



Brussel, 1 oktober 2015
(OR. en)

12243/15

Interinstitutionele dossiers:
2013/0028 (COD)
2013/0029 (COD)

TRANS 296
CODEC 1215

VERSLAG

van: het secretariaat-generaal van de Raad

aan: Raad

nr. vorig doc.: 11998/15 TRANS 287 CODEC 1185

Nr. Comdoc.: 5960/13 TRANS 35 CODEC 209
5985/13 TRANS 36 CODEC 216

Betreft: Vierde spoorwegpakket:

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU 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

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1370/2007 met betrekking tot openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor

- Algemene oriëntatie

I. Inleiding

De Commissie heeft op 30 januari 2013 het vierde spoorwegpakket gepresenteerd, dat bestaat uit zes wetgevingsvoorstellen die de resterende obstakels voor de voltooiing van de ene Europese spoorwegruimte moeten wegnemen, en daarmee moeten bijdragen tot een vergroting van het aandeel van het spoor in het vervoer binnen de EU.

Meer bepaald is het hoofddoel van dit wetgevingspakket de kwaliteit en efficiëntie van spoor- diensten te verbeteren door de resterende juridische, institutionele en technische obstakels weg te nemen, en zodoende de prestaties en concurrentiekracht van de spoorwegsector te bevorderen.

Dit wetgevingspakket kan in twee pijlers worden opgedeeld, een "technische pijler" en een "marktpijler".

Over de technische pijler werd in juni 2015 een akkoord bereikt met het Europees Parlement. Wat betreft de marktpijler zijn twee voorstellen in bespreking bij de Raad: het voorstel voor een richtlijn tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad 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 ("de beheersrichtlijn"), en het voorstel voor een verordening tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1370/2007 met betrekking tot openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor ("ODV-verordening").

II. Bespreking in de Raadsinstanties

In juli 2014 is de Groep landtransport begonnen met de bespreking van de drie Commissie-voorstellen voor de marktpijler. Onder het Italiaanse voorzitterschap is een oriënterend debat gehouden en een voortgangsverslag goedgekeurd. Onder het Letse voorzitterschap is nog een oriënterend debat gehouden en een tweede voortgangsverslag goedgekeurd.

In juli 2015 heeft het Luxemburgse voorzitterschap zijn compromisvoorstellen over de beheers-richtlijn en over de ODV-verordening aan de groep voorgelegd. Deze voorstellen zijn besproken tijdens de vergaderingen van de groep op 9, 16 en 23 juli en op 8, 10, 16, 17 en 22 september.

Op 30 september heeft het Coreper de herziene compromisvoorstellen van het voorzitterschap besproken. Tijdens deze vergadering zijn de meeste openstaande kwesties opgelost. Twee kwesties blijven evenwel open. Het voorzitterschap heeft nota genomen van de opmerkingen van de delegaties en stelt voor dat de herziene teksten worden besproken door de ministers.

De wijzigingen in de bijlagen bij dit verslag ten opzichte van het verslag aan het Coreper zijn **vet en onderlijnd** en met [...] aangegeven.

Alle delegaties maken een studievoorbehoud bij die wijzigingen. UK handhaaft een voorbehoud voor parlementaire behandeling.

III. Openstaande vraagstukken

Het voorzitterschap heeft nota genomen van de opmerkingen over de overgangsperioden die betreffende de twee teksten in het Coreper door verscheidene lidstaten zijn gemaakt. Het voorzitterschap is van mening dat zijn compromis over deze kwestie evenwichtig is, aangezien sommige lidstaten behoefte hebben aan langere overgangsperioden, terwijl andere deze wensen te verkorten. Deze kwestie zal in elk geval zeer waarschijnlijk worden besproken tijdens de onderhandelingen met het Europees Parlement.

Na de besprekingen in het Coreper is het voorzitterschap van mening dat over de twee onderstaande punten een beslissing moet worden genomen door de ministers, met het oog op een algemene oriëntatie betreffende deze twee dossiers.

Beheersrichtlijn

Samenhang tussen de beheersrichtlijn en de ODV-verordening - artikel 10, lid 2

In het Coreper heeft één delegatie een tekstvoorstel ingediend dat gericht is op het garanderen van rechtszekerheid met betrekking tot eventuele tegenstrijdige bepalingen in de beheersrichtlijn en de ODV-verordening ten aanzien van het beginsel van de vrije toegang tot spoorweginfrastructuur. Dat tekstvoorstel kreeg steun van verscheidene andere delegaties. Andere delegaties uitten echter hun grote bezorgdheid omdat zij vreesden dat een dergelijk voorstel zou leiden tot een ongelijk speelveld, en dat aldus het evenwicht tussen de ODV-verordening en de beheersrichtlijn wordt ondermijnd.

Naar aanleiding van die besprekingen heeft het voorzitterschap een aantal compromisvoorstellen gepresenteerd om aan de bezwaren van de delegaties die het woord namen in het Coreper tegemoet te komen. Een wijziging is aangebracht in artikel 10, lid 2, van de beheersrichtlijn en verdere verduidelijkingen zijn opgenomen in een bijbehorende overweging. Die wijzigingen zijn verwerkt in de tekst in bijlage I.

ODV-verordening

Tijdelijke afwijking in uitzonderlijke omstandigheden - artikel 5, lid 3a

In het Coreper stelde één delegatie voor enkele wijzigingen aan te brengen in de tekst van het voorzitterschap over artikel 5, lid 3a. Deze bepaling voorziet in een tijdelijke afwijking beperkt tot zeven jaar, waarmee beoogd wordt in te spelen op de behoefte van lidstaten die gewoonlijk opdrachten door middel van een openbare aanbesteding gunnen, maar die graag over de mogelijkheid beschikken tot onderhandse gunning van nieuwe openbaredienstcontracten wanneer uitzonderlijke omstandigheden van toepassing zijn. De uitzonderlijke omstandigheden zijn in die bepaling opgenomen.

Een aantal van de door die delegatie voorgestelde wijzigingen zijn opgenomen in de tekst van het voorzitterschap in bijlage II, die ook werd voorgelegd in het Coreper.

IV. Conclusie

De Raad wordt verzocht de teksten als vervat in de bijlagen bij dit verslag te bespreken, de resterende vraagstukken op te lossen, en in de zitting van 8 oktober 2015 een algemene oriëntatie over beide teksten aan te nemen.

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU 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

Artikel 1

Richtlijn 2012/34/EU wordt als volgt gewijzigd:

-1. Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 3, eerste zin, wordt vervangen door:

"3) De lidstaten kunnen van de toepassing van de artikelen 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 en 13 en hoofdstuk IV uitsluiten:";

aa) Het volgende nieuwe lid 3a wordt toegevoegd:

"3a. De lidstaten kunnen van de toepassing van de artikelen 7, 7a, 7b, 7c, 7d en 8 uitsluiten:

Plaatselijke lijnen met weinig verkeer die niet langer dan 100 km zijn en gebruikt worden voor vrachtvervoer tussen een hoofdlijn en punten van herkomst en bestemming van verzendingen langs deze lijnen, op voorwaarde dat deze lijnen worden beheerd door andere entiteiten dan de hoofdinfrastructuurbeheerder, en dat a) de lijnen door slechts één vrachtvervoerder worden gebruikt, of b) de essentiële functies worden vervuld door een orgaan dat niet door een spoorwegonderneming wordt gecontroleerd. Indien er slechts één vrachtvervoerder is, kunnen de lidstaten deze ook vrijstellen van de toepassing van hoofdstuk IV totdat een andere aanvrager om capaciteit verzoekt. Deze bepaling kan eveneens worden toegepast indien de lijn ook, in beperkte mate, voor personenvervoerdiensten wordt gebruikt. De lidstaten brengen de Commissie op de hoogte van hun voornemen om deze lijnen uit te sluiten van de toepassing van de artikelen 7, 7a, 7b, 7c, 7d en 8."

ab) Het volgende nieuwe lid 3b wordt toegevoegd:

"3b. De lidstaten kunnen van de toepassing van de artikelen 7, 7a, 7b, 7c, en 7d uitsluiten:

Regionale netten met weinig verkeer, beheerd door een andere entiteit dan de hoofdinfrastructuurbeheerder en gebruikt voor regionale personenvervoerdiensten, geleverd door één spoorwegonderneming die niet dezelfde is als de gevestigde spoorwegonderneming van de lidstaat in kwestie, totdat er capaciteit voor personenvervoer op dat net wordt aangevraagd, en op voorwaarde dat de onderneming onafhankelijk is van een spoorwegonderneming die vrachtdiensten levert. Deze bepaling kan eveneens worden toegepast indien de lijn ook, in beperkte mate, voor goederendiensten wordt gebruikt. De lidstaten brengen de Commissie op de hoogte van hun voornemen om deze lijnen uit te sluiten van de toepassing van de artikelen 7, 7a, 7b, 7c en 7d. "

b) lid 4 wordt vervangen door:

"4. Onverminderd lid 3 kunnen de lidstaten lokale en regionale spoorweginfrastructuren die geen strategisch belang hebben voor de werking van de spoorwegmarkt, uitsluiten van de toepassing van artikel 8, lid 3, en kunnen zij lokale spoorweginfrastructuren die geen strategisch belang hebben voor de werking van de spoorwegmarkt, uitsluiten van de toepassing van de artikelen 7, 7a en 7c en hoofdstuk IV. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van hun voornemen om dergelijke spoorweginfrastructuur uit te sluiten. Overeenkomstig de in artikel 62, lid 2, bedoelde adviesprocedure beslist de Commissie of dergelijke spoorweginfrastructuur als zonder strategisch belang kan worden beschouwd, waarbij zij rekening houdt met de lengte van de betrokken spoorweglijnen, de mate waarin ze worden gebruikt en het betrokken verkeersvolume dat potentieel wordt geraakt.";

ba) Het volgende nieuwe lid 8a wordt ingevoegd:

"8a. Gedurende een periode van 10 jaar na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn kunnen de lidstaten geïsoleerde spoorlijnen van minder dan 500 km met een andere spoorwijdte dan die van hun binnenlands hoofdnet, die in verbinding staan met een derde land waar de spoorwegwetgeving van de EU niet van toepassing is en die worden beheerd door een andere infrastructuurbeheerder dan die van het hoofdnet, uitsluiten van de toepassing van de hoofdstukken II en IV van de richtlijn, met uitzondering van de artikelen 10, 13 en 56. Spoorwegondernemingen die uitsluitend op dergelijke lijnen actief zijn, kunnen worden vrijgesteld van de toepassing van hoofdstuk II.

De vrijstelling kan worden verlengd met termijnen van ten hoogste 5 jaar. Uiterlijk 12 maanden voor het verstrijken van de vrijstelling stelt een lidstaat die voornemens is de vrijstelling te verlengen, de Commissie daarvan in kennis. De Commissie gaat na of nog steeds aan de in de vorige alinea bedoelde voorwaarden voor een vrijstelling wordt voldaan. Indien dat niet het geval is, stelt de Commissie een besluit vast over het beëindigen van de vrijstelling, overeenkomstig de in artikel 62, lid 2, bedoelde adviesprocedure."

c) Lid 12 wordt ingevoegd:

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

d) Lid 13 wordt ingevoegd:

"13. Private infrastructuurbeheerders die deel uitmaken van een publiek-privaat partnerschap dat is afgesloten vóór [datum van inwerkingtreding van de richtlijn] en die geen openbare middelen krijgen, worden uitgesloten van de toepassing van artikel 7d, mits door de infrastructuurbeheerder verstrekte en ontvangen leningen en financiële garanties niet rechtstreeks of onrechtstreeks aan specifieke spoorwegondernemingen ten goede komen."

1. Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

a) Punt 2 wordt vervangen door:¹

2. "infrastructuurbeheerder": een instantie of onderneming die verantwoordelijk is voor de exploitatie, het onderhoud en de vernieuwing van spoorweginfrastructuur op een net, en voor de deelname aan de ontwikkeling ervan als bepaald door de betrokken lidstaat in het kader van zijn algemeen beleid inzake ontwikkeling en financiering van infrastructuur;

2a. "ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur": de spoornetplanning, de financiële planning en de investeringsplanning alsmede de aanleg en verbetering van de infrastructuur;

2aa. "exploitatie van de spoorweginfrastructuur": toewijzing van treinpaden, verkeersbeheer en infrastructuurheffingen;²

2b. "onderhoud van de spoorweginfrastructuur": werkzaamheden om de toestand en de capaciteit van de bestaande infrastructuur te handhaven;

¹ Er kan een overweging worden opgenomen om te verduidelijken dat spoorweginfrastructuur kan worden geëxploiteerd door afzonderlijke structuren, verticaal geïntegreerde ondernemingen of verticaal geïntegreerde ondernemingen gecombineerd met uitbesteding.

² Er kan een overweging worden opgenomen om te verduidelijken dat de exploitatie van de spoorweginfrastructuur ook besturing en seingeving omvat. Er wordt een overweging opgenomen om te verduidelijken dat in dit verband moet worden gewaarborgd dat de infrastructuur geschikt is voor het beoogde gebruik.

- 2c. "vernieuwing van de spoorweginfrastructuur": grote vervangingswerkzaamheden aan de bestaande infrastructuur die geen verandering van de algemene prestaties ervan inhouden;
- 2d. "verbetering van de spoorweginfrastructuur": grote veranderingswerkzaamheden aan de infrastructuur die tot een verbetering van de algemene prestaties ervan leiden;
- 2e. "essentiële functies" van het infrastructuurbeheer: besluitvorming inzake toewijzing van treinpaden, met inbegrip van de vaststelling en de beoordeling van de beschikbaarheid en de toewijzing van individuele treinpaden, en besluitvorming inzake infrastructuurheffingen, met inbegrip van de vaststelling en inning van die heffingen, overeenkomstig het uit hoofde van respectievelijk artikel 29 en artikel 39 door de lidstaten vastgestelde heffingskader en kader voor capaciteitstoewijzing."

b) De volgende punten worden toegevoegd:

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

- een infrastructuurbeheerder wordt gecontroleerd door een onderneming die tegelijk ook één of meer spoorwegondernemingen controleert die spoorwegdiensten exploiteren op het net van de infrastructuurbeheerder; of
- een infrastructuurbeheerder wordt gecontroleerd door één of meer spoorwegondernemingen die spoorwegdiensten exploiteren op het net van de infrastructuurbeheerder; of
- één of meer spoorwegondernemingen die spoorwegdiensten op het net van de infrastructuurbeheerder exploiteren, worden gecontroleerd door een infrastructuurbeheerder.

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

Een infrastructuurbeheerder en een spoorwegonderneming die volledig onafhankelijk zijn van elkaar, maar beide rechtstreeks, zonder intermediaire entiteit, door een lidstaat worden gecontroleerd, worden niet geacht een verticaal geïntegreerde onderneming te vormen in de zin van deze richtlijn³."

32. "publiek-privaat partnerschap": een bindende regeling tussen overheidsinstanties en één of meer ondernemingen die niet de hoofdinfrastructuurbeheerder van een lidstaat zijn⁴, in het kader waarvan de ondernemingen geheel of gedeeltelijk spoorweginfrastructuur aanleggen en/of financieren en/of het recht verwerven om één van de in punt 2 genoemde functies uit te oefenen gedurende een vooraf bepaalde termijn. De regeling kan elke passende juridisch bindende vorm aannemen waarin de nationale wetgeving voorziet.

33. "raad van bestuur": [...] **het hogere** orgaan van een onderneming dat uitvoerende en administratieve functies vervult, en dat verantwoordelijk is en verantwoording dient af te leggen voor het dagelijks beheer van de onderneming.

33a. "raad van toezicht": [...] **het hoogste** orgaan van een onderneming dat toezichtstaken vervult, waaronder het uitoefenen van controle op de raad van bestuur en het nemen van algemene strategische besluiten met betrekking tot de onderneming.

2. Artikel 6, lid 2, wordt vervangen door de volgende tekst:

"Voor de toepassing van dit artikel verlangen de lidstaten die artikel 7a, lid 3, toepassen, dat de onderneming uit afzonderlijke afdelingen zonder eigen rechtspersoonlijkheid binnen eenzelfde onderneming bestaat."

³ Voor de toepassing van deze definitie zou het begrip "volledige onafhankelijkheid" in een overweging kunnen worden toegelicht. Onder "intermediaire entiteit" wordt niet verstaan "een ministerie".

⁴ Het feit dat het de lidstaat is die bepaalt welke entiteit de hoofdinfrastructuurbeheerder is, kan in een overweging worden toegelicht.

3. Artikel 7 wordt vervangen door:

"Artikel 7

Onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder

1. De lidstaten zien erop toe dat de infrastructuurbeheerder verantwoordelijk is voor de exploitatie, het onderhoud en de vernieuwing van een spoornet en wordt belast met de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur op dat net, overeenkomstig de nationale wetgeving.
2. De lidstaten zien erop toe dat de infrastructuurbeheerder een entiteit is die juridisch is gescheiden van welke spoorwegonderneming dan ook en, in verticaal geïntegreerde ondernemingen, van alle andere juridische entiteiten binnen de onderneming.
3. De lidstaten zien erop toe dat dezelfde personen niet tezelfdertijd tewerkgesteld kunnen zijn:
 - als leden van de raad van bestuur van een infrastructuurbeheerder en van een spoorwegonderneming,
 - als personen die gaan over de besluiten betreffende de essentiële functies en als leden van de raad van bestuur van een spoorwegonderneming,
 - indien er een raad van toezicht bestaat, als leden van de raad van toezicht van een infrastructuurbeheerder en van een spoorwegonderneming.
4. In verticaal geïntegreerde ondernemingen ontvangen de leden van de raad van bestuur van de infrastructuurbeheerder en de personen die gaan over besluiten over de essentiële functies, geen financiële voordelen van spoorwegondernemingen of bonussen die in eerste instantie verband houden met de financiële prestaties van bepaalde spoorwegondernemingen. Zij kunnen evenwel premies aangeboden krijgen voor de algehele prestaties van het spoorwegsysteem.

5. Als verschillende entiteiten binnen een verticaal geïntegreerde onderneming gemeenschappelijke informatiesystemen hebben, wordt de toegang tot gevoelige informatie betreffende essentiële functies beperkt tot bevoegd personeel van de infrastructuurbeheerder.
 6. Het bepaalde in lid 1 laat de besluitvormingsrechten van lidstaten ten aanzien van de ontwikkeling en financiering van spoorweginfrastructuur en de bevoegdheden van lidstaten ten aanzien van de financiering van infrastructuur en infrastructuurheffingen, alsmede capaciteitstoewijzing, als bepaald in artikel 4, lid 2, en de artikelen 8, 29 en 39, onverlet."
4. De volgende artikelen 7a tot en met 7g worden ingevoegd:

"Artikel 7a

Onafhankelijkheid van de essentiële functies

1. De lidstaten zien erop toe dat, wat de essentiële functies betreft, de infrastructuurbeheerder, binnen de perken van artikel 4, lid 2, en de artikelen 29 en 39, onafhankelijk is qua organisatie en besluitvorming.
2. Voor de toepassing van lid 1 zien de lidstaten er met name op toe dat:
 - een spoorwegonderneming of enige andere rechtspersoon met betrekking tot de essentiële functies geen beslissende invloed uitoefent op de infrastructuurbeheerder, onverminderd de rol van de lidstaten bij de vaststelling van het heffingskader en het capaciteitstoewijzingskader en de specifieke heffingsvoorschriften overeenkomstig de artikelen 29 en 39.
 - een spoorwegonderneming geen beslissende invloed heeft op benoemingen of ontslagen van personen die gaan over besluiten betreffende de essentiële functies⁵.
 - de mobiliteit van personen die belast zijn met de essentiële functies, niet tot belangenconflicten leidt.

⁵ Er kan een overweging worden opgenomen om te verduidelijken dat klachtenprocedures hier ook onder vallen.

3. De lidstaten kunnen beslissen dat de infrastructuurheffingen worden geïnd en de treinpaden worden toegewezen door een heffingsorgaan respectievelijk een toewijzingsorgaan die qua rechtsvorm, organisatie en besluitvorming onafhankelijk zijn van eender welke spoorwegonderneming. In dergelijke gevallen kunnen de lidstaten beslissen de bepalingen van artikel 7, lid 2, en artikel 7, lid 3, derde streepje, niet toe te passen.⁶ Artikel 7, lid 3, eerste streepje, en artikel 7, lid 4, zijn mutatis mutandis van toepassing op de afdelingshoofden die belast zijn met het beheer van de infrastructuur en de verstrekking van spoorwegdiensten.
4. De bepalingen van deze richtlijn met betrekking tot de essentiële functies van een infrastructuurbeheerder zijn van toepassing op het onafhankelijke heffingsorgaan en/of toewijzingsorgaan.

Artikel 7b

Onpartijdigheid van de infrastructuurbeheerder ten aanzien van het verkeersbeheer en de onderhoudsplanning

1. De functies verkeersbeheer en onderhoudsplanning worden op transparante en niet-discriminerende wijze vervuld.
2. Wat verkeersbeheer betreft, zien de lidstaten erop toe dat spoorwegondernemingen volledig en tijdig toegang krijgen tot relevante informatie in gevallen van storingen die hen betreffen. Als de infrastructuurbeheerder verdere toegang verleent tot het proces van verkeersbeheer, doet hij dat voor de betrokken spoorwegondernemingen op transparante en niet-discriminerende wijze.
3. Voor de langetermijnplanning van een groot onderhoud en/of een grote vernieuwing van de spoorweginfrastructuur, raadpleegt de infrastructuurbeheerder de aanvragers en houdt hij zo veel mogelijk rekening met de gemaakte bezwaren.

⁶ Er kan een overweging worden opgenomen om uit te leggen hoe de desbetreffende bepalingen van deze richtlijn mutatis mutandis worden toegepast op verticaal geïntegreerde ondernemingen ingeval de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming elk geen eigen rechtspersoonlijkheid hebben maar in verschillende afdelingen binnen één onderneming georganiseerd zijn.

Artikel 7c

Uitbesteden en delen van de functies van de infrastructuurbeheerder⁷

1. Mits er geen belangenconflicten ontstaan en de vertrouwelijkheid van commercieel gevoelige informatie wordt gewaarborgd, kan de infrastructuurbeheerder:
 - a) functies uitbesteden aan een andere entiteit, op voorwaarde dat deze laatste geen spoorwegonderneming is noch een spoorwegonderneming controleert, noch door een spoorwegonderneming wordt gecontroleerd;
 - b) de uitvoering van de werkzaamheden en de daarmee verband houdende taken inzake ontwikkeling, onderhoud en vernieuwing van de spoorweginfrastructuur uitbesteden aan spoorwegondernemingen of ondernemingen die de spoorwegonderneming controleren, of door de spoorwegonderneming worden gecontroleerd.

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

2. In afwijking van artikel 7, lid 1, kunnen infrastructuurbeheersfuncties worden vervuld door verschillende infrastructuurbeheerders, met inbegrip van partijen bij publiek-private partnerschapsregelingen, mits deze alle voldoen aan de eisen van artikel 7, leden 2 tot en met 6, en de artikelen 7a, 7b en 7d, en de volledige verantwoordelijkheid voor de uitoefening van de betrokken functies op zich nemen.

⁷ Er kan een overweging worden opgenomen om te verduidelijken dat dit in de nationale wetgeving een wetgevingshandeling kan zijn die het mogelijk maakt de functies van de infrastructuurbeheerder uit te besteden.

- 2a. Wanneer essentiële functies niet aan een energieleverancier worden toegewezen, wordt deze vrijgesteld van de voorschriften voor infrastructuurbeheerders, op voorwaarde dat de naleving van de desbetreffende bepalingen inzake ontwikkeling van het spoornet, met name artikel 8, wordt gewaarborgd.
3. Behoudens toezicht door de door de lidstaten bepaalde onafhankelijke bevoegde instantie kan een infrastructuurbeheerder op niet-discriminerende wijze samenwerkingsovereenkomsten met één of meer spoorwegondernemingen sluiten om de klanten voordelen te bieden, zoals lagere kosten of betere prestaties van het spoornet dat onder de overeenkomst valt.

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

Artikel 7d⁸

Financiële transparantie

Naast artikel 6 zijn de volgende bepalingen van toepassing:

- a) Met inachtneming van de nationale procedures van elke lidstaat kan de infrastructuurbeheerder inkomsten uit het infrastructuurbeheer, waaronder openbare middelen, alleen gebruiken voor het financieren van zijn eigen onderneming, met inbegrip van het afbetalen van leningen, en voor het uitkeren van dividend aan de eigenaars⁹ van de onderneming, eventuele particuliere aandeelhouders inbegrepen¹⁰.
- b) Infrastructuurbeheerders verstrekken rechtstreeks noch onrechtstreeks leningen aan spoorwegondernemingen.
- bb) Spoorwegondernemingen verstrekken rechtstreeks noch onrechtstreeks leningen aan infrastructuurbeheerders.
- c) Leningen tussen juridische entiteiten binnen een verticaal geïntegreerde onderneming worden alleen toegekend, verstrekt en terugbetaald tegen markttarieven en onder voorwaarden die het individuele risicoprofiel van de betrokken entiteit weerspiegelen.
- cc) Vóór [datum van inwerkingtreding van deze richtlijn] toegekende leningen tussen juridische entiteiten binnen een verticaal geïntegreerde onderneming blijven tot hun vervaldatum geldig, mits zij tegen markttarieven zijn aangegaan en zij daadwerkelijk worden verstrekt en terugbetaald.

⁸ In een nieuwe overweging kan worden aangegeven dat artikel 31 een lidstaat niet belet te bepalen dat de inkomsten van de infrastructuurbeheerder uit infrastructuurheffingen via de overheidsrekeningen lopen.

⁹ In een nieuwe overweging kan worden verduidelijkt dat de staat en alle particuliere aandeelhouders, met uitsluiting van de holding, tot de eigenaars van de onderneming behoren.

¹⁰ In een nieuwe overweging kan worden aangegeven dat de infrastructuurbeheerder deze inkomsten en dividenden rechtstreeks of via een andere entiteit binnen de onderneming kan uitkeren.

- d) Diensten die door andere juridische entiteiten van een verticaal geïntegreerde onderneming aan de infrastructuurbeheerder worden aangeboden, worden gebaseerd op contracten en betaald tegen hetzij marktprijzen, hetzij prijzen die de productiekosten weerspiegelen, plus een redelijke winstmarge.
- dd) Schulden van de infrastructuurbeheerder worden duidelijk gescheiden van schulden van andere juridische entiteiten binnen de verticaal geïntegreerde onderneming. Deze schulden worden afzonderlijk terugbetaald. Dit belet niet dat de schulden uiteindelijk worden terugbetaald via de in artikel 3, punt 31, eerste streepje, genoemde onderneming of via een andere entiteit binnen de onderneming.
- de) Het beheer van de rekeningen van de infrastructuurbeheerder en de andere juridische entiteiten van de verticaal geïntegreerde onderneming is in overeenstemming met deze bepalingen en biedt de mogelijkheid van gescheiden rekeningen en transparante geldstromen binnen de onderneming.
- f) Binnen een verticaal geïntegreerde onderneming houdt de infrastructuurbeheerder gedetailleerde gegevens bij over alle commerciële en financiële transacties met de andere juridische entiteiten binnen de onderneming.

Wanneer essentiële functies worden vervuld door een onafhankelijk orgaan voor het innen van heffingen en het toewijzen van capaciteit in overeenstemming met artikel 7a, lid 3, en de lidstaten artikel 7, lid 2, niet toepassen, zijn de bepalingen van dit artikel mutatis mutandis van toepassing. Verwijzingen naar een infrastructuurbeheerder, spoorwegonderneming en andere juridische entiteiten van een verticaal geïntegreerde onderneming in artikel 7d worden begrepen als verwijzingen naar de betrokken afdelingen van de onderneming. In de gescheiden rekeningen van de betrokken afdelingen van de onderneming worden de voorschriften van artikel 7d nageleefd.

Artikel 7e

Coördinatiemechanismen

In voorkomend geval zorgen de lidstaten ervoor dat er passende coördinatiemechanismen worden ingevoerd tussen hun belangrijkste infrastructuurbeheerders en alle belanghebbende spoorwegondernemingen en aanvragers, als bedoeld in artikel 8, lid 3. Vertegenwoordigers van gebruikers en lokale/regionale autoriteiten kunnen worden uitgenodigd om deel te nemen.

De coördinatie heeft onder andere betrekking op:

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

Artikel 7f

Europees netwerk van infrastructuurbeheerders¹¹

1. De lidstaten zorgen ervoor dat hun belangrijkste infrastructuurbeheerders deelnemen aan en samenwerken in een netwerk dat regelmatig bijeenkomt om:
 - a) de spoorweginfrastructuur van de Unie te ontwikkelen,
 - b) steun te geven aan een tijdige en doeltreffende uitvoering van de eengemaakte Europese spoorwegruimte,
 - c) beste praktijken uit te wisselen,
 - d) toezicht te houden op de prestaties,
 - e) bij te dragen tot het in artikel 15 bedoelde markttoezicht.
2. De Commissie is lid van het netwerk en steunt de werkzaamheden ervan.";

¹¹ In een nieuwe overweging zou kunnen worden aangegeven dat de bestaande structuren zullen worden voorzien van een rechtsgrondslag.

5. Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 2 wordt vervangen door:

"2. **Onverminderd Verordening (EG) nr. 1370/2007** krijgen spoorweg-ondernemingen onder billijke, niet-discriminerende en transparante voorwaarden het recht op toegang tot de spoorinfrastructuur in alle lidstaten met het oog op de exploitatie van [...] passagiersvervoer per spoor. Spoorwegondernemingen 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."¹²

¹² In een nieuwe overweging kan worden aangegeven dat deze bepaling inzake gewaarborgde vrije toegang tot spoorweginfrastructuur voor het verstrekken van binnenlandse passagiersdiensten geen afbreuk doet aan het voorrecht van de bevoegde instanties om te beslissen welke onderneming in aanmerking moet komen voor de onderhandse gunning van openbaredienstcontracten: "Het recht van spoorwegondernemingen om toegang te krijgen tot infrastructuur doet geen afbreuk aan de mogelijkheid dat een bevoegde instantie exclusieve rechten toekent overeenkomstig artikel 3 van Verordening (EG) nr. 1370/2007 of een openbaredienstcontract onderhands gunt op de voorwaarden als bepaald in artikel 5 van die verordening. Het bestaan van een dergelijke openbaredienstovereenkomst mag een lidstaat niet het recht geven andere spoorwegondernemingen de toegang tot de betrokken infrastructuur voor de exploitatie van passagiersdiensten per spoor te verbieden, tenzij die diensten het economisch evenwicht van het openbaredienstcontract in gevaar brengen."

b) er wordt een nieuw lid 1a toegevoegd:

"1a. Onverminderd de internationale verplichtingen van de Unie en haar lidstaten kunnen lidstaten die grenzen aan een derde land het in artikel 10 vastgelegde recht van toegang voor diensten vanuit/naar dat derde land die lopen over een net met een spoorwijdte die afwijkt van het hoofdspoornet binnen de EU, beperken indien er concurrentieverstoringsen ontstaan in het grensoverschrijdende spoorwegvervoer tussen lidstaten en dat derde land. Dergelijke verstoringen kunnen onder andere worden veroorzaakt door het ontbreken van niet-discriminerende toegang tot de spoorweginfrastructuur en daarmee verband houdende diensten in het betrokken derde land.

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

Indien de Commissie noch een lidstaat binnen drie maanden bezwaar maakt, kan de betrokken lidstaat het besluit nemen.

De Commissie kan maatregelen vaststellen waarin de voor de toepassing van dit lid te volgen procedure en criteria nader worden bepaald. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de onderzoeksprocedure als bedoeld in artikel 62, lid 3."

13

c) de leden 3 en 4 worden geschrapt.

¹³ In een nieuwe overweging kan worden aangegeven dat de lidstaten kunnen besluiten dat de voorwaarden voor het toekennen van het recht van toegang tot de spoorweginfrastructuur met het oog op het exploiteren van passagiersdiensten, onder meer het exploiteren van dergelijke diensten binnen een geïntegreerde dienstregeling mogelijk moeten maken.

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 nadat binnen één maand na de bekendmaking van een geplande passagiersvervoersdienst als bedoeld in artikel 38, lid 4, daartoe een verzoek is ingediend door één van de volgende partijen:

- 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 binnen één maand na de kennisgeving daarvan om een herziening van het besluit kan worden verzocht door één van de volgende instanties:

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

Wanneer de toezichthoudende instantie besluit dat het economisch evenwicht van een openbaredienstcontract door de geplande passagiersvervoersdienst als bedoeld in artikel 38, lid 4, 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) in lid 4 wordt een tweede zin toegevoegd, die als volgt luidt:

"De Commissie neemt uiterlijk [36 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn] vergelijkbare maatregelen met betrekking tot binnenlandse passagiersdiensten."

e) lid 5 wordt vervangen door:

"5. De lidstaten kunnen het recht van toegang tot de spoorweginfrastructuur met het oog op het exploiteren van binnenlandse passagiersdiensten tussen een specifiek vertrekpunt en een specifieke bestemming binnen dezelfde lidstaat ook beperken wanneer vóór de inwerkingtreding van deze richtlijn een exclusief recht op passagiersvervoer tussen die stations is toegekend in het kader van een openbaredienstcontract dat vóór 16 juni 2015 is gegund mits de exploitant van openbare diensten geen compensatie krijgt voor het exploiteren van die diensten. Een dergelijke beperking kan gelden gedurende de oorspronkelijke geldigheidsduur van het contract of gedurende 10 jaar vanaf de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn indien dat korter is.¹⁴

7. Het volgende artikel 13a wordt ingevoegd:

"Artikel 13a

Gemeenschappelijke informatie- en geïntegreerde ticketsystemen

1. Onverminderd Verordening (EG) nr. 1371/2007¹⁵ en Richtlijn 2010/40/EU¹⁶ kunnen de lidstaten spoorwegondernemingen die binnenlandse passagiersdiensten exploiteren ertoe verplichten zich aan te sluiten bij een gemeenschappelijk systeem voor informatieverstrekking en geïntegreerde kaartverkoop met het oog op het aanbieden van tickets, doorgaande tickets en boekingen of kunnen zij bevoegde instanties de opdracht geven een dergelijk systeem in te voeren. Indien een dergelijk systeem wordt ingevoerd, 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 ertoe om noodplannen in te voeren, en zorgen ervoor dat deze deugdelijk worden gecoördineerd teneinde bij een ernstige verstoring van de dienstverlening bijstand te verlenen aan passagiers in de zin van artikel 18 van Verordening (EG) nr. 1371/2007.";

¹⁴ Dit punt moet ook goed tot uiting komen in de ODV-tekst, onder andere om samenhang tussen de termijnen in de ODV-teksten en de governanceteksten te waarborgen.

¹⁵ PB L 315 van 3.12.2007, blz. 14.

¹⁶ PB L 207 van 6.8.2010, blz. 1.

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 passagiersdienst in een lidstaat waar het recht van toegang tot spoorweginfrastructuur in overeenstemming met artikel 11 is beperkt, stelt hij de infrastructuurbeheerders en de betrokken toezichthoudende instanties daar uiterlijk 18 maanden voor de aanvang van de dienstregeling waarvoor capaciteit wordt aangevraagd, van in kennis. Om de betrokken toezichthoudende instanties in staat te stellen de potentiële economische impact op 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, elke andere belanghebbende bevoegde instantie die het recht heeft de toegang uit hoofde van artikel 11 te beperken alsook de spoorwegondernemingen die het openbaredienstcontract op de route van deze passagiersvervoersdienst uitvoeren, onverwijld en uiterlijk binnen 10 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 diezelfde datum onderzoekt de Commissie of er in verband met infrastructuurbeheerders die deel uitmaken van een verticaal geïntegreerde onderneming nog steeds discriminerende praktijken of andere vormen van concurrentievervalsing bestaan. Indien passend stelt de Commissie nieuwe regelgevende maatregelen voor.";

10. In artikel 56, lid 1, worden de volgende letters h), i) en j) ingevoegd:

"h) verkeersbeheer;

i) planning van onderhoud en vervanging

j) naleving van de voorschriften in de artikelen 2, lid 13, 7, 7a, 7b, 7c en 7d.";

11. In artikel 56, leden 2 en 9, wordt "g)" vervangen door "j)".

12. Artikel 56, lid 12, wordt als volgt gewijzigd:

"Teneinde te kunnen vaststellen of de in artikel 6 vervatte bepalingen inzake gescheiden rekeningen en de in artikel 7d vervatte bepalingen inzake financiële transparantie worden nageleefd, is de toezichthoudende instantie bevoegd audits uit te voeren of externe controles te laten uitvoeren bij infrastructuurbeheerders, exploitanten van dienstvoorzieningen en, in voorkomend geval, spoorwegondernemingen. In het geval van verticaal geïntegreerde ondernemingen hebben deze bevoegdheden betrekking op alle juridische entiteiten.

In dit verband kan de toezichthoudende instantie om alle relevante informatie verzoeken.

De toezichthoudende instantie heeft in het bijzonder de bevoegdheid om infrastructuurbeheerders, exploitanten van dienstvoorzieningen en alle ondernemingen of andere entiteiten die verschillende typen spoorvervoer of infrastructuurbeheer uitvoeren of integreren als bedoeld in artikel 6, leden 1 en 2, en artikel 13, te verzoeken om alle in bijlage VIII genoemde boekhoudkundige informatie of een gedeelte daarvan te verstrekken, in voldoende mate gedetailleerd, overeenkomstig hetgeen noodzakelijk en evenredig wordt geacht.

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

Op de in artikel 7d, punt a), bedoelde geldstromen, de in artikel 7d, punten c) en cc), bedoelde leningen en de in artikel 7d, punt dd), bedoelde schulden wordt toezicht gehouden door de toezichthoudende instantie.

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

13. Artikel 32, lid 4, wordt als volgt gewijzigd:

"De infrastructuurheffingen voor het gebruik van de in Beschikking 2009/561/EG van de Commissie bedoelde spoorwegcorridors kunnen worden gedifferentieerd om een prikkel te geven tot het uitrusten van treinen met het ETCS dat voldoet aan de versie zoals door de Commissie is vastgesteld bij Beschikking 2008/386/EG, en aan de volgende versies. Een dergelijke differentiatie leidt er niet toe dat het totaal van de inkomsten van de infrastructuurbeheerder stijgt.

De lidstaten kunnen besluiten dat deze differentiatie van infrastructuurheffingen niet geldt voor in Beschikking 2009/561/EG bedoelde spoorweglijnen waarop alleen met het ETCS uitgeruste treinen mogen rijden.

De lidstaten kunnen besluiten deze differentiatie uit te breiden tot spoorweglijnen die niet worden genoemd in Beschikking 2009/561/EG.";

14. Aan artikel 57 wordt een nieuw lid 10 toegevoegd:

"10. De lidstaten kunnen verlangen dat toezichthoudende instanties eventuele besluiten betreffende een binationale infrastructuur coördineren zodat de gevolgen van de besluiten vergelijkbaar zijn.";

Artikel 2¹⁷

1. Niettegenstaande artikel 3, lid 2, worden uiterlijk 36 maanden na de inwerkingtreding de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen die nodig zijn om aan deze richtlijn te voldoen, door de lidstaten vastgesteld en bekendgemaakt. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen 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, punten 5 tot en met 12, zijn van toepassing met ingang van 1 januari 2020, tijdig voor de dienstregeling die op 14 december 2020 van start gaat.

¹⁷ In een nieuwe overweging kan worden aangegeven dat de lidstaten tijdens de overgangsperiode in hun nationaal recht bestaande interne regels inzake markttoegang kunnen handhaven: "Wanneer zij de nationale spoorwegmarkten openstellen voor concurrentie door alle spoorwegondernemingen toegang tot de spoorwegnetten te verlenen, moeten de lidstaten over een overgangsperiode beschikken die voldoende lang is om hun nationale wetgeving en organisatie aan te kunnen passen. Bijgevolg moeten de lidstaten hun bestaande nationale regels inzake markttoegang kunnen handhaven tot het eind van de overgangsperiode."

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

Voor de Raad

De voorzitter

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1370/2007 met betrekking tot openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor

Artikel 1

Verordening (EG) nr. 1370/2007 wordt als volgt gewijzigd¹⁸:

1. Het volgende punt wordt toegevoegd na punt a) van artikel 2:

"aa) "openbaar personenvervoer per spoor": het openbaar personenvervoer per spoor, met uitzondering van ander spoorgebonden passagiersvervoer, zoals metro of tram".

2. Het volgende artikel 2a wordt toegevoegd:

"Artikel 2a

Specificatie van openbaredienstverplichtingen

1. De bevoegde instantie stelt overeenkomstig artikel 2, punt e), specificaties vast voor de openbaredienstverplichtingen voor openbaar personenvervoer en de draagwijdte daarvan.

Deze specificaties stroken met de doelstellingen van het openbaarvervoerbeleid.

2. De specificaties inzake de openbaredienstverplichtingen en de daaraan gekoppelde compensatie van het netto financieel resultaat dienen:

a) ervoor te zorgen dat de doelstellingen van het openbaarvervoerbeleid op een kostenefficiënte manier worden verwezenlijkt. Dit omvat de mogelijkheid om kostendekkende diensten te groeperen met niet-kostendekkende diensten;

¹⁸ De volgende overweging kan worden toegevoegd: "Deze verordening heeft specifiek tot doel om de kwaliteit, transparantie, efficiëntie en prestaties van het openbaar personenvervoer per spoor te verbeteren."

- b) de financiële duurzaamheid op lange termijn te waarborgen van het aanbod van openbaar personenvervoer overeenkomstig de in het openbaarvervoerbeleid vastgestelde eisen." ¹⁹ ²⁰

3. Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

0a) lid 1, punt a), wordt vervangen door de volgende tekst:

"a) duidelijk omschreven welke overeenkomstig artikel 2, punt e), en artikel 2a gedefinieerde openbardienstverplichtingen de exploitant van openbare diensten dient te verzekeren en in welke gebieden deze verplichtingen van toepassing zijn;"

a) de laatste zin van lid 1, punt b), wordt vervangen door de volgende tekst:

"Voor niet overeenkomstig artikel 5, lid 1 of lid 3, gegunde openbardienstcontracten worden deze parameters zodanig vastgesteld dat de compensatie in geen geval het bedrag overschrijdt dat nodig is om het netto financieel effect op de kosten en inkomsten van de nakoming van de openbardienstverplichtingen te dekken, waarbij rekening moet worden gehouden met de door de exploitant van openbare diensten ingehouden ontvangsten uit de betrokken diensten en een redelijke winstmarge;"

b) lid 6 wordt vervangen door:

"6. Wanneer de bevoegde instanties exploitanten van openbare diensten overeenkomstig het nationaal recht verplichten bepaalde sociale en kwaliteitsnormen na te leven of sociale en kwalitatieve criteria vaststellen, moeten die normen en criteria worden opgenomen in de aanbestedingsdocumenten en openbardienstcontracten."

c[...] het volgende lid 8 wordt toegevoegd:

¹⁹ De volgende overweging kan worden toegevoegd: "De openbardienstverplichtingen moeten in overeenstemming zijn met het openbaarvervoersbeleid. Dit geeft de bevoegde instanties evenwel niet het recht om een welbepaalde hoeveelheid financiering te ontvangen."

²⁰ De volgende overweging kan worden toegevoegd: "Teneinde rekening te houden met de diversiteit van de lidstaten op het vlak van territoriale en politieke organisatie, kan een openbardienstcontract worden gegund door een bevoegde instantie die een combinatie van overheidsinstanties is. In dat geval moeten er duidelijke regels komen waarin de respectieve rol van elk van hen bij de gunning van een openbardienstcontract wordt uiteengezet."

"8. De bevoegde instanties stellen alle relevante belangstellende partijen informatie beschikbaar voor de opstelling van een offerte in het kader van een openbare aanbestedingsprocedure, met inachtneming van de rechtmatige bescherming van vertrouwelijke bedrijfsinformatie. Deze informatie met betrekking tot onder meer de vervoersvraag, tarieven, kosten en inkomsten uit de openbaarvervoersdiensten die onder het contract vallen en infrastructuurkenmerken die relevant zijn voor de exploitatie van de vereiste voertuigen of het vereiste rollend materieel, moet hen in staat stellen gefundeerde offertes in te dienen. Beheerders van de spoorweginfrastructuur bieden de bevoegde instanties ondersteuning bij de bekendmaking van de relevante infrastructuurkenmerken. De niet-naleving van de voormelde bepalingen geeft aanleiding tot gerechtelijke herziening als bedoeld in artikel 5, lid 7."

4. Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

0a) lid 2, eerste zin, wordt vervangen door:

"Als de nationale wetgeving het niet verbiedt, kan een bevoegde plaatselijke overheid, ongeacht of het gaat om een afzonderlijke overheid dan wel om een groepering van overheden die geïntegreerde diensten voor openbaar personenvervoer aanbiedt, besluiten zelf openbare personenvervoersdiensten aan te bieden of onderhands een openbare dienstcontract te gunnen aan een juridisch onafhankelijke entiteit waarover de bevoegde plaatselijke overheid — of in geval van een groepering van overheden, ten minste één bevoegde plaatselijke overheid — net als over haar eigen diensten zeggenschap uitoefent.

In geval van openbare dienstverlening in het spoorvervoer mag de in **de vorige alinea** bedoelde groepering van overheden uitsluitend bestaan uit bevoegde plaatselijke overheden die niet bevoegd zijn voor het volledige grondgebied van een land. De openbare dienstverlening in het spoorvervoer of het openbare dienstcontract, als bedoeld in **de vorige alinea**, mag enkel de vervoersbehoeften van stedelijke agglomeraties en/of plattelandsgebieden dekken."²¹

0aa) in artikel 5, lid 3, worden de woorden "in de leden 4, 5 en 6" vervangen door de woorden „in de leden 3a, [...] 4, 4a, 5 en 6.”.

²¹ Er zou een overweging kunnen worden toegevoegd om te verduidelijken dat het de taak van de lidstaten is om de concepten "stedelijke agglomeraties" en "plattelandsgebieden" in het nationaal recht te definiëren: "Gezien de diversiteit in de lidstaten op het vlak van bestuurlijke onderverdeling, kan in het geval van contracten voor het verrichten van openbaar personenvervoer per spoor die onderhands worden gegund door een groepering van bevoegde plaatselijke overheden als bedoeld in artikel 5, lid 2, de bepaling van de plaatselijke overheden die bevoegd zijn voor de betrokken "stedelijke agglomeraties" en "plattelandsgebieden", worden overgelaten aan het oordeel van de lidstaten."

0b) het volgende lid 3a wordt toegevoegd:

"3a. Voor openbaardienstcontracten **voor spoorvervoer** die op basis van een openbare aanbestedingsprocedure worden gegund, kan de bevoegde instantie besluiten om nieuwe contracten tijdelijk onderhands te gunnen, indien **de bevoegde autoriteit van oordeel is dat de onderhandse gunning gerechtvaardigd is door** [...] uitzonderlijke omstandigheden [...]. Dergelijke uitzonderlijke omstandigheden omvatten situaties waarin:

- de kwaliteit van en het aantal inschrijvingen geen goede prijs-kwaliteitverhouding kunnen garanderen, of
- **er reeds sprake is van een aantal door de bevoegde instantie en/of andere bevoegde autoriteiten uitgeschreven openbare aanbestedingsprocedures die gevolgen kunnen hebben voor het aantal en de kwaliteit van de inschrijvingen die waarschijnlijk zullen worden ontvangen indien de opdracht openbaar wordt aanbesteed, of**
- het toepassingsgebied van één of meer openbaardienstcontracten moet worden gewijzigd om de levering van de openbare diensten te optimaliseren.

De bevoegde instantie neemt een met redenen omklede beslissing en stelt de Commissie hier onverwijld van in kennis.

[...] De **ingevolge dit lid gegunde** contracten bestrijken niet meer dan [7] jaar.

De overeenkomstig dit lid gegunde contracten worden bekendgemaakt met inachtneming van de rechtmatige bescherming van vertrouwelijke bedrijfsinformatie en commerciële belangen."²²

²² Er zou een overweging kunnen worden toegevoegd om te verduidelijken welke gevallen onder deze bepaling vallen.

(0c) het volgende lid 3b wordt toegevoegd:

"3b. Op grond van artikel 5, lid 3, kunnen de bevoegde instanties besluiten de volgende procedure toe te passen:

Bevoegde instanties kunnen hun voornemen om een openbaredienstcontract voor spoorvervoer te gunnen, bekendmaken met een aankondiging in het Publicatieblad van de Europese Unie.

De aankondiging bevat een gedetailleerde beschrijving van de diensten die het voorwerp zullen uitmaken van het te gunnen contract, alsmede van het type en de looptijd van het contract.

Exploitanten kunnen hun belangstelling kenbaar maken binnen een door de bevoegde instantie te bepalen termijn, die niet korter mag zijn dan 60 dagen na de publicatie van de aankondiging.

Indien na deze termijn:

- a) slechts één exploitant zijn belangstelling kenbaar heeft gemaakt om deel te nemen aan de procedure voor het gunnen van het openbaredienstcontract en
- b) die exploitant naar behoren heeft aangetoond dat hij daadwerkelijk in staat zal zijn de vervoersdienst te leveren en daarbij zal voldoen aan de verplichtingen uit hoofde van het openbaredienstcontract, en
- c) het ontbreken van concurrentie niet het gevolg is van kunstmatige beperking van de voorwaarden van de opdracht, en
- d) indien er geen redelijk alternatief bestaat,

kunnen de bevoegde instanties onderhandelingen met deze exploitant beginnen om het contract te gunnen zonder verdere bekendmaking van een openbare aanbestedingsprocedure."

- a) lid 4 wordt vervangen door de volgende tekst:
- "4. Tenzij het nationaal recht zulks verbiedt, kan de bevoegde instantie besluiten openbaredienstcontracten onderhands te gunnen:
- a) wanneer hun gemiddelde jaarlijkse waarde geraamd wordt op minder dan EUR 1 000 000 of minder dan EUR 7 500 000 voor openbaredienstcontracten die openbaar personenvervoer per spoor omvatten, of
- b) wanneer de contracten betrekking hebben op minder dan 300 000 openbaarvervoerkilometers per jaar of minder dan 500 000 kilometers voor openbaredienstcontracten die openbaar personenvervoer per spoor omvatten.²³

Wanneer een openbaredienstcontract onderhands wordt gegund aan een kleine of middelgrote onderneming die niet meer dan 23 voertuigen exploiteert, kunnen deze drempels worden verhoogd tot hetzij een geschatte gemiddelde jaarlijkse waarde van minder dan EUR 2 000 000, hetzij een geschat jaarlijks volume van minder dan 600 000 openbaarvervoerkilometers."

²³ Er kan een overweging worden toegevoegd om te verduidelijken dat de hogere drempel geldt voor openbaar personenvervoer per spoor of voor openbaar personenvervoer waarbij het spoor meer dan 50 % van de waarde van de betrokken diensten vertegenwoordigt.

- aa) het volgende lid 4a wordt toegevoegd:
- "4a. Tenzij het nationaal recht zulks verbiedt, kan de bevoegde instantie besluiten openbaredienstcontracten voor openbaar vervoer per spoor onderhands te gunnen:
- a) i) indien zij onderhandse gunning gerechtvaardigd acht in het licht van relevante structurele en geografische kenmerken van de betrokken markt en het betrokken spoorwegnet, met name de omvang ervan, de kenmerken van de vraag, de complexiteit van het net, **het isolement ervan in technisch en geografisch opzicht** en de diensten die onder het contract vallen, en
- (ii) indien een dergelijk contract zou leiden tot een verbetering van de kwaliteit van de diensten en/of de kosteneffectiviteit in vergelijking met het eerder gegunde openbaredienstcontract.

De bevoegde instantie neemt op basis daarvan een met redenen omklede beslissing en stelt de Commissie hier onverwijld van in kennis.

Lidstaten waar bij de inwerkingtreding van deze verordening het maximale jaarlijkse volume kleiner is dan 23 miljoen treinkilometers, er slechts één bevoegde instantie op nationaal niveau is en één openbaredienstcontract voor het gehele net, worden geacht te voldoen aan de voorwaarden van punt i). Indien die lidstaten besluiten een openbaredienstcontract onderhands te gunnen, stellen zij de Commissie daarvan in kennis. Het Verenigd Koninkrijk kan besluiten deze alinea van toepassing te laten zijn op Noord-Ierland.

Indien de bevoegde instantie besluit een openbaredienstcontract onderhands te gunnen, stelt zij meetbare, transparante en controleerbare prestatievoorschriften vast. Dergelijke voorschriften worden opgenomen in het contract.

De prestatievoorschriften betreffen met name de stiptheid van de diensten, de frequentie van het treinverkeer, de kwaliteit van het rollend materieel en de vervoerscapaciteit voor passagiers.

Het contract bevat specifieke prestatie-indicatoren met het oog op regelmatige beoordeling door de bevoegde instantie, en bepaalt nader welke doeltreffende en afschrikkende maatregelen er worden opgelegd indien de spoorwegonderneming niet aan de prestatievoorschriften voldoet.

De bevoegde instantie beoordeelt regelmatig of de spoorwegonderneming haar streefcijfers heeft behaald om aan de in het contract bepaalde prestatievoorschriften te voldoen, en maakt het resultaat van deze beoordeling openbaar. Zij neemt passende en tijdige maatregelen, waaronder doeltreffende en afschrikkende contractuele boetes indien de vereiste verbeteringen in de kwaliteit van de diensten en/of de kostenefficiëntie niet worden verwezenlijkt. De bevoegde instantie kan het uit hoofde van deze bepaling gegunde contract te allen tijde geheel of gedeeltelijk opschorten of beëindigen indien de exploitant niet aan de prestatievoorschriften voldoet.

- b) wanneer die contracten betrekking hebben op het aanbieden van personenvervoer per spoor door een exploitant die tegelijkertijd geheel of gedeeltelijk verantwoordelijk is voor het beheer van de voor die diensten gebruikte spoorweginfrastructuur, die overeenkomstig artikel 2, lid 3, punt a) of punt b), van Richtlijn 2012/34/EU wordt uitgesloten van het toepassingsgebied van de artikelen 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 en 13 en hoofdstuk IV van Richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

In afwijking van artikel 4, lid 3, hebben de uit hoofde van dit lid onderhands gegunde contracten een maximumduur van tien jaar, behalve wanneer artikel 4, lid 4, van toepassing is.

De overeenkomstig dit lid gegunde contracten worden bekendgemaakt met inachtneming van de rechtmatige bescherming van vertrouwelijke bedrijfsinformatie en commerciële belangen."

ab) lid 5 wordt vervangen door de volgende tekst:

"5. Een bevoegde instantie kan [...] noodmaatregelen treffen wanneer de dienstverlening uitvalt of dreigt uit te vallen. Noodmaatregelen bestaan in onderhandse gunning, een formeel akkoord tot verlenging van een openbaardienstcontract of het opleggen van bepaalde openbaardienstverplichtingen. De exploitant van openbare diensten heeft het recht beroep aan te tekenen tegen het besluit om bepaalde openbaardienstverplichtingen op te leggen. De gunning of verlenging van een openbaardienstcontract middels een noodmaatregel of het opleggen van een dergelijk contract mag niet langer duren dan twee jaar."

b) het volgende lid 6a wordt toegevoegd:

"6a. Om de concurrentie tussen spoorwegondernemingen te stimuleren, kunnen bevoegde instanties besluiten dat contracten voor personenvervoer per spoor voor delen van eenzelfde spoorwaggon of een pakket trajecten aan verschillende spoorwegondernemingen moeten worden gegund. Daartoe kunnen de bevoegde instanties vóór het uitschrijven van de aanbesteding besluiten om het aantal contracten dat aan eenzelfde spoorwegonderneming kan worden gegund, te beperken."

5. Het volgende artikel **5a[...]** wordt toegevoegd:

"Artikel **5a[...]**

Rollend spoormaterieel

Met het oog op een concurrerende gunningsprocedure beoordelen de bevoegde instanties of er maatregelen moeten worden genomen om te zorgen voor daadwerkelijke en niet-discriminerende toegang tot geschikt rollend materieel."²⁴

²⁴ Er zou een overweging kunnen worden opgenomen om te verduidelijken dat deze bepaling moet zorgen voor effectieve concurrentie in de aanbestedingsprocedure.

6. Artikel 6, lid 1, wordt vervangen door:

"1. Ongeacht de gunningswijze van een contract dient elke compensatie uit hoofde van een algemene regel of een openbaredienstcontract in overeenstemming te zijn met artikel 4. Alle compensaties uit hoofde van niet overeenkomstig artikel 5, lid 1 of lid 3, gegunde openbaredienstcontracten of uit hoofde van een algemene regel dienen, ongeacht hun vorm, ook in overeenstemming te zijn met de bepalingen in de bijlage."

7. Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door de volgende tekst:

"1. Elke bevoegde instantie publiceert jaarlijks een samenvattend verslag over de openbaredienstverplichtingen die onder haar verantwoordelijkheid vallen, de aanvangsdatum en duur van de openbaredienstcontracten, de geselecteerde openbaredienstexploitanten en de compensaties en exclusieve rechten die als vergoeding aan die openbaredienstexploitanten zijn toegekend. Dat verslag maakt onderscheid tussen busvervoer en spoorvervoer, maakt het mogelijk de prestaties, de kwaliteit en de financiering van het openbaarvervoersnet te toetsen en te beoordelen en bevat informatie over de aard en de reikwijdte van eventuele toegekende exclusieve rechten, indien van toepassing. De lidstaten faciliteren de centrale toegang tot deze verslagen, bijvoorbeeld via een gemeenschappelijk portaal-site."

b) aan lid 2 wordt het volgende punt toegevoegd:

"d) de geplande aanvangsdatum en duur van het openbaredienstcontract."

8. Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 2, eerste zin, wordt vervangen door:

"2. Onverminderd lid 3 geldt het volgende:

- i) Artikel 5 is met ingang van 3 december 2019 van toepassing op de gunning van openbaredienstcontracten voor personenvervoersdiensten over de weg en via andere spoorgebonden middelen, zoals metro of tram.
- ii) Artikel 5 is, met uitzondering van lid 4a, met ingang van 3 december 2019 van toepassing op personenvervoer per spoor.
- iii) Lid 4a van artikel 5 is vanaf 10 jaar na de datum van inwerkingtreding van deze verordening van toepassing op personenvervoer per spoor.
- iv) Artikel 5, lid 6, en artikel 7, lid 3, zijn niet langer van toepassing vanaf 10 jaar na de datum van inwerkingtreding van deze verordening.

Openbaredienstcontracten voor openbaar personenvervoer per spoor die onderhands zijn gegund overeenkomstig artikel 5, lid 6, mogen worden voortgezet tot hun vervaldatum."

b) het volgende lid 2a wordt toegevoegd:

"2a. Openbaredienstcontracten voor openbaar personenvervoer per spoor die tussen de datum van inwerkingtreding van deze verordening en 3 december 2019 onderhands worden gegund op basis van een andere procedure dan een eerlijke openbare aanbestedingsprocedure, mogen worden voortgezet tot hun vervaldatum. In afwijking van artikel 4, lid 3, hebben deze contracten een maximumduur van tien jaar, behalve wanneer artikel 4, lid 4, van toepassing is."

c) lid 3, punt d), wordt vervangen door de volgende tekst:

"d) na 26 juli 2000 en vóór [de inwerkingtreding van deze verordening], op grond van een andere procedure dan een eerlijke openbare aanbestedingsprocedure."

Artikel 2

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

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter
