



Brussel, 30.1.2013  
COM(2013) 29 final

2013/0029 (COD)

Voorstel voor een

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

**tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur**

(Voor de EER relevante tekst)

{ SWD(2013) 10 final }

{ SWD(2013) 11 final }

{ SWD(2013) 12 final }

{ SWD(2013) 13 final }

## TOELICHTING

### 1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

In het Witboek Vervoer 2011 dat op 28 maart 2011<sup>1</sup> is aangenomen, kondigde de Commissie aan dat zij één Europese spoorwegruimte tot stand wenst te brengen en verduidelijkt zij dat daarvoor een eengemaakte spoorwegmarkt moet worden gecreëerd waarop alle Europese spoorwegondernemingen zonder overbodige technische en administratieve belemmeringen diensten kunnen aanbieden.

In verschillende beleidsinitiatieven werd reeds gewezen op het potentieel van de spoorweginfrastructuur als ruggengraat van de interne markt en motor voor duurzame groei. De Europese Raad dringt in zijn conclusies van januari 2012 aan op het ontsluiten van het groeischeppende potentieel van een volledig geïntegreerde eengemaakte markt, onder meer wat betreft de netwerksectoren. In de mededeling van de Commissie "Actie voor stabiliteit, groei en werkgelegenheid" van 30 mei 2012 wordt benadrukt dat de regelgevingslast verder moet worden verlicht en dat de drempels om de spoorvervoersmarkt te betreden moeten worden weggenomen. Ook in de mededeling van de Commissie van 8 juni 2012<sup>2</sup> "Betere governance van de interne markt" wordt gewezen op het belang van de vervoersmarkt.

Tegelijk heeft de Commissie in het kader van het meerjarig financieel kader voor de periode 2014-2020 voorgesteld een financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen (CEF) op te zetten en van het totale budget van 50 miljard euro 31,7 miljard euro vrij te maken voor vervoersinfrastructuur.

Het jongste decennium zijn drie "spoorwegpakketten" vastgesteld om de nationale spoorwegmarkten stapsgewijs open te stellen en het concurrentievermogen en de interoperabiliteit van het spoor op Europees niveau te versterken. Ondanks de aanzienlijke ontwikkeling van het EU-acquis, blijft het aandeel van het spoor in het vervoer binnen de Unie bescheiden. Doel van dit voorstel is de resterende belemmeringen voor een efficiënte spoorwegmarkt weg te werken.

#### 1.1. Aan te pakken problemen

De resterende obstakels hebben in de eerste plaats te maken met de toegang tot de markt voor het binnenlands passagiersvervoer. In talrijke lidstaten zijn deze markten gesloten voor concurrentie. Hierdoor wordt hun ontwikkeling beperkt maar ontstaan ook verschillen tussen lidstaten die hun markt hebben opengesteld en landen waar dat niet het geval is.

De meeste binnenlandse passagiersdiensten kunnen niet op commerciële basis zonder overheidssteun worden aangeboden. Die diensten worden verzekerd op grond van openbaredienstcontracten. Derhalve wordt in dit regelgevingspakket ook aandacht besteed aan concurrentie voor openbaredienstcontracten en andere aspecten zoals de beschikbaarheid van geschikt rollend materieel voor potentiële exploitanten en geïntegreerde informatie- en ticketssystemen voor passagiers.

Een tweede reeks problemen die de optimale ontwikkeling van de spoorwegmarkt in de weg staan, houdt verband met de governance van de infrastructuurbeheerders. Aangezien infrastructuurbeheerders natuurlijke monopolies vormen, spelen ze niet altijd in op de

---

<sup>1</sup> Witboek: Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem; COM(2011) 144 definitief.

<sup>2</sup> Betere governance van de interne markt, COM(2012) 259 final.

behoeften van de markt en haar gebruikers, waardoor de prestaties van de hele sector achteruitgaan. In een aantal lidstaten zijn de infrastructuurbeheerders niet in staat om hun taken te vervullen omdat hun functies over verschillende instanties zijn verdeeld. Bovendien heeft het huidige regelgevingskader niet voor een betere grensoverschrijdende samenwerking tussen infrastructuurbeheerders gezorgd.

Voorts vinden een aantal belemmeringen voor de toegang tot de markt hun oorsprong in situaties waarin de infrastructuurbeheerder en exploitant tot eenzelfde geïntegreerde structuur behoren. In dergelijke gevallen bevinden infrastructuurbeheerders zich in een belangenconflict aangezien zij rekening moeten houden met de bedrijfsbelangen van de geïntegreerde structuur en haar vervoersdochters en er baat bij hebben concurrenten bij de toegang tot het net te discrimineren.

Ten slotte is het bij geïntegreerde structuren veel moeilijker om de boekhoudkundige scheiding tussen de infrastructuurbeheerder en de vervoersonderneming af te dwingen. Voor toezichthoudende instanties is het bij een geïntegreerde structuur moeilijk om de financiële stromen te traceren tussen de verschillende dochterondernemingen en de holding. Boekhoudinstrumenten bieden de mogelijkheid de resultaten van de verschillende dochterondernemingen kunstmatig op te krikken of te verlagen. Kruissubsidiëring en de overdracht van infrastructuurbudgetten naar concurrerende activiteiten vormen een grote belemmering voor nieuwe spelers die niet over dergelijke middelen kunnen beschikken. Kruissubsidiëring kan ook de vorm aannemen van staatssteun voor concurrerende activiteiten.

## 1.2. Algemene doelstellingen

De belangrijkste doelstelling van het vervoersbeleid van de Unie is een interne markt tot stand brengen dankzij een sterk concurrentievermogen en de harmonieuze, evenwichtige en duurzame ontwikkeling van de economische activiteiten. Volgens het Witboek Vervoer van 2011 moet het merendeel van het passagiersvervoer over middellange afstand tegen 2050 met de trein gebeuren. De beoogde modale verschuiving naar het spoor zal bijdragen tot de daling van de broeikasgasemissies met 20 %, een doelstelling van de Europa 2020-agenda voor slimme, duurzame en inclusieve groei<sup>3</sup>. In het Witboek luidt de conclusie dat een ingrijpende bijsturing van het vervoerspatroon niet haalbaar is zonder degelijke infrastructuur en een intelligenter gebruik daarvan.

De algemene doelstelling van het vierde spoorwegpakket is de kwaliteit en efficiency van het spoorvervoer verbeteren door de resterende juridische, institutionele en technische belemmeringen weg te werken en de prestaties en het concurrentievermogen van de spoorwegsector te bevorderen om uiteindelijk één Europese spoorwegruimte tot stand te brengen.

## 1.3. Specifieke doelstellingen

De verschillende elementen van het voorstel moeten bijdragen tot de volgende doelstellingen:

a) de opening van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor om de concurrentiedruk op de markten voor het binnenlandse spoorvervoer te verhogen met het oog op een groei van het aanbod en een betere kwaliteit van het passagiersvervoer. Deze voorstellen hangen samen met de voorgestelde wijzigingen van Verordening (EG) nr.

---

<sup>3</sup> Mededeling van de Commissie: Europa 2020 - Een strategie voor slimme, duurzame en inclusieve groei, COM(2010) 2020.

1370/2007 (openbaredienstverplichtingen) en moeten in die context ook zorgen voor een beter rendement van de door de overheid in het passagiersvervoer geïnvesteerde middelen.

b) Een betere governance van de infrastructuurbeheerder om de gelijke toegang tot de infrastructuur te waarborgen. Dit moet worden verwezenlijkt door belangenconflicten die de beslissingen van de infrastructuurbeheerder inzake markttoegang beïnvloeden, weg te werken en potentiële kruissubsidiëring in geïntegreerde structuren uit te sluiten. Het voorstel is voorts gericht op een coherent beheer van alle functies van een infrastructuurbeheerder. Het voorstel beoogt een sterkere coördinatie tussen de infrastructuurbeheerders en spoorwegexploitanten om beter in te spelen op de marktbehoeften en de grensoverschrijdende samenwerking tussen infrastructuurbeheerders te versterken.

## **2. RESULTATEN VAN HET OVERLEG MET BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING**

Om de Commissie te ondersteunen bij het effectbeoordelingsproces heeft een externe consultant de opdracht gekregen een ondersteunende studie en een gerichte raadpleging van de belanghebbenden uit te voeren. De studie ging in december 2011 van start en het eindrapport is in december 2012 afgeleverd.

Om de visies van de belanghebbenden te verzamelen werd de voorkeur gegeven aan een brede mix van gerichte raadplegingen in plaats van een open raadpleging. Tussen 1 maart en 16 april 2012 werden specifieke vragenlijsten gestuurd naar 427 belanghebbenden uit de spoorwegsector (spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders, ministeries voor openbaar vervoer, veiligheidsinstanties, ministeries, representatieve instanties, werknemersorganisaties enz.). Het responspercentage bedroeg 40 %. De passagiers werden gehoord via een Eurobarometeronderzoek onder 25 000 respondenten uit de 25 lidstaten die over een spoorwegnet beschikken. Er werd een beroep gedaan op het netwerk van het Comité van de Regio's om de lokale en regionale overheden te raadplegen en ook het Comité voor de sectoriële dialoog - spoorwegen is geraadpleegd.

Naast deze raadplegingen is op 29 mei 2012 een hoorzitting van de belanghebbenden georganiseerd (met een 85-tal deelnemers) en vond op 24 september 2012 een conferentie met 420 deelnemers plaats. Voorts werden in de loop van 2012 specifieke belanghebbenden bevraagd. De diensten van de Commissie hebben overleg gepleegd met vertegenwoordigers van de Gemeenschap van Europese spoorwegen (CER), de European Passenger Transport Operators (EPTO), de European Transport Workers' Federation (ETF), de Europese Reizigersfederatie (EPF), de European Rail Infrastructure Managers (EIM) en de UITP (de Internationale Vereniging voor Openbaar Vervoer). Er hebben bezoeken en persoonlijke gesprekken met belanghebbenden plaatsgevonden in Italië, Frankrijk, Duitsland, Nederland, Polen, Hongarije, Zweden en het Verenigd Koninkrijk.

Tijdens de gerichte raadplegingen was de meerderheid van de belanghebbenden het erover eens dat verschillende belemmeringen van de toegang tot de spoorwegmarkt de kwaliteit van de spoorvervoerdiensten en het concurrentievermogen van de sector in de Unie aantasten. Voor 69 % zijn de uiteenlopende interpretaties van de regelgeving een probleem. Beperkingen van de infrastructuurcapaciteit vormen het grootste toegangsprobleem voor spoorwegondernemingen (genoemd door 83 % van de respondenten).

Uit de raadpleging is gebleken dat de visies over gewenste oplossingen om de onafhankelijkheid en een efficiënt beheer van de spoorweginfrastructuur te verzekeren sterk uiteen lopen. Een grote meerderheid van de ministeries van vervoer, mededingingsautoriteiten, toezichhoudende instanties, onafhankelijke infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen, passagiersverenigingen en verladers

zijn voorstander van een volledige scheiding die alle exploitanten volledige transparantie en gelijke concurrentievoorwaarden zou waarborgen. Holdingbedrijven, infrastructuurbeheerders die van dergelijke holdings afhankelijk zijn en werknemersorganisaties verwijzen naar wetenschappelijke literatuur waarin de nadelen van een dergelijke scheiding, zoals hogere transactiekosten en de risico's op inefficiënties door versnippering, worden benadrukt. Deze belanghebbenden zijn van oordeel dat een sterker regelgevend toezicht zou volstaan om de problemen op te lossen. 64 % van de respondenten is voorstander van de oprichting van een specifieke instantie van vertegenwoordigers van alle infrastructuurgebruikers die erover moet waken dat op niet-discriminerende wijze met alle belangen rekening wordt gehouden.

Tijdens het raadplegingsproces heeft de Commissie de belanghebbenden op een proactieve manier aangemoedigd om deel te nemen. Aangezien alle betrokken partijen de kans hebben gekregen hun visie mee te delen, is aan de minimumnormen van de Commissie inzake raadplegingen voldaan.

Op basis van de voornoemde externe studie en de conclusies van de raadpleging van de belanghebbenden heeft de Commissie een kwalitatieve en kwantitatieve beoordeling gemaakt van de effecten van de voorgestelde maatregelen. Tijdens die evaluatie werden alternatieve opties onderzocht voor nieuwe maatregelen om het bestaande regelgevingskader te moderniseren.

### **3. JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL**

#### **3.1. Definitie van de infrastructuurbeheerder (artikel 3, punt 2)**

De verduidelijking waarborgt dat een infrastructuurbeheerder alle voor het beheer van de infrastructuur relevante functies zelf uitvoert om ervoor te zorgen dat die taken op een coherente manier worden vervuld. De in de bestaande tekst opgenomen mogelijkheid om de functies van een infrastructuurbeheerder op een net of een deel van een net over te dragen aan verschillende instanties of ondernemingen wordt geschrapt. Voorts wordt de betekenis van de verschillende functies van het infrastructuurbeheer verduidelijkt.

#### **3.2. Definitie van internationale passagiersvervoersdiensten (artikel 3, punt 5)**

In artikel 3, punt 5, is de term "internationale passagiersvervoerdienst" gedefinieerd. Door de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor is het onderscheid tussen internationale en binnenlandse vervoerdiensten niet meer relevant voor deze richtlijn. Deze definitie wordt derhalve geschrapt.

#### **3.3. Boekhoudkundige scheiding binnen een geïntegreerde groep (artikel 6, lid 2)**

Op dit moment voorziet artikel 6, lid 2, in de mogelijkheid om binnen eenzelfde onderneming afzonderlijke afdelingen infrastructuurbeheer en exploitatie op te richten en toch aan de vereiste boekhoudkundige scheiding te voldoen. Aangezien het voorstel specifieke bepalingen bevat inzake de scheiding van de twee sectoren moet dit lid worden geschrapt.

#### **3.4. Institutionele scheiding van de infrastructuurbeheerder (artikel 7)**

In dit artikel is bepaald dat infrastructuurbeheerders alle nodige taken moeten kunnen verrichten met het oog op de duurzame ontwikkeling van de infrastructuur. Voorts wordt een institutionele scheiding ingevoerd tussen de infrastructuurbeheerder en de exploitant door te verbieden dat eenzelfde natuurlijke of rechtspersoon tegelijk controle of zeggenschap uitoefent over een infrastructuurbeheerder en een spoorwegonderneming. Lidstaten mogen eigenaar zijn van beide juridische entiteiten wanneer die controle wordt uitgeoefend door verschillende overheidsinstanties die juridisch van elkaar zijn gescheiden.

### 3.5. Onafhankelijkheid van infrastructuurbeheerders binnen verticaal geïntegreerde ondernemingen (de artikelen 7 bis en 7 ter)

Het voorstel staat verticaal geïntegreerde ondernemingen, met inbegrip van holdingstructuren, toe eigenaar te blijven van de infrastructuurbeheerder. Er wordt echter verduidelijkt dat dit alleen is toegestaan indien de voorwaarden zijn vervuld die waarborgen dat de infrastructuurbeheerder een reële beslissingsbevoegdheid heeft over al zijn functies. Voorts is in het voorstel bepaald dat de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder door solide en efficiënte garanties moet worden gewaarborgd. Die garanties moeten worden ingebouwd in de structuur van de onderneming, met inbegrip van de boekhoudkundige scheiding tussen de infrastructuurbeheerder en andere bedrijven van dezelfde geïntegreerde groep. Voorts worden regels vastgesteld met betrekking tot de managementstructuur van de infrastructuurbeheerder.

### 3.6. Toezicht op de naleving (artikel 7 quater)

Dit artikel biedt lidstaten de mogelijkheid om toegangsbepalingen op te leggen aan spoorwegondernemingen die deel uitmaken van verticaal geïntegreerde ondernemingen wanneer de Commissie niet kan bevestigen dat reële garanties zijn ingesteld om de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder te beschermen.

### 3.7. Coördinatiecomité (artikel 7 quinquies)

Dit artikel beoogt een goede coördinatie tussen de infrastructuurbeheerder en de gebruikers van het netwerk die gevolgen ondervinden van besluiten van de infrastructuurbeheerders, waaronder aanvragers, vertegenwoordigers van passagiers of goederenvervoerders en regionale en plaatselijke autoriteiten. De infrastructuurbeheerder dient bij de gebruikers onder meer advies in te winnen over de behoeften met betrekking tot de ontwikkeling van het spoornet, prestatiedoelstellingen en de toewijzing van treinpaden en de inning van gebruiksheffingen.

### 3.8. Europees netwerk van infrastructuurbeheerders (artikel 7 sexies)

Het voorstel voorziet in een forum voor de grensoverschrijdende samenwerking tussen infrastructuurbeheerders met het oog op de ontwikkeling van het Europese spoornetwerk. De samenwerking heeft onder meer betrekking op de invoering van kernnetwerkcorridors, de goederencorridors en de uitvoering van het plan voor de invoering van het Europees systeem voor het beheer van het spoorverkeer (ERTMS). Dit voorstel bestrijkt ook de rol die dit netwerk moet spelen bij de monitoring van de prestaties van de infrastructuurbeheerders en moet uiteindelijk de kwaliteit van de door de infrastructuurbeheerders geleverde diensten ten goede komen.

### 3.9. Voorwaarden voor de toegang tot de spoorweginfrastructuur (artikel 10)

Artikel 10, lid 2, wordt gewijzigd om Europese spoorwegondernemingen toegangsrechten te verlenen voor de exploitatie van binnenlandse passagiersdiensten. Aangezien het onderscheid tussen internationale en binnenlandse diensten wordt opgeheven, wordt artikel 10, leden 3 en 4, die tot doel hadden om te bepalen of het hoofdoel van een dienst internationaal of binnenlands vervoer is, geschrapt.

### 3.10. Beperking van het recht op toegang (artikel 11)

Dit artikel biedt lidstaten de mogelijkheid het recht op toegang voor de exploitatie van binnenlandse of internationale diensten te beperken indien de uitoefening van het recht op vrije toegang het economisch evenwicht van een openbaredienstcontract in het gedrang zou brengen. Zoals momenteel het geval is voor internationale diensten is in dit artikel bepaald dat toezichthoudende instanties op grond van gemeenschappelijke procedures en criteria dienen te

bepalen of een binnenlandse dienst het economisch evenwicht van een openbaredienstcontract in het gedrang brengt.

### 3.11. Gemeenschappelijke informatiediensten en geïntegreerde ticketsystemen (artikel 13 bis)

Om te waarborgen dat passagiers de voordelen van een netwerk kunnen blijven benutten, biedt dit artikel de lidstaten de mogelijkheid voor alle spoorwegondernemingen die binnenlandse spoorvervoerdiensten aanbieden gemeenschappelijke informatie- en ticketsystemen op te zetten zonder de concurrentie te verstoren. Voorts voorziet dit artikel in de opstelling van gecoördineerde noodplannen door spoorwegondernemingen om bij belangrijke storingen van het treinverkeer bijstand te verlenen aan passagiers.

### 3.12. Capaciteitsrechten (artikel 38, lid 4)

Deze bepaling wordt gewijzigd om alle marktpartijen voldoende rechtszekerheid te bieden om hun activiteiten te ontwikkelen. In dit lid wordt de termijn bepaald waarbinnen de toezichthoudende instanties dienen te beoordelen of het economisch evenwicht van een openbaredienstcontract al dan niet in het gedrang komt. Deze bepaling hangt samen met de procedure voor de toewijzing van infrastructuurcapaciteit.

Voorstel voor een

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

### **tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruiimte met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur**

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

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

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>4</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>5</sup>,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Het jongste decennium is het passagiersvervoer per spoor onvoldoende gegroeid om een groter marktaandeel te verwerven ten opzichte van de auto en het vliegtuig. Het spoor blijft voor het passagiersvervoer in de Europese Unie steken op een marktaandeel van 6 %. Het passagiersvervoer is er niet in geslaagd in te spelen op de wijzigende behoeften inzake aanbod of kwaliteit.
- (2) De Europese markten voor het goederenvervoer en het internationaal passagiersvervoer per spoor zijn in 2007 en 2010 opengesteld voor concurrentie, respectievelijk bij Richtlijn 2004/51/EG<sup>6</sup> en Richtlijn 2007/58/EG<sup>7</sup>. Een aantal lidstaten hebben bovendien hun markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor opengesteld voor concurrentie door de invoering van het recht op vrije toegang, door openbaredienstcontracten aan te besteden of door een combinatie van beide.
- (3) Bij Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruiimte<sup>8</sup> is één Europese spoorwegruiimte gecreëerd met gemeenschappelijke regels inzake het beheer van

---

<sup>4</sup> PB C [...] van [...], blz. [...].

<sup>5</sup> PB C [...] van [...], blz. [...].

<sup>6</sup> PB L 164 van 30.4.2004, blz. 164.

<sup>7</sup> PB L 315 van 3.12.2007, blz. 44.

<sup>8</sup> PB L 343 van 14.12.2012, blz. 32.



spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders, de financiering van infrastructuur en gebruiksheffingen, de voorwaarden voor de toegang tot de spoorweginfrastructuur en -diensten en het regelgevend toezicht op de spoorwegmarkt. Nu al deze elementen beschikbaar zijn, kan de openstelling van de Europese spoorwegmarkt worden voltooid en het beheer van de infrastructuurbeheerders worden hervormd om de gelijke toegang tot de infrastructuur te waarborgen.

- (4) Op grond van Richtlijn 2012/34/EU dient de Commissie, waar nodig wetgevingshandelingen voor te stellen in verband met de openstelling van de binnenlandse markt voor passagiersvervoer en, met het oog op de totstandbrenging van passende voorwaarden om, voortbouwend op de bestaande vereisten inzake scheiding tussen infrastructuurbeheer en vervoersverrichtingen, de niet-discriminerende toegang tot de infrastructuur te verzekeren.
- (5) De oprichting van een coördinatiecomité moet een betere coördinatie tussen de infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen waarborgen en bijdragen tot een efficiënt beheer en gebruik van de infrastructuur.
- (6) De lidstaten dienen voorts te waarborgen dat alle functies die noodzakelijk zijn voor de duurzaamheid van de exploitatie, het onderhoud en de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur op coherente wijze door de infrastructuurbeheerder zelf worden beheerd.
- (7) De oprichting van een Europees netwerk van infrastructuurbeheerders moet ervoor zorgen dat grensoverschrijdende kwesties efficiënt worden geregeld tussen infrastructuurbeheerders van verschillende lidstaten.
- (8) Om de gelijke toegang tot de infrastructuur te waarborgen, moeten alle belangenconflicten die voortvloeien uit het feit dat de geïntegreerde structuur zowel infrastructuurbeheer als exploitatieactiviteiten omvat, worden weggewerkt. Het wegwerken van stimulansen om concurrenten te discrimineren is de enige manier om een gelijke toegang tot de spoorweginfrastructuur te waarborgen. Dit is een vereiste om de openstelling van het binnenlands passagiersvervoer per spoor te doen slagen. Ook de in dergelijke geïntegreerde structuren bestaande mogelijkheden tot kruissubsidiëring verstoren de markt en moeten worden weggewerkt.
- (9) De in Richtlijn 2012/34/EU vastgestelde vereisten inzake de onafhankelijkheid van infrastructuurbeheerders ten opzichte van de spoorwegondernemingen hebben uitsluitend betrekking op de essentiële functies van de infrastructuurbeheerder, namelijk de besluitvorming over de toewijzing van treinpaden en over de infrastructuurheffingen. Het is echter noodzakelijk dat alle functies op onafhankelijke wijze worden ugeoefend aangezien ook andere functies kunnen worden aangewend om concurrenten te discrimineren. Dit geldt met name voor beslissingen over investeringen of onderhoud waarbij voorrang kan worden gegeven aan de delen van het netwerk die hoofdzakelijk door de vervoersexploitant van de geïntegreerde onderneming worden gebruikt. Beslissingen over de planning van onderhoudswerkzaamheden kunnen een invloed hebben op de beschikbaarheid van treinpaden voor concurrenten.
- (10) Richtlijn 2012/34/EU voorziet op dit moment slechts in de juridische, organisatorische en beleidsmatige onafhankelijkheid. De instandhouding van een geïntegreerde onderneming wordt hierdoor niet helemaal uitgesloten, zolang de drie vormen van onafhankelijkheid worden gewaarborgd. Om de onafhankelijkheid van de besluitvorming te waarborgen, moet worden voorzien in de nodige grendels om te

voorkomen dat een geïntegreerde onderneming zeggenschap uitoefent over het beleid van een infrastructuurbeheerder. Zelfs bij een volledige invoering van dergelijke grendels kan discriminatie van concurrenten bij verticaal geïntegreerde ondernemingen echter niet volledig worden uitgesloten. In geïntegreerde structuren blijven er met name mogelijkheden tot kruissubsidiëring bestaan of is het voor toezichthoudende instanties ten minste zeer moeilijk om de mechanismen die kruissubsidiëring moeten tegengaan, te handhaven. Een institutionele scheiding tussen infrastructuurbeheer en exploitatie is de efficiëntste manier om deze problemen op te lossen.

- (11) Van de lidstaten moet derhalve worden verlangd dat zij ervoor zorgen dat natuurlijke of rechtspersonen die zeggenschap uitoefenen over een infrastructuurbeheerder niet tegelijk zeggenschap of rechten uitoefenen over een spoorwegonderneming. Ook moet zeggenschap over een spoorwegonderneming elke mogelijkheid uitsluiten om zeggenschap of rechten uit te oefenen over een infrastructuurbeheerder.
- (12) Wanneer lidstaten ervoor opteren de infrastructuurbeheerder als een onderdeel van een verticaal geïntegreerde onderneming te behouden, dienen zij minstens strikte garanties in te bouwen om de reële onafhankelijkheid van de volledige infrastructuurbeheerder ten opzichte van de geïntegreerde onderneming te waarborgen. Die garanties moeten niet alleen betrekking hebben op de bedrijfsorganisatie van de infrastructuurbeheerder ten opzichte van de geïntegreerde onderneming, maar ook op de managementstructuur van de infrastructuurbeheerder en, voor zover haalbaar in een geïntegreerde structuur, het voorkomen van financiële overdrachten tussen de infrastructuurbeheerder en andere juridische entiteiten van de geïntegreerde onderneming. Deze garanties omvatten niet alleen de maatregelen die noodzakelijk zijn om te voldoen aan de in Richtlijn 2012/34/EU opgenomen eisen inzake een onafhankelijke besluitvorming met betrekking tot de essentiële functies van de infrastructuurbeheerder, maar reiken verder dan die eisen door te verbieden dat inkomsten van de infrastructuurbeheerder worden aangewend om andere entiteiten binnen de verticaal geïntegreerde onderneming te financieren. Dit verbod moet worden toegepast ongeacht de toepassing van de fiscale regelgeving van de lidstaten en onverminderd de EU-regels inzake staatssteun.
- (13) Ondanks de invoering van garanties om de onafhankelijkheid te waarborgen, kunnen verticaal geïntegreerde ondernemingen hun structuur misbruiken om ongeoorloofde concurrentievoordelen toe te kennen aan spoorwegondernemingen die deel uitmaken van dergelijke ondernemingen. Daarom en onverminderd artikel 258 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, dient de Commissie op verzoek van een lidstaat of op eigen initiatief na te gaan of dergelijke garanties daadwerkelijk zijn ingevoerd en of alle overblijvende concurrentievervalsingen zijn weggewerkt. Indien de Commissie niet kan bevestigen dat dit is verwezenlijkt, dienen alle lidstaten de mogelijkheid te krijgen de toegangsrechten van de betrokken geïntegreerde exploitanten te beperken of in te trekken.
- (14) De toekenning van het recht op vrije toegang tot de spoorweginfrastructuur in alle lidstaten aan spoorwegondernemingen uit de Unie voor de exploitatie van binnenlandse treinen kan een impact hebben op de organisatie en financiering van passagiersvervoersdiensten per spoor die op grond van een openbaredienstcontract worden verzekerd. De lidstaten dienen de mogelijkheid te krijgen het recht op toegang te beperken indien de uitoefening daarvan het economisch evenwicht van die openbaredienstcontracten in het gedrang zou brengen en wanneer de toezichthoudende instantie daarmee heeft ingestemd.

- (15) Op verzoek van de belanghebbende partijen en op basis van een objectieve economische analyse dienen de toezichthoudende instanties de potentiële economische impact te beoordelen van op grond van de vrije toegang geplande binnenlandse passagiersdiensten op de bestaande openbaredienstcontracten.
- (16) De beoordelingsprocedure moet alle marktspelers voldoende rechtszekerheid bieden om hun activiteiten te kunnen ontwikkelen. De procedure moet zo eenvoudig, efficiënt en transparant mogelijk zijn en worden afgestemd op de procedure voor de toewijzing van infrastructuurcapaciteit.
- (17) Bij de beoordeling van de mate waarin het economisch evenwicht van een openbaredienstcontract in het gedrang komt, moet rekening worden gehouden met vooraf bepaalde criteria. Die criteria en de bijzonderheden van de te volgen procedure kunnen na verloop van tijd wijzigen, met name in het licht van door de toezichthoudende instanties, bevoegde instanties en spoorwegondernemingen opgedane ervaring en rekening houdend met de specifieke kenmerken van het binnenlands passagiersvervoer.
- (18) Bij de beoordeling van de mate waarin het economisch evenwicht van een openbaredienstcontract wordt bedreigd, dienen de toezichthoudende instanties na te gaan welke impact de geplande dienst zal hebben op de bestaande openbaredienstcontracten, rekening houdend met de impact daarvan op de rendabiliteit van alle diensten die onder een openbaredienstcontract vallen en met de effecten van de nieuwe dienst op de nettokosten voor de bevoegde instantie die het contract heeft gegund. Die beoordeling dient te gebeuren op basis van een onderzoek van een aantal factoren, zoals de vervoersvraag, de tarieven, de tariefvoorwaarden, de plaats en het aantal stops en de dienstregeling en frequentie van de voorgestelde nieuwe dienst.
- (19) Om spoorvervoerdiensten aantrekkelijker te maken voor passagiers, moeten de lidstaten spoorwegondernemingen die binnenlandse passagiersvervoer per spoor verzekeren ertoe kunnen verplichten mee te werken aan een gemeenschappelijk systeem voor informatieverstrekking en geïntegreerde ticketing voor de verkoop van tickets, doorgaande tickets en boekingen. Indien een dergelijk systeem wordt opgezet, moet erop worden toegezien dat het geen marktverstoring of discriminatie tussen spoorwegondernemingen teweegbrengt.
- (20) Overeenkomstig de gezamenlijke politieke verklaring van de lidstaten en de Commissie van 28 september 2011 over toelichtende stukken<sup>9</sup> hebben de lidstaten zich ertoe verbonden om in verantwoorde gevallen de kennisgeving van hun omzettingsmaatregelen vergezeld te doen gaan van één of meer stukken waarin het verband tussen de onderdelen van een richtlijn en de overeenkomstige delen van de nationale omzettinginstrumenten wordt toegelicht. Met betrekking tot deze richtlijn acht de wetgever de toezending van dergelijke stukken verantwoord,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

*Artikel 1*

Richtlijn 2012/34/EU wordt als volgt gewijzigd:

1. Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

---

<sup>9</sup> PB C 369 van 17.12.2011, blz. 14.

- (a) Punt 2 wordt vervangen door:

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

- (b) Punt 5 wordt geschrapt;

- (c) Het volgende punt 31 wordt toegevoegd:

"(31) "verticaal geïntegreerde onderneming": een onderneming waarbij:

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

2. Artikel 6, lid 2, wordt geschrapt;

3. Artikel 7 wordt vervangen door:

"Artikel 7

Institutionele scheiding van de infrastructuurbeheerder

1. De lidstaten zien erop toe dat de infrastructuurbeheerder zelf alle in artikel 3, lid 2, bedoelde functies uitoefent en onafhankelijk is van elke spoorwegonderneming.  
  
Om de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder te waarborgen dienen de lidstaten ervoor te zorgen dat infrastructuurbeheerders zijn georganiseerd als een juridisch van elke spoorwegonderneming gescheiden entiteit.
2. De lidstaten waarborgen dat het eenzelfde natuurlijke of rechtspersoon niet wordt toegestaan:
  - a) op directe of indirecte wijze tegelijk zeggenschap als bedoeld in Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad<sup>10</sup> uit te oefenen over of een financiële belangen te hebben in of rechten uit te oefenen over een spoorwegonderneming en een infrastructuurbeheerder;
  - b) de leden te benoemen van de raad van toezicht, raad van bestuur of de instanties die een infrastructuurbeheerder juridisch vertegenwoordigen en

---

<sup>10</sup> PB L 24 van 29.1.2004, blz. 1.

tegelijk directe of indirecte zeggenschap uit te oefenen, financiële belangen te hebben in of rechten te hebben over een spoorwegonderneming;

- c) deel uit te maken van de raad van toezicht, de raad van bestuur of instanties die juridische handelingen stellen namens een onderneming waartoe zowel een spoorwegonderneming als een infrastructuurbeheerder behoren;
  - d) de spoorinfrastructuur te beheren of deel uit te maken van het management van de infrastructuurbeheerder en tegelijk directe of indirecte zeggenschap uit te oefenen, financiële belangen te hebben in of rechten uit te oefenen over een spoorwegonderneming, of een spoorwegonderneming te beheren of mee te werken aan het beheer daarvan en tegelijk directe of indirecte zeggenschap uit te oefenen, belangen te hebben in of rechten uit te oefenen over een infrastructuurbeheerder.
3. Wanneer de in lid 2 bedoelde persoon een lidstaat of een andere overheidsinstantie is, worden twee afzonderlijke en juridisch gescheiden overheidsinstanties die controle of andere in lid 2 genoemde rechten uitoefenen over enerzijds een infrastructuurbeheerder en anderzijds een spoorwegonderneming voor de toepassing van dit artikel geacht niet dezelfde persoon of personen te zijn.
  4. Indien er geen belangenconflict ontstaat en de vertrouwelijkheid van commercieel gevoelige informatie wordt gewaarborgd, mag de infrastructuurbeheerder specifieke werkzaamheden voor de ontwikkeling, vernieuwing of het onderhoud van het net, waarover hij de beslissingsbevoegdheid blijft bezitten, laten uitvoeren door spoorwegondernemingen of andere instanties die onder toezicht van de infrastructuurbeheerder handelen.
  5. Indien de infrastructuurbeheerder op het ogenblik waarop deze richtlijn in werking treedt deel uitmaakt van een verticaal geïntegreerde onderneming, kunnen de lidstaten besluiten de leden 2, 3 en 4 van dit artikel niet toe te passen. In dat geval waarborgen de betrokken lidstaten dat de infrastructuurbeheerder alle in artikel 3, punt 2, bedoelde functies uitoefent en dat zijn besluitvorming en organisatie volledig onafhankelijk zijn van alle spoorwegondernemingen overeenkomstig de in de artikelen 7 bis, 7 ter en 7 quater vastgestelde eisen."
4. De volgende artikelen 7 bis tot en met 7 sexies worden ingevoegd:  
"Artikel 7 bis  
Reële onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder binnen een verticaal geïntegreerde onderneming:
    1. De lidstaten waarborgen dat de infrastructuurbeheerder als instantie juridisch is gescheiden van elke spoorwegonderneming of holding die zeggenschap uitoefent over dergelijke ondernemingen en van alle andere juridische entiteiten van verticaal geïntegreerde ondernemingen.
    2. Juridische entiteiten van verticaal geïntegreerde ondernemingen die actief zijn op de spoorvervoersmarkt mogen direct, noch indirect aandelen bezitten in de

infrastructuurbeheerder. De infrastructuurbeheerder mag niet direct, noch indirect aandelen bezitten in juridische entiteiten die deel uitmaken van een verticaal geïntegreerde onderneming die activiteiten uitoefent op de spoorvervoersmarkt.

3. De inkomsten van de infrastructuurbeheerder mogen niet worden gebruikt om andere juridische entiteiten binnen de verticaal geïntegreerde onderneming te financieren en moeten uitsluitend worden aangewend om de activiteiten van de infrastructuurbeheerder zelf te financieren en dividenden te betalen aan de uiteindelijke eigenaar van de verticaal geïntegreerde onderneming. De infrastructuurbeheerder mag geen leningen verstrekken aan andere juridische entiteiten binnen de verticaal geïntegreerde onderneming en andere juridische entiteiten van de verticaal geïntegreerde onderneming mogen evenmin leningen verstrekken aan de infrastructuurbeheerder. Andere juridische entiteiten leveren aan de infrastructuurbeheerder uitsluitend diensten tegen marktprijs en op basis van contracten. De schulden van de infrastructuurbeheerder worden duidelijk gescheiden van de schulden van andere juridische entiteiten binnen de verticaal geïntegreerde onderneming en die schulden worden afzonderlijk beheerd. Bij het beheer van de rekeningen van de infrastructuurbeheerder en de andere juridische entiteiten van de verticaal geïntegreerde onderneming wordt de naleving van deze bepalingen gewaarborgd en wordt het mogelijk gemaakt de geldstromen van de infrastructuurbeheerder en de andere juridische entiteiten binnen de verticaal geïntegreerde onderneming van elkaar te scheiden.
4. Onverminderd artikel 8, lid 4, zoekt de infrastructuurbeheerder zelfstandig middelen op de kapitaalmarkt en niet via de andere juridische entiteiten van de verticaal geïntegreerde onderneming. Andere juridische entiteiten van de verticaal geïntegreerde ondernemingen worden niet via de infrastructuurbeheerder gefinancierd.
5. De infrastructuurbeheerder houdt gedetailleerde gegevens bij over alle commerciële en financiële transacties met de andere juridische entiteiten van de verticaal geïntegreerde onderneming en deelt die gegevens overeenkomstig artikel 56, lid 12, op verzoek mee aan de toezichthoudende instantie.

#### Artikel 7 ter

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

1. Onverminderd de besluiten van de toezichthoudende instantie op grond van artikel 56, moet de infrastructuurbeheerder alle in artikel 3, lid 2, bedoelde functies volledig onafhankelijk van de andere juridische entiteiten van de verticaal geïntegreerde onderneming kunnen uitoefenen. De algemene managementstructuur en de ondernemingsstatuten van de infrastructuurbeheerder waarborgen dat geen enkele andere juridische entiteit binnen de verticaal geïntegreerde onderneming op directe, noch indirecte wijze het beleid van de infrastructuurbeheerder met betrekking tot deze functies bepaalt.
2. De leden van de raad van bestuur en de leidinggevende personeelsleden van de infrastructuurbeheerder mogen geen deel uitmaken van de raden van toezicht

of bestuur van of een leidinggevende functie uitoefenen bij andere juridische entiteiten binnen de verticaal geïntegreerde onderneming.

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

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

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

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

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

4. Binnen een periode van drie jaar na hun vertrek bij de infrastructuurbeheerder mogen leden van de raad van toezicht of de raad van bestuur van de infrastructuurbeheerder of personen die bij de infrastructuurbeheerder een leidinggevende functie uitoefenen, geen leidinggevende functie uitoefenen bij andere juridische entiteiten binnen de verticaal geïntegreerde onderneming. Binnen een periode van drie jaar na hun vertrek bij andere juridische entiteiten binnen de verticaal geïntegreerde onderneming, mogen leden van de raad van toezicht, raad van bestuur of leidinggevend van dergelijke entiteiten geen leidinggevende functie uitoefenen bij de infrastructuurbeheerder.
5. De infrastructuurbeheerder heeft eigen personeel en is in andere gebouwen gevestigd dan de andere juridische entiteiten van de verticaal geïntegreerde onderneming. De toegang tot de informaticasystemen wordt beveiligd om de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder te waarborgen. In de interne reglementen of personeelscontracten moet duidelijk worden bepaald dat de contacten met andere juridische entiteiten binnen verticaal geïntegreerde ondernemingen worden beperkt tot de officiële communicatie in verband met de uitoefening van de functies van de infrastructuurbeheerder die hij ook

vervult voor spoorwegondernemingen die niet tot de verticaal geïntegreerde onderneming behoren. Andere overdrachten van personeel dan de onder c) bedoelde overdrachten tussen de infrastructuurbeheerder en andere juridische entiteiten binnen een verticaal geïntegreerde onderneming zijn slechts toegestaan wanneer kan worden gewaarborgd dat geen gevoelige informatie tussen die entiteiten wordt doorgegeven.

6. De infrastructuurbeheerder beschikt over de nodige organisatorische capaciteit om maatregelen te treffen om al zijn functies onafhankelijk van de andere juridische entiteiten binnen de verticaal geïntegreerde onderneming uit te voeren en mag deze functies of daaraan gekoppelde activiteiten niet aan deze juridische entiteiten delegeren.
7. Leden van de raden van toezicht of bestuur van de infrastructuurbeheerder en personen die bij de infrastructuurbeheerder een leidinggevende functie uitoefenen, mogen geen belangen hebben in of directe of indirecte financiële voordelen ontvangen van andere juridische entiteiten binnen de verticaal geïntegreerde onderneming. Prestatiegebonden elementen van hun salaris mogen uitsluitend worden bepaald door de resultaten van de infrastructuurbeheerder en niet worden gekoppeld aan de bedrijfsresultaten van andere juridische entiteiten binnen de verticaal geïntegreerde onderneming of een andere entiteit waarover zij zeggenschap uitoefent.

#### Artikel 7 quater

##### Procedure om de naleving te controleren

1. Op verzoek van een lidstaat of op eigen initiatief besluit de Commissie of infrastructuurbeheerders die deel uitmaken van een verticaal geïntegreerde onderneming voldoen aan de eisen van de artikelen 7 bis en 7 ter en of de naleving van die eisen toereikend is om te waarborgen dat alle spoorwegondernemingen gelijke concurrentievoorwaarden genieten en er geen sprake is van concurrentievervalsingen.
2. De Commissie heeft het recht de lidstaat waar de verticaal geïntegreerde onderneming is gevestigd te verzoeken haar binnen een redelijke termijn alle noodzakelijke informatie mee te delen. Zij raadpleegt de betrokken toezichthoudende instantie of instanties en, zo nodig, het in artikel 57 bedoelde netwerk van toezichthoudende instanties.
3. De lidstaten kunnen beperkingen opleggen aan het recht op vrije toegang als bedoeld in artikel 10 van spoorwegondernemingen die deel uitmaken van een verticaal geïntegreerde onderneming wanneer de Commissie de lidstaten meedeelt dat geen verzoek is ingediend overeenkomstig lid 1, in afwachting van de behandeling van dat verzoek door de Commissie of indien de Commissie overeenkomstig de in artikel 62, lid 2, bedoelde procedure besluit dat:
  - a) geen bevredigend antwoord is gegeven op de verzoeken om informatie die de Commissie overeenkomstig lid 2 heeft geformuleerd; of
  - b) de betrokken infrastructuurbeheerder niet voldoet aan de eisen van de artikelen 7 bis en 7 ter; of
  - c) de toepassing van de eisen van de artikelen 7 bis en 7 ter niet volstaat om te waarborgen dat alle spoorwegondernemingen gelijke



concurrentievoorwaarden genieten en er in de lidstaat waar de betrokken infrastructuurbeheerder is gevestigd geen sprake is van concurrentievervalsingen.

De Commissie neemt binnen een redelijke termijn een beslissing.

4. De betrokken lidstaat kan de Commissie verzoeken haar in lid 3 bedoelde besluit in te trekken overeenkomstig de procedure als bedoeld in artikel 62, lid 2, indien hij tot tevredenheid van de Commissie aantoonbaar is dat de reden die aan de basis lag van dat besluit niet langer bestaat. De Commissie neemt binnen een redelijke termijn een beslissing over dat verzoek.
5. Onverminderd de leden 1 tot en met 4 wordt op de permanente naleving van de eisen van de artikelen 7 bis en 7 ter toegezien door de in artikel 55 bedoelde toezichthoudende instantie. Elke aanvrager kan beroep aantekenen bij de toezichthoudende instantie indien hij van oordeel is dat niet aan deze eisen is voldaan. Na een dergelijk beroep bepaalt de toezichthoudende instantie binnen de in artikel 56, lid 9, vastgestelde termijnen welke maatregelen eventueel moeten worden genomen om het probleem op te lossen.

#### Artikel 7 quinquies

##### Coördinatiecomité

1. De lidstaten zien erop toe dat infrastructuurbeheerders voor elk netwerk een coördinatiecomité oprichten en organiseren. Minstens de volgende partijen kunnen lid worden van dit comité: de infrastructuurbeheerder, bekende aanvragers als bedoeld in artikel 8, lid 3, en, op hun verzoek, potentiële aanvragers, de representatieve organisaties van spoorwegondernemingen, vertegenwoordigers van de gebruikers van goederen- en passagiersvervoerdiensten en, indien van toepassing, regionale en lokale autoriteiten. Vertegenwoordigers van de lidstaat en de toezichthoudende instantie worden als waarnemers uitgenodigd op de vergaderingen van het coördinatiecomité.
2. Het coördinatiecomité dient aan de infrastructuurbeheerder en eventueel aan de lidstaat voorstellen of adviezen te formuleren inzake:
  - a) de behoeften van de aanvragers inzake het onderhoud en de ontwikkeling van de infrastructuurcapaciteit;
  - b) de inhoud van de in de beheersovereenkomsten als bedoeld in artikel 30 opgenomen gebruikersgerichte prestatiedoelstellingen en van de in artikel 30, lid 1, bedoelde prikkels en de toepassing daarvan;
  - c) de inhoud en toepassing van de in artikel 27 bedoelde netverklaring;
  - d) het heffingskader en de heffingsvoorschriften die door de lidstaat zijn vastgesteld en de door de infrastructuurbeheerder overeenkomstig artikel 29 vastgestelde heffingsregeling en het niveau en de structuur van de infrastructuurheffingen;
  - e) de procedure voor de toewijzing van infrastructuurcapaciteit, met inbegrip van prioriteitsregels voor de toewijzing van capaciteit aan de verschillende categorieën infrastructuurgebruikers;
  - f) intermodaliteitsaspecten;

- g) andere aspecten betreffende de voorwaarden voor de toegang tot en het gebruik van de infrastructuur en de kwaliteit van de dienstverlening van de infrastructuurbeheerder.

Om zijn taken te kunnen uitvoeren, krijgt het coördinatiecomité de bevoegdheid de infrastructuurbeheerder om relevante informatie te verzoeken over de punten a) tot en met g).

- 3. Het coördinatiecomité stelt een huishoudelijk reglement vast betreffende met name de frequentie van zijn vergaderingen, die minstens elk kwartaal plaatsvinden, en de deelname aan die vergaderingen. Elk jaar wordt een verslag over de besprekingen binnen het coördinatiecomité, met opgave van de verschillende in het comité ingenomen standpunten, ingediend bij de infrastructuurbeheerder, de lidstaat, de betrokken toezichthoudende instantie en de Commissie.

#### Artikel 7 sexies

##### Europees netwerk van infrastructuurbeheerders

- 1. De lidstaten zien erop toe dat infrastructuurbeheerders deelnemen aan en samenwerken binnen een netwerk om de spoorinfrastructuur van de Unie te ontwikkelen, met name om de tijdige en efficiënte realisatie van het trans-Europees vervoersnetwerk te verzekeren, met inbegrip van de kernnetwerkcorridors, de bij Verordening (EU) nr. 913/2010<sup>11</sup> vastgestelde goederencorridors en het bij Besluit 2012/88/EU<sup>12</sup> vastgestelde plan voor de invoering van het Europees systeem voor het beheer van het spoorverkeer (ERTMS).

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

- 2. Het netwerk neemt deel aan het markttoezicht als bedoeld in artikel 15 en benchmarkt de efficiency van de infrastructuurbeheerders aan hand van gemeenschappelijke indicatoren en kwaliteitscriteria, zoals de betrouwbaarheid, capaciteit, beschikbaarheid, stiptheid en veiligheid van hun netwerken, kwaliteit en benutting van de activa, onderhoud, vernieuwing, verbetering, investeringen en financiële efficiency.
- 3. De Commissie kan maatregelen nemen om de gemeenschappelijke beginselen en praktijken van het netwerk te bepalen, met name om de coherentie van de benchmarking te verzekeren en de procedures te bepalen voor de samenwerking binnen het netwerk. Deze maatregelen worden vastgesteld door middel van een uitvoeringshandeling overeenkomstig de procedure van artikel 62, lid 3."

- 5. Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

- (a) lid 2 wordt vervangen door:

---

<sup>11</sup> PB L 276 van 20.10.2010, blz. 22.

<sup>12</sup> PB L 51 van 23.2.2012, blz. 51.

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

(b) de leden 3 en 4 worden geschrapt.

6. Artikel 11 wordt als volgt gewijzigd:

(a) lid 1 wordt vervangen door:

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

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

"Om te bepalen of het economisch evenwicht van een openbaredienstcontract in het gedrang komt, wordt door de toezichthoudende instantie(s) als bedoeld in artikel 55 een objectieve economische analyse gemaakt en een besluit genomen op basis van vooraf bepaalde criteria. Zij formuleren hun oordeel na de indiening van een verzoek door één van de volgende partijen binnen een maand na de bekendmaking van een geplande passagiersvervoersdienst als bedoeld in artikel 38, lid 4:

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

(c) lid 3 wordt vervangen door:

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

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

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

(d) lid 5 wordt geschrapt.

7. Het volgende artikel 13 bis wordt ingevoegd:

"Artikel 13 bis

Gemeenschappelijke informatie- en geïntegreerde ticketsystemen

1. Onverminderd Verordening (EG) nr. 1371/2007<sup>13</sup> en Richtlijn 2010/40/EU<sup>14</sup> kunnen de lidstaten spoorwegondernemingen die binnenlandse passagiersdiensten exploiteren ertoe verplichten aan te sluiten bij een gemeenschappelijk systeem voor informatieverstrekking en geïntegreerde ticketing met het oog op het aanbieden van doorgaande tickets en boekingen of kunnen zij bevoegde instanties de opdracht geven een dergelijk systeem op te zetten. Indien een dergelijk systeem wordt opgezet, zien de lidstaten erop toe dat het geen marktverstoring of discriminatie tussen spoorwegondernemingen teweegbrengt en dat het wordt beheerd door een publieke of particuliere juridische entiteit of door een samenwerkingsverband van alle spoorwegondernemingen die passagiersdiensten exploiteren.
2. De lidstaten verplichten spoorwegondernemingen die passagiersdiensten exploiteren om noodplannen op te stellen en te coördineren teneinde bij een ernstige verstoring van de dienstverlening bijstand te verlenen aan passagiers in de zin van artikel 18 van Verordening (EG) nr. 1371/2007".

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

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

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

"1. Uiterlijk op 31 december 2024 onderzoekt de Commissie de gevolgen van deze richtlijn op de spoorwegsector en dient zij bij het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's een verslag in over de tenuitvoerlegging daarvan.

Uiterlijk op dezelfde datum onderzoekt de Commissie of het feit dat bepaalde infrastructuurbeheerders deel uitmaken van een verticaal geïntegreerde onderneming nog steeds aanleiding geeft tot discriminerende praktijken of andere vormen van

---

<sup>13</sup> PB L 315 van 3.12.2007, blz. 14.

<sup>14</sup> PB L 207 van 6.8.2010, blz. 1.

concurrentieverstoring. Indien passend stelt de Commissie nieuwe regelgevende maatregelen voor."

#### *Artikel 2*

1. De lidstaten dienen uiterlijk op [18 maanden na de inwerkingtreding] de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast te stellen en bekend te maken om aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mee.

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

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

#### *Artikel 3*

1. Deze richtlijn treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.
2. Artikel 1, leden 5 tot en met 8, zijn van toepassing met ingang van 1 januari 2018 [tijdig voor de dienstregeling die op 14 december 2019 van start gaat].

#### *Artikel 4*

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

*Voor het Europees Parlement*  
*De voorzitter*

*Voor de Raad*  
*De voorzitter*