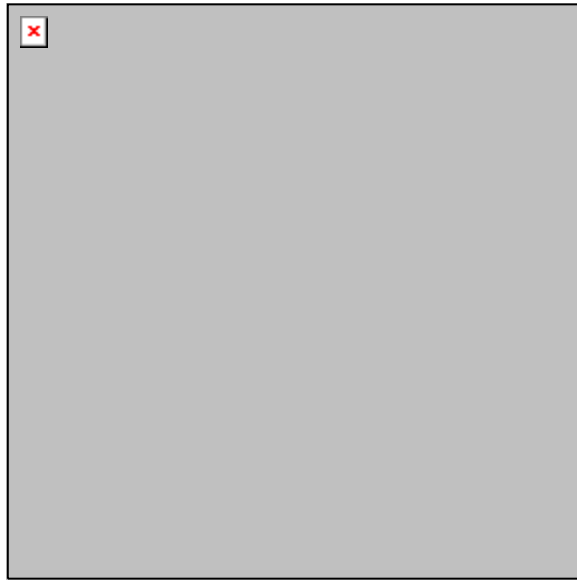
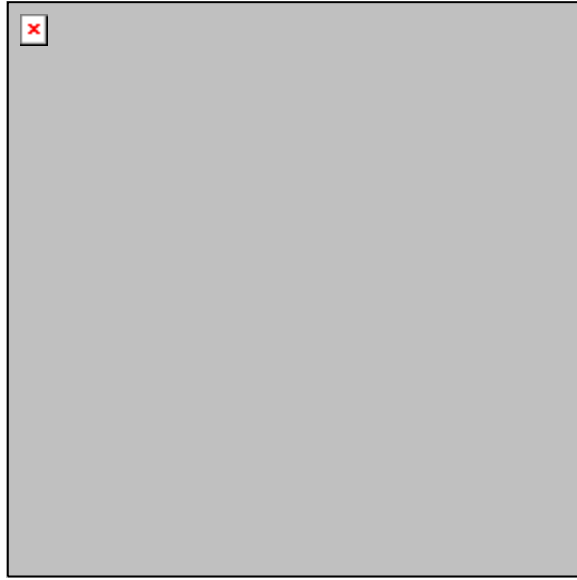


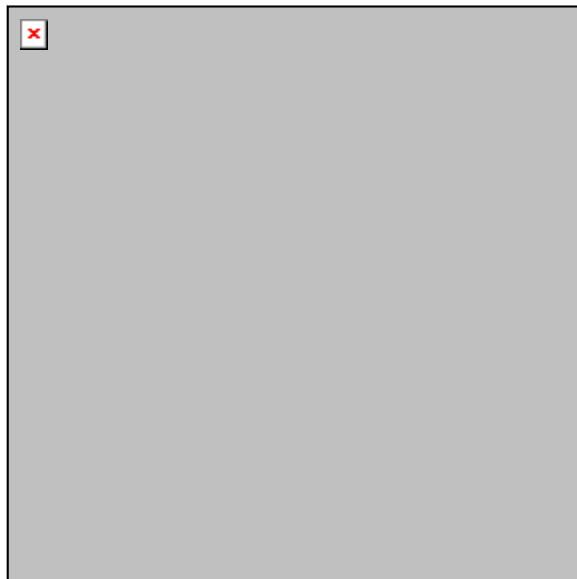
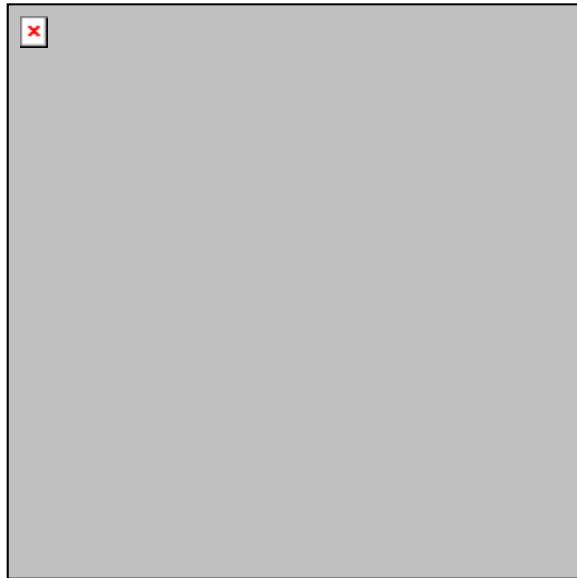
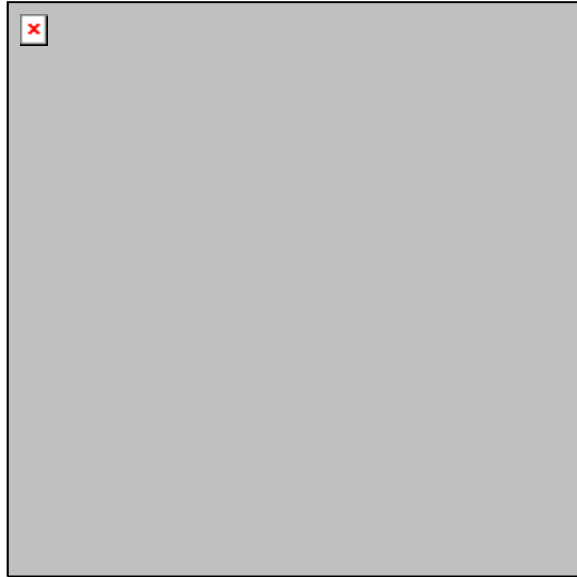


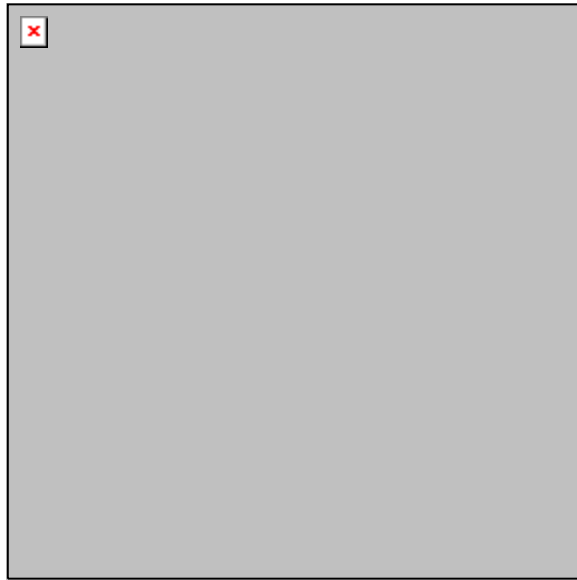












## **BIJLAGE I**

### **Lijst van infrastructuurbestanddelen**

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

- terreinen;
- aardebaan met name ophogingen, afgravingen, drainagewerken, greppels, gemetselde goten, duikers, taludbekledingen en -bepalingen, enz.; reizigers- en goederenperrons, laad- en loswegen; bermen en paden; omheiningsmuren, hagen en hekken; brandstroken; wisselverwarmingsinstallaties; sneeuwveringen;
- kunstwerken: bruggen, doorlaten en andere bovengrondse overgangen, tunnels, overwelfde uitgravingen en andere onderdoorgangen; schoormuren en beschermingsgalerijen tegen lawines, vallend gesteente, enz.;
- gelijkvloerse kruisingen, met inbegrip van de inrichtingen ter verzekering van de verkeersveiligheid;
- bovenbouw, met name: spoorstaven, groefspoorstaven en strikspoorstaven; dwarsliggers en langsliggers, klein bevestigingsmateriaal, ballastbed, met inbegrip van grint en zand; wissels ; draaischijven en rolbruggen (met uitzondering van die welke uitsluitend dienen voor krachtvoertuigen);
- wegen op spoorwegterreinen ten dienste van reizigers- en goederenvervoer, met inbegrip van de toegangswegen;
- installaties voor de veiligheid, het seinwezen en de telecommunicatie voor de vrije baan, stations en rangeerstations, met inbegrip van de installaties voor het opwekken, transformeren en verdelen van elektrische stroom ten behoeve van het seinwezen en de telecommunicatie; gebouwen voor voornoemde installaties; railremmen;
- verlichtingsinstallaties die nodig zijn voor de afwikkeling en de veiligheid van het verkeer;
- installaties voor het transformeren en overbrengen van elektrische stroom voor tractiedoeleinden: onderstations, voedingskabels tussen de onderstations en de rijdraden, bovenleidingen met portalen, derde rail met steunelementen;
- dienstgebouwen voor de infrastructuur.



---

↓ 2001/12/EG, art. 1, lid 7,  
⇒ nieuw

## BIJLAGE II

⇒ **Essentiële taken van een infrastructuurbeheerder** ⇐

⇒ (bedoeld in artikel 7) ⇐

---

↓ 2001/12/EG, art. 1, lid 7

Lijst van essentiële taken bedoeld in artikel 7:

~~voorbereiding en besluitvorming inzake het verlenen van vergunningen aan spoorwegondernemingen, waaronder het verlenen van afzonderlijke vergunningen;~~

---

↓ 2001/12/EG, art. 1, lid 7,  
(aangepast)  
⇒ nieuw

- besluitvorming inzake  treinpad  toewijzing, waaronder zowel de omschrijving als de beoordeling van de beschikbaarheid en de  deze  capaciteitstoeewijzing voor afzonderlijke  treinpaden  ;
  - besluitvorming inzake de heffingen  van rechten  voor het gebruik van de infrastructuur ⇒ met inbegrip van de vaststelling en heffing van de rechten ⇐.
- 

↓ 2001/12/EG, art. 1, lid 7  
(nieuw)

~~toezicht op de naleving van de verplichting tot verlening van bepaalde openbare diensten.~~

---

████████████████████

---

↓2001/14/EG bijlage II  
(aangepast)

### **BIJLAGE III**

#### **Aan de spoorwondernemingen te verlenen diensten**

☒ (bedoeld in artikel 13) ☒

---

↓2001/14/EG

1. Het minimumtoegangspakket omvat:

---

↓2001/14/EG (aangepast)

- a) behandeling van aanvragen voor ☒ spoorweginfrastructuurcapaciteit ☒;
  - b) het recht gebruik te maken van ☒ de ☒ toegewezen capaciteit;
  - c) gebruik van ☒ de ☒ aansluitingen en wissels op het net;
- 

↓2001/14/EG

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

↓nieuw

- e) in voorkomend geval het gebruik van elektrische voedingsinstallaties ten behoeve van de tractie;
  - f) installaties voor brandstofbevoorrading;
- 

↓ 2001/14/EG (aangepast)  
⇒ nieuw

- g) alle ⇒ andere ⇐ gegevens die nodig zijn om de dienst waarvoor capaciteit aangevraagd is, tot stand te brengen of te exploiteren.

2. ⇒ Eveneens wordt ⇐ toegang ⇒ verleend ⇐ tot ☒ de dienst ☒ voorzieningen en ☒ tot ☒ de verlening van diensten ⇒ in de volgende voorzieningen ⇐:

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)  
⇒ nieuw

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

~~b) installaties voor brandstofbevoorrading;~~

a) passagiersstations, de gebouwen en andere voorzieningen daarvan ⇒ , met inbegrip van de kaartverkoop- en inlichtingsystemen ⇐ ;

b) vrachtterminals;

c) rangeerstations;

d) vormingsstations;

e) remisestations;

f) onderhouds- en andere technische infrastructuur;

---

↓ nieuw

g) met de spooractiviteiten verbonden havenfaciliteiten;

h) hulp- en ondersteuningsfaciliteiten, waaronder slepen.

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)  
⇒ nieuw

3. De aanvullende diensten kunnen omvatten:

a) tractiestroom ⇒ , waarvan de prijs op de factuur afzonderlijk van de vergoeding voor het gebruik van de elektrische voedingsinstallatie wordt vermeld ⇐ ;

b) voorverwarmen van passagierstreinen;

c) levering van brandstof, ⇒ waarvan de prijs op de factuur afzonderlijk van de vergoeding voor het gebruik van de tankinstallaties wordt vermeld ⇐ ~~rangeer- en alle andere diensten die bij de bovengenoemde voorzieningen worden verstrekt;~~

d) speciaal opgestelde overeenkomsten voor:

- de controle op het vervoer van gevaarlijke stoffen,
- ondersteuning bij het laten rijden van speciale treinen.

4. Ondersteunende diensten kunnen omvatten:

- a) toegang tot het telecommunicatienet;
  - b) levering van aanvullende informatie;
  - c) technische keuring van het  rollende  materieel.
-

↓ nieuw

## BIJLAGE IV

(bedoeld in artikel 15)

### Inlichtingen voor het toezicht op de spoorvervoersmarkt

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

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

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

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

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

### 3. Toezichthoudende instanties

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

### 4. Vorig jaar aangenomen nationale wettelijke en bestuurrechtelijke besluiten in verband met het spoorvervoer

### 5. Belangrijke ontwikkelingen op het gebied van de herstructurering van de traditionele spoorwegondernemingen en aanneming/uitvoering van het nationale vervoersbeleid tijdens het afgelopen jaar

### 6. Belangrijke opleidingsinitiatieven/-maatregelen die uw land het jongste jaar heeft genomen in verband met het spoorvervoer

### 7. Werkgelegenheid bij spoorwegondernemingen (SO) en infrastructuurbeheerders (IB) op het einde van het afgelopen jaar

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

**8. Status van de vorig jaar geldende meerjarencontracten met infrastructuurbeheerders**

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

**9. Infrastructuurkosten (klassiek + hogesnelheidsnet)**

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

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

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

**11. Investerings in het hogesnelheidsspoorwagnet**

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

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

Klassieke lijnen (in km)	
Hogesnelheidslijnen (in km)	

**13. Vorig jaar geldende spoortoegangsrechten**

Treincategorie	Gemiddelde heffing in euro/treinkom, exclusief het elektriciteitsverbruik
Goederentrein van 1000 brutoton	
Intercitytrein van 500 brutoton	
Voorstadstrein van 140 brutoton	

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

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

	Geldige vergunningen tot 31 december van vorig jaar	Ingetrokken vergunningen	Nieuwe vergunningen	Geldige vergunningen tot 31 december van het jaar daarvoor
<b>Totaal:</b>				



- voor goederen				
- voor passagiers				

**16. Stand van zaken invoering ERTMS**

**17. Andere belangrijke ontwikkelingen**



**BIJLAGE V**

⊗ (bedoeld in artikel 20) ⊗

**⊗ Financiële draagkracht ⊗**

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

- a) beschikbare financiële middelen, met inbegrip van bankdeposito's, toegestane voorschotten op lopende rekeningen en leningen;
  - b) kapitalen en activabestanddelen die als garantie kunnen dienen;
  - c) exploitatiekapitaal;
  - d) specifieke kosten, met inbegrip van kosten voor de aanschaf van en voorschotten op voertuigen, terreinen, gebouwen, installaties en rollend materieel;
  - e) lasten die op het vermogen van de onderneming drukken.
2. De aanvragende onderneming beschikt niet over de vereiste financiële draagkracht wanneer aanzienlijke achterstallige bedragen aan belastingen of sociale bijdragen uit hoofde van de activiteit van de onderneming zijn verschuldigd.
- 

3. De autoriteit kan met name de overlegging van een deskundigenrapport en van passende documenten van een bank, een openbare spaarkas, een financieel commissaris of een beëdigd accountant eisen. Deze documenten dienen gegevens over de onder punt 1 genoemde ⊗ punten ⊗ te bevatten.
-

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)

## **BIJLAGE VI**

### **Inhoud van de netverklaring**

⊗ (bedoeld in artikel 27) ⊗

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)

⇒ nieuw

De in artikel 27 bedoelde netverklaring bevat de volgende ⊗ gegevens ⊗:

1. een gedeelte waarin de aard van de voor spoorwegondernemingen beschikbare infrastructuur en de voor toegang tot de spoorweginfrastructuur geldende voorwaarden worden beschreven. ⇒ De informatie in dit deel dient in overeenstemming te zijn met of te verwijzen naar de overeenkomstig artikel 35 van de Interoperabiliteitsrichtlijn 2008/57/EG te publiceren infrastructuuregisters; ⇐
- 

↓ 2001/14/EG Bijlage I  
(aangepast)

⇒ nieuw

2. een gedeelte waarin de heffingsbeginselen en de tarieven opgenomen zijn. Dit zal de nodige details over het heffingsstelsel bevatten, alsmede voldoende gegevens over gebruiksrechten ⇒ en alle andere relevante informatie in verband met de toegang tot ⇐ de in bijlage III genoemde diensten die door één leverancier worden verschaft. De voor de toepassing van artikel 31, leden 4 en 5, en de artikelen 32 tot en met 35 ⇒ 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;
- 

↓ 2001/14/EG

⇒ nieuw

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 overeenkomstig artikel 45, lid 4, inlichtingen te vragen over die termijnen ⇩ ;
- d) de beginselen met betrekking tot de coördinatieprocedure ⇨ en de in dat kader beschikbare procedure voor de beslechting van geschillen ⇩ ;
- e) de procedures en criteria ingeval de beschikbare capaciteit overbelast is;
- f) bijzonderheden over de beperkingen inzake het gebruik van infrastructuur;
- g) de regels voor het eventueel in aanmerking nemen van vroegere capaciteitsbenuttingsniveaus om de prioriteiten tijdens de toewijzingsprocedure vast te stellen.

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

↓nieuw

- 4. een afdeling over de informatie in verband met de toepassing van de in artikel 25 bedoelde vergunning en de overeenkomstig Richtlijn 2004/49/EG<sup>18</sup> afgegeven spoorwegveiligheidslicenties;
- 5. een afdeling met inlichtingen over de geschillenbeslechts- en beroepsprocedures in verband met de toegang tot de spoorweginfrastructuur en -diensten en de in artikel 35 bedoelde prestatie-eisen;
- 6. een afdeling met inlichtingen over de toegang tot en de tarieven voor de in bijlage III bedoelde voorzieningen. De exploitanten van voorzieningen die niet onder de infrastructuurbeheerder ressorteren, stellen de infrastructuurbeheerder in kennis van de inlichtingen over de tarieven voor de toegang tot de voorziening en de aangeboden diensten en van de inlichtingen inzake de technische toegangsvoorwaarden die in de netverklaring moet worden opgenomen;
- 7. een modelovereenkomst voor de sluiting van kaderovereenkomsten tussen een infrastructuurbeheerder en een aanvrager overeenkomstig artikel 42 van deze richtlijn.

<sup>18</sup> PB L 164 van 30.4.2004, blz. 44.

## **BIJLAGE VII**

### **Basisbeginselen en parameters voor overeenkomsten tussen bevoegde instanties en infrastructuurbeheerders**

(bedoeld in artikel 30)

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

1. de infrastructuur en de voorzieningen waarop de overeenkomst van toepassing is, overeenkomstig de structuur van bijlage III. Voorts worden ook alle aspecten in verband met de ontwikkeling van de infrastructuur, waaronder het onderhoud en de vernieuwing van de bestaande infrastructuur, beschreven. De bouw van nieuwe infrastructuur kan als afzonderlijk onderdeel worden opgenomen;
2. de structuur van de overeengekomen vergoedingen voor de in bijlage III opgesomde infrastructuurdiensten, voor onderhoud, voor de bouw van nieuwe infrastructuur en voor het wegwerken van de bestaande onderhoudsachterstand;
3. gebruikersgerichte prestatiedoelstellingen in de vorm van indicatoren en kwaliteitscriteria inzake:
  - a) treinprestaties en klantentevredenheid,
  - b) netcapaciteit,
  - c) beheer van activa,
  - d) omvang van de activiteiten,
  - e) veiligheidsniveaus,
  - f) milieubescherming;
4. de omvang van de onderhoudsachterstand, de uitgaven om die weg te werken en de activa die buiten bedrijf zullen worden gesteld en waardoor financiële middelen vrijkomen;
5. de stimulansen overeenkomstig artikel 30, lid 1;
6. verslaggevingsverplichtingen voor de infrastructuurbeheerder met opgave van de inhoud en de rapporteringsfrequentie, met inbegrip van de jaarlijks te publiceren informatie;
7. een mechanisme om ervoor te zorgen dat een aanzienlijk deel van de kostenreductie de gebruikers ten goede komt in de vorm van lagere heffingen;
8. de overeengekomen duur van de overeenkomst, die wordt afgestemd op de looptijd van het ondernemingsplan van de infrastructuurbeheerder, de concessie of vergunning en het door de lidstaat ingestelde heffingskader en de heffingsregels;

9. regels voor de afhandeling van ernstige storingen en noodsituaties, met inbegrip van een eventuele minimumdienstverlening bij stakingen, de vroegtijdige beëindiging van de overeenkomst en informatie voor de gebruikers;
10. te nemen herstelmaatregelen wanneer een van de partijen zijn contractuele verplichtingen niet nakomt. Dit omvat de voorwaarden en procedures voor nieuwe onderhandelingen en de vroegtijdige beëindiging alsmede de rol van de toezichhoudende instantie.



## **BIJLAGE VIII**

### **Eisen inzake infrastructuurkosten en -heffingen**

(bedoeld in artikel 31(3))

1. In de directe kosten van de treindienst als bedoeld in artikel 31, lid 3, in verband met de slijtage aan de infrastructuur, worden de volgende aspecten niet in rekening gebracht:

- a) overheadkosten voor het hele net, met inbegrip van lonen en pensioenen;
- b) kapitaalintresten;
- c) meer dan een tiende van de kosten voor de planning, de toewijzing van het treinpad, het verkeersbeheer, de dispatching en de seingeving van een treinrit;
- d) de afschrijving van informatie-, communicatie- of telecommunicatieapparatuur;
- e) kosten in verband met het beheer van vaste activa en met name de aankoop, de verkoop, de ontmanteling, de sanering, het herstel of de huur van gronden of ander vastgoed;
- f) sociale diensten, scholen, crèches en restaurants;
- g) kosten voor gevallen van overmacht, ongevallen en gestoord bedrijf.

Wanneer de directe kosten voor het volledige net hoger liggen dan 35 % van de op basis van het aantal afgelegde treinkilometers berekende kosten voor het onderhoud, het beheer en de vernieuwing van het net, verstrekt de infrastructuurbeheerder de toezichthoudende instantie hiervoor een gedetailleerde verantwoording. De hierboven onder e), f) of g) bedoelde elementen worden niet in rekening gebracht bij de in dat kader berekende gemiddelde kosten.

2. De op basis van de geluidsemissies gedifferentieerde infrastructuurheffingen als bedoeld in artikel 31, lid 5, dienen aan de volgende eisen te voldoen:

- a) de heffing verschilt naargelang een trein al dan niet is samengesteld uit voertuigen die voldoen aan de bij Beschikking 2006/66/EG<sup>19</sup> (TSI geluidsemissies) vastgestelde drempelwaarden;
- b) er wordt prioriteit verleend aan goederenwagens;
- c) differentiatie overeenkomstig de geluidsemissies van goederenwagens moet het mogelijk maken binnen een redelijke termijn de investeringen terug te betalen voor de uitrusting van goederenwagens met de vanuit economisch oogpunt meest haalbare geluidsarme remmen;

---

<sup>19</sup> PB L 37 van 8 .2. 2006, blz.1.

- d) de heffing kan voorts worden gedifferentieerd naar gelang van:
  - i) het tijdstip van de dag, en met name de geluidsemissies tijdens de nacht;
  - ii) de treinsamenstelling met gevolgen voor de geluidsemissies;
  - iii) de kwetsbaarheid van het gebied voor geluidsemissies;
  - iv) verdere geluidsemissieklassen die aanzienlijk lager liggen dan de onder a) bedoelde geluidsemissieklassen.

3. De infrastructuurbeheerder toont ten aanzien van de toezichhoudende instantie aan dat voor een treindienst overeenkomstig artikel 32, lid 1, extra heffingen kunnen worden toegepast wanneer elke onder de volgende elementen opgesomde diensten tot een verschillend marktsegment behoren:

- a) passagiers- vs. goederenvervoer;
- b) treinen die gevaarlijke goederen vervoeren vs. andere goederentreinen;
- c) binnenlands vs. internationaal vervoer;
- d) gecombineerd vervoer vs. rechtstreekse treinen;
- e) stedelijke of regionale treinen vs. tussenstedelijke passagiersdiensten;
- f) bloktreinen vs. treinen met losse wagons;
- g) reguliere vs. occasionele treindiensten.

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

- a) Teneinde de overeengekomen dienstverleningskwaliteit te bereiken zonder de economische levensvatbaarheid van een dienst in gevaar te brengen, bepaalt de infrastructuurbeheerder, na goedkeuring door de toezichhoudende instantie, in overleg met de aanvragers de belangrijkste parameters van de prestatieregeling en met name de waarde van vertragingen, de betalingsdrempels op grond van de prestatieregeling voor zowel individuele treinritten als alle treinritten van een spoorwegonderneming gedurende een bepaalde periode.
- b) De infrastructuurbeheerder stelt de spoorwegondernemingen tenminste vijf dagen voor de treinrit in kennis van de dienstregeling op basis waarvan de vertragingen worden berekend.
- c) Alle vertragingen worden toegeschreven aan een van de volgende verdragingsklassen- en subklassen:
  - 1. Operationeel of planningsbeheer van de infrastructuurbeheerder
    - 1.1. Opstelling van de dienstregeling
    - 1.2. Samenstelling van de trein



- 1.3. Fouten in de operationele procedures
- 1.4. Verkeerde toepassing van de prioriteitsregels
- 1.5. Personeel
- 1.6. Andere oorzaken
- 2. Infrastructuur die onder de verantwoordelijkheid van de  
infrastructuurbeheerder valt
  - 2.1. Seinapparatuur
  - 2.2. Seinen bij overwegen
  - 2.3. Telecommunicatie-installaties
  - 2.4. Energievoorziening
  - 2.5. Spoor
  - 2.6. Structuren
  - 2.7. Personeel
  - 2.8. Andere oorzaken
- 3. Civieltechnische problemen die onder de verantwoordelijkheid van de  
infrastructuurbeheerder vallen
  - 3.1. Geplande bouwwerkzaamheden
  - 3.2. Problemen bij de uitvoering van bouwwerkzaamheden
  - 3.3. Snelheidsbeperkingen vanwege schade aan het spoor
  - 3.4. Andere oorzaken
- 4. Problemen bij andere infrastructuurbeheerders
  - 4.1. Veroorzaakt door de vorige infrastructuurbeheerder
  - 4.2. Veroorzaakt door de volgende infrastructuurbeheerder
- 5. Commerciële problemen bij de spoorwegondernemingen
  - 5.1. Langere stop dan voorzien
  - 5.2. Verzoek van de spoorwegonderneming
  - 5.3. Laadverrichtingen
  - 5.4. Laadproblemen

- 5.5. Commerciële voorbereiding van de trein
- 5.6. Personeel
- 5.7. Andere oorzaken
- 6. Problemen met het rollend materieel van de spoorwegondernemingen
  - 6.1. Planning van de materieelomloop of wijziging daarvan
  - 6.2. Samenstelling van de trein door de spoorwegonderneming
  - 6.3. Problemen met de rijtuigen (passagiersvervoer)
  - 6.4. Problemen met wagons (goederentreinen)
  - 6.5. Problemen met rijtuigen, locomotieven en motorwagens
  - 6.6. Personeel
  - 6.7. Andere oorzaken
- 7. Problemen bij andere spoorwegondernemingen
  - 7.1. Veroorzaakt door de volgende spoorwegonderneming
  - 7.2. Veroorzaakt door de vorige spoorwegonderneming
- 8. Externe oorzaken die noch aan de infrastructuurbeheerder, noch aan de spoorwegonderneming zijn te wijten
  - 8.1. Staking
  - 8.2. Administratieve formaliteiten
  - 8.3. Externe problemen
  - 8.4. Gevolgen van het weer of natuurlijke oorzaken
  - 8.5. Vertraging door externe oorzaken op het volgende net
  - 8.6. Andere oorzaken
- 9. Secundaire oorzaken die noch aan de infrastructuurbeheerder, noch aan de spoorwegonderneming zijn te wijten
  - 9.1. Ernstige incidenten, ongevallen en rampen
  - 9.2. Spoorbezetting door de vertraging van dezelfde trein
  - 9.3. Spoorbezetting door de vertraging van een andere trein
  - 9.4. Omloop

## 9.5. Aansluitingen

## 9.6. Noodzakelijk verder onderzoek

- d) De vertragingen moeten zoveel mogelijk worden toegeschreven aan één enkele instantie, rekening houdend met de verantwoordelijkheid voor de oorzaak van de storing en de mogelijkheid de normale toestand te herstellen.
- e) Bij de berekening van vergoedingen wordt rekening gehouden met de gemiddelde vertraging van treindiensten met vergelijkbare stiptheidseisen.
- f) De infrastructuurbeheerder stelt de spoorwegondernemingen zo snel mogelijk in kennis van de berekening van de op grond van de prestatieregeling verschuldigde vergoedingen. Dat bedrag omvat alle vertraagde treinen in een periode van maximum één maand.
- g) Onverminderd de bestaande beroepsprocedures en het bepaalde in artikel 50 wordt voor geschillen in verband met de prestatieregeling een regeling ingesteld om dergelijke geschillen onverwijld te beslechten. Bij toepassing van deze regeling wordt binnen tien werkdagen een uitspraak gedaan.
- h) Eenmaal per jaar maakt de infrastructuurbeheerder op basis van de belangrijkste parameters die in de prestatieregeling zijn vastgesteld de gemiddelde jaarlijkse kwaliteitsprestaties bekend van de verschillende spoorwegondernemingen.
5. De tijdelijke vermindering van de infrastructuurrechten voor treinen die met ETCS zijn uitgerust, als bedoeld in artikel 32, lid 3, wordt als volgt berekend:

Voor goederentreinen:

Jaar	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Korting	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	4 %	3 %	2 %	1 %

Voor passagierstreinen:

Jaar	2020	2021	2022	2023	2024
Korting	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %

---

↓ 2001/14/EG (aangepast)

## **BIJLAGE IX**

### **Tijdschema voor de toewijzing**

⊗ (bedoeld in artikel 43) ⊗

---

↓ 2001/14/EG

1. De dienstregeling wordt eenmaal per kalenderjaar vastgesteld.
- 

↓ 2002/844/EG Art. 1

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

↓ 2001/14/EG (aangepast)

⇒ nieuw

3. Verzoeken om verwerking van capaciteitsaanvragen in de dienstregeling moeten uiterlijk twaalf maanden vóór de datum waarop de dienstregeling van toepassing wordt, worden ingediend.
4. Uiterlijk elf maanden vóór de inwerkingtreding van de dienstregeling stellen de infrastructuurbeheerders voorlopige internationale ⊗ treinpaden ⊗ vast in samenwerking met de andere bevoegde ⇒ infrastructuurbeheerders ⊗ toewijzende instanties bedoeld in artikel 15. De infrastructuurbeheerders vergewissen zich ervan dat tijdens het verdere verloop van de procedure zoveel mogelijk aan deze ⊗ treinpaden ⊗ de hand wordt gehouden.
5. De infrastructuurbeheerder stelt uiterlijk vier maanden na de sluitingsdatum voor de indiening van offertes door aanvragers een ontwerpdienstregeling op.
-

## **BIJLAGE X**

### **Bij de toezichthoudende instantie in te dienen gereguleerde rekeningen**

(bedoeld in artikel 56(8))

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

#### **1. Gescheiden boekhouding**

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

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

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

#### **2. Toezicht op de spoortoegangsrechten**

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

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

- b) verschaffen voldoende informatie met het oog op het toezicht op de individuele rechten die zijn betaald voor diensten (of dienstenpakketten); indien de toezichthoudende instantie dat verlangt, worden gegevens opgenomen over de volumes van individuele diensten, prijzen voor individuele diensten en de totale door de interne en externe klanten betaalde inkomsten voor individuele diensten;
- c) bieden 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 mededingingverstorende prijszetting (kruissubsidiëring, dumping of woekerwinsten).

### **3. Aangeven van de financiële prestaties**

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

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

### **4. Andere kwesties**

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

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



## **BIJLAGE XI**

### **Deel A**

#### **Ingetrokken richtlijnen en overzicht van de achtereenvolgende wijzigingen daarvan (bedoeld in artikel 67)**

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

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

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

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

Alleen punt B van de bijlage

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

Alleen artikel 1

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

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

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

Alleen artikel 29

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

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

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

Alleen artikel 30

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

Alleen artikel 2

## Deel B

### Termijnen voor de omzetting in nationaal recht (als bedoeld in artikel 67)

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



## BIJLAGE XII

### CONCORDANTIETABEL

Richtlijn 91/440/EEG	Richtlijn 95/18/EG	Richtlijn 2001/14/EG	De onderhavige richtlijn
Artikel 2, lid 1	Artikel 1, lid 1	Artikel 1, lid 1, alinea 1	Artikel 1, lid 1
		Artikel 1, lid 2	Artikel 1, lid 2
Artikel 2, lid 2	Artikel 1, lid 2		Artikel 2, lid 1
		Artikel 1, lid 3	Artikel 2, lid 2
Artikel 2, lid 3	Artikel 1, lid 3	Artikel 1, lid 4	Artikel 2, lid 3
Artikel 2, lid 4			Artikel 2, lid 4
Artikel 3			Artikel 2, lid 5
	Artikel 2, onder b) en c)		Artikel 3, punten 1 tot en met 8
		Artikel 2	Artikel 3, punten 9 en 10
Artikel 4			Artikel 3, punten 11 tot en met 21
Artikel 5			Artikel 4
Artikel 6, leden 1 en 2			Artikel 5
Artikel 9, lid 4			Artikel 6, leden 1, 2
Artikel 6, lid 1, tweede alinea			Artikel 6, lid 3
Artikel 6, lid 3			Artikel 6, lid 4
		Artikels 4, lid 2, en 14, lid 2	Artikel 7, lid 1
Artikel 7, leden 1, 3 en 4			Artikel 7, lid 2
		Artikel 6, lid 1	Artikel 8, leden 1, 2 en 3
Artikel 9, leden 1 en 2			Artikel 8, lid 4
			Artikel 9, leden 1 en 2

Artikel 10, leden 3 en 3bis		Artikel 10, lid 1 en lid 2, eerste en derde alinea
Artikel 10, lid 3 ter		Artikel 11, leden 1, 2 en 3
Artikel, leden 3quater en 3sexies		Artikel 11, lid 4
Artikel 10, lid 3 septies		Artikel 11, leden 5 en 6
		Artikel 12
	Artikel 5	Artikel 13
		Artikel 14
Artikel 10 ter		Artikel 15
	Artikel 3	Artikel 16
	Artikel 4, leden 1 tot en met 4	Artikel 17, leden 1 tot en met 4
	Artikel 5	Artikel 18
	Artikel 6	Artikel 19
	Artikel 7	Artikel 20
	Artikel 8	Artikel 21
	Artikel 9	Artikels 22
	Artikel 4, lid 5	Artikel 23, lid 1
	Artikel 10	Artikel 23, leden 2 en 3
	Artikel 11	Artikel 24
	Artikel 15	Artikel 25
		Artikel 26
	Artikel 1, lid 1, tweede alinea	Artikel 27
	Artikel 3	Artikel 28
Artikel 10, lid 5		Artikel 29
	Artikel 4, lid 1, en leden 3 tot en met 6	

Artikel 6, leden 2 tot en met 5	Artikel 30
Artikel 7	Artikel 31
Artikel 8	Artikel 32
Artikel 9	Artikel 33
Artikel 10	Artikel 34
Artikel 11	Artikel 35
Artikel 12	Artikel 36
Artikel 13	Artikel 38
Artikel 14, leden 1 en 3	Artikel 39
Artikel 15	Artikel 40
Artikel 16	Artikel 41
Artikel 17	Artikel 42
Artikel 18	Artikel 43
Artikel 19	Artikel 44
Artikel 20, leden 1, 2 en 3	Artikel 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 14bis		Artikel 33, leden 1, 2 en 3	Artikel 59
			Artikel 60
			Artikel 61
			Artikel 62
Artikel 11		Artikel 34	Artikel 63
Artikel 11bis		Artikel 35, leden 1, 2 en 3	Artikel 64
Artikel 10, lid 9			Artikel 65
		Artikel 38	Artikel 66
			Artikel 67
	Artikel 17	Artikel 39	Artikel 68
Artikel 16	Artikel 18	Artikel 40	Artikel 69
			Bijlage I
Bijlage II			Bijlage II
		Bijlage II	Bijlage III
			Bijlage IV
	Bijlage		Bijlage V
		Bijlage I	Bijlage VI
			Bijlage VII
			Bijlage VIII
		Bijlage III	Bijlage IX
			Bijlage X