



Straatsburg, 11.7.2023
COM(2023) 443 final

2023/0271 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

inzake het gebruik van spoorweginfrastructuurcapaciteit in de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte, tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 913/2010

(Voor de EER relevante tekst)

{SEC(2023) 443 final} - {SWD(2023) 443 final} - {SWD(2023) 444 final}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

- **Motivering en doel van het voorstel**

Het spoor is een milieuvriendelijke vervoerswijze. In 2020 vertegenwoordigde het spoorvervoer voor 5,1 % van het passagiersvervoer en 11,5 % van het goederenvervoer tussen de EU-lidstaten, maar slechts 0,4 % van de broeikasgasemissies van het vervoer in de EU. De reden hiervoor is dat het spoorvervoer bijzonder energie-efficiënt is - het vertegenwoordigt slechts 1,9 % van het energieverbruik door vervoer - en dat het overgrote deel van het spoorverkeer gebruik maakt van geëlektrificeerde lijnen. Het spoorvervoer is zo milieuvriendelijk en heeft zoveel andere voordelen, zoals het hoge veiligheidsniveau, dat het steeds werd aangemoedigd in het EU-beleid.

Dit voorstel is een kernactie van de Europese Green Deal en de Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit. De hoofddoelstelling is een kader te creëren om capaciteit van de spoorinfrastructuur en het verkeer dat er gebruik van maakt, efficiënter te beheren, zodat de kwaliteit van de dienstverlening beter wordt en meer verkeer gebruik kan maken van het spoornet. Als we willen dat de vervoerssector bijdraagt tot de decarbonisatie, is het van cruciaal belang dat deze doelstelling wordt bereikt.

Om de hoge graad van coördinatie die nodig is voor veilige activiteiten en efficiënt gebruik van het netwerk te garanderen, moeten het spoorverkeer en de capaciteit doeltreffend worden beheerd door infrastructuurbeheerders. Dit gebeurt meestal op het niveau van nationale netwerken. Tegelijk moeten grensoverschrijdende diensten die gebruikmaken van verschillende nationale netwerken beter worden gecoördineerd dan nu vaak het geval is. Het voorstel bevat daarom mechanismen voor coördinatie tussen nationale infrastructuurbeheerders en anderen die betrokken zijn bij grensoverschrijdende treindiensten. Het voorstel zal het mogelijk maken om spoorcapaciteit efficiënter toe te wijzen, door flexibiliteit in te bouwen in het toewijzingsproces en door een grotere rol toe te kennen aan infrastructuurbeheerders bij het bepalen van vervoersbehoeften. De infrastructuurbeheerders zullen bijvoorbeeld enige capaciteit kunnen reserveren voor latere toewijzing. Vooral het goederenvervoer per spoor, dat niet altijd lang genoeg van tevoren kan worden gepland om in de jaarlijkse dienstregeling te worden opgenomen, heeft hier baat bij. Het voorstel voorziet in stimulansen voor zowel infrastructuurbeheerders als spoorwegondernemingen om capaciteitsgerelateerde verbintenissen na te komen en wijzigingen op korte termijn te vermijden, teneinde negatieve gevolgen voor andere gebruikers van het net te voorkomen. De digitalisering van capaciteitsgerelateerde processen zal helpen om de diensten efficiënter te maken en de capaciteit ervan te verbeteren. Ze zal de infrastructuurbeheerders ook de nodige instrumenten verschaffen om onverwachte gebeurtenissen aan te pakken. Het voorstel streeft naar een coherente digitalisering in alle lidstaten, die leidt tot beter gecoördineerde spoordiensten in de hele EU.

- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

Het voorstel wijzigt de regels voor de capaciteit van de spoorinfrastructuur en het verkeersbeheer, voor het toezicht op de prestaties van het spoorvervoer, voor de coördinatie tussen belanghebbenden en voor de toewijzing van capaciteit aan spoorverkeer als onderdeel van een intermodale vervoersketen. Het focust dus op de spoorwegmarkt en de spoorwegactiviteiten, die geregeld zijn bij Richtlijn 2012/34/EU. Het voorstel heeft betrekking op een cruciaal aspect van spoorwegactiviteiten: de planning en toewijzing van

capaciteit op de spoorinfrastructuur, die momenteel zijn geregeld door twee wetteksten: Richtlijn 2012/34/EU en Verordening (EU) nr. 913/2010. Het zorgt ook voor grotere coördinatie van spoordiensten in de hele EU en voor echt regelgevend toezicht. Het ligt in de lijn van de beginselen van Richtlijn 2012/34/EU, zoals de onafhankelijkheid van spoorweginfrastructuurbeheerders, de scheiding tussen infrastructuurbeheer en het verlenen van spoorvervoersdiensten, de facilitering van niet-discriminerende toegang tot spoorweginfrastructuur en dienstvoorzieningen, heffingen voor het gebruik van spoorweginfrastructuur en monitoring van de spoorwegmarkt. Het voorstel zal Verordening (EU) nr. 913/2010 intrekken en vervangen, en zal relevante bepalingen inzake capaciteitsbeheer uit Richtlijn 2012/34/EU halen en opnemen in de nieuwe verordening.

Aspecten van de planning van vervoersinfrastructuur die onder Verordening (EU) nr. 913/2010 vallen, zijn opgenomen in het in 2021 bekendgemaakte voorstel van de Commissie voor een herziene TEN-T-verordening.

Het voorstel vult diverse aspecten van het spoorwegbeleid en vervoersbeleid van de EU aan, zoals het beleid inzake de spoorwegmarkt, dat is uiteengezet in Richtlijn 2012/34/EU en de communautaire richtsnoeren inzake staatssteun voor spoorwegondernemingen, het beleid inzake de vervoersinfrastructuur, dat gebaseerd is op de TEN-T-verordening, het beleid inzake de interoperabiliteit van de spoorwegen, dat is uiteengezet in de interoperabiliteitsrichtlijn en de relevante technische specificaties voor interoperabiliteit van het spoor, en het beleid inzake intermodaal vervoer, dat wordt toegepast aan de hand van de richtlijn gecombineerd vervoer en andere instrumenten.

- Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie

De mededeling over de Europese Green Deal bevestigde dat de EU ernaar streeft om in 2050 klimaatneutraal te zijn; daarvoor moet de uitstoot van het vervoer met 90 % naar beneden. In die mededeling werd ook opgeroepen tot strengere maatregelen om het gebruik van multimodaal vervoer te stimuleren en om een aanzienlijk deel van de 75 % van alle goederenvervoer dat nu over de weg plaatsvindt, te doen verschuiven naar het spoor en de binnenwateren, waarbij werd erkend dat “Dit [...] maatregelen [vereist] om de spoorwegen en de binnenwateren beter te beheren en de capaciteit daarvan te vergroten...”. Volgens de mijlpalen van de Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit moet het goederenvervoer per spoor met 50 % toenemen tegen 2030 en met 100 % tegen 2050, en moet het hogesnelheidspassagiersvervoer verdubbelen tegen 2030 en verdrievoudigen tegen 2050. In de strategie wordt verwezen naar de noodzaak om de grensoverschrijdende coördinatie en samenwerking tussen infrastructuurbeheerders te versterken, om het spoornet in het algemeen beter te beheren en om nieuwe technologieën te gebruiken om het goederenvervoer per spoor een boost te geven. De Commissie kondigde in de strategie ook aan dat zij herziene regels voor de toewijzing van spoorcapaciteit zou voorstellen, die in de lijn liggen van de lopende initiatieven in de sector. Zij heeft deze plannen nader uiteengezet in het actieplan om langeafstands- en grensoverschrijdend passagiersvervoer per spoor aan te moedigen, waarin zij aankondigde dat zij werk zou maken van een initiatief om de processen van capaciteitstoewijzing en verkeersbeheer te verbeteren, zodat de capaciteitstoewijzing in het volledige spoorstelsel, zowel voor passagiers- als voor goederendiensten, beter kan worden gecoördineerd.

Het initiatief draagt ook bij tot de verwezenlijking van duurzame ontwikkelingsdoelstelling nr. 12 (“neem dringend actie om klimaatverandering en haar impact te bestrijden”), aangezien beter capaciteitsbeheer de ontwikkeling van spoordiensten zal aanmoedigen en het mogelijk zal maken om deze beter aan te passen aan de behoeften van de klanten. Dit zal de

beschikbaarheid en het gebruik van het spoor als milieuvriendelijke vervoerswijze doen toenemen.

Het wetgevingsvoorstel is een onderdeel van het pakket voorstellen over de vergroening van het goederenvervoer, dat betrekking heeft op verscheidene vervoerswijzen. Dit pakket is een belangrijk streefdoel van de Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit en maakt deel van het werkprogramma van de Commissie voor 2023. De voorstellen van het pakket hebben tot doel het goederenvervoer verder koolstofvrij te maken, het intermodaal vervoer te bevorderen en de gemeenschappelijke Europese Spoorwegruimte te voltooien. Naast het onderhavige voorstel omvat het pakket ook:

- de herziening van de richtlijn gecombineerde vervoer (Richtlijn 92/106/EEG van de Raad),
- de herziening van de richtlijn gewichten en afmetingen (Richtlijn 96/53/EEG van de Raad),
- het voorstel “CountEmissions EU” inzake de harmonisering van emissiemetingen in het vervoer.

De bij dit wetgevingsvoorstel ingevoerde maatregelen vormen een aanvulling op de verbeteringen van de spoorinfrastructuurcapaciteit die met de herziening van de TEN-T-verordening worden nagestreefd. Deze herziening omvat de voltooiing van ontbrekende schakels op het TEN-T-spoornet, de versnelde uitrol van het Europees beheersysteem voor het spoorverkeer en de toevoeging van eisen inzake spoorweginfrastructuur voor intermodaal vervoer. Parallel daarmee zullen acties om belemmeringen voor interoperabiliteit uit de weg te ruimen, verder worden uitgevoerd als onderdeel van de technische pijler van de gemeenschappelijke Europese Spoorwegruimte.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

• Rechtsgrondslag

De rechtsgrondslag voor het voorstel is artikel 91 van het Verdrag betreffende de werking van de EU (VWEU). Vervoer is een beleidsdomein dat onder gedeelde bevoegdheid valt. Dit betekent dat de EU en haar lidstaten wettelijk bindende handelingen op het gebied van vervoer kunnen vaststellen. De lidstaten oefenen hun eigen bevoegdheid uit wanneer de EU haar bevoegdheid niet heeft uitgeoefend of heeft besloten dit niet te doen.

• Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)

De EU heeft al wetgeving vastgesteld inzake het beheer van de spoorweginfrastructuurcapaciteit en spoorwegverkeersbeheer - Richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte (met name hoofdstuk IV) en Verordening (EU) nr. 913/2010 inzake corridors voor goederenvervoer per spoor (met name hoofdstuk IV). Dit weerspiegelt de beleidsdoelstelling om één Europese spoorwegruimte te creëren, waarin spoorwegondernemingen vervoersdiensten kunnen verlenen, met inbegrip van grensoverschrijdende diensten, op een steeds sterker geïntegreerd en interoperabel netwerk.

Het is noodzakelijk dat de EU optreedt om belemmeringen in de EU-wetgeving uit de weg te ruimen die verhinderen dat de sector initiatieven neemt om het capaciteitsbeheer te moderniseren. Stimulansen en prestatieregelingen kunnen in beginsel door de lidstaten worden aangepast, maar zouden dan niet de nodige reikwijdte hebben om grensoverschrijdende problemen op te lossen. Effectievere nationale coördinatie kan niet worden bereikt zonder duidelijke rechten en plichten die, toch minstens tot op behaalde

hoogte, in de hele EU moeten worden geharmoniseerd. Ten slotte kan het gebrek aan harmonisatie/interoperabiliteit van digitale instrumenten leiden tot de uitrol van uiteenlopende, onverenigbare systemen in verschillende lidstaten, indien deze kwestie niet op EU-niveau wordt aangepakt.

Optreden op EU-niveau zal het mogelijk maken effectieve en efficiënte instrumenten te creëren om de planning van de strategische infrastructuurcapaciteit te coördineren, mogelijke hiaten in het mandaat van toezichthoudende instanties met betrekking tot grensoverschrijdend spoorverkeer aan te pakken, en geharmoniseerde stimulansen in te voeren om annulaties en wijzigingen van capaciteitsverzoeken te beperken.

- **Evenredigheid**

Het optreden pakt de tekortkomingen aan in de EU-regels voor capaciteitsbeheer, die werden vastgesteld tijdens de evaluatie van Verordening (EU) nr. 913/2010 inzake corridors voor goederenvervoer per spoor. Deze tekortkomingen kunnen alleen op EU-niveau worden aangepakt. De beleidsopties hebben betrekking op kwesties van grensoverschrijdende coördinatie voor capaciteit en verkeersbeheer, infrastructuurwerkzaamheden en prestatieregelingen die gevolgen hebben voor grensoverschrijdend verkeer en daarom niet nationaal of bilateraal kunnen worden aangepakt, alsmede op het regelgevend toezicht daarop. In de voorgestelde verordening wordt de grensoverschrijdende coördinatie versterkt, zowel voor infrastructuurbeheerders als voor toezichthoudende instanties, maar blijven de nationale infrastructuurbeheerders verantwoordelijk voor capaciteitstoewijzing. Radicalere opties, die de centralisering van delen van het proces voor capaciteitsbeheer zouden omvatten, werden afgewezen tijdens de effectbeoordeling.

- **Keuze van het instrument**

Het doel van het wetgevingsvoorstel is het bestaande kader voor de toewijzing van spoorwegcapaciteit te verbeteren en nieuwe regels en procedures in te voeren voor het beheer van de infrastructuurcapaciteit en het verkeersbeheer voor binnenlandse en internationale spoordiensten, met inbegrip van crisisbeheer en prestatiebeheer. Daartoe zal dit wetgevingsvoorstel de verordening inzake corridors voor goederenvervoer per spoor en de bepalingen van Richtlijn 2012/34/EU inzake de toewijzing van spoorinfrastructuurcapaciteit¹ intrekken. Er worden herziene regels en procedures voor het beheer van de spoorinfrastructuurcapaciteit en het spoorverkeersbeheer ingevoerd in de vorm van een verordening.

Een verordening is beter dan een richtlijn om de doelstellingen van het initiatief te bereiken, omdat ze een geharmoniseerd en rechtstreeks toepasselijk kader voor het beheer van de spoorinfrastructuurcapaciteit en het verkeersbeheer vaststelt. Een verordening neemt de verschillen in nationale regels en praktijken weg die momenteel het efficiënte gebruik van spoorinfrastructuurcapaciteit belemmeren, met name op grensoverschrijdende lijnen. Ze garandeert ook dat de nieuwe maatregelen van het voorstel op uniforme wijze worden toegepast in de gemeenschappelijke Europese Spoorwegruimte. Dit is bijzonder belangrijk en relevant omdat grensoverschrijdende spoordiensten (met name goederenvervoer) te lijden hebben onder slechte betrouwbaarheid, stiptheid en voorspelbaarheid.

¹ Met name deel 3 van hoofdstuk IV van Richtlijn 2012/34/EU.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan**

In 2018 heeft de Commissie een verslag over de toepassing van de verordening inzake corridors voor goederenvervoer per spoor opgesteld², gevolgd door een beoordeling in 2021³.

De conclusies van de beoordeling waren dat slechts in beperkte mate gebruik werd gemaakt van de corridorstructuur en dat het niet efficiënt is om de capaciteit op de corridors voor goederenvervoer per spoor afzonderlijk te beheren van die op de rest van het netwerk. In het algemeen werd geconcludeerd dat de doelstellingen van de verordening inzake corridors voor goederenvervoer per spoor niet waren bereikt.

De evaluatie bracht vier grote problemen met de verordening inzake corridors voor goederenvervoer per spoor en de toepassing ervan aan het licht.

Ten eerste: het gebruik van de unieke loketten en de tevoren geregelde treinpaden bleef onder de verwachtingen. De unieke loketten leverden niet het verwachte resultaat op omdat de coördinatie op individuele corridors was gefocust in plaats van op het volledige spoornet. Dit betekende dat goederenvervoerders nog steeds te maken kregen met individuele infrastructuurbeheerders als zij een treinpad wilden reserveren dat delen omvatte die buiten de corridorlijnen vielen. De unieke loketten werden op die manier een extra administratieve laag, in plaats van het proces te vereenvoudigen.

Ten tweede: de verordening inzake corridors voor goederenvervoer per spoor zorgde niet voor harmonisering van de instrumenten en procedures die nationaal werden gebruikt om spoorinfrastructuurcapaciteit te beheren. Dit zou geholpen hebben om het beheer van de infrastructuurcapaciteit voor grensoverschrijdend goederenvervoer per spoor te verbeteren. De verordening inzake corridors voor goederenvervoer per spoor schreef niet voor dat specifieke digitale instrumenten moesten worden gebruikt, en het systeem voor de coördinatie van treinpadaanvragen, dat door spoorwegbelanghebbenden was ontwikkeld en ingevoerd om de coördinatie tussen aanvragers van spoorinfrastructuurcapaciteit en de unieke loketten te ondersteunen, bleek niet te volstaan als oplossing.

Ten derde: de belanghebbenden hebben nagelaten grondig toezicht te houden op de prestaties van goederenvervoersdiensten per spoor, waardoor geen doeltreffende plannen konden worden opgesteld en uitgevoerd om de prestaties te verbeteren. In de verordening inzake corridors voor goederenvervoer per spoor werd het toezicht op de prestaties toevertrouwd aan de beheerraden van de goederencorridors, maar uit de beoordeling is gebleken dat een aantal belangrijke aspecten hiervan, zoals stiptheid van deur tot deur, werden verwaarloosd.

Ten slotte werd slechts beperkte vooruitgang geboekt bij het verbeteren van het verkeersbeheer en de coördinatie met goederenterminals. Om goederen te laden en te lossen, hebben goederentreinen capaciteit nodig bij aangewezen faciliteiten, terminals genaamd. Een belangrijk probleem is het gebrek aan coördinatie en afstemming tussen de capaciteit die

² COM(2018) 189 final van 16 april 2018. Het verslag werd voorafgegaan door een verslag van de Europese Rekenkamer (Europese Rekenkamer, “Goederenvervoer per trein in de EU: nog steeds niet op het juiste spoor”, Speciaal verslag nr. 8, Luxemburg, Publicatiebureau van de Europese Unie, 2016).

³ SWD(2021) 134 final van 2 juni 2021.

beschikbaar is op het spoorweganet en de capaciteit die beschikbaar is in de terminals. Om dit probleem aan te pakken, is bij de verordening inzake corridors voor goederenvervoer per spoor een groep van terminalexploitanten opgericht die advies uitbracht aan de beheerraden en opdracht gaf voor de opstelling en toepassing van procedures voor de coördinatie van capaciteit tussen terminals en het spoorweganet. Blijkbaar hadden de terminalexploitanten slechts een beperkte invloed op de beslissingen van de beheerraden van de corridors. De coördinatie met de terminals is dan ook suboptimaal, met slechte stiptheid en betrouwbaarheid van goederentreinen tot gevolg.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

De Commissie heeft actief overlegd met belanghebbenden en heeft uitgebreide raadplegingen gehouden gedurende de volledige effectbeoordeling.

De raadplegingsactiviteiten vonden plaats in 2022 en omvatten:

- een raadpleging over het verzoek om input⁴,
- een openbare raadpleging⁵,
- twee vergaderingen van focusgroepen, georganiseerd door externe contractanten,
- enquêtes en interviews, georganiseerd door externe contractanten,
- twee evenementen met belanghebbenden: een met infrastructuurbeheerders (georganiseerd door de Commissie via PRIME⁶) en een met spoorwegondernemingen (georganiseerd door de Commissie via het platform Railway Undertakings-Dialogue⁷).

De geraadpleegde belanghebbenden omvatten spoorinfrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen (zowel voor passagiers- als voor goederenvervoer), leden van de uitvoerende raden en beheerraden van corridors voor goederenvervoer per spoor, terminalexploitanten, vrachtexpediteurs, vertegenwoordigers van de spoorwegministeries van de lidstaten, nationale toezichthoudende instanties voor het spoor, niet-gouvernementele organisaties, academici en burgers.

De resultaten van de raadplegingsactiviteiten werden gebruikt om het algemene niveau van steun voor het initiatief en de relevantie van de geïdentificeerde problemen die het wetgevingsvoorstel beoogt aan te pakken, te beoordelen, om de relevantie van en het niveau van steun voor de geplande beleidsmaatregelen te beoordelen, en om extra input van belanghebbenden te verschaffen voor de beoordeling van de economische, sociale en milieugevolgen van de maatregelen.

Uit de reacties op het verzoek om input en de openbare raadpleging bleek dat de meeste respondenten het eens zijn met de geïdentificeerde problemen, en dat er in het algemeen onder de belanghebbenden brede steun is voor het initiatief.

In het algemeen beoordeelden de geraadpleegde belanghebbenden de voorgestelde maatregelen van het initiatief ook als positief. De invoering van flexibelere en

⁴ [Internationaal goederen- en passagiersvervoer – vergroting van het aandeel van het spoorverkeer](#)

⁵ [Internationaal goederen- en passagiersvervoer – vergroting van het aandeel van het spoorverkeer](#)

⁶ Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe (PRIME), voor samenwerking tussen infrastructuurbeheerders en de diensten van de Commissie.

⁷ Een forum voor spoorwegondernemingen, waar ook de diensten van de Commissie en Spoorwegbureau van de Europese Unie aan deelnemen.

betrouwbaardere procedures voor capaciteitstoewijzing, die in de lijn liggen van de marktbehoeften (geïnspireerd door het TTR-project - Timetable Redesign for Smart Capacity Management) kon bijvoorbeeld op overweldigende steun van de geraadpleegde belanghebbenden rekenen. zij waren ook voorstander van de invoering van maatregelen om de ontwikkeling en het gebruik van digitale instrumenten voor het beheer van de spoorinfrastructuurcapaciteit en het verkeer aan te moedigen.

De mening van de belanghebbenden over de in de effectbeoordeling onderzochte beleidsopties was echter gevarieerder: de meeste infrastructuurbeheerders gaven de voorkeur aan de beleidsoptie waarbij de doelstellingen van het voorstel worden bereikt via samenwerking tussen individuele infrastructuurbeheerders, terwijl veel spoorwegondernemingen opteerden voor de beleidsoptie waarbij de coördinatie van de capaciteit en het verkeersbeheer door een centrale entiteit worden verricht.

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

Een externe contractant heeft een studie uitgevoerd om de effectbeoordeling van het voorstel te onderbouwen. De studie ging van start in december 2021 en liep tot februari 2023. Ze verschaft de Commissie waardevolle inzichten, met name over hoe de beleidsopties het beste kunnen worden opgesteld en de verwachte gevolgen ervan het beste konden worden beoordeeld, en hoe de standpunten van de rechtstreeks getroffen belanghebbenden konden worden verzameld.

- **Effectbeoordeling**

De beleidsmaatregelen in dit voorstel zijn gebaseerd op de resultaten van een effectbeoordeling. De Raad voor regelgevingstoetsing van de Commissie⁸ gaf een positief advies over het effectbeoordelingsverslag⁹. In dat advies gaf de raad enkele aanbevelingen over hoe de argumenten in het effectbeoordelingsverslag moesten worden gepresenteerd. Met deze aanbevelingen is rekening gehouden; Bijlage 1 bij het effectbeoordelingsverslag bevat een beknopt overzicht van de wijze waarop dit is gebeurd.

In het kader van de effectbeoordeling zijn vier beleidsopties in overweging genomen:

Beleids optie 1 is een evolutie van het huidige wetgevingskader, waarbij de corridor aanpak van grensoverschrijdende capaciteitscoördinatie en verkeersbeheer, zoals vastgesteld in de verordening inzake corridors voor goederenvervoer per spoor, wordt behouden.

Beleids opties 2, 3 en 4 daarentegen hanteren een “netwerkbenadering”, waarbij de werkingssfeer van de maatregelen voor capaciteits- en verkeersbeheer verder gaat dan de corridorlijnen¹⁰ en een uitgebreidere harmonisatie en modernisering van de regels en procedures voor capaciteits- en verkeersbeheer worden ingevoerd. Het belangrijkste verschil tussen deze beleidsopties zit in de striktheid en ambitie van de eisen en in de mate van centralisatie van het besluitvormingsproces.

Beleids optie 2 is gebaseerd op vrijwillige samenwerking tussen infrastructuurbeheerders, met geen of zeer beperkte gecentraliseerde coördinatiestructuren op EU-niveau.

⁸ SEC(2023) 443.

⁹ SWD(2023) 443.

¹⁰ De focus blijft echter liggen op de lijnen met het grootste strategische belang, om overregulering van lijnen die alleen regionaal belang en/of een lage verkeersdichtheid hebben, te vermijden.

Beleids optie 3 neemt de meeste maatregelen van beleids optie 2 over, maar breidt deze uit door extra verantwoordelijkheden voor harmonisering toe te kennen aan coördinerende organen op EU-niveau, zoveel mogelijk gebruik makend van bestaande entiteiten.

Beleids optie 4 breidt de verantwoordelijkheden van het bij beleids optie 3 geïntroduceerde coördinerende orgaan uit tot operationele en besluitvormingstaken, zoals de bevoegdheid om definitieve beslissingen te nemen in geval van onenigheid/niet-afstemming tussen infrastructuurbeheerders; bovendien wordt een Europese verkeersbeheerfunctie opgericht voor het beheer van grote incidenten (“crisiscel”).

Beleids optie 3 kwam als voorkeursoptie uit de beoordeling omdat ze het beste evenwicht vindt tussen de te bereiken doelstellingen, de mate van evenredigheid van het optreden, de kosten en baten en de geloofwaardigheid van de beoordeling van de effecten.

Door de invoering van een geharmoniseerd, rechtstreeks toepasselijk kader voor het beheer van de spoorinfrastructuur en het verkeer draagt het wetgevingsvoorstel bij tot de verwezenlijking van de algemene doelstelling om meer verkeer mogelijk te maken op het spoor; zowel de passagiers als de klanten in het goederenvervoer hebben daar baat bij. De extra capaciteit die vrijkomt dankzij het voorstel zal het spoorverkeer naar verwachting met 4 % doen toenemen, wat neerkomt op ongeveer 250 miljoen treinkilometer aan extra capaciteit. Uitgedrukt in geld zal deze extra capaciteit naar verwachting een economische waarde van 2,5 miljard euro opleveren voor de spoorwegondernemingen. Voor de eindgebruikers betekent de extra capaciteit ten gevolge van dit wetgevingsvoorstel dat passagiers zullen kunnen beschikken over meer verbindingen en een hogere frequentie op de bestaande verbindingen. In het goederensegment zullen de expediteurs meer keuze hebben. Het voorstel zal ook het proces voor capaciteitstoewijzing efficiënter maken door maatregelen in te voeren om de stabiliteit van toegewezen treinpaden te verbeteren. Dit levert een kostenbesparing van ongeveer 420 miljoen euro op voor spoorwegondernemingen en ongeveer evenveel voor infrastructuurbeheerders. Het voorstel zal ook de grensoverschrijdende coördinatie van tijdelijke capaciteitsbeperkingen verbeteren, waardoor het spoorvervoer betrouwbaarder wordt. De maatregelen van het voorstel zullen naar verwachting ook leiden tot verbeteringen van de stiptheid, wat een economische winst van 658 miljoen euro oplevert voor de spoorwegondernemingen. Een grotere betrouwbaarheid en stiptheid zal het goederenvervoer per spoor aantrekkelijker maken voor expediteurs en dus ook concurrerender ten opzichte van het wegvervoer. Passagiers zullen minder te maken krijgen met annuleringen en kunnen profiteren van een grotere stiptheid. Samen met de verwachte toename van de beschikbare verbindingen zullen deze voordelen het passagiersvervoer per spoor concurrerender helpen maken ten opzichte van het luchtvervoer, met name op grensoverschrijdende routes, waar de invoering van een geharmoniseerd kader voor capaciteits- en verkeersbeheer een aanzienlijke meerwaarde moet opleveren. Ten slotte wordt ook verwacht dat het voorstel tot administratieve besparingen voor nationale overheden zal leiden, dankzij de invoering van een geharmoniseerd kader voor spoorcapaciteits- en verkeersbeheer en de geleidelijke afschaffing van de corridors voor goederenvervoer per spoor. Die besparingen worden geraamd op 2,6 miljoen euro in de periode 2025-2050, uitgedrukt in lopende waarde.

De maatregelen van het wetgevingsvoorstel zullen naar verwachting ook een positief effect hebben op de werkgelegenheid in de spoorwegsector (naar schatting gemiddeld 42 000 extra jobs per jaar in vergelijking met het basisscenario), dankzij de toename van de beschikbare infrastructuurcapaciteit en de bijbehorende toename van het spoorverkeer.

Ten slotte wordt verwacht dat het wetgevingsvoorstel een bescheiden positief effect zal hebben op het klimaat en het milieu (ramingen gaan ervan uit dat de voorkeursoptie zal leiden tot een afname van de CO₂-emissies met ongeveer 26 miljoen ton in de periode 2025-2050, in vergelijking met het basisscenario).

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

Het aspect “resultaatgerichtheid” van dit wetgevingsvoorstel is aanzienlijk. Het is immers bedoeld om de regels voor het beheer van de spoorinfrastructuurcapaciteit te stroomlijnen en te actualiseren, teneinde beter tegemoet te komen aan de behoeften van de verschillende segmenten van de spoorwegmarkt, met name grensoverschrijdend goederenvervoer. Het voorstel zal het bestaande rechtskader voor het beheer van de spoorinfrastructuurcapaciteit en het verkeer, namelijk de verordening inzake corridors voor goederenvervoer per spoor en delen van Richtlijn 2012/34/EU, vervangen door één rechtstreeks toepasselijk kader voor het volledige EU-spoornet.

Dankzij de invoering van een geharmoniseerd rechtskader voor spoorcapaciteits- en verkeersbeheer en de afschaffing van de corridors voor goederenvervoer per spoor zal de voorkeursoptie naar verwachting leiden tot een besparing op de administratieve kosten van de overheidsdiensten ten bedrage van 2,6 miljoen euro in vergelijking met het basisscenario in de periode 2025-2050, uitgedrukt in lopende waarden. Het initiatief maakt de capaciteitstoewijzing efficiënter, waardoor aanvragers van capaciteit die betrokken zijn bij grensoverschrijdende spoordiensten gemakkelijker capaciteit kunnen aanvragen. Het zal ook de administratieve kosten van infrastructuurbeheerders met ongeveer 8,2 miljoen euro doen dalen in vergelijking met het basisscenario, in de periode 2025-2050, uitgedrukt in lopende waarden.

- **Grondrechten**

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de bescherming van de grondrechten.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

De voorkeursoptie zal gevolgen hebben voor de begroting van de Commissie.

De voorgestelde verordening inzake het gebruik van spoorinfrastructuurcapaciteit in de gemeenschappelijke Europese Spoorwegruimte gaat vergezeld van drie aanvullende coördinatieactiviteiten waarvoor de Commissie medefinanciering zal verlenen.

Ten eerste zal medefinanciering worden verleend ter ondersteuning van de coördinatie van infrastructuurbeheerders door de Netwerkcoördinator. Het wetgevingsvoorstel verplicht individuele infrastructuurbeheerders ook om medefinanciering te verlenen voor de activiteiten van de Netwerkcoördinator.

Ten tweede zal de Commissie medefinanciering verlenen om een secretariaat voor de samenwerking tussen de nationale toezichthoudende instanties te helpen opzetten. De nationale toezichthoudende instanties moeten eveneens medefinanciering verlenen aan het secretariaat.

Ten derde houdt het wetgevingsvoorstel de oprichting in van een onafhankelijke groep van spoorwegdeskundigen die advies verstrekken aan de Europese Commissie, het “Prestatiebeoordelingsorgaan”. Dit orgaan heeft als opdracht de prestaties van de spoorinfrastructuur en vervoersdiensten te beoordelen. De Commissie zal financiering

verlenen om de deelnamekosten van de leden van het Prestatiebeoordelingsorgaan volledig te dekken.

Voor deze drie coördinatieactiviteiten wordt jaarlijks 5,5 miljoen euro uit de begroting gereserveerd.

5. OVERIGE ELEMENTEN

• Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage

De diensten van de Commissie zullen toezicht houden op de uitvoering en doeltreffendheid van dit voorstel aan de hand van een aantal acties en indicatoren om de vooruitgang bij de verwezenlijking van de operationele doelstellingen te meten. Deze indicatoren en operationele doelstellingen zullen worden opgesteld op basis van het advies van het prestatiebeoordelingsorgaan. De gegevens zullen worden verstrekt door het Europees netwerk van infrastructuurbeheerders, met name het operationele orgaan dat de werkzaamheden van dit netwerk ondersteunt (de Netwerkcoördinator), dat ook wordt betrokken bij de vaststelling van de operationele doelstellingen.

De Commissie verwacht ook gegevens en analyses van ontwikkelingen op de spoorwegmarkt te ontvangen van het Europees netwerk van toezichthoudende instanties voor het spoor.

Deze prestatie-indicatoren zullen worden opgesteld om toezicht te houden op de effecten van de maatregelen in het voorstel. Naar verwachting zullen ze echter ook een afspiegeling vormen van bepaalde synergieën met andere voorstellen en beleid van de EU op vervoersgebied, zoals het voorstel inzake de herziening van de TEN-T-verordening.

Het voorstel vormt de rechtsgrond voor de ontwikkeling van meer gedetailleerde regels, procedures en modellen, die moeten worden vastgesteld in niet-wetgevende handelingen. De uitvoeringstermijn moet daarom ook de inwerkingtreding van de uit dit voorstel voortvloeiende niet-wetgevende handelingen omvatten. Vijf jaar na het einde van de uitvoeringstermijn zal de Commissie een beoordeling uitvoeren om na te gaan in hoeverre de doelstellingen van het initiatief zijn bereikt.

• Toelichtende stukken (bij richtlijnen)

Niet van toepassing.

• Artikelsgewijze toelichting

Hoofdstuk I bevat algemene bepalingen. Het beschrijft het onderwerp van de voorgestelde verordening, waarin regels worden vastgesteld om de spoorinfrastructuurcapaciteit en het spoorverkeer zodanig te beheren dat het netwerk optimaal wordt benut, zodat de kwaliteit van de diensten verbetert en meer verkeer mogelijk is op het netwerk. Hoofdstuk I heeft ook betrekking op het toepassingsgebied van de voorgestelde verordening. Het stelt ook de algemene verantwoordelijkheden van spoorinfrastructuurbeheerders vast, alsmede de beginselen die zij in acht moeten nemen bij de uitoefening van hun functie, en bevat definities die belangrijk zijn voor de voorgestelde verordening.

Hoofdstuk II bevat de algemene regels voor capaciteitsbeheer. Deel 1 “Algemene beginselen” stelt de drie fasen van het proces voor capaciteitsplanning en -toewijzing vast: strategische capaciteitsplanning (in detail behandeld in deel 2 van hoofdstuk II), planning en toewijzing van capaciteit (deel 3) en aanpassing en herschikking van capaciteit (deel 4). Het hoofdstuk

bevat verplichtingen voor infrastructuurbeheerders om samen een Europees kader voor capaciteitsbeheer op te zetten, en specifieke bepalingen die betrekking hebben op het beheer van schaarse infrastructuurcapaciteit en van capaciteitsbeperkingen die het gevolg zijn van werkzaamheden aan de infrastructuur en infrastructuur die in slechte staat verkeert.

Hoofdstuk III voert verplichtingen in met betrekking tot verkeers-, verstorings- en crisisbeheer, en verplicht infrastructuurbeheerders om samen een Europees kader voor grensoverschrijdende coördinatie van deze kwesties op te zetten. Specifieke bepalingen garanderen dat, in een crisis, de lidstaten noodmaatregelen kunnen toepassen voor het beheer van de spoorcapaciteit en het verkeer.

Hoofdstuk IV voert een kader voor prestatiebeoordeling in. Om de prestaties van de spoorinfrastructuurdiensten in de EU te verbeteren, krijgt het Europees netwerk van infrastructuurbeheerders (het ENIM) de opdracht om toezicht te houden op verschillende aspecten van de prestaties en om jaarlijks een openbaar verslag over de prestaties op te stellen. Een nieuw opgericht prestatiebeoordelingsorgaan zal advies en aanbevelingen over prestatiegerelateerde kwesties verstrekken.

Hoofdstuk V bevat bepalingen over de organisatiestructuur voor coördinatie tussen infrastructuurbeheerders. Het ENIM, dat is opgericht bij Richtlijn 2012/34/EU, wordt versterkt en ondersteund door een Netwerkcoördinator en aangewezen focuspunten voor infrastructuurbeheerders. Het hoofdstuk bevat ook regels voor de digitalisering van het capaciteitsbeheer.

Hoofdstuk VI bevat bepalingen over het regelgevend toezicht op capaciteits- en verkeersbeheer, waarbij de taken en verantwoordelijkheden van het Europees netwerk van toezichthoudende instanties voor het spoor (ENRRB) worden uitgebreid tot EU- en grensoverschrijdende kwesties. Daartoe krijgt de ENRRB een raad van toezichthoudende instanties als besluitvormingsorgaan en een secretariaat ter ondersteuning van die raad.

Hoofdstuk VII bevat slotbepalingen die betrekking hebben op gedelegeerde handelingen en de toekomstige beoordeling van de verordening. Het bevat wijzigingen van Richtlijn 2012/34/EU en voorziet in de intrekking van de verordening inzake corridors voor goederenvervoer per spoor en specifieke artikels van 2012/34/EU, die worden vervangen door de nieuwe verordening. Er wordt voorzien in overgangsmaatregelen om een vlotte overgang naar het nieuwe rechtskader te garanderen.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

inzake het gebruik van spoorweginfrastructuurcapaciteit in de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte, tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 913/2010

(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 Comité¹,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's²,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In de mededeling van de Commissie “De Europese Green Deal”³ stelt de Unie zich tot doel om tegen 2050 klimaatneutraal te worden en tegen 2030 de broeikasgasemissies met minstens 55 % te doen dalen in vergelijking met het niveau van 1990. Zij doet een oproep om de broeikasgasemissies van het vervoer met 90 % terug te dringen en te blijven streven naar nulverontreiniging⁴, zodat tegen 2030 de gevolgen van luchtverontreiniging voor de gezondheid met meer dan 55 % worden verminderd en er 30 % minder mensen chronisch last heeft/hebben van verkeerslawaaï. Vervoer vertegenwoordigt ongeveer 25 % van de totale broeikasgasemissies van de Unie. In de voorbije jaren zijn deze emissies nog toegenomen. Momenteel verloopt 75 % van het goederenvervoer over land via de weg. Een van de prioriteiten van de Europese Green Deal is een aanzienlijk deel daarvan te verschuiven naar het spoor en de binnenwateren. Aangezien het spoor een grotendeels geëlektrificeerde en energie-efficiënte vervoerswijze is, zal een groter gebruik van het spoor bijdragen tot het beperken van de vervoersemisies en het energieverbruik.

¹ PB C van , blz. .

² PB C van , blz. .

³ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Europese Raad, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's “De Europese Green Deal”, COM(2019)640 final van 11 december 2019.

⁴ Mededeling van de Commissie “Route naar een gezonde planeet voor iedereen EU-actieplan: “Verontreiniging van lucht, water en bodem naar nul””, COM(2021) 400 final van 12 mei 2021.

- (2) De mededeling over een strategie voor duurzame en slimme mobiliteit⁵ bevat mijlpalen om aan te geven welk traject het vervoerssysteem van de Unie moet volgen om de doelstellingen van duurzame, slimme en veerkrachtige mobiliteit te bereiken. In die mededeling wordt vooropgesteld dat het goederenvervoer per spoor met 50 % moet toenemen tegen 2030 en moet verdubbelen tegen 2050; het verkeer op hogesnelheidsspoorlijnen moet verdubbelen tegen 2030 en verdrievoudigen tegen 2050, en geregeld collectief vervoer over afstanden van minder dan 500 km binnen de Unie koolstofneutraal moet zijn tegen 2030. Om deze doelstellingen te bereiken moet het spoorvervoer aantrekkelijker worden in termen van betaalbaarheid en betrouwbaarheid en moet de dienstverlening beter worden afgesteld op de behoeften van reizigers en vrachtvervoerders.
- (3) In Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad⁶ zijn de regels vastgesteld die van toepassing zijn op het beheer en de exploitatie van spoorweginfrastructuur en de beginselen en procedures die van toepassing zijn op de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit voor binnenlandse en internationale spoordiensten.
- (4) Verordening (EU) nr. 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad⁷ voorziet in de oprichting van corridors voor goederenvervoer per spoor en unieke loketten om aanvragen van infrastructuurcapaciteit voor internationaal goederenvervoer per spoor te vergemakkelijken.
- (5) Spoorweginfrastructuurcapaciteit en verkeersbeheer zijn van cruciaal belang voor de goede werking van de spoorsector. De exploitatie van spoorvervoersdiensten moet zorgvuldig worden gepland en gecoördineerd zodat treinen met sterk uiteenlopende kenmerken, zoals snelheid en remafstand, veilig gebruik kunnen maken van dezelfde spoorlijnen. Optimaal beheer van de capaciteit creëert kansen voor spoordiensten en verhoogt de betrouwbaarheid van deze diensten. De regelgeving moet infrastructuurbeheerders voldoende flexibiliteit bieden om de capaciteit doeltreffend te kunnen beheren, en moet garanderen dat alle spoorwegondernemingen op niet-discriminerende wijze worden behandeld bij de toegang tot het netwerk.
- (6) Richtlijn 2012/34/EU erkent het recht van de lidstaten om de regels inzake de toewijzing van infrastructuurcapaciteit niet toe te passen op bepaalde delen van het spoornet of op bepaalde spoordiensten, voor zover deze ontheffing van het toepassingsgebied van de Uniewetgeving geen gevolgen heeft voor de werking van de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte. Deze ontheffingen moeten blijven bestaan en de lidstaten moeten het recht behouden om er ook in de toekomst gebruik van te maken met betrekking tot deze verordening.
- (7) De regels en procedures voor het beheer van spoorweginfrastructuurcapaciteit moeten een betere afspiegeling vormen van de behoeften van alle segmenten van de spoorwegmarkt. Ze moeten met name rekening houden met de noodzaak aan langetermijnstabiliteit van de beschikbare capaciteit voor passagiersdiensten en met kortetermijnflexibiliteit voor goederenverkeer, teneinde tegemoet te kunnen komen

⁵ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's "Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit - Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst", COM(2020)789 final van 9 december 2020.

⁶ Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PB L 343 van 14.12.2012, blz. 32).

⁷ Verordening (EU) nr. 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 22 september 2010 inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer (PB L 276 van 20.10.2010, blz. 22).

aan de vraag van de markt. Het proces voor het beheer van de capaciteit moet daarom niet langer hoofdzakelijk jaarlijks plaatsvinden, maar moet worden georganiseerd in drie opeenvolgende fasen: strategische capaciteitsplanning, dienstregelingen voor spoorwegdiensten en capaciteitstoewijzing, en aanpassing en herschikking van capaciteit. De invoering van beter gedefinieerde en gestructureerde fasen die langetermijnplanning en kortetermijnaanpassingen van het capaciteitsbeheer mogelijk maken, zou met name ten goede komen van diensten die minder gemakkelijk van tevoren kunnen worden gepland of die complexer zijn, zoals goederentreinen en grensoverschrijdende passagierstreinen.

- (8) Een steeds groter deel van het spoorwegnetwerk van de Unie is verzadigd of bijna verzadigd; niet alle aanvragen van spoorwegcapaciteit op dat deel van het netwerk kunnen worden ingewilligd, waardoor het per spoor vervoerde volume niet verder kan groeien. Infrastructuurontwikkelingen en digitalisering, overeenkomstig de technische specificatie voor interoperabiliteit die is opgesteld in het kader van Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad, en met name het European Rail Traffic Management System (“ERTMS”), zullen naar verwachting leiden tot een toename van de beschikbare capaciteit op middellange tot lange termijn. Desondanks zullen infrastructuurbeheerders prioriteiten moeten toekennen voor het gebruik van de verzadigde delen. Onverminderd de beginselen inzake prioritering die door de lidstaten zijn vastgesteld in het kader van de toewijzing van infrastructuurcapaciteit, moeten infrastructuurbeheerders beslissingen over prioriteiten nemen op basis van transparante en geharmoniseerde methoden; het moet duidelijk zijn hoe zij rekening hebben gehouden met sociale, economische en milieufactoren en hoe deze factoren hun beslissing hebben beïnvloed.
- (9) De strategische capaciteitsplanning moet het gebruik van spoorweginfrastructuur verbeteren door te anticiperen op de vraag naar spoordiensten en rekening te houden met geplande ontwikkelingen, vernieuwingen en onderhoud van de infrastructuur. Strategische capaciteitsplanning moet ervoor zorgen dat spoorweginfrastructuurcapaciteit zodanig wordt toegewezen dat de spoordiensten zoveel mogelijk waarde opleveren voor de maatschappij. Infrastructuurbeheerders moeten ervoor zorgen dat de strategische planning geleidelijk steeds meer bijzonderheden over de beschikbare capaciteit oplevert en de basis vormt voor de capaciteitstoewijzing.
- (10) Om te garanderen dat er capaciteit beschikbaar is voor toewijzing aan verschillende segmenten van de spoorwegmarkt, en met name voor goederenvervoer en grensoverschrijdende spoordiensten, moeten infrastructuurbeheerders toestemming krijgen om het gebruik van capaciteit op verzadigde of intensief gebruikte delen van het spoornet vooraf te plannen en deze planning indien nodig uit te breiden tot andere delen van het netwerk. Bij het vooraf plannen van capaciteit moet rekening worden gehouden met de verschillende methoden voor capaciteitstoewijzing en de kenmerken van verschillende segmenten van de spoorwegmarkt. Planning vooraf moet een betere benutting van de spoorweginfrastructuur mogelijk maken, door treinen met vergelijkbare prestatiekenmerken te groeperen in de fase van capaciteitstoewijzing.
- (11) Bij het toewijzen van capaciteit moeten infrastructuurbeheerders zich houden aan de strategische planning voor capaciteitslevering en er tegelijkertijd voor zorgen dat de capaciteit op eerlijke en niet-discriminerende wijze wordt toegewezen op basis van de marktvrage. Daartoe kunnen bepaalde capaciteitsaanvragen worden geweigerd en moet het plan voor capaciteitslevering regelmatig worden geactualiseerd om aan de werkelijke vraag te voldoen.

- (12) De mogelijkheid om vooraf hun behoeften inzake spoorweginfrastructuurcapaciteit kenbaar te maken, verschilt van het ene spoorwegsegment tot het andere. Het is met name mogelijk dat sommige verlener van goederendiensten hun capaciteit niet tijdig kunnen bepalen om te worden opgenomen in de dienstregeling, d.w.z. in het jaarlijkse plan voor bewegingen van treinen en rollend materieel, en dat deze diensten niet passen in de jaarlijkse dienstregeling. Daarom moeten infrastructuurbeheerders ook voldoende capaciteit van goede kwaliteit kunnen aanbieden voor spoordiensten waarnaar de vraag onstabiel is, die op betrekkelijke korte termijn worden georganiseerd, meer dan één treinrit omvatten en herhaaldelijk kunnen plaatsvinden gedurende een periode die niet samenvalt met de duur van de dienstregeling.
- (13) Aanvragers moeten spoorweginfrastructuurcapaciteit kunnen aanvragen op jaarlijkse basis, via de dienstregeling. Aanvragers moeten ook langer van tevoren spoorweginfrastructuurcapaciteit kunnen aanvragen voor stabiele, meerjarige spoordiensten, via kaderovereenkomsten. Ten slotte moeten aanvragers ook kort vóór het tijdstip van de dienst capaciteit kunnen aanvragen voor individuele treinen, via ad-hoccapaciteitsaanvragen, of, voor herhaalde treindiensten, via aanvragen in het kader van de voortschrijdende planning.
- (14) Een aanzienlijk deel van het goederenvervoer per spoor is langeafstandsvervoer en vereist grensoverschrijdende coördinatie tussen infrastructuurbeheerders. De beleidsdoelstelling om het spoorvervoer te doen groeien, is ook afhankelijk van de groei van grensoverschrijdende passagiersdiensten. Om het toenemende grensoverschrijdende verkeer in de gemeenschappelijke Europese spoorwegruiimte te vergemakkelijken en te bevorderen, moet worden gezorgd voor grotere samenhang en harmonisatie van de regels en procedures voor het beheer van spoorweginfrastructuurcapaciteit. De rol van het Europees netwerk van infrastructuurbeheerders moet worden versterkt; met het oog op de geharmoniseerde toepassing van deze verordening moet dit netwerk de opdracht krijgen om richtsnoeren op te stellen inzake procedures en methoden voor het beheer van spoorweginfrastructuurcapaciteit en voor actieve coördinatie van grensoverschrijdende capaciteit en grensoverschrijdend verkeer. Het Europees netwerk van infrastructuurbeheerders moet met name Europese kaders ontwikkelen voor capaciteitsbeheer, de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstoring- en crisisbeheer, en prestatiebeoordeling.
- (15) De infrastructuurbeheerders moeten alle mogelijke inspanningen leveren om de richtsnoeren van de door het Europees netwerk van infrastructuurbeheerders opgestelde Europese kaders te volgen, met behoud van hun verantwoordelijkheid voor operationele beslissingen. Elke afwijking van de door het Europees netwerk van infrastructuurbeheerders opgestelde kaders moet door de infrastructuurbeheerders worden gemotiveerd. Deze aanpak wordt geacht het evenwicht te bewaren tussen de behoefte aan coördinatie en toepassing van geharmoniseerde benaderingen in de gemeenschappelijke Europese spoorwegruiimte, en de behoefte aan aanpassing van de procedures en methoden aan de specifieke omstandigheden van bepaalde geografische gebieden. Nadat deze verordening vijf jaar is toegepast, moet de Commissie beoordelen of de mate van convergentie van procedures en methoden en de doeltreffendheid van het coördinatieproces tussen infrastructuurbeheerders, alsmede de algemene vooruitgang op weg naar de vaststelling van de gemeenschappelijke Europese spoorwegruiimte, rechtvaardigen dat secundaire wetgeving wordt vastgesteld ter vervanging van elementen van de door het Europees netwerk van infrastructuurbeheerders opgestelde Europese kaders.

- (16) De regels voor het beheer van grensoverschrijdend spoorverkeer onder normale omstandigheden en in het geval van verstoringen moeten zorgen voor een vlotte, veerkrachtige en naadloze werking van de spoorvervoersdiensten. Ze moeten voorzien in een systeem van gestructureerde coördinatie tussen infrastructuurbeheerders en andere belanghebbenden.
- (17) De exploitatie van spoorweginfrastructuur vereist niet alleen nauwe coördinatie tussen infrastructuurbeheerders, maar ook een sterke interactie met spoorwegondernemingen en andere belanghebbenden die rechtstreeks betrokken zijn bij spoorvervoer, multimodaal vervoer en logistieke activiteiten. Daarom moet worden gezorgd voor gestructureerde coördinatie tussen infrastructuurbeheerders en andere belanghebbenden.
- (18) De betrouwbaarheid van spoordiensten is een van de aspecten die het meest op prijs worden gesteld door de klanten van het spoor. De betrouwbaarheid van dienstregelingen is ook van cruciaal belang voor de vlotte werking van het spoorstelsel, dat sterk onderhevig is aan interactie tussen diensten en externe factoren. Daarom moeten afwijkingen van de dienstregeling tot een minimum worden beperkt. Bovendien moet een systeem van passende stimulansen worden ingevoerd om infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen en andere relevante belanghebbenden aan te moedigen hun verbintenissen na te komen. Die stimulansen moeten zowel van economische als niet-economische aard zijn.
- (19) Voortdurend toezicht op de kwaliteit van de spoorweginfrastructuur en de vervoersdiensten is een voorwaarde om de prestaties van deze diensten te kunnen verbeteren. Het is dan ook nodig een transparant en objectief systeem van indicatoren op te zetten, dat feedback verstrekt over prestatieaspecten die relevant zijn voor de verschillende operationele belanghebbenden en voor de eindgebruikers van vervoersdiensten per spoor. Dit systeem moet er in de eerste plaats voor zorgen dat toezicht wordt gehouden op de naleving van door de operationele belanghebbenden aangegane verbintenissen en op de vooruitgang van de prestaties in de loop van de tijd, en moet rekening houden met uiteenlopende omstandigheden en kenmerken binnen de spoorwegsector. De Commissie moet een beroep kunnen doen op onafhankelijke deskundigen, in de vorm van een prestatiebeoordelingsorgaan, voor het opzetten van dit systeem en het analyseren van de resultaten ervan. Dit orgaan moet in staat zijn onafhankelijk advies te verlenen aan de Commissie op alle gebieden die van invloed zijn op de prestaties van de spoordiensten en het infrastructuurbeheer.
- (20) Om de prestaties van spoorinfrastructurdiensten in de gemeenschappelijke Europese spoorwegruiimte te verbeteren, moeten de infrastructuurbeheerders, in nauwe samenwerking met de Commissie, het prestatiebeoordelingsorgaan en relevante belanghebbenden, een gemeenschappelijk kader voor de beoordeling van prestaties opzetten en toepassen. Dit kader moet garanderen dat alle EU-infrastructuurbeheerders gemeenschappelijke beginselen en methoden gebruiken voor het meten van de prestaties, op basis van overeengekomen indicatoren. Het kader moet het mogelijk maken ondermaatse prestaties op het EU-spoorwegnet op te sporen. Het moet ervoor zorgen dat infrastructuurbeheerders prestatiedoelstellingen vaststellen op een wijze die rekening houdt met de specifieke kenmerken van het netwerk onder hun beheer, maar die tegelijkertijd zorgt voor samenhang bij het opsporen van de meest relevante ondermaatse prestaties. Het kader moet toestaan dat infrastructuurbeheerders op EU-niveau samenwerken bij de vaststelling van maatregelen om ondermaatse prestaties te verbeteren en de opvolging van de resultaten van die maatregelen. In samenwerking met het Europees netwerk voor infrastructuurbeheerders en rekening houdend met het

advies van het prestatiebeoordelingsorgaan moeten de infrastructuurbeheerders dit kader regelmatig beoordelen om te garanderen dat het geschikt blijft voor het beoogde doel.

- (21) Om een effectief EU-kader voor de coördinatie van spoorweginfrastructuurbeheerders te garanderen, moet het Europees netwerk van infrastructuurbeheerders, dat is opgericht bij Richtlijn 2012/34/EU, operationeler worden. Het moet besluitvormingsmechanismen omvatten die EU-spoorweginfrastructuurbeheerders in staat stellen de strategische planning van spoorweginfrastructuurcapaciteit doeltreffend te coördineren.
- (22) De toezichthoudende instanties voor het spoor moeten samenwerken op het niveau van de Unie om te garanderen dat het regelgevingskader coherent wordt toegepast en de aanvragers in de hele gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte op dezelfde wijze worden behandeld. Zij moeten dit doen via het Europees netwerk van toezichthoudende instanties voor het spoor, teneinde gemeenschappelijke praktijken te ontwikkelen voor het nemen van de besluiten waarvoor zij krachtens deze verordening zijn gemachtigd. Daartoe moet het Europees netwerk van toezichthoudende instanties voor het spoor coördinatie taken uitvoeren en niet-bindende aanbevelingen en adviezen vaststellen, die geen gevolgen mogen hebben voor de bevoegdheden van de toezichthoudende instanties voor het spoor of van de infrastructuurbeheerders.
- (23) Voor het efficiënte beheer van de spoorwegcapaciteit en het verkeer moeten gegevens en informatie worden uitgewisseld tussen infrastructuurbeheerders, aanvragers en andere operationele belanghebbenden. Deze uitwisseling kan veel effectiever en efficiënter worden als ze wordt ondersteund door interoperabele digitale instrumenten en, voor zover mogelijk, automatisering. Daarom moet prioriteit worden gegeven aan de toepassing van interoperabiliteitsspecificaties, die verder moeten worden ontwikkeld om gelijke tred te houden met technologische ontwikkelingen en met de nieuwe processen die in deze verordening worden vooropgesteld.
- (24) Infrastructuurbeheerders moeten hun werkzaamheden, met name op het gebied van digitalisering, afstemmen op die van de bij titel IV van Verordening (EU) 2021/2085 van de Raad opgerichte Gemeenschappelijke Onderneming “Europese spoorwegen”, voor wat betreft het in artikel 86, lid 5, bedoelde masterplan en de in artikel 85, lid 2, punt c), bedoelde systeempijler, en via de in artikel 97 van Verordening (EU) 2021/2085 bedoelde uitroloegroep.
- (25) Er moet een mechanisme worden opgezet om criteria, beginselen en procedures vast te stellen met betrekking tot capaciteitsbeheer, samenwerking tussen spoorbelanghebbenden en coördinatie op EU-niveau, voor infrastructuurbeheerders en op het gebied van regelgevend toezicht. Dit mechanisme schrijft voor dat infrastructuurbeheerders en toezichthoudende instanties voor het spoor, in samenwerking met relevante belanghebbenden, Europese kaders en richtsnoeren opstellen en toepassen. Indien de vrijwillige toepassing van richtsnoeren voor de sector niet het noodzakelijke niveau van regelgevende coherentie oplevert, moet de Commissie, na een beoordeling van de ontwikkeling en toepassing van de Europese kaders, over de middelen beschikken om deze regelgevende tekortkomingen aan te pakken via uitvoeringshandelingen of gedelegeerde handeling, voor zover van toepassing.
- (26) Om een vlot proces van capaciteits- en verkeersbeheer voor internationale spoordiensten te verzekeren, om annuleringen van toegewezen capaciteit en onderbrekingen van spoorwegactiviteiten ten gevolge van verstoringen op het spoor

tot een minimum te beperken, en om rekening te houden met ontwikkelingen in de praktijken van infrastructuurbeheerders en met het gebruik van nieuwe methoden voor capaciteitstoewijzing en nieuwe informatie- en communicatietechnologieën, moet de Commissie worden gemachtigd om handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag. Deze bevoegdheden moeten betrekking hebben op de te bereiken resultaten die voortvloeien uit de strategische planning van infrastructuurcapaciteit; het tijdschema voor de strategische capaciteitsplanning en het proces van capaciteitstoewijzing; de deadlines voor wijzigingen van toegewezen capaciteit en het ontwikkelen van alternatieve oplossingen voor aanvragers; het tijdschema voor coördinatie, raadpleging en publicatie van capaciteitsbeperkingen die voortvloeien uit infrastructuurwerken; de definitie van intensief gebruikte en verzadigde infrastructuur en de procedures en methoden om de benuttingsgraad van infrastructuur te berekenen; de criteria om netwerkverstoringen te identificeren en uit te roepen/af te kondigen; de informatie die moet worden verstrekt aan operationele belanghebbenden; en de gebieden die door infrastructuurbeheerders moeten worden gecoördineerd en de specifieke regelingen voor die coördinatie. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven⁸. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen moeten het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip ontvangen als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.

- (27) Om uniforme voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te garanderen, moet de Commissie uitvoeringsbevoegdheden krijgen voor de invoering van technische en operationele eisen om de vlotte werking van de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte te vergemakkelijken aan de hand van uniforme criteria voor de eisen die infrastructuurbeheerders aan aanvragers stellen; gemeenschappelijke procedures, criteria en methoden voor het beheer van schaarse capaciteit, voor noodplanning, en voor de toewijzing van capaciteit buiten de periode die onder de dienstregeling valt; een gemeenschappelijke benadering van compensaties voor wijzigingen van toegewezen capaciteit; gemeenschappelijke criteria en procedures voor deerschikking van capaciteit; de definitie van de technische elementen van een systeem voor toezicht op de prestaties van het spoor en de spoorgerelateerde diensten, met inbegrip van methoden en gegevensvereisten en de beoordeling daarvan. Die bevoegdheden moeten worden *uitgeoefend* in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad⁹.
- (28) De in Richtlijn 2012/34/EU uiteengezette regels inzake capaciteitstoewijzing worden vervangen door de regels in deze verordening. Daarom moeten de regels voor samenwerking tussen infrastructuurbeheerders, de regels voor samenwerking tussen toezichthoudende instanties, de eisen voor de elementen van de netverklaring waarin

⁸ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

⁹ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

de aard van de voor spoorwegondernemingen beschikbare spoorweginfrastructuur wordt beschreven, de voorwaarden voor de toegang tot die infrastructuur en de beginselen en criteria voor capaciteitstoewijzing in deze verordening worden gedefinieerd. De regels inzake samenwerking en coördinatie, alsmede de elementen van de netverklaring die geen betrekking hebben op capaciteitsbeheer, blijven in Richtlijn 2012/34/EU.

- (29) De conclusie van de ex-postevaluatie van Verordening (EU) nr. 913/2010¹⁰ luidde dat de impact van de verordening te beperkt was om bij te dragen tot een modale verschuiving van de weg naar het spoor. Bovendien was de samenwerking tussen lidstaten en infrastructuurbeheerders bij het beheer van de spoorweginfrastructuur nog steeds ondoeltreffend vanuit grensoverschrijdend perspectief. Uit de evaluatie bleek ook dat het niet efficiënt is om de capaciteit op de corridors voor goederenvervoer per spoor afzonderlijk te beheren van de rest van het netwerk. Er moet één regelgevingskader van toepassing zijn op de exploitatie van de spoorwegcapaciteit, dat de relevante bepalingen van Richtlijn 2012/34/EG en van Verordening (EU) nr. 913/2010 consolideert. Derhalve moeten Verordening (EU) nr. 913/2010 en de bepalingen van Richtlijn 2012/34/EU inzake capaciteitstoewijzing worden ingetrokken en vervangen door de onderhavige verordening.
- (30) Voor de opstelling van de dienstregeling moeten voorbereidende werkzaamheden worden uitgevoerd in de jaren die voorafgaan aan de inwerkingtreding van die dienstregeling. De overgang van het bij Richtlijn 2012/34/EU en Verordening (EU) nr. 913/2010 vastgestelde kader naar het bij de onderhavige verordening vastgestelde kader impliceert dan ook dat de voorbereidingen van de dienstregelingen van het nieuwe kader tegelijk met de toepassing van de regels van het nieuwe kader moeten beginnen. Tijdens een overgangsfase moet een dubbele regeling gelden, waarbij de nodige voorbereidende stappen voor een bepaalde dienstregeling moeten voldoen aan het rechtskader dat van toepassing is op die specifieke dienstregeling. Kaderovereenkomsten die onder het huidige kader zijn gesloten, moeten gedurende een overgangsperiode van toepassing kunnen blijven onder de nieuwe regeling.
- (31) De eerste stap in de voorbereiding van een dienstregeling onder het nieuwe kader houdt in dat vijf jaar voor de inwerkingtreding van een bepaalde dienstregeling een capaciteitsstrategie wordt bekendgemaakt. Aangezien het belangrijk is dat het nieuwe regelgevingskader zo snel mogelijk wordt toegepast, en rekening houdend met de voorbereidende werkzaamheden die de sector reeds heeft verricht, kan de termijn die gepland is voor de opstelling van de eerste twee dienstregelingen worden teruggebracht tot 38 maanden door de fase van de capaciteitsstrategie in te korten. Derhalve moet de eerste dienstregeling die onder het nieuwe regelgevingskader valt, de dienstregeling zijn die begint op [9 december 2029]. Alle belanghebbenden moeten onverwijld van start gaan met de nodige voorbereidingen om te voldoen aan het nieuwe kader,

¹⁰ SWD(2021) 134 final van 2 juni 2021.

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Onderwerp en toepassingsgebied

1. In deze verordening worden de beginselen, regels en procedures vastgesteld die van toepassing zijn op het beheer van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de coördinatie met dienstvoorzieningen, verkeersbeheer, crisisbeheer en prestatiebeheer voor binnenlandse en internationale spoordiensten. Voorts worden regels vastgesteld inzake een Europees netwerk voor coördinatie tussen infrastructuurbeheerders en met andere relevante belanghebbenden, en inzake het toezicht op het capaciteits- en verkeersbeheer.
2. De verordening is van toepassing op het gebruik van spoorinfrastructuur voor binnenlandse en internationale spoordiensten als bedoeld in artikel 1, lid 2, van Richtlijn 2012/34/EU, met inbegrip van dienstvoorzieningen als gedefinieerd in artikel 3, lid 11, van die richtlijn.
3. De hoofdstukken II tot en met V van deze verordening zijn niet van toepassing op spoorweginfrastructuur of spoorwegdiensten die zijn uitgesloten van de toepassing van hoofdstuk IV van Richtlijn 2012/34/EU, overeenkomstig artikel 2, leden 3, 3 bis, 4, 8, 8 bis en 10, van die richtlijn, tijdens de geldigheidsduur van de relevante uitsluitingen.
4. Zolang er geen spoorwegen worden aangelegd op het grondgebied van Cyprus en Malta, is deze verordening niet van toepassing op die lidstaten.

Artikel 2

Algemene verantwoordelijkheden en beginselen

1. Onverminderd artikel 7 quater van Richtlijn 2012/34/EU zijn infrastructuurbeheerders verantwoordelijk voor het beheer van de spoorweginfrastructuurcapaciteit en het spoorverkeer.

In alle bepalingen van deze verordeningen die betrekking hebben op de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit worden verwijzingen naar een infrastructuurbeheerder begrepen als verwijzingen naar het in artikel 7 bis, lid 3, van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde toewijzingsorgaan.
2. Om de verlening van doeltreffende en doelmatige spoorweginfrastructuurcapaciteit en het verkeersbeheer in de Unie te vergemakkelijken, werken infrastructuurbeheerders samen met het in artikel 7 septies van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde Europees netwerk van infrastructuurbeheerders (“het ENIM”), overeenkomstig de samenwerkingsbepalingen van deze verordening.
3. Bij het nakomen van hun verantwoordelijkheden overeenkomstig leden 1 en 2 moeten infrastructuurbeheerders:

- a) zo effectief mogelijk de beschikbare infrastructuurcapaciteit benutten, zoals vereist uit hoofde van artikel 26 van Richtlijn 2012/34/EU;
- b) ervoor zorgen dat spoorvervoersdiensten die mogelijk worden gemaakt door spoorweginfrastructuur zoveel mogelijk waarde opleveren voor de maatschappij, zowel in maatschappelijk, economisch als ecologisch opzicht;
- c) zorgen voor niet-discriminerend beheer van en transparante toegang tot infrastructuurcapaciteit, ook tijdens werken, teneinde eerlijke concurrentie te ondersteunen;
- d) naadloos spoorverkeer over meer dan één netwerk mogelijk maken;
- e) zorgen voor transparantie over de staat en de beschikbaarheid van spoorweginfrastructuurcapaciteit;
- f) de prestaties van spoorweginfrastructuur en vervoersdiensten beoordelen en verbeteren, in nauwe samenwerking met exploitanten uit de spoorwegsector;
- g) bijdragen tot de toepassing en ontwikkeling van de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte.

Artikel 3

Onpartijdigheid van de infrastructuurbeheerder met betrekking tot verkeers- en capaciteitsbeheer, met inbegrip van onderhoudsplanning

1. Infrastructuurbeheerders oefenen de functies van verkeers- en capaciteitsbeheer, met inbegrip van onderhoudsplanning, uit op transparante en niet-discriminerende wijze, en de personen die bevoegd zijn voor het nemen van beslissingen over die functies mogen geen belangenconflicten hebben.
2. Wat verkeersbeheer betreft, moeten infrastructuurbeheerders ervoor zorgen dat spoorwegondernemingen, in geval van verstoringen die op hen betrekking hebben, volledige en tijdige toegang hebben tot relevante informatie. Als de infrastructuurbeheerder verdere toegang verleent tot het verkeersbeheersproces, doet hij dit op een wijze die transparant en niet-discriminerend is tegenover de betrokken spoorwegondernemingen.
3. Wat capaciteitsbeheer en de langetermijnplanning van grote onderhoudswerkzaamheden, vernieuwingen of modernisering van de spoorweginfrastructuur betreft, raadpleegt de infrastructuurbeheerder de aanvragers, zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 19, van Richtlijn 2012/34/EU, overeenkomstig deze verordening en, in de mate van het mogelijke, rekening houdend met de geuite bezorgdheid.

Artikel 4

Definities

Met het oog op de toepassing van deze verordening gelden de definities in artikel 3 van Richtlijn 2012/34/EU.

Voorts wordt verstaan onder:

- (1) “overmacht”: elke onvoorzienbare of ongebruikelijke gebeurtenis of situatie waarover de infrastructuurbeheerder of de spoorwegonderneming geen controle heeft en die niet had kunnen worden vermeden of verholpen met redelijke

voorzorgsmaatregelen, die niet had kunnen worden opgelost door maatregelen die zij vanuit technisch, financieel of economisch oogpunt redelijk achten, die daadwerkelijk heeft plaatsgevonden en objectief kan worden geverifieerd, en waardoor de infrastructuurbeheerder tijdelijk of permanent niet in staat is zijn verplichtingen overeenkomstig deze verordening of Richtlijn 2012/34/EU na te komen of de spoorwegonderneming niet in staat is haar contractuele verplichtingen tegenover een of meerdere infrastructuurbeheerders na te komen;

- (2) “interoperabiliteit”: interoperabiliteit in de zin van artikel 2, lid 2, van Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad¹¹;
- (3) “operationele belanghebbende”: een aanvrager, spoorwegonderneming, infrastructuurbeheerder, exploitant van een dienstvoorziening, verlener van spoorgerelateerde diensten en elke andere entiteit die rechtstreeks betrokken is bij de exploitatie van een spoorvervoersdienst;
- (4) “Europees coördinator”: de in artikel 51 van Verordening [... new TEN-T Regulation] bedoelde coördinator;
- (5) “kaderovereenkomst”: een juridisch bindende algemene publiek- of privaatrechtelijke overeenkomst waarin de rechten en plichten van een aanvrager en de infrastructuurbeheerder zijn uiteengezet met betrekking tot de infrastructuurcapaciteit die moet worden toegewezen en de heffingen die in rekening moeten worden gebracht over een periode die langer is dan één dienstregelingsperiode;
- (6) “gelijktijdige capaciteitstoewijzing”: een proces waarbij infrastructuurbeheerders spoorweginfrastructuurcapaciteit toewijzen in reactie op een reeks capaciteitsaanvragen die tegen een bepaalde uiterste datum zijn ontvangen, waarbij deze aanvragen worden gecoördineerd om een zo goed mogelijke benutting van de infrastructuur en een zo groot mogelijke overeenstemming met de aanvragen te garanderen;
- (7) “wie het eerst komt, het eerst maalt”: een beginsel voor de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit waarbij prioriteit wordt gegeven overeenkomstig de chronologische volgorde van de capaciteitsaanvragen;
- (8) “treinpad”: de infrastructuurcapaciteit die nodig is om een trein te laten rijden tussen twee plaatsen gedurende een bepaalde periode, beschreven als een exacte route met een tijdschema voor die trein, met inbegrip van herkomst en bestemming, een tijdstip en dag van aankomst en een tijdstip en dag van vertrek, met inbegrip van elk stoppunt en de bijbehorende vertrektijden;
- (9) “capaciteitsspecificatie”: een recht op capaciteit, waarin de commerciële en operationele kenmerken van de voor de aanvrager relevante infrastructuurcapaciteit worden gespecificeerd en dat de infrastructuurbeheerder voldoende informatie verschaft om specifieke treinpaden voor te bereiden die tegemoetkomen aan die kenmerken;
- (10) “spoordienst over meerdere netwerken”: een binnenlandse of internationale dienst voor goederen- of passagiersvervoer per spoor die plaatsvindt op twee of meer netwerken die door verschillende infrastructuurbeheerders worden beheerd. De trein

¹¹ Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PB L 138 van 26.5.2016, blz. 44).

kan worden gekoppeld en/of gesplitst en de verschillende delen kunnen een verschillende herkomst en bestemming hebben, voor zover alle wagons of rijtuigen minstens één netwerk binnenrijden dat beheerd wordt door een andere infrastructuurbeheerder;

- (11) “capaciteitsrecht op meerdere netwerken”: alle capaciteitsrechten die een spoordienst over meerdere netwerken mogelijk maken;
- (12) “indeling van infrastructuurcapaciteit”: het verdelen van de totale beschikbare capaciteit van een infrastrukturelement over verschillende types spoorvervoersdiensten en capaciteitsbeperkingen ten gevolge van infrastructuurwerken;
- (13) “dienstregeling”: de permanent bijgewerkte gegevens over alle geplande bewegingen van treinen en rollend materieel die zullen plaatsvinden op de desbetreffende infrastructuur, zoals uitgedrukt door toegewezen capaciteitsrechten, gedurende een dienstregelingsperiode;
- (14) “dienstregelingsperiode”: de periode tijdens welke een bepaalde dienstregeling geldig is;
- (15) “infrastructuurwerken”: interventies op de spoorweginfrastructuur met het oog op de ontwikkeling, het onderhoud, de vernieuwing of de modernisering van de spoorweginfrastructuur, zoals gedefinieerd in artikel 3, punten 2 bis, 2 quater, 2 quinquies en 2 sexies van Richtlijn 2012/34/EU;
- (16) “toezichthoudende instantie”: de in artikel 55 van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde toezichthoudende instantie;
- (17) “incident”: elk voorval, of elke reeks voorvallen met dezelfde oorzaak, dat een verstoring van het spoorverkeer veroorzaakt.

HOOFDSTUK II

BEHEER VAN INFRASTRUCTUURCAPACITEIT

DEEL 1

Algemene beginselen voor het beheer van infrastructuurcapaciteit

Artikel 5

Capaciteitsbeheer

1. Infrastructuurbeheerders beheren de spoorweginfrastructuurcapaciteit via een plannings- en toewijzingsproces dat uit drie fasen bestaat:
 - a) strategische capaciteitsplanning, zoals omschreven in deel 2;
 - b) planning en toewijzing van infrastructuur, zoals omschreven in deel 3;
 - c) aanpassing en herschikking van infrastructuur, zoals omschreven in deel 4.
2. Naast de in bijlage IV bij Richtlijn 2012/34/EU vastgestelde inhoud nemen de infrastructuurbeheerders in de in artikel 27 van die richtlijn bedoelde netverklaring een deel op over de infrastructuur die ter beschikking is gesteld van spoorwegondernemingen; een deel over capaciteitsbeheer; een deel over activiteiten, met inbegrip van verkeers-, storings- en crisisbeheer; en een deel over prestatiebeheer, overeenkomstig bijlage IV.

3. Besluitvorming met betrekking tot capaciteitsbeheer, zoals bedoeld in lid 1, met inbegrip van zowel de vaststelling als de beoordeling van de beschikbaarheid en de toewijzing van capaciteitsrechten, is een essentiële functie van de infrastructuurbeheerder in de zin van artikel 3, punt 2 septies, van Richtlijn 2012/34/EU. De in die richtlijn vastgestelde bepalingen inzake essentiële functies zijn van toepassing op de infrastructuurbeheerder.

Artikel 6

Europees kader voor capaciteitsbeheer

1. Infrastructuurbeheerders streven ernaar gemeenschappelijke beginselen en procedures te volgen voor het beheer van de spoorweginfrastructuurcapaciteit. Daartoe zal het ENIM uiterlijk [12 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening] een “Europees kader voor capaciteitsbeheer” opzetten, overeenkomstig de bepalingen van hoofdstuk II.
2. Het Europees kader voor capaciteitsbeheer definieert gemeenschappelijke beginselen en procedures voor het beheer van spoorweginfrastructuurcapaciteit en voor de coördinatie tussen infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen en andere aanvragers, exploitanten van dienstvoorzieningen en andere operationele belanghebbenden.
3. Het Europees kader voor capaciteitsbeheer omvat minstens de elementen die vermeld zijn in bijlage III en wordt indien nodig geactualiseerd om rekening te houden met de ervaring van infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen en andere aanvragers, op basis van de activiteiten van het ENIM.
4. Infrastructuurbeheerders houden zoveel mogelijk rekening met het Europees kader voor capaciteitsbeheer bij de voorbereiding van de in artikel 27 van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde netverklaring, met name met de inhoud van bijlage IV bij deze verordening. In de netverklaring geven zij de redenen voor alle afwijkingen van de in het Europees kader voor capaciteitsbeheer vastgestelde gemeenschappelijke beginselen en procedures.

Artikel 7

Aanvragers

1. Aanvragers dienen aanvragen voor infrastructuurcapaciteit in. Om die infrastructuurcapaciteit te kunnen gebruiken, wijzen aanvragers een spoorwegonderneming aan om een overeenkomst met de infrastructuurbeheerder te sluiten overeenkomstig artikel 28 van Richtlijn 2012/34/EU. Dit laat het recht van aanvragers om kaderovereenkomsten met infrastructuurbeheerders te sluiten op basis van artikel 31 van deze verordening onverlet.
2. De infrastructuurbeheerder mag van de aanvragers eisen dat zij erop toezien dat zijn legitieme verwachtingen over toekomstige inkomsten en de benutting van de infrastructuur worden gevrijwaard. Dergelijke eisen moeten passend, transparant en niet-discriminerend zijn. Zij worden gespecificeerd in de in punt 2, c), van bijlage IV bedoelde netverklaring. Zij mogen alleen voorschrijven dat een financiële garantie moet worden verstrekt die niet hoger mag zijn dan een passend niveau, dat in verhouding staat tot het door de aanvrager beoogde activiteitsniveau, en een garantie

van het vermogen om aanvragen voor infrastructuurcapaciteit in te dienen die beantwoorden aan de voorschriften.

3. De Commissie kan uitvoeringshandelingen vaststellen waarin de criteria die moeten worden gevolgd voor de toepassing van lid 2, nader worden toegelicht. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 72, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

Artikel 8

Beheer van schaarse infrastructuurcapaciteit

1. Infrastructuurbeheerders zien erop toe dat schaarse infrastructuurcapaciteit wordt beheerd overeenkomstig de beginselen die zijn uiteengezet in artikel 26 van Richtlijn 2012/34/EU en artikel 2 van de onderhavige verordening, in alle fasen van het in artikel 5 bedoelde proces voor capaciteitsbeheer.
2. Bij het nemen van beslissingen over schaarse capaciteit houden infrastructuurbeheerders rekening met strategische richtsnoeren inzake de benutting van infrastructuurcapaciteit die door de lidstaten zijn verstrekt overeenkomstig artikel 11, lid 3.

Onverminderd de staatssteunregels mogen de lidstaten, voor zover van toepassing, de infrastructuurbeheerder compenseren voor inkomstenverliezen die uitsluitend verband houden met de verplichting om te voldoen aan de strategische richtsnoeren voor de benutting van spoorweginfrastructuurcapaciteit.

3. Schaarse capaciteit wordt zoveel mogelijk door infrastructuurbeheerders gepland en toegewezen via het in artikel 36 bedoelde mechanisme voor consensuele oplossing van conflicten, waar de aanvragers in kwestie bij worden betrokken en dat leidt tot consensuele oplossingen voor conflicterende capaciteitsbehoeften en -aanvragen.
4. Als het in lid 3 bedoelde mechanisme geen bevredigende oplossing voor conflicterende capaciteitsbehoeften en -aanvragen oplevert, beheren de infrastructuurbeheerders de schaarse capaciteit of lossen zij de conflicten op aan de hand van objectieve, transparante en niet-discriminerende procedures.

Die procedures houden in dat alternatieve opties voor de benutting van de infrastructuurcapaciteit worden onderzocht, op basis van de volgende sociaal-economische en milieucriteria, onder voorbehoud van de beschikbaarheid van gegevens:

- a) exploitatiekosten voor exploitanten van spoorvervoersdiensten en de daaruit voortvloeiende gevolgen voor de prijzen voor klanten van spoorvervoersdiensten;
- b) tijdsgerelateerde kosten voor klanten van spoorvervoersdiensten;
- c) connectiviteit en toegankelijkheid voor mensen en regio's die door de spoorvervoersdiensten worden bediend;
- d) broeikasgasemissies, lokale luchtverontreiniging, lawaai en andere externe kosten van spoorvervoersdiensten en de aannemelijke alternatieven daarvoor;
- e) gevolgen voor de veiligheid van de spoorvervoersdiensten en voor de volksgezondheid, en de aannemelijke alternatieven daarvoor.

5. Het ENIM zal de in lid 4 bedoelde procedures voorbereiden en vaststellen en ze opnemen in het in artikel 6 bedoelde Europees kader voor capaciteitsbeheer. De procedures omvatten de volgende stappen:
 - a) het ontwerp van alternatieve scenario's voor de indeling van de capaciteit die beschikbaar is voor verschillende types spoorvervoersdiensten, waarbij, indien mogelijk, wordt voorzien in alternatieve capaciteit op andere routes of in een alternatief tijdschema met vergelijkbare kenmerken;
 - b) de beoordeling en klassering van de scenario's op basis van objectieve en transparante methoden, rekening houdend met de in lid 4 uiteengezette sociaal-economische en milieucriteria;
 - c) de selectie van het hoogst geklasseerde scenario op basis van de in punt b) bedoelde beoordeling, en de dienovereenkomstige wijziging van de omschrijving van het capaciteitsmodel en het plan voor capaciteitslevering.
6. Het ENIM ontwikkelt de in lid 5, punt b), bedoelde methoden. De parameters van die methoden moeten het mogelijk maken om rekening te houden met lokale of nationale omstandigheden, op basis van aanvaarde benaderingen en empirische bewijzen. Het ENIM neemt die methoden op in het in artikel 6 bedoelde Europees kader voor capaciteitsbeheer.
7. Rekening houdend met de ervaring bij de voorbereiding en toepassing van het in lid 6 bedoelde kader kan de Commissie uitvoeringshandelingen vaststellen waarin de specifieke procedures, criteria en methoden die moeten worden toegepast voor het beheer van schaarse capaciteit, worden uiteengezet. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 72, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

Artikel 9

Informatie over infrastructuurcapaciteit

1. Infrastructuurbeheerders verstrekken belanghebbende partijen, met name aanvragers, potentiële aanvragers en toezichthoudende instanties, nauwkeurige en actuele informatie over de beschikbaarheid van infrastructuurcapaciteit tijdens de volledige duur van het proces voor capaciteitsbeheer, ook in de in deel 2 bedoelde strategische planningsfase, tijdens de in deel 3 bedoelde dienstregelings- en toewijzingsprocessen en telkens wanneer er wijzigingen van toegewezen capaciteit plaatsvinden, als bedoeld in deel 4.

Infrastructuurbeheerders publiceren onverwijld alle updates van het in artikel 18 bedoelde plan voor capaciteitslevering en van de in artikel 30 bedoelde dienstregeling.
2. Infrastructuurbeheerders publiceren de in lid 1 bedoelde informatie overeenkomstig artikel 62, lid 5, en dragen bij tot de ontwikkeling van relevante specificaties overeenkomstig artikel 62, lid 3.
3. Op verzoek van aanvragers verstrekken infrastructuurbeheerders de in lid 1 bedoelde informatie op basis van concrete specificaties van commerciële en operationele behoeften ("haalbaarheidsstudies"). Voor grensoverschrijdende diensten ontvangen en beantwoorden de infrastructuurbeheerders dergelijke aanvragen op één plaats en in één verrichting, of via één interface.

Capaciteitsbeperkingen die voortvloeiën uit infrastructuurwerken en infrastructuur die in slechte staat verkeert

1. Onverminderd de artikelen 7, 7 quater en 7 sexies van Richtlijn 2012/34/EU plannen de infrastructuurbeheerders werken overeenkomstig het bedrijfsplan en de in artikel 8, lid 3, van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde investeringen en financiële programma's. Wanneer wijzigingen van die programma's na de vaststelling van het bedrijfsplan gevolgen hebben voor of waarschijnlijk gevolgen zullen hebben voor de planning van infrastructuurwerken, verstrekt de infrastructuurbeheerder een overzicht van die wijzigingen en de waarschijnlijke gevolgen ervan in de netverklaring.

2. Bij de planning van infrastructuurwerken handelt de infrastructuurbeheerder overeenkomstig artikel 2, lid 3, en artikel 3.

De infrastructuurbeheerder houdt met name op evenwichtige wijze rekening met de gevolgen van infrastructuurwerken op zijn eigen activabeheer en financiële situatie en met de operationele en financiële gevolgen voor alle betrokken aanvragers.

3. De infrastructuurbeheerders raadplegen aanvragers over de infrastructuurwerken in het kader van de in artikel 7 sexies van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde coördinatiemechanismen en, met betrekking tot grensoverschrijdende spoordiensten, overeenkomstig artikel 54 van deze verordening.

4. Infrastructuurbeheerders plannen capaciteitsbeperkingen ten gevolge van infrastructuurwerken voldoende van tevoren en informeren en raadplegen de aanvragers daarover, rekening houdend met de verwachte gevolgen voor spoorwegondernemingen. Daartoe volgen de infrastructuurbeheerders de in deel 3 van bijlage I uiteengezette planning.

Voor capaciteitsbeperkingen met een grote impact op de voor aanvragers beschikbare capaciteit mogen aanvragers de infrastructuurbeheerder vragen om te voorzien in een alternatieve planning voor de capaciteitsbeperking, teneinde een optie te identificeren en te selecteren die op evenwichtige wijze rekening houdt met de gevolgen voor aanvragers en infrastructuurbeheerders. De infrastructuurbeheerder verstrekt die aanvragers een indicatieve planning van de alternatieve capaciteit die beschikbaar is tijdens de capaciteitsbeperking.

De indicatieve planning heeft zowel betrekking op de getroffen lijn als op de alternatieve lijnen en wordt weerspiegeld in het in artikel 17 bedoelde capaciteitsmodel en het in artikel 18 bedoelde plan voor capaciteitslevering.

5. Infrastructuurbeheerders houden rekening met en beperken de gevolgen van infrastructuurwerken voor grensoverschrijdend verkeer. Infrastructuurbeheerders coördineren overeenkomstig artikel 53 alle infrastructuurwerken op de in artikel 53, lid 3, bedoelde lijnen, en alle andere infrastructuurwerken met aanzienlijke grensoverschrijdende gevolgen.

De coördinatie heeft met name betrekking op de optimalisering van de planning van de infrastructuurwerken en de terbeschikkingstelling van alternatieve capaciteit op de getroffen lijn en op alternatieve routes, rekening houdend met de operationele en commerciële behoeften van aanvragers.

6. Beperkingen van de capaciteit of prestaties van infrastructuur tot onder de ontwerpwaarden, die voortvloeiën uit activa die in slechte staat verkeren, zoals

beperkingen van de toegestane snelheid of asbelasting, worden eveneens als capaciteitsbeperkingen beschouwd. De in artikel 9 uiteengezette informatieverplichtingen zijn van toepassing op dergelijke beperkingen.

7. Infrastructuurbeheerders publiceren informatie en raadplegen aanvragers zo snel mogelijk over geplande tijdelijke capaciteitsbeperkingen, de gevolgen daarvan voor de capaciteit die beschikbaar is voor commerciële doeleinden, en over alternatieve capaciteit.
8. De Commissie wordt gemachtigd om gedelegeerde handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 71 teneinde deel 3 van bijlage I te wijzigen met het oog op het beperken van de gevolgen van uit infrastructuurwerken voortvloeiende capaciteitsbeperkingen voor het spoorverkeer, rekening houdend met operationele, technische, commerciële en planningsoverwegingen van de betrokken belanghebbende.

DEEL 2

STRATEGISCHE CAPACITEITSPANNING

Artikel 11

Strategische capaciteitsplanning

1. Strategische capaciteitsplanning omvat alle activiteiten die zijn uiteengezet in de artikelen 12 tot en met 25.
2. Strategische capaciteitsplanning resulteert in de volgende reeks planningsdocumenten, die steeds gedetailleerdere informatie verschaffen over de beschikbare capaciteit:
 - a) de in artikel 16 bedoelde capaciteitsstrategie;
 - b) het in artikel 17 bedoelde capaciteitsmodel;
 - c) het in artikel 18 bedoelde plan voor capaciteitslevering.

De inhoud en planning van de voorbereiding van die documenten zijn uiteengezet in delen 1 en 2 van bijlage I.

Infrastructuurbeheerders stellen de planningsdocumenten vast als basis voor de volgende fase in het planningsproces.

De Commissie wordt gemachtigd om gedelegeerde handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 71 om delen 1 en 2 van bijlage I te wijzigen, teneinde te zorgen voor een efficiënt strategisch planningsproces dat de operationele bezorgdheden van infrastructuurbeheerders en aanvragers weergeeft, rekening houdend met de ervaring van het ENIM, infrastructuurbeheerders, aanvragers en andere operationele belanghebbenden, toezichthoudende instanties en het ENRRB bij de toepassing van dit deel.

3. Overeenkomstig het beginsel van onafhankelijk beheer, als vastgesteld in artikel 4 van Richtlijn 2012/34/EU, mogen de lidstaten de infrastructuurbeheerder strategische richtsnoeren verstrekken op basis van de in artikel 8, lid 1, van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde indicatieve strategieën voor de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur. Die richtsnoeren kunnen met name betrekking hebben op/bevatten:

- a) algemene doelstellingen van het nationaal spoorwegbeleid die relevant zijn voor de strategische capaciteitsplanning binnen het toepassingsgebied van deze verordening;
- b) de verwachte ontwikkelingen van de spoorweginfrastructuur, rekening houden met relevante plannen en strategieën op nationaal of regionaal niveau en de werkplannen van Europese vervoerscorridors, als bedoeld in artikel 53 van [new TEN-T Regulation];
- c) algemene eisen en richtsnoeren met betrekking tot de benutting van spoorweginfrastructuurcapaciteit, waarmee de infrastructuurbeheerder rekening moet houden bij de strategische capaciteitsplanning, met name wat de in artikel 21 bedoelde intensief gebruikte en verzadigde infrastructuur betreft;
- d) de vooruitzichten met betrekking tot de geplande ontwikkelingen van spoordiensten die in het kader van openbaredienstverplichtingen worden geëxploiteerd, indien nodig rekening houdend met de standpunten van de betrokken regionale of lokale autoriteiten.

De lidstaten moeten samenwerken om de samenhang te garanderen tussen de respectieve strategische richtsnoeren die zij overeenkomstig dit lid verstrekken, teneinde de ontwikkeling van internationale spoorwegdiensten voor passagiers- en goederenvervoer te ondersteunen.

- 4. Strategische capaciteitsplanning heeft geen betrekking op het verlenen van capaciteitsrechten aan individuele aanvragers overeenkomstig artikel 26.

Artikel 12

Algemene eisen voor strategisch capaciteitsbeheer

- 1. Infrastructuurbeheerders houden op evenwichtige, billijke en niet-discriminerende wijze rekening met alle types vervoersdiensten waarvoor zij capaciteitsaanvragen kunnen ontvangen, ongeacht het volume, de omvang van de downstream-markt, de stabiliteit tussen opeenvolgende dienstregelingen, de regelmaat of de frequentie binnen een bepaalde dienstregelingsperiode.
- 2. Bij strategische capaciteitsplanning, met name het in artikel 17 bedoelde capaciteitsmodel en het in artikel 18 bedoelde plan voor capaciteitslevering, moeten infrastructuurbeheerders een onderscheid maken tussen minstens de volgende types spoorvervoersdiensten:
 - a) goederenvervoersdiensten;
 - b) interstedelijke passagiersdiensten (lange afstand);
 - c) stedelijke en regionale passagiersdiensten.

In het licht van de opgedane ervaring bij de toepassing van deze verordening kan het ENIM, indien nodig, een meer gedetailleerde lijst opstellen waarin verder onderscheid wordt gemaakt tussen types van spoorvervoersdiensten. Teneinde de grensoverschrijdende samenhang van het strategische planningsproces te ondersteunen, wordt een geharmoniseerde lijst opgenomen in het in artikel 6 bedoelde Europees kader voor capaciteitsbeheer.

- 3. Bij strategische capaciteitsplanning, met name het in artikel 17 bedoelde capaciteitsmodel en het in artikel 18 bedoelde plan voor capaciteitslevering, moeten

infrastructuurbeheerders aangeven welke vooraf geplande capaciteit geschikt is voor het verlenen van vervoersdiensten over meerdere netwerken.

4. Bij strategische capaciteitsplanning wordt ook rekening gehouden met:
- a) de waargenomen structuur en ontwikkelingen van de vraag naar infrastructuurcapaciteit, zoals bepaald aan de hand van de capaciteitstoewijzing tijdens de vorige dienstregelingsperioden en het in artikel 15 van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde markttoezicht;
 - b) de verwachte ontwikkeling van de vervoersbehoeften en de daaruit voortvloeiende vraag naar spoorvervoersdiensten en infrastructuurcapaciteit, zoals bepaald op basis van de in artikel 15 van deze verordening bedoelde analyse;
 - c) de input uit de raadpleging van huidige en potentiële aanvragers overeenkomstig artikel 13;
 - d) de verwachte of geplande ontwikkeling van de infrastructuurcapaciteit, met name zoals vastgesteld in de in artikel 8, lid 1, van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde indicatieve strategieën voor de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur en het in artikel 8, lid 3, van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde bedrijfsplan van de infrastructuurbeheerder;
 - e) de geplande infrastructuurwerken die naar verwachting gevolgen zullen hebben voor het netwerk;
 - f) de kenmerken van verschillende spoorvervoersmarkten, met name wat betreft:
 - i) snelheid;
 - ii) frequentie;
 - iii) tolerantie voor afwijkingen van het toegewezen treinpad;
 - iv) de mogelijkheid om diensten via een andere route of volgens een andere dienstregeling te laten verlopen, of te vervangen door andere vervoerswijzen in het geval van verstoringen van het net;
 - v) de volatiliteit van de vraag naar spoorvervoer en de daaruit voortvloeiende behoefte om spoordiensten volgens een verschillende tijdshorizon te plannen.
5. Strategische capaciteitsplanning weerspiegelt de capaciteit die is toegewezen via kaderovereenkomsten en voortschrijdende plannen.
6. Strategische capaciteitsplanning heeft betrekking op de lijnen van het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk van het TEN-T, zoals bedoeld in artikel 6 en bijlage I van [new TEN-T Regulation]. Infrastructuurbeheerders kunnen andere lijnen en knooppunten van het door hen beheerde netwerk opnemen in de strategische capaciteitsplanning.

Strategische capaciteitsplanning wordt uitgevoerd op een niveau dat voldoende gedetailleerd is om capaciteitsplanning voor specifieke delen van het netwerk mogelijk te maken. Daartoe wordt het netwerk weergegeven door knooppunten en delen die het mogelijk maken rekening te houden met relevante kenmerken van de vraag naar en de levering van capaciteit.

Deze knooppunten en delen worden aangegeven in het in artikel 49 van Richtlijn (EU) 2016/797 bedoelde infrastructuurregister.

7. Strategische capaciteitsplanning heeft betrekking op een periode die minstens de komende vijf jaar bestrijkt. Infrastructuurbeheerders kunnen deze periode verlengen tot meer dan vijf jaar, met name ter ondersteuning van infrastructuurontwikkeling in het kader van de in artikel 8, lid 1, van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde indicatieve strategie voor de ontwikkeling van spoorweginfrastructuur.
8. Infrastructuurbeheerders evalueren en actualiseren regelmatig de resultaten van de strategische capaciteitsplanning, met name rekening houdend met:
 - a) de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur;
 - b) wijzigingen in de marktvraag naar infrastructuurcapaciteit;
 - c) de resultaten van de in delen 3 en 4 uiteengezette toewijzingsprocessen tijdens vorige dienstregelingsperioden, met inbegrip van de mate van benutting van de infrastructuurcapaciteit door aanvragers;
 - d) inzichten op basis van overeenkomstig hoofdstuk III uitgevoerd verkeersbeheer;
 - e) het resultaat van verstoringen en overeenkomstig hoofdstuk III uitgevoerd crisisbeheer;
 - f) de resultaten van de prestatiebeoordeling overeenkomstig hoofdstuk IV.
9. Het ENIM stelt richtsnoeren op waarin gemeenschappelijke beginselen, procedures en methoden voor strategische capaciteitsplanning worden uiteengezet. Het ENIM neemt die richtsnoeren op in het in artikel 6 van deze verordening bedoelde Europees kader voor capaciteitsbeheer. Die richtsnoeren moeten minstens de in bijlage III bij deze verordening opgesomde elementen bevatten. De infrastructuurbeheerders moeten zoveel mogelijk rekening houden met die richtsnoeren in de in artikel 27 van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde netverklaring. In de netverklaring geven zij de redenen voor alle afwijkingen van de in de richtsnoeren vastgestelde gemeenschappelijke beginselen, procedures en methoden.

Artikel 13

Raadpleging van belanghebbenden over strategische capaciteitsplanning

1. Infrastructuurbeheerders raadplegen alle operationele belanghebbenden over strategische capaciteitsplanning overeenkomstig artikel 7 sexies van Richtlijn 2012/34/EU.
2. Infrastructuurbeheerders raadplegen alle operationele belanghebbenden die spoordiensten over meerdere netwerken exploiteren over strategische capaciteitsplanning overeenkomstig de artikelen 53 en 54.

Artikel 14

Coördinatie over strategische capaciteitsplanning tussen infrastructuurbeheerders

1. Infrastructuurbeheerders coördineren hun activiteiten met betrekking tot strategische capaciteitsplanning overeenkomstig artikel 53.
De coördinatie moet met name zorgen voor:
 - a) samenhang van de strategische capaciteitsplanning op alle betrokken netwerken, met name wat betreft de capaciteitsstrategie, het capaciteitsmodel

- en het plan voor capaciteitslevering, de planning van infrastructuurwerken en noodplanning;
- b) passende aandacht voor de capaciteitsbehoeften voor spoordiensten over meerdere netwerken in de capaciteitsstrategie, het capaciteitsmodel en het plan voor capaciteitslevering;
 - c) een beoordeling van de prestaties van de strategische capaciteitsplanning en de resultaten daarvan overeenkomstig hoofdstuk IV;
 - d) de betrokkenheid van alle operationele belanghebbenden, toezichhoudende instanties en het Europees netwerk van toezichhoudende instanties voor het spoor (het ENRRB), de Europese coördinatoren en, indien nodig, de autoriteiten van de lidstaten en andere belanghebbenden.
2. Het ENIM houdt rekening met alle relevante klachten van aanvragers of potentiële aanvragers over de in artikel 11, lid 2, bedoelde planningsdocumenten en vraagt aanvullende informatie van de overeenkomstig artikel 53 bij de coördinatie betrokken entiteiten en van overeenkomstig artikel 54 geraadpleegde operationele belanghebbenden, alvorens een advies of aanbeveling vast te stellen om de samenhang van die planningsdocumenten te verbeteren. Het ENIM deelt zijn advies over de ontwerpplanningsdocumenten met het ENRRB of deelt dit laatste mee dat geen advies is vastgesteld. Het ENRRB handelt overeenkomstig artikel 65, lid 3.
 3. Infrastructuurbeheerders houden rekening met elke aanbeveling die overeenkomstig lid 2 door het ENIM is vastgesteld. Wanneer infrastructuurbeheerders de aanbeveling niet volgen, vermelden zij de redenen daarvoor in het planningsdocument. Het ENRRB houdt toezicht op het coördinatieproces en de uitvoering ervan. Het stelt de Commissie in kennis van zijn standpunten over de noodzaak om alle tekortkomingen van het coördinatieproces aan te pakken.

Artikel 15

Analyse van verwachte ontwikkelingen op de vervoersmarkt

1. Infrastructuurbeheerders en het ENIM zorgen regelmatig voor toezicht op en analyse van de vervoersmarkten en baseren hun algemene bedrijfsstrategie en beslissingen over capaciteit, noodbeheer en investeringen hierop. Infrastructuurbeheerders delen de resultaten van deze analyse voor soortgelijke doeleinden mee aan andere belanghebbenden, met inbegrip van de Europese coördinatoren.
2. Met het oog op de toepassing van deze verordening verschaft de in lid 1 bedoelde analyse van de vervoersmarkt input met het oog op de in artikel 11 bedoelde strategische capaciteitsplanning, de in artikel 25 bedoelde indeling van de infrastructuurcapaciteit en de capaciteitstoewijzing op basis van het in artikel 37 bedoelde formele mechanisme voor de oplossing van conflicten.
3. Het ENIM voert uiterlijk op [31 december 2028] een studie over de Europese vervoersmarkt uit, die betrekking heeft op zowel het passagiers- als het goederenvervoer in een multimodale context. De studie heeft met name betrekking op:
 - a) ramingen van de vraag naar passagiers- en goederenvervoer voor alle vervoerswijzen in de Unie;

- b) ramingen van het potentieel om het volume spoorvervoer, zowel passagiers als goederen, te vergroten en de voorwaarden die moeten worden vervuld om die groei te verwezenlijken;
 - c) indien mogelijk een geografische opsplitsing van de geraamde vervoersstromen, als input voor strategische capaciteitsplanning.
4. Het ENIM raadpleegt aanvragers, klanten van spoorvervoersdiensten en hun verenigingen, nationale en EU-overheidsinstanties over de het toepassingsgebied van de studie, en met name het doel van de studie en het proces om belanghebbenden erbij te betrekken.
 5. Het ENIM beoordeelt en actualiseert de studie als dit nodig is en in elk geval minstens om de vijf jaar.

Artikel 16

Capaciteitsstrategie

1. De infrastructuurbeheerder stelt een capaciteitsstrategie vast waarin hij zijn verwachtingen ten aanzien van toekomstige ontwikkelingen van de vraag naar en de levering van spoorweginfrastructuurcapaciteit en zijn visie over de wijze waarop aan deze ontwikkelingen tegemoet moet worden gekomen, uiteenzet.

De capaciteitsstrategie doet dienst als een instrument voor communicatie, raadpleging en coördinatie tussen operationele belanghebbenden.
2. De capaciteitsstrategie bevat informatie over de toekomstige ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur, vooruitzichten betreffende de ontwikkeling van de vraag naar verschillende spoorvervoersdiensten en alle andere relevante informatie over de beschikbaarheid en benutting van de spoorweginfrastructuur.
3. De capaciteitsstrategie omvat een strategische routekaart waarin het volgende is gedefinieerd:
 - a) het geografische toepassingsgebied van de in artikel 16 bedoelde capaciteitsstrategie, het in artikel 17 bedoelde capaciteitsmodel en het in artikel 18 bedoelde plan voor capaciteitslevering;
 - b) de alternatieve lijnen die in overweging worden genomen in het geval van de in artikel 10 bedoelde capaciteitsbeperkingen en in de context van de in artikel 19 bedoelde noodplanning.
De strategische routekaart wordt opgenomen in het in artikel 49 van Richtlijn (EU) 2016/797 bedoelde infrastructuurregister.
4. De infrastructuurbeheerder zorgt voor de voorbereiding, publicatie en regelmatige actualisering van de capaciteitsstrategie overeenkomstig de in deel 2 van bijlage I uiteengezette planning en inhoud.
5. Infrastructuurbeheerders raadplegen aanvragers over de capaciteitsstrategie overeenkomstig artikel 13 en coördineren capaciteitsstrategieën met andere infrastructuurbeheerders overeenkomstig artikel 14.

Artikel 17

Capaciteitsmodel

1. De infrastructuurbeheerder stelt een capaciteitsmodel op dat de capaciteitsstrategie verfijnt op basis van de resultaten van de in de artikelen 13 en 14 bedoelde raadplegings- en coördinatieactiviteiten.

Het capaciteitsmodel ondersteunt een evenwichtige overweging van de capaciteitsbehoeften van verschillende segmenten van spoorvervoersdiensten en van de behoeften van infrastructuurbeheerders om de spoorweginfrastructuur te onderhouden, te vernieuwen en te ontwikkelen (modernisering van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur). Het doet dienst als een instrument voor communicatie, raadpleging en coördinatie betreffende strategische capaciteitsplanning tussen de operationele belanghebbenden.
2. Het capaciteitsmodel verschaft minstens informatie over het totale volume beschikbare capaciteit per deel van het netwerk en over de aandelen capaciteit die zijn voorbehouden voor verschillende segmenten van spoorvervoersdiensten en voor capaciteitsbeperkingen ten gevolge van infrastructuurwerken. Infrastructuurbeheerders zorgen voor de opstelling en publicatie van het capaciteitsmodel voor elke dienstregelingsperiode en actualiseren het capaciteitsmodel regelmatig overeenkomstig de inhoud en het tijdschema die zijn uiteengezet in delen 1 en 2 van bijlage I.
3. Infrastructuurbeheerders documenteren en, voor zover relevant, rechtvaardigen elke afwijking tussen het capaciteitsmodel en de capaciteitsstrategie voor dezelfde dienstregelingsperiode. Indien nodig wordt de capaciteitsstrategie herzien in het licht van ontwikkelingen die hebben plaatsgevonden sinds de vaststelling of de meest recente actualisering van de capaciteitsstrategie.
4. Infrastructuurbeheerders raadplegen aanvragers over het capaciteitsmodel overeenkomstig artikel 13 en coördineren capaciteitsstrategieën met andere infrastructuurbeheerders overeenkomstig artikel 14.

Artikel 18

Plan voor capaciteitslevering

1. De infrastructuurbeheerder stelt een plan voor capaciteitslevering op om uitgebreide informatie te verstrekken over:
 - a) de infrastructuurcapaciteit die beschikbaar is voor toewijzing aan aanvragers;
 - b) de infrastructuurcapaciteit die niet beschikbaar is voor toewijzing.Het plan voor capaciteitslevering vormt de basis voor de capaciteitstoewijzing.
2. Infrastructuurbeheerders publiceren het plan voor capaciteitslevering voor elke dienstregelingsperiode uiterlijk op de in deel 2 van bijlage I vermelde deadline en blijven dit plan actualiseren tot het einde van de dienstregelingsperiode waarop dat plan betrekking heeft. Het plan voor capaciteitslevering wordt verstrekt voor elke individuele dag van de desbetreffende dienstregelingsperiode.
3. Infrastructuurmanagers bereiden het plan voor capaciteitslevering voor op basis van de resultaten van het in de artikelen 11 tot en met 17 en in delen 1 en 2 van bijlage I bedoelde proces voor strategische capaciteitsplanning.

Infrastructuurbeheerders documenteren en, voor zover relevant, rechtvaardigen elke afwijking tussen het plan voor capaciteitslevering en het capaciteitsmodel voor dezelfde dienstregelingsperiode.

4. In het plan voor capaciteitslevering kunnen infrastructuurbeheerders infrastructuurcapaciteit aanduiden als vooraf gepland. Vooraf geplande capaciteit betekent capaciteit waarvoor de infrastructuurbeheerder kenmerken en volumes vaststelt van de capaciteit die beschikbaar is voor aanvragen door aanvragers, regels uiteenzet voor de toewijzing van die capaciteit en het proces bepaalt via hetwelk die capaciteit kan worden aangevraagd, overeenkomstig artikel 20. Met de gespecificeerde kenmerken, regels en toewijzingsprocessen wordt rekening gehouden bij de toewijzing van vooraf geplande capaciteit.
5. Vooraf geplande capaciteit wordt in het plan voor capaciteitslevering opgenomen in de vorm van de in artikel 20 bedoelde capaciteitsobjecten, die het volume en de kenmerken van de capaciteit specificeren en gekoppeld zijn aan toewijzingsregels en -processen via welke die capaciteit beschikbaar wordt gesteld.
6. Onder voorbehoud van punt 7 omvat het plan voor capaciteitslevering de volgende elementen:
 - a) capaciteit die beschikbaar is voor toewijzing aan aanvragers voor de dienstregelingsperiode waarop het plan voor capaciteitslevering betrekking heeft:
 - i) capaciteit die niet vooraf is gepland door de infrastructuurbeheerder;
 - ii) capaciteit die vooraf is gepland door de infrastructuurbeheerder;
 - b) capaciteit die niet beschikbaar is voor toewijzing aan aanvragers:
 - i) capaciteit die is voorbehouden voor infrastructuurwerken met aanzienlijke commerciële en operationele gevolgen voor aanvragers en spoorwegondernemingen, zoals bedoeld in deel 3 van bijlage I;
 - ii) capaciteit die is voorbehouden voor regelmatige tijdvensters die het mogelijk maken infrastructuurwerken te plannen met beperkte gevolgen in een latere fase;
 - iii) capaciteit die al is toegewezen via kaderovereenkomsten overeenkomstig artikel 31 of via het proces voor meerjarige voortschrijdende planning overeenkomstig artikel 33;
 - iv) capaciteit die is voorbehouden voor andere dan de in de punten i), ii) en iii) vermelde doelen, die duidelijk moeten worden aangegeven door de infrastructuurbeheerder.

Het plan voor capaciteitslevering vermeldt de beperkingen die van toepassing zijn op het gebruik van de in artikel 24 bedoelde gespecialiseerde infrastructuur.

7. Infrastructuurbeheerders nemen de in lid 6, punt b), vermelde elementen op in het plan voor capaciteitslevering, voor de infrastructuur die zij beheren.

Infrastructuurbeheerders nemen in het plan voor capaciteitslevering alle in lid 6 vermelde elementen op voor alle lijnen en knooppunten die zijn opgenomen in het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk van het TEN-T, zoals gedefinieerd in [new TEN-T Regulation].

Infrastructuurbeheerders nemen de in lid 6 vermelde elementen op in het plan voor capaciteitslevering, voor de andere lijnen en knooppunten die zij beheren.

8. Bij het vooraf plannen van capaciteit overeenkomstig lid 6, punt a), ii), volgen infrastructuurbeheerders de in artikel 8, lid 4, uiteengezette beginselen.

Infrastructuurbeheerders plannen vooraf capaciteit op basis van de strategische richtsnoeren van de lidstaten overeenkomstig artikel 11, lid 3, de resultaten van de raadpleging van aanvragers overeenkomstig artikel 13 en de coördinatie tussen infrastructuurbeheerders overeenkomstig artikel 14.

9. De toezichthoudende instantie analyseert het plan voor capaciteitslevering en kan een besluit nemen waarbij de infrastructuurbeheerder wordt verplicht het plan voor capaciteitslevering te wijzigen. Het besluit van de toezichthoudende instantie houdt rekening met alle adviezen of aanbevelingen van het ENIM, voor zover deze zijn verstrekt.
10. ENIM stelt richtsnoeren vast en neemt ze op in het in artikel 6 vermelde Europees kader voor capaciteitsbeheer, waarbij het volgende wordt uiteengezet:
 - a) de middelen voor publicatie van het plan voor capaciteitslevering, met inbegrip van digitale diensten, instrumenten, functies en interfaces;
 - b) het proces voor de raadpleging van aanvragers over het plan voor capaciteitslevering.

Artikel 19

Noodplanning

1. Infrastructuurbeheerders zetten een continu proces van noodplanning op en passen dit toe om voorbereidingen te treffen/voorbereid te zijn op verstoringen van netwerkactiviteiten en andere crisissituaties die gevolgen hebben voor het spoorverkeer.

Noodplanning vormt de basis voor verkeers-, verstorings- en crisisbeheer overeenkomstig artikel 42, teneinde snel te kunnen reageren in dergelijke situaties en de gevolgen voor het spoorverkeer tot een minimum te beperken.

Infrastructuurbeheerders documenteren de resultaten van de noodplanning in een noodplan.
2. Noodplanning heeft met name betrekking op:
 - a) de aanduiding van alternatieve routes die het mogelijk maken verkeer om te leiden in geval de lijnen van het kernnetwerk en uitgebreide kernnetwerk van het TEN-T niet beschikbaar zijn, zoals uiteengezet in artikel 6 en bijlage I van [new TEN-T Regulation];
 - b) een indicatieve planning van de beschikbare infrastructuurcapaciteit op de overeenkomstig punt a) aangeduide alternatieve routes, waarbij transparant informatie wordt verstrekt over de infrastructuurcapaciteit die beschikbaar is op die lijnen, die kan worden gebruikt in geval van incidenten en met name verstoringen van het netwerk overeenkomstig artikel 46;
 - c) de definitie van regels en procedures voor verkeers- en crisisbeheer, met inbegrip van regels en procedures voor het uitwisselen van informatie over infrastructuurbeheerders, andere operationele belanghebbenden en andere belanghebbenden, zoals overheidsinstanties die bevoegd zijn voor het spoor of voor beveiliging en noodmaatregelen, alsmede criteria voor de activering van die procedures;
 - d) de identificatie en opsomming van organen die moeten worden geïnformeerd in geval van ernstige incidenten of ernstige verstoringen van treinbewegingen;

- e) alle andere voorbereidingen die nodig zijn om verstoringen en crisissen te beheren overeenkomstig artikel 42 en het in artikel 44 bedoelde Europees kader voor grensoverschrijdende coördinatie van verkeers-, verstorings- en crisisbeheer.
- 3. Infrastructuurbeheerders zorgen ervoor dat de noodplanning consistent is met de strategische capaciteitsplanning, met name de capaciteitsstrategie, het capaciteitsmodel, het plan voor capaciteitslevering, en met de in artikel 10 bedoelde planning van infrastructuurwerken.
- 4. De resultaten van de noodplanning, met name de aanduiding van alternatieve lijnen overeenkomstig lid 2, punt a), en de indicatieve capaciteitsplanning op alternatieve lijnen overeenkomstig lid 2, punt b), wordt opgenomen in het capaciteitsmodel en in het plan voor capaciteitslevering.
- 5. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast waarin de bijzonderheden worden uiteengezet van de procedure en de criteria die moeten worden gevolgd voor de toepassing van lid 2, met name voor situaties die gevolgen kunnen hebben voor grensoverschrijdend verkeer. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 72, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

Artikel 20

Criteria en procedures voor de toewijzing van vooraf geplande capaciteit en voor de definitie van capaciteitsplanningsobjecten

- 1. Infrastructuurbeheerders wijzen vooraf geplande capaciteit toe die is opgenomen in het in artikel 18 bedoelde plan voor capaciteitslevering via transparante en niet-discriminerende criteria en procedures.
- 2. Capaciteitsplanningsobjecten definiëren de kenmerken en eigenschappen van verschillende types vooraf geplande capaciteit, met inbegrip van capaciteit die beschikbaar is voor verzoeken door aanvragers, capaciteit die is voorbehouden voor infrastructuurwerken en capaciteit die reeds is toegewezen. Die kenmerken en eigenschappen omvatten alle aspecten die relevant zijn voor specifieke types vooraf geplande capaciteit, zoals route, tijdschema, gegarandeerde of vereiste minimumsnelheid, technische compatibiliteit tussen rollend materieel en infrastructuur, parameters en aantal inbegrepen capaciteitsspecificaties.
- 3. Het ENIM stelt een gemeenschappelijk kader op voor de in lid 1 bedoelde criteria en procedures en neemt dit op in het in artikel 6 bedoelde Europees kader voor capaciteitsbeheer. Dat gemeenschappelijk kader zorgt voor evenwicht tussen de voordelen van het voorbehouden van capaciteit voor specifieke types spoordiensten of toewijzingsprocessen en de behoefte aan flexibiliteit om tegemoet te komen aan de marktbehoeften bij capaciteitstoewijzing. Daartoe voorziet het gemeenschappelijk kader in de mogelijkheid om rekening te houden met aanvragen voor capaciteitsrechten die niet samenhangend zijn met vooraf geplande capaciteit, in het kader van het in artikel 36 bedoelde mechanisme voor consensuele oplossing van conflicten.
- 4. Het ENIM zorgt voor de opstelling en vaststelling van formele specificaties voor capaciteitsplanningsobjecten in voor mensen leesbaar formaat en voor machines leesbaar formaat. Het ENIM neemt deze specificaties op in het in artikel 6 bedoelde Europees kader voor capaciteitsbeheer. Op basis van zijn ervaring met de toepassing van dit artikel verstrekt het ENIM informatie aan de Commissie over mogelijke

wijzigingen van de technische specificaties inzake interoperabiliteit, zoals voorzien bij Richtlijn (EU) 2016/797 en de krachtens die richtlijn vastgestelde uitvoeringshandelingen, overeenkomstig artikel 62, lid 3, van deze verordening.

Artikel 21

Intensief gebruikte en verzadigde infrastructuur

1. Infrastructuurbeheerders verklaren onverwijld dat een infrastructuurelement intensief wordt gebruikt of verzadigd is als ten minste een van de volgende voorwaarden is vervuld:
 - a) het capaciteitsgebruik heeft de drempelwaarden voor intensief gebruikte of verzadigde infrastructuur overschreden gedurende de in punt 1 van bijlage II vastgestelde referentieperioden tijdens de vorige of de lopende dienstregelingsperiode;
 - b) de resultaten van de overeenkomstig dit deel uitgevoerde strategische capaciteitsplanning geven aan dat de tijdens de fase van strategische capaciteitsplanning uitgedrukte capaciteitsbehoeften groter zijn dan de capaciteit die beschikbaar is tijdens een bepaalde dienstregelingsperiode;
 - c) overeenkomstig artikel 10 geplande infrastructuurwerkzaamheden die leiden tot capaciteitsbeperkingen, hebben tot gevolg dat de capaciteit schaars wordt.
2. In de in lid 1 bedoelde verklaring worden de dienstregelingsperiode, het infrastructuurelement en de specifieke tijdsperioden gespecificeerd waarop zij betrekking heeft.
3. Tijdens de dienstregelingsperiode ingediende conflicterende individuele verzoeken voor de toewijzing van capaciteit vormen geen reden om te verklaren dat een infrastructuurelement intensief gebruikt of verzadigd is, tenzij de in lid 1 vermelde voorwaarden zijn vervuld.
4. Wanneer infrastructuur intensief gebruikt of verzadigd is verklaard, voert de infrastructuurbeheerder een capaciteitsanalyse uit overeenkomstig artikel 22, tenzij er al een capaciteitsverbeteringsplan, zoals voorzien bij artikel 23, in uitvoering is.
5. Voor infrastructuurelementen die intensief gebruikt of verzadigd zijn verklaard, reserveren infrastructuurbeheerders capaciteit in het in artikel 18 bedoelde plan voor capaciteitslevering, rekening houdend met het resultaat van de in artikel 22 bedoelde capaciteitsanalyse.
6. Wanneer geen heffingen overeenkomstig artikel 31, lid 4, van Richtlijn 2012/34/EU in rekening zijn gebracht of die heffingen geen bevredigend resultaat hebben opgeleverd en de infrastructuur is verzadigd verklaard, past de infrastructuurbeheerder een procedure toe om de schaarse infrastructuurcapaciteit in te delen of toe te wijzen op basis van transparante en objectieve criteria. Die procedure wordt toegepast overeenkomstig artikel 8 van deze verordening en wordt, samen met de toepasselijke criteria, uiteengezet in de netverklaring.
7. Infrastructuurbeheerders vermelden intensief gebruikt of verzadigd verklaarde infrastructuur in het in artikel 49 van Richtlijn (EU) 2016/797 bedoelde infrastructuuregister.

8. De te volgen procedures en te gebruiken criteria in het geval infrastructuur verzadigd is verklaard, worden uiteengezet in de netverklaring en beantwoorden aan alle overeenkomstig lid 6 vastgestelde maatregelen en criteria.
9. De Commissie wordt gemachtigd om gedelegeerde handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 71 om bijlage II te wijzigen, teneinde te zorgen voor efficiënt beheer van de capaciteit op intensief gebruikte en verzadigde infrastructuur en tegemoet te komen aan de operationele bezorgdheden van infrastructuurbeheerders en aanvragers, rekening houdend met de ervaring van het ENIM, infrastructuurbeheerders, aanvragers en andere operationele belanghebbenden, toezichhoudende instanties en het ENRRB bij de toepassing van dit artikel.

Artikel 22

Capaciteitsanalyse in geval van intensief gebruikte of verzadigde infrastructuur

1. De infrastructuurbeheerder voert een capaciteitsanalyse uit binnen zes maanden nadat infrastructuur intensief gebruikt of verzadigd is verklaard.

In die analyse wordt bepaald welke beperkingen van de infrastructuurcapaciteit verhinderen dat door aanvragers uitgedrukte capaciteitsbehoeften worden opgenomen in het capaciteitsmodel of in het plan voor capaciteitslevering, of dat aanvragen voor infrastructuurcapaciteit op passende wijze worden ingewilligd.

De capaciteitsanalyse bevat ook een eerste indicatieve reeks van mogelijke maatregelen die op korte, middellange en lange termijn moeten worden genomen om de verzadiging te doen afnemen en de beschikbaarheid van de capaciteit te vergroten.
2. De capaciteitsanalyse houdt rekening met de kenmerken van de infrastructuur in termen van capaciteit, mogelijkheden en interoperabiliteit, exploitatieprocedures, de aard van de verschillende diensten die op die infrastructuur worden geëxploiteerd en het gevolg van al deze factoren voor de infrastructuurcapaciteit. Maatregelen die eventueel kunnen worden genomen, zijn met name omleidingen, aanpassingen van tijdschema's, snelheidswijzigingen, de harmonisering van exploitatieprocedures en verbeteringen van de infrastructuur.
3. De infrastructuurbeheerders raadplegen de aanvragers over de ontwerp-capaciteitsanalyse overeenkomstig artikel 7 sexies van Richtlijn 2012/34/EU en, als het betrokken gedeelte van de infrastructuur deel uitmaakt van een Europese vervoerscorridor, overeenkomstig artikel 54.

De infrastructuurbeheerder maakt de resultaten van de capaciteitsanalyse openbaar. Het ENIM zorgt ervoor dat de bekendgemaakte resultaten gemakkelijk beschikbaar zijn.
4. De infrastructuurbeheerders houden rekening met de resultaten van elke overeenkomstig dit artikel uitgevoerde capaciteitsanalyse in hun strategische planning, en met name in de capaciteitsstrategie, het capaciteitsmodel en het plan voor capaciteitslevering.

De resultaten van de capaciteitsanalyse worden ingediend bij de autoriteiten van de lidstaten die bevoegd zijn voor de opstelling van de in artikel 8, lid 1, van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde strategie voor de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur en bij de Europese coördinator die bevoegd is voor de desbetreffende Europese vervoerscorridor.

Artikel 23

Plan voor de verbetering van de capaciteit

1. Binnen zes maanden na de voltooiing van een capaciteitsanalyse overeenkomstig artikel 22, stelt de infrastructuurbeheerder een plan voor de verbetering van de capaciteit op.

In dat plan wordt het volgende vastgesteld:

- a) de redenen voor de verzadiging;
- b) de waarschijnlijke toekomstige ontwikkelingen van het verkeer;
- c) de beperkingen op de ontwikkeling van de infrastructuur;
- d) de opties en kosten voor capaciteitsverbetering, met inbegrip van waarschijnlijke wijzigingen van de toegangsheffingen.

Op basis van een kostenbatenanalyse van de vastgestelde mogelijke maatregelen wordt in het plan voor de verbetering van de capaciteit ook bepaald welke acties moeten worden ondernomen om de infrastructuurcapaciteit te verbeteren, samen met een tijdschema voor de uitvoering van de maatregelen.

2. Het plan voor de verbetering van de capaciteit wordt opgesteld na overleg met de gebruikers van de desbetreffende verzadigde infrastructuur, overeenkomstig artikel 13.

Het is mogelijk dat de lidstaten dit plan vooraf moeten goedkeuren.

3. De desbetreffende lidstaat houdt rekening met de plannen voor de verbetering van de capaciteit wanneer hij de in artikel 8, lid 1, van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde indicatieve strategie voor de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur vernieuwt.

De Europese coördinator van de desbetreffende Europese vervoerscorridor houdt rekening met de plannen voor de verbetering van de capaciteit in zijn werkplan, als bedoeld in artikel 53 van [new TEN-T Regulation].

4. Onverminderd artikel 40 van deze verordening stopt de infrastructuurbeheerder in de volgende gevallen met het opleggen van de in artikel 31, lid 4, van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde heffingen voor de relevante infrastructuur:

- a) de infrastructuurbeheerder stelt geen plan voor de verbetering van de capaciteit op;
- b) de infrastructuurbeheerder boekt geen vooruitgang met de in het plan voor de verbetering van de capaciteit vastgestelde acties.

5. Mits de toezichthoudende instantie daar goedkeuring voor verleent, kan de infrastructuurbeheerder, onverminderd lid 4, de heffingen blijven opleggen in de volgende gevallen:

- a) als het plan voor de verbetering van de capaciteit niet kan worden uitgevoerd om redenen waarover de infrastructuurbeheerder geen controle heeft;
- b) als de beschikbare opties economisch of financieel niet levensvatbaar zijn.

Artikel 24

Gespecialiseerde infrastructuur

1. Onverminderd lid 2 wordt infrastructuurcapaciteit beschouwd als beschikbaar voor gebruik door alle types verkeer die verenigbaar zijn met de route waarvan de exploitatie wordt gepland overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/797 en de specificaties van de krachtens deze richtlijn vastgestelde uitvoeringshandelingen.
2. Wanneer er geschikte alternatieve routes bestaan en overeenkomstig de procedure van artikel 25 kan worden aangetoond dat dit vanuit sociaal, economisch en milieuoogpunt gerechtvaardigd is, kan de infrastructuurbeheerder, na raadpleging van de belanghebbende partijen, specifieke infrastructuur aanduiden voor gebruik door specifieke types verkeer. In dat geval neemt de infrastructuurbeheerder de aanduiding op in de in artikel 11, lid 2, bedoelde planningsdocumenten en reserveert hij capaciteit voor de specifieke types verkeer in het plan voor capaciteitslevering.
Die aanduiding verhindert niet dat die infrastructuur wordt gebruikt door andere types verkeer wanneer er capaciteit beschikbaar is.
3. Overeenkomstig lid 2 aangeduide infrastructuur wordt opgenomen in de netverklaring, in het in artikel 49 van Richtlijn (EU) 2016/797 bedoelde infrastructuurregister, in de capaciteitsstrategie, in het capaciteitsmodel en in het plan voor capaciteitslevering.

Artikel 25

Indeling van infrastructuurcapaciteit op basis van sociaal-economische en milieucriteria

1. Wanneer een infrastructuurelement intensief gebruikt of verzadigd is verklaard in een toekomstige dienstregelingsperiode, zorgt de infrastructuurbeheerder voor indeling van de capaciteit op dat element in het in artikel 17 bedoelde capaciteitsmodel en in het in artikel 18 bedoelde plan voor capaciteitslevering die betrekking hebben op die dienstregelingsperiode.
2. Bij het indelen van infrastructuurcapaciteit overeenkomstig lid 1 handelt de infrastructuurbeheerder overeenkomstig artikel 8.

De infrastructuurbeheerder houdt rekening met de behoefte aan capaciteit voor spoordiensten over meerdere netwerken.

DEEL 3

Planning en capaciteitstoewijzing

Artikel 26

Capaciteitsrechten

1. Aanvragers mogen onder publiek of privaat recht een aanvraag indienen bij de infrastructuurbeheerder voor een overeenkomst waarbij rechten op het gebruik van spoorinfrastructuur worden verleend tegen betaling van een heffing als bepaald in afdeling 2 van hoofdstuk IV van Richtlijn 2012/34/EU.

Infrastructuurbeheerders wijzen de rechten op het gebruik van infrastructuurcapaciteit in een van de volgende vormen toe aan de aanvragers:

- a) capaciteitsspecificaties;
- b) treinpaden.

Het ENIM definieert de kenmerken van capaciteitsspecificaties en neemt deze op in het in artikel 6 bedoelde Europees kader voor capaciteitsbeheer.

2. Infrastructuurbeheerders zetten de in de vorm van een capaciteitsspecificatie toegewezen capaciteitsrechten om in capaciteitsrechten in de vorm van een treinpad vóór de treinrit plaatsvindt, overeenkomstig de in delen 4, 5 en 6 van bijlage I vastgestelde deadlines.
3. Capaciteitsrechten in de vorm van een treinpad mogen aan aanvragers worden toegewezen voor een maximumduur van één dienstregelingsperiode. Capaciteitsrechten in de vorm van een capaciteitsspecificatie mogen voor langer dan één dienstregelingsperiode worden toegewezen, overeenkomstig de artikelen 31 en 33.
4. Tenzij anders gespecificeerd in deze verordening worden de respectieve rechten en plichten van infrastructuurbeheerders en aanvragers met betrekking tot een toewijzing van capaciteit vastgesteld in contracten of in de wetgeving van de lidstaten.
5. Wanneer een aanvrager voornemens is infrastructuurcapaciteit aan te vragen om een passagiersdienst te exploiteren in een lidstaat waar het recht op toegang tot de spoorweginfrastructuur beperkt is overeenkomstig artikel 11 van Richtlijn 2012/34/EU, stelt hij de betrokken infrastructuurbeheerders en toezichthoudende instanties minstens 18 maanden vóór de inwerkingtreding van de dienstregeling waarop de capaciteitsaanvraag betrekking heeft daarvan in kennis. Om de betrokken toezichthoudende instanties in staat te stellen de potentiële economische gevolgen voor bestaande openbaredienstcontracten te beoordelen, zien de toezichthoudende instanties erop toe dat alle bevoegde autoriteiten die een passagiersdienst op een in een openbaredienstcontract gedefinieerde route hebben gegund, alle andere belanghebbende bevoegde instanties met het recht de toegang te beperken overeenkomstig artikel 11 van Richtlijn 2012/34/EU en alle spoorwegondernemingen die het openbaredienstcontract op de route van die passagiersdienst uitvoeren, onverwijld en uiterlijk binnen 10 dagen in kennis worden gesteld.
6. Als een capaciteitsrecht eenmaal aan een aanvrager is toegewezen, mag de ontvanger het niet overdragen aan een andere onderneming of dienst.

Elke vorm van overdracht leidt tot uitsluiting van de verdere toewijzing van capaciteit.

Het gebruik van capaciteit door een spoorwegonderneming die de bedrijfsactiviteiten uitvoert van een aanvrager die geen spoorwegonderneming is, wordt niet als overdracht beschouwd.

Artikel 27

Methoden van capaciteitstoewijzing

1. Infrastructuurbeheerders wijzen capaciteit toe aan aanvragers aan de hand van de in de artikelen 31 tot en met 34 bedoelde toewijzingsprocessen.
Elke wijziging van toegewezen capaciteit wordt eveneens als een capaciteitstoewijzing beschouwd.

2. Aanvragers hebben het recht capaciteitsrechten voor meerdere netwerken aan te vragen, en antwoord te krijgen op die aanvragen, op één plaats en in één verrichting. Infrastructuurbeheerders werken samen bij de toewijzing van capaciteit voor diensten over meerdere netwerken, met name met inbegrip van internationale goederendiensten en internationale passagiersdiensten.

Infrastructuurbeheerders wijzen capaciteitsrechten voor meerdere netwerken toe en beheren deze overeenkomstig artikel 28.

3. Infrastructuurbeheerders respecteren de commerciële vertrouwelijkheid van de aan hen verstrekte informatie.
4. Infrastructuurbeheerders wijzen infrastructuurcapaciteit toe via digitale instrumenten en digitale diensten overeenkomstig artikel 62.

Voor capaciteitsrechten voor meerdere netwerken zet het ENIM overeenkomstig artikel 62 één interface of een gemeenschappelijk systeem op om de capaciteitstoewijzing op één plaats en in één verrichting te beheren.

5. Bij het aanvragen van capaciteit of het wijzigen van toegewezen capaciteit moeten aanvragers en infrastructuurbeheerders voldoen aan artikel 39.
6. De infrastructuurbeheerders annuleren een capaciteitsrecht waarvoor het gebruik gedurende een periode van minstens één maand lager is dan in de netverklaring vast te stellen drempelwaarden, tenzij dit te wijten is aan niet-economische redenen buiten de controle van de aanvrager. Het ENIM definieert het bereik van de drempelwaarden en neemt ze op in het in artikel 6 bedoelde Europees kader voor capaciteitsbeheer.

De toezichthoudende instantie monitort de transparante en niet-discriminerende toepassing van dit lid en onderzoekt eventuele klachten.

7. Als de infrastructuurbeheerder overeenkomstig lid 6 capaciteitsrechten voor meerdere netwerken annuleert, stelt de toezichthoudende instantie die verantwoordelijk is voor die infrastructuurbeheerder de relevante toezichthoudende instanties en het ENRRB daarvan in kennis.

Artikel 28

Coördinatie van de toewijzing van capaciteitsrechten op meerdere netwerken

1. Als de infrastructuurbeheerder een aanvraag voor capaciteitsrechten voor meerdere netwerken ontvangt overeenkomstig artikel 27, lid 2, werkt hij samen met de andere betrokken infrastructuurbeheerders overeenkomstig artikel 53.
2. De samenwerking moet er met name voor zorgen dat:
 - a) een uniek contactpunt wordt aangewezen dat bevoegd is voor communicatie met de aanvrager met betrekking tot de aanvraag van capaciteitsrechten voor meerdere netwerken, waarvan de aanvrager onverwijld in kennis wordt gesteld na ontvangst van het verzoek;
 - b) de capaciteitsrechten voor meerdere netwerken voldoen aan de minimumkwaliteitscriteria in termen van samenhang tussen de netwerken en wat betreft aspecten als route, tijdschema, beschikbaarheid op verschillende rijdagen en status van de toewijzing;

- c) het proces voor de toewijzing van capaciteitsrechten voor meerdere netwerken regelmatig presteert, met name met inbegrip van het in artikel 36 bedoelde consensuele mechanisme voor de oplossing van conflicten en het in artikel 37 bedoelde formele mechanisme voor de oplossing van conflicten;
- d) alle wijzigingen van toegewezen capaciteitsrechten voor meerdere netwerken worden gecoördineerd overeenkomstig deel 4, teneinde de integriteit van de capaciteitsrechten voor meerdere netwerken te allen tijde te waarborgen.

Als infrastructuurbeheerders geen uniek contactpunt aanwijzen, is het de verantwoordelijkheid van de infrastructuurbeheerder op wiens netwerk het eerste punt van vertrek zich bevindt, om op te treden als uniek contactpunt voor vragen met betrekking tot de specifieke capaciteitsaanvraag.

- 3. Infrastructuurbeheerders wijzen geen capaciteitsrechten van slechtere kwaliteit toe in reactie op capaciteitsaanvragen voor meerdere netwerken, in vergelijking met capaciteitsaanvragen voor één netwerk.
- 4. Wat de in artikel 40 bedoelde compensatie voor wijzigingen van capaciteitsrechten betreft, wordt een capaciteitsrecht voor meerdere netwerken beschouwd als één capaciteitsrecht. Met een name een annulering wegens overmacht op één netwerk wordt beschouwd als een annulering wegens overmacht op de hele route waarop het capaciteitsrecht betrekking heeft.
- 5. Het ENIM stelt de gedetailleerde procedures en methoden voor de toepassing van dit artikel vast, alsmede de in artikel 2, punt b), bedoelde minimumkwaliteitseisen, en neemt deze op in het in artikel 6 bedoelde Europees kader voor capaciteitsbeheer.

Artikel 29

Samenwerking bij de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en dienstvoorzieningen

- 1. Exploitanten van dienstvoorzieningen die indicatieve informatie verstrekken over de beschikbare capaciteit van de dienstvoorziening, overeenkomstig artikel 6, lid 3, van Uitvoeringsverordening (EU) 2017/2177¹² van de Commissie, werken samen met infrastructuurbeheerders zodat deze laatsten treinpaden kunnen aanbieden die capaciteit voor dienstvoorzieningen omvatten. Andere exploitanten van dienstvoorzieningen kunnen een akkoord sluiten met infrastructuurbeheerders voor de gezamenlijke levering van capaciteit.
- 2. Infrastructuurbeheerders nemen in de netverklaring een lijst op van de in lid 1 bedoelde dienstvoorzieningen.
- 3. Infrastructuurbeheerders zien erop toe dat aanvragers op één plaats en in één verrichting capaciteitsrechten kunnen aanvragen op spoorweginfrastructuur en in de in lid 1 bedoelde dienstvoorzieningen.
- 4. Met het oog op lid 3 moeten infrastructuurbeheerders en exploitanten van dienstvoorzieningen de capaciteit coördineren en capaciteitsrechten ter beschikking stellen, met inbegrip van capaciteit in de dienstvoorziening die beantwoordt aan de

¹² Uitvoeringsverordening (EU) 2017/2177 van de Commissie van 22 november 2017 betreffende de toegang tot dienstvoorzieningen en spoorgebonden diensten (PB L 307 van 23.11.2017, blz. 1).

eisen van de aanvrager, of een inspanning leveren om een levensvatbaar alternatief aan te bieden.

5. De exploitanten van de in lid 1 bedoelde dienstvoorzieningen stellen, op verzoek of indien nodig in real time, informatie over de beschikbare capaciteit in digitale vorm ter beschikking van de infrastructuurbeheerder, overeenkomstig artikel 62.
6. Met het oog op dit artikel en overeenkomstig artikel 62 verstrekt het ENIM richtsnoeren over de functionele en technische eisen voor de uitwisseling van informatie tussen de exploitanten van dienstvoorzieningen en infrastructuurbeheerders. Onverminderd artikel 2 van Uitvoeringsverordening (EU) 2017/2177 mogen exploitanten van dienstvoorzieningen verzoeken om te worden vrijgesteld van de toepassing van dit artikel. Dergelijke verzoeken worden ingediend bij de toezichthoudende instantie en worden naar behoren onderbouwd. In naar behoren gerechtvaardigde gevallen kunnen de toezichthoudende instanties beslissen een vrijstelling te verlenen.
7. Het ENRRB houdt toezicht op de toepassing van lid 7 en verstrekt aanbevelingen over de criteria die moeten worden gebruikt bij de beoordeling van verzoeken om vrijstelling.

Artikel 30

Dienstregeling

1. Infrastructuurbeheerders stellen een nieuwe dienstregeling op vóór de start van elke dienstregelingsperiode. De dienstregelingsperiode duurt één jaar.

Infrastructuurbeheerders nemen het initiatief voor de opstelling van de dienstregeling wanneer zij capaciteit toewijzen via het in artikel 32 bedoelde jaarlijkse toewijzingsproces, rekening houden met capaciteitsrechten die zijn toegekend via in artikel 31 bedoelde kaderovereenkomsten en via het in artikel 33 bedoelde proces voor voortschrijdende planning.
2. Infrastructuurbeheerders blijven de dienstregeling actualiseren tot het einde van de dienstregelingsperiode, rekening houden met capaciteit die is toegewezen via het in artikel 33 bedoelde proces voor voortschrijdende planning of via het in artikel 34 bedoelde ad-hocproces, met wijzigingen van capaciteitsrechten overeenkomstig artikel 39 en met herschikkingen in het kader van het verstorings- en crisisbeheer overeenkomstig artikel 41.

Artikel 31

Capaciteitstoewijzing via kaderovereenkomsten

1. Een aanvrager heeft het recht infrastructuurcapaciteit te vragen gedurende een periode die meer dan één dienstregelingsperiode bestrijkt. Onverminderd de artikelen 101, 102 en 106 VWEU wijst de infrastructuurbeheerder die capaciteit toe via kaderovereenkomsten met die aanvrager, met inachtneming van de leden 3 en 4.

In die kaderovereenkomsten worden de capaciteitsrechten vermeld die zijn toegewezen in de vorm van een capaciteitsspecificatie, zoals bedoeld in artikel 26, lid 1, punt a). Capaciteitsrechten in de vorm van een treinpad worden niet in de kaderovereenkomsten opgenomen.

De lidstaten mogen vereisten dat kaderovereenkomsten eerst door de toezichthoudende instantie worden goedgekeurd.

2. Een aanvrager die partij is bij een kaderovereenkomst vraagt de omzetting van de in de kaderovereenkomst opgenomen capaciteitsspecificaties in een overeenkomstig treinpad, zoals bepaald in die overeenkomst.
3. Infrastructuurbeheerders sluiten alleen kaderovereenkomsten als het gevraagde capaciteitsrecht samenhangend is met de planningsdocumenten van de in artikel 11, lid 2, bedoelde strategische capaciteitsplanning. Infrastructuurbeheerders vermelden in die planningsdocumenten de capaciteit die zij voornemens zijn voor te behouden voor toewijzing via kaderovereenkomsten.
4. Kaderovereenkomsten mogen het gebruik van de relevante infrastructuur door andere aanvragers of diensten niet uitsluiten. Daartoe bepalen infrastructuurbeheerders het maximumaandeel van de totale capaciteit die via kaderovereenkomsten mag worden toegewezen en nemen zij dit op in de netverklaring.
5. Het moet mogelijk zijn de voorwaarden van kaderovereenkomsten te wijzigen om de spoorinfrastructuur beter te kunnen benutten, onverminderd de artikelen 39 en 40.
6. Voor wijzigingen van via kaderovereenkomsten toegewezen capaciteitsrechten moet een compensatie worden betaald overeenkomstig artikel 40, behalve in het in lid 5 bedoelde geval.
7. Kaderovereenkomsten hebben in principe betrekking op de periode die is aangegeven in deel 5 van bijlage I. In specifieke gevallen kan de infrastructuurbeheerder instemmen met een kortere of langere periode. Langere dan de in deel 5 van bijlage I aangegeven perioden moeten worden gerechtvaardigd door de noodzaak van specifieke investeringen door nieuwe marktdeelnemers of door de substantiële nieuwigheid van de dienst.
8. Voor diensten die gebruikmaken van in artikel 24 bedoelde gespecialiseerde infrastructuur, die aanzienlijke investeringen over een lange termijn vereist, mogen naar behoren door de aanvrager onderbouwde kaderovereenkomsten worden gesloten voor een periode van 15 jaar. Een periode van meer dan 15 jaar kan alleen in uitzonderlijke gevallen worden toegestaan, met name wanneer er grootschalige investeringen plaatsvinden over een lange termijn en die investeringen onder contractuele verplichtingen vallen, zoals een meerjarig afschrijvingsplan.
9. Infrastructuurbeheerders nemen de via kaderovereenkomsten toegewezen capaciteit op in het in artikel 17 bedoelde capaciteitsmodel en in het in artikel 18 bedoelde plan voor capaciteitslevering.
10. Het algemene karakter van elke kaderovereenkomst wordt meegedeeld aan alle belanghebbende partijen, met inachtneming van de commerciële vertrouwelijkheid.
11. Op basis van de ervaring van de toezichthoudende instanties, bevoegde autoriteiten en spoorwegondernemingen, en op basis van de activiteiten van het ENRRB, kan de Commissie een uitvoeringshandeling vaststellen waarin de bijzonderheden van de procedure en de criteria die moeten worden gevolgd voor de uniforme toepassing van dit artikel en artikel 33, worden uiteengezet. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 72, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

Capaciteitstoewijzing via het jaarlijkse toewijzingsproces

1. De infrastructuurbeheerder stelt de eerste operationele versie van de dienstregeling op voor een bepaalde dienstregelingsperiode, op basis van:
 - a) capaciteitsaanvragen die zijn ontvangen in het jaarlijkse toewijzingsproces;
 - b) capaciteitsrechten die betrekking hebben op de desbetreffende dienstregelingsperiode en die zijn toegewezen overeenkomstig artikel 31;
 - c) capaciteitsrechten die betrekking hebben op de desbetreffende dienstregelingsperiode en die zijn toegewezen via het proces voor voortschrijdende planning overeenkomstig artikel 33.
2. De infrastructuurbeheerder wijst capaciteit toe aan de hand van simultane capaciteitstoewijzing, teneinde zoveel mogelijk tegemoet te komen aan alle in lid 1 bedoelde aanvragen van infrastructuurcapaciteit, met inachtneming van leden 5 en 6. De infrastructuurbeheerder houdt in de mate van het mogelijke rekening met alle beperkingen voor aanvragers, met inbegrip van de economische gevolgen voor hun ondernemingen.
3. In geval van een conflict tussen twee of meer capaciteitsaanvragen trachten de infrastructuurbeheerders dit eerst op te lossen via het in artikel 36 bedoelde consensuele geschillenbeslechtsmechanisme.
4. Als het in lid 3 bedoelde consensuele geschillenbeslechtsmechanisme geen oplossing voor het conflict heeft opgeleverd, passen de infrastructuurbeheerders het in artikel 37 bedoelde formele mechanisme voor de oplossing van conflicten toe.
5. Overeenkomstig de artikelen 18 en 20 geeft de infrastructuurbeheerder prioriteit aan aanvragen die samenhangend zijn met de in het plan voor capaciteitslevering vastgestelde vooraf geplande capaciteit. Ten gevolge daarvan kan de infrastructuurbeheerder aanvragen die niet samenhangend zijn met het plan voor capaciteitslevering aanvaarden of weigeren.

Als de infrastructuurbeheerder aanvragen die niet samenhangend zijn met het plan aanvaardt, streeft hij ernaar het algemene evenwicht tussen de in artikel 18, lid 6, opgesomde elementen van het plan voor capaciteitslevering te bewaren.

Als de infrastructuurbeheerder aanvragen die niet samenhangend zijn met het plan weigert, stelt hij de betrokken aanvrager onverwijld in kennis van zijn voornemen om de aanvraag te weigeren. Deze laatste heeft het recht een klacht in te dienen bij de toezichthoudende instantie.
6. Capaciteitsrechten die via het jaarlijkse toewijzingsproces zijn toegewezen, kunnen het volgende omvatten:
 - a) treinpaden;
 - b) capaciteitsspecificaties.

Infrastructuurbeheerders zetten in de vorm van capaciteitsspecificaties verleende capaciteitsrechten om in treinpaden, overeenkomstig deel 4 van bijlage I.
7. De infrastructuurbeheerder moet het in deel 4 van bijlage I uiteengezette schema voor het toewijzingsproces naleven.

8. De infrastructuurbeheerder neemt verzoeken die na de oorspronkelijke uiterste termijn en vóór de in deel 4 van bijlage I vastgestelde definitieve deadline zijn ingediend, in overweging. In dergelijke gevallen wijzen de infrastructuurbeheerders capaciteitsrechten toe overeenkomstig deel 4, punt 2, van bijlage I.
9. Voor aanvragen voor de dienstregeling die na de oorspronkelijke deadline zijn ontvangen en waaraan niet kan worden voldaan met de resterende capaciteit die is voorbehouden voor de dienstregeling, noch met beschikbare niet-geplande capaciteit, tracht de infrastructuurbeheerder alternatieven aan te bieden via een ander traject.
10. De infrastructuurbeheerder raadpleegt de belanghebbende partijen over de ontwerpdienstregeling. Alle partijen die infrastructuurcapaciteit hebben aangevraagd en andere partijen die van de gelegenheid gebruik willen maken om opmerkingen te maken over de wijze waarop de dienstregeling gevolgen kan hebben voor hun vermogen om spoordiensten te verkrijgen tijdens de dienstregeling, worden als belanghebbende partijen beschouwd.
11. De infrastructuurbeheerder neemt passende maatregelen om alle uitgedrukte bekommernissen te behandelen.

Artikel 33

Capaciteitstoewijzing via het proces voor voortschrijdende planning

1. Infrastructuurbeheerders wijzen capaciteit toe via het proces van voortschrijdende planning overeenkomstig de in deel 6 van bijlage I vastgestelde deadlines. Infrastructuurbeheerders reserveren capaciteit voor dit doel in het in artikel 18 bedoelde plan voor capaciteitslevering.
2. Capaciteitsrechten die via het proces van voortschrijdende planning zijn toegewezen, kunnen het volgende omvatten:
 - a) treinpaden of capaciteitsspecificaties voor alle rijdagen tijdens de dienstregelingsperiode die de eerste in de aanvraag opgenomen rijdag omvat;
 - b) capaciteitsspecificaties voor alle rijdagen na de dienstregelingsperiode die de eerste in de aanvraag opgenomen dag omvat voor een in deel 6 van bijlage I gespecificeerde maximumperiode.

Infrastructuurbeheerders zetten in de vorm van capaciteitsspecificaties verleende capaciteitsrechten om in treinpaden, overeenkomstig deel 6 van bijlage I.

3. Onverminderd artikel 18 wijzen infrastructuurbeheerders capaciteit die is voorbehouden voor het proces van voortschrijdende planning toe op basis van het in deel 6, punt 2, van bijlage I uiteengezette beginsel.
4. Overeenkomstig de in artikel 20 uiteengezette regels en procedures mogen infrastructuurbeheerders weigeren capaciteit toe te wijzen voor aanvragen in het kader van de voortschrijdende planning als deze aanvragen niet samenhangend zijn met het overeenkomstig artikel 18 vastgestelde plan voor capaciteitslevering. De aanvrager wordt onverwijld in kennis gesteld van de weigering. De aanvrager heeft het recht een klacht in te dienen bij de toezichthoudende instantie.
5. Infrastructuurbeheerders stellen de toezichthoudende instantie in kennis van alle ontvangen capaciteitsaanvragen die niet overeenstemden met de parameters van de beschikbare capaciteit zoals gedefinieerd in het plan voor capaciteitslevering, ongeacht of ze werden aanvaard of geweigerd. Op basis van deze informatie brengt

de toezichhoudende instantie minstens om de twee jaar een advies uit, waarin eventueel aan de infrastructuurbeheerder wordt aangeraden om het capaciteitsmodel te wijzigen.

6. Na een kennisgeving of een aanbeveling van de toezichhoudende instantie weigert de infrastructuurbeheerder aanvragen in het kader van de voortschrijdende planning als die repetitief van aard zijn en beantwoorden aan kenmerken van capaciteit die normaal wordt toegewezen via kaderovereenkomsten, zoals bepaald in artikel 31. De toezichhoudende instantie stelt het ENRRB in kennis van deze besluiten en aanbevelingen en zorgt voor een coherente toepassing van dit lid.

Artikel 34

Capaciteitstoewijzing via het ad-hocproces

1. De infrastructuurbeheerder reageert snel, en in elk geval binnen de in deel 7 van bijlage I vastgestelde deadlines, op ad-hocaanvragen voor infrastructuurcapaciteit die op om het even welk ogenblik tijdens de geldigheid van de dienstregeling worden ingediend. Informatie over beschikbare reservecapaciteit wordt overeenkomstig artikel 9 ter beschikking gesteld van alle aanvragers die deze capaciteit eventueel wensen te gebruiken.

Capaciteitsrechten die via het ad-hocproces zijn toegewezen, nemen de vorm aan van treinpaden.
2. De toewijzing van infrastructuurcapaciteit in reactie op ad-hocverzoeken wordt gebaseerd op het beginsel “wie het eerst komt, het eerst maalt”.

Artikel 35

Planning van capaciteitsbeperkingen ten gevolge van infrastructuurwerken

1. Capaciteitsbeperkingen die voortvloeien uit infrastructuurwerken die niet in het in artikel 18 bedoelde plan voor capaciteitslevering zijn opgenomen, worden zo snel mogelijk door de infrastructuurbeheerders gepland.
2. Bij het plannen van die infrastructuurwerken beperken infrastructuurbeheerders zoveel mogelijk de gevolgen voor vooraf geplande capaciteit die is opgenomen in het capaciteitsmodel of het plan voor capaciteitslevering.
3. Als voor de planning van een uit infrastructuurwerken voortvloeiende capaciteitsbeperking een wijziging van een toegewezen capaciteitsrecht in de zin van artikel 39 nodig is, hebben de aanvragers recht op de in artikel 40 bedoelde compensatie.
4. Als voor de planning van een uit infrastructuurwerken voortvloeiende capaciteitsbeperking een wijziging van een toegewezen capaciteitsrecht in de zin van artikel 39 nodig is, stelt de infrastructuurbeheerder alles in het werk om alternatieve capaciteit aan te bieden aan de aanvragers.

Daartoe informeert de infrastructuurbeheerder alle betrokken aanvragers over de geplande wijziging van de betrokken capaciteitsrechten. Hij biedt de betrokken aanvragers alternatieve capaciteitsrechten aan of brengt coördinatie met de betrokken aanvragers op gang om overeenstemming te bereiken over alternatieve capaciteitsrechten.

5. Bij het plannen van infrastructuurwerken overeenkomstig dit artikel volgen infrastructuurbeheerders het in deel 3 van bijlage I uiteengezette schema.
6. Infrastructuurbeheerders nemen alle uit infrastructuurwerken voortvloeiende capaciteitsbeperkingen op in het capaciteitsmodel en het plan voor capaciteitslevering, ongeacht het ogenblik waarop zij zijn gepland.

Artikel 36

Mechanisme voor consensuele oplossing van conflicten en coördinatie van aanvragen

1. Wanneer de infrastructuurbeheerder in het kader van simultane capaciteitstoewijzing geconfronteerd wordt met conflicten tussen verschillende aanvragen voor infrastructuurcapaciteit, tracht hij alle eisen zoveel mogelijk op elkaar af te stemmen via coördinatie van de aanvragen.
2. Indien in een bepaalde situatie coördinatie vereist is, heeft de infrastructuurbeheerder het recht om, binnen een redelijke termijn, infrastructuurcapaciteit voor te stellen die afwijkt van hetgeen was gevraagd. De infrastructuurbeheerder stelt de toepasselijke grenzen vast in zijn netverklaring. Het ENIM stelt richtsnoeren op om die grenzen vast te stellen en neemt deze op in het in artikel 6 bedoelde Europees kader voor capaciteitsbeheer.
3. De infrastructuurbeheerder tracht alle conflicten op te lossen via overleg met de desbetreffende aanvragers. Dit overleg is gebaseerd op de vrijgave van de volgende informatie, binnen een redelijke termijn, kosteloos en in elektronische vorm:
 - a) treinpaden die door alle andere aanvragers zijn aangevraagd op dezelfde routes;
 - b) treinpaden die op voorlopige basis zijn toegewezen aan alle andere aanvragers op dezelfde routes;
 - c) alternatieve treinpaden die zijn voorgesteld op de desbetreffende routes, overeenkomstig lid 2;
 - d) alle bijzonderheden van de criteria die worden gebruikt in het proces voor capaciteitstoewijzing.

Onverminderd artikel 27, lid 3, en voor zover alle aanvragers hiermee instemmen, kan de infrastructuurbeheerder alle aanvragers die potentieel betrokken kunnen zijn bij het oplossen van een conflict met elkaar in contact brengen, teneinde de coördinatie van verzoeken te faciliteren.

4. De beginselen voor de coördinatie van capaciteitsverzoeken voor binnenlandse spoordiensten worden uiteengezet in de netverklaring.
5. Wanneer niet aan aanvragen voor infrastructuurcapaciteit kan worden voldaan zonder coördinatie, tracht de infrastructuurbeheerder via coördinatie tegemoet te komen aan alle aanvragen.
6. In het geval van geschillen over de toewijzing van infrastructuurcapaciteit zorgen de lidstaten ervoor dat er een geschillenbeslechtingsstelsel beschikbaar is om die geschillen snel op te lossen, onverminderd de bestaande beroepsprocedures en artikel 56 van Richtlijn 2012/34/EU. Dat stelsel wordt uiteengezet in de netverklaring voor capaciteitsaanvragen voor binnenlandse spoordiensten. Als dat stelsel wordt toegepast, wordt binnen uiterlijk 10 dagen een besluit genomen.

7. In geval van capaciteitsaanvragen voor meerdere netwerken wordt het in de leden 1, 2 en 3 uiteengezette mechanisme voor consensuele oplossing van conflicten toegepast overeenkomstig artikel 53, en wordt de netwerkcoördinator daarbij betrokken.
8. Het ENIM stelt richtsnoeren op voor het mechanisme voor consensuele oplossing van conflicterende capaciteitsaanvragen voor meerdere netwerken en neemt deze op in het in artikel 6 bedoelde Europees kader voor capaciteitsbeheer.

Artikel 37

Formeel mechanisme voor de oplossing van conflicten op basis van sociaal-economische en milieucriteria

1. Als het in artikel 36 bedoelde mechanisme voor consensuele oplossing van conflicten geen oplossing voor het capaciteitsconflict heeft opgeleverd, wijzen de infrastructuurbeheerders de infrastructuurcapaciteit toe overeenkomstig artikel 8.
2. In het kader van het formele mechanisme voor de oplossing van conflicten worden aanvragen voor capaciteitsrechten voor meerdere netwerken in hun geheel in overweging genomen. Indien verschillende nationale parameters van toepassing zijn, overeenkomstig artikel 8, lid 6, worden die parameters gebruikt voor de respectieve delen.
3. In het geval van conflicterende capaciteitsaanvragen voor spoordiensten waarvan de kenmerken en het sociaal-economisch profiel vergelijkbaar zijn, wijst de infrastructuurbeheerder de capaciteit toe op basis van een veiling of op een wijze die toegang verschaft aan zoveel mogelijk aanvragers. Voor de toepassing van deze laatste methode is de goedkeuring van de toezichthoudende instantie vereist.

Artikel 38

Planning van de capaciteitstoewijzingsprocessen

1. De infrastructuurbeheerder en de aanvragers moeten voldoen aan de in delen 4, 5, 6 en 7 van bijlage I uiteengezette planning voor capaciteitstoewijzingsprocessen.
2. Infrastructuurbeheerders kunnen in de planning van capaciteitstoewijzingsprocessen perioden en deadlines vaststellen die verschillen van die in de onderhavige verordening en in punt 2, b), van bijlage VI bij Richtlijn 2012/34/EU, als de vaststelling van internationale treinpaden, in samenwerking met infrastructuurbeheerders van derde landen, op een netwerk met een andere spoorwijdte dan het hoofdnetwerk in de Unie, aanzienlijke gevolgen heeft voor de planning voor capaciteitstoewijzing in het algemeen.
3. De Commissie wordt gemachtigd om, overeenkomstig artikel 71, gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van delen 4, 5, 6 en 7 van bijlage I, teneinde te zorgen voor een efficiënt toewijzingsproces en tegemoet te komen aan operationele, technische, commerciële en planningsbelangen van de betrokken belanghebbenden in verband met de planning en toewijzing van capaciteit.

DEEL 4

Aanpassing en herschikking

Artikel 39

Wijzigingen van capaciteitsrechten na toewijzing

1. Infrastructuurbeheerders kunnen de aan een aanvrager toegewezen capaciteitsrechten alleen overeenkomstig deze verordening op eigen initiatief wijzigen. Aanvragers kunnen te allen tijde wijzigingen van de toegewezen capaciteit aanvragen. Een annulering wordt als een specifiek type wijziging beschouwd.

In geval van wijzigingen van toegewezen capaciteitsrechten is artikel 40 van toepassing. Infrastructuurbeheerders actualiseren onverwijld de in artikel 30 bedoelde dienstregeling.

2. Infrastructuurbeheerders en aanvragers houden wijzigingen van capaciteitsrechten na toewijzing zoveel mogelijk beperkt, overeenkomstig de in artikel 2, lid 3, uiteengezette doelstellingen.
3. Wijzigingen van capaciteitsrechten omvatten gevallen waarin de infrastructuurbeheerder de trein niet kan laten rijden overeenkomstig het toegewezen capaciteitsrecht en voldoende tijd heeft om de aanvrager een alternatief capaciteitsrecht aan te bieden nadat hij de aanvrager ervan op de hoogte heeft gebracht dat de wijziging noodzakelijk is.

Infrastructuurbeheerders kunnen verschillende deadlines aangeven voor de toewijzing van capaciteitsrechten op één netwerk en de toewijzing van capaciteitsrechten op meerdere netwerken. Infrastructuurbeheerders verstrekken in de netverklaring informatie over de tijd die nodig is om een treinpad op te stellen. Hierbij mogen de in deel 8 van bijlage I aangegeven deadlines niet worden overschreden.

4. De regels en procedures die moeten worden toegepast in geval van een wijziging van een capaciteitsrecht moeten rekening houden met de operationele en commerciële gevolgen van de wijziging voor de aanvrager. Daartoe worden wijzigingen ingedeeld op basis van hun gevolgen, overeenkomstig lid 8 van dit artikel, en geven zij aanleiding tot verschillende niveaus van compensatie, zoals bedoeld in artikel 40.
5. In geval van een wijziging van een capaciteitsrecht voor meerdere netwerken stellen de betrokken infrastructuurbeheerders alles in het werk om de samenhang van de capaciteitsrechten over de volledige treinrit te garanderen.

De infrastructuurbeheerder die een wijziging van een capaciteitsrecht voor meerdere netwerken doorvoert, moet de toewijzing van een alternatief capaciteitsrecht voor meerdere netwerken coördineren met de andere betrokken infrastructuurbeheerders en stelt de aanvrager en alle betrokken partijen in kennis van het resultaat van de coördinatie. Dat resultaat kan bestaan uit de toewijzing van een alternatief capaciteitsrecht voor meerdere netwerken of de informatie dat er geen alternatief capaciteitsrecht beschikbaar is.

6. Als spoorwegondernemingen een toegewezen capaciteitsrecht niet gebruiken, wordt dit met het oog op de toepassing van deze verordening beschouwd als een annulering op de dag van de desbetreffende treinrit.

7. Als een infrastructuurbeheerder een toegewezen capaciteitsrecht wijzigt, stelt hij de aanvrager en de betrokken spoorwegonderneming daar onverwijld van in kennis.
De infrastructuurbeheerder biedt de aanvrager alternatieve capaciteitsrechten aan binnen de in deel 8 van bijlage I vastgestelde deadlines. Als dit niet mogelijk is, verstrekt de infrastructuurbeheerder de aanvrager relevante informatie die hem in staat stelt een nieuwe aanvraag voor infrastructuurcapaciteit in te dienen. Voor zover relevant wordt in die informatie verwezen naar het in artikel 18 bedoelde plan voor capaciteitslevering en de in artikel 19 bedoelde noodplanning.
8. Het ENIM zorgt voor de voorbereiding en vaststelling van geharmoniseerde procedures voor het beheer van wijzigingen van capaciteitsrechten na de toewijzing, en neemt deze op in het in artikel 6 bedoelde Europees kader voor capaciteitsbeheer.
In deze geharmoniseerde procedures wordt een onderscheid gemaakt tussen wijzigingen die grote commerciële en operationele gevolgen hebben voor aanvragers en spoorwegondernemingen en wijzigingen die kleine gevolgen hebben. De criteria die worden gehanteerd om een wijziging als groot categoriseren, houden onder meer rekening met het vermogen van de spoorwegonderneming om de dienst overeenkomstig haar contractuele verplichtingen uit te voeren, vertragingen bij vertrek of wijzigingen van de route die leiden tot een toename van de afstand, de reisduur, de heffingen voor toegang tot het spoor of andere bijbehorende kosten, en drempels voor deze wijzigingen. Voor wijzigingen met grote gevolgen gelden strengere criteria.
9. De Commissie wordt gemachtigd om gedelegeerde handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 71 teneinde deel 8 van bijlage I te wijzigen met het oog op het garanderen van efficiënte aanpassings- en herschikkingsprocessen, rekening houdend met operationele, technische, commerciële en plannings overwegingen van de betrokken belanghebbenden.

Artikel 40

Compensatie voor wijzigingen van capaciteitsrechten

1. Als de infrastructuurbeheerder of een aanvrager hun verbintenissen met betrekking tot een toegewezen capaciteitsrecht niet nakomen, met een wijziging tot gevolg die overeenkomstig artikel 39 als groot wordt gecategoriseerd, betaalt de partij die de wijziging op gang bracht een compensatie aan de andere partij.
2. De in lid 1 bedoelde compensatie is niet verschuldigd in geval van overmacht.
3. Na raadpleging van het ENRRB definieert het ENIM geharmoniseerde voorwaarden die aanleiding geven tot compensatie. In die voorwaarden wordt rekening gehouden met de in artikel 39, leden 4 en 8, uiteengezette regels. Het ENIM neemt deze voorwaarden op in het in artikel 6 bedoelde Europees kader voor capaciteitsbeheer. Het ENRRB publiceert een advies over de door het ENIM gedefinieerde voorwaarden.
4. Na goedkeuring door de toezichthoudende instantie vermelden de infrastructuurbeheerders het niveau van de door de aanvragers te betalen compensaties in de netverklaring.
Ingevolge een voorstel van de infrastructuurbeheerder en na raadpleging van de aanvragers en potentiële aanvragers stelt de toezichthoudende instantie het niveau

van de door de infrastructuurbeheerder te betalen compensatie vast. De infrastructuurbeheerder publiceert die informatie in de netverklaring.

De compensatieniveaus zijn van die aard dat ze de infrastructuurbeheerders en aanvragers effectief stimuleren om het geplande capaciteitsgebruik te respecteren en verstoringen tot een minimum te beperken. Deze niveaus moeten evenredig en niet-discriminerend zijn.

Infrastructuurbeheerders en toezichthoudende instanties kunnen verschillende compensatieniveaus vaststellen naargelang de gevolgen van de wijziging en de vraag of de capaciteit opnieuw kan worden toegewezen en gebruikt door een andere aanvrager. Die niveaus moeten met name rekening houden met de regels in artikel 39, leden 4 en 8, de tijd die overbleef nadat de wijziging werd aangevraagd of plaatsvond tot het tijdstip van de treinrit en de benuttingsgraad van de spoorweginfrastructuur waarop het capaciteitsrecht betrekking had.

5. In geval van capaciteitsrechten voor meerdere netwerken is de verplichting om de compensatie aan de aanvrager te betalen van toepassing op de infrastructuurbeheerder(s) die verantwoordelijk is (zijn) voor de wijziging van het capaciteitsrecht, rekening houdend met het volledige capaciteitsrecht en, indien meer dan één infrastructuurbeheerder verantwoordelijk is, de verhouding tussen de lengte van hun netwerken in het capaciteitsrecht. De compensatie voor het volledige capaciteitsrecht mag niet hoger liggen dan drie keer de compensatie die verschuldigd is voor het door de infrastructuurbeheerder toegewezen capaciteitsrecht.
6. In geval van geschillen over de reden voor de wijziging van een capaciteitsrecht of vertraging bij de betaling van compensatie nemen de toezichthoudende instanties onverwijld en uiterlijk binnen één maand nadat zij alle nodige informatie voor het beoordelen van de reden van de wijziging hebben verzameld, een beslissing over het geschil. De toezichthoudende instanties informeren en raadplegen het ENRRB over dergelijke beslissingen. Het ENRRB ziet erop toe dat die beslissingen samenhangend zijn en gebaseerd zijn op gemeenschappelijk erkende beginselen.
7. De Commissie kan uitvoeringshandelingen vaststellen over de voorwaarden die aanleiding geven tot de betaling van compensaties, de categorisering van wijzigingen van capaciteitsrechten en de methoden om de compensatieniveaus vast te stellen. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 72, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

Artikel 41

Herschikking in het kader van verstorings- en crisisbeheer

1. In het geval van een netwerkverstoring als bedoeld in artikel 46 of een crisissituatie als bedoeld in artikel 47 stelt (stellen) de betrokken infrastructuurbeheerder(s) alles in het werk om het door de verstoring getroffen verkeer te herschikken. Zij doen dit door overeenkomstig het in artikel 44 bedoelde Europees kader voor grensoverschrijdende coördinatie van verkeers-, verstorings- en crisisbeheer infrastructuurcapaciteit toe te wijzen op basis van de overeenkomstig artikel 19 opgestelde noodplannen, in nauwe samenwerking met operationele belanghebbenden en, voor zover relevant, andere betrokken belanghebbenden.
2. Het ENIM zorgt voor de opstelling en vaststelling van richtsnoeren voor het beheer en de toewijzing van infrastructuurcapaciteit in geval van een netwerkverstoring, op transparante en niet-discriminerende wijze. Het ENIM stelt met name richtsnoeren

op over de toepassing van het proces voor simultane capaciteitstoewijzingen en over het beginsel “wie het eerst komt, het eerst maalt”.

Wanneer het proces voor simultane capaciteitstoewijzing van toepassing is, verstrekt het ENIM richtsnoeren over de toe te passen procedures, die in voorkomend geval de toepassing omvatten van het in artikel 36 bedoelde mechanisme voor consensuele oplossing van conflicten en het in artikel 37 bedoelde formele mechanisme voor de oplossing van conflicten. Het ENIM neemt die richtsnoeren op in het in artikel 6 bedoelde Europees kader voor capaciteitsbeheer.

3. Bij herschikkingen mogen infrastructuurbeheerders bestaande capaciteitsrechten niet unilateraal wijzigen of annuleren met het oog op het beheer van verstoringen. Op basis van de ervaring van toezichhoudende instanties, infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen en op basis van de activiteiten van het ENIM en het ENRRB kan de Commissie een uitvoeringshandeling vaststellen waarin de criteria en procedures worden uiteengezet voor herschikking, met inbegrip van unilaterale wijzigingen van toegewezen capaciteitsrechten door infrastructuurbeheerders met het oog op het beheer van netwerkverstoringen. Die uitvoeringshandeling wordt vastgesteld volgens de in artikel 72, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure.
4. Infrastructuurbeheerders en aanvragers mogen op vrijwillige basis overeenkomsten sluiten voor de vervanging van bepaalde capaciteitsrechten in het geval van een netwerkverstoring. Dergelijke overeenkomsten worden vermeld in het in artikel 19 bedoelde noodplan.
5. In het geval van een netwerkverstoring die gevolgen heeft voor het verkeer op meer dan een netwerk, coördineren de betrokken netwerkbeheerders de toewijzing van alternatieve capaciteit overeenkomstig artikel 53 en het in artikel 44 bedoelde Europees kader voor grensoverschrijdende coördinatie van verkeers-, verstoring- en crisisbeheer.

HOOFDSTUK III

VERKEERS-, VERSTORINGS- EN CRISISBEHEER

Artikel 42

Verkeersbeheer, verstoringenbeheer en crisisbeheer

1. Infrastructuurbeheerders voeren het verkeersbeheer uit overeenkomstig deze verordening en Richtlijn (EU) 2016/797 en de specificaties die zijn vastgesteld in krachtens die richtlijn vastgesteld uitvoeringshandelingen.
Daartoe voeren infrastructuurbeheerders het volgende uit:
 - a) verkeersbeheer in normale operationele omstandigheden, dat het beheer omvat van incidenten met beperkte afwijkingen van de dienstregeling tot gevolg;
 - b) verstoringenbeheer voor de aanpak van aanzienlijke verstoringen van netwerkactiviteiten waarvoor op overleg gebaseerde actie overeenkomstig artikel 46 vereist is;
 - c) verkeersbeheer tijdens crisissituaties, zoals uiteengezet in artikel 47.
2. In het geval van grootschalige crisissituaties, zowel binnen als buiten de vervoerssector, kunnen de lidstaten maatregelen toepassen die afwijken van de regels die overeenkomstig artikel 47 van toepassing zijn in normale situaties. In dergelijke

gevallen, en voor zover relevant, zorgen de infrastructuurbeheerders voor de opstelling en toepassing van speciale regels en procedures, met inachtneming van de in artikel 47 gespecificeerde procedures.

3. Bij het verkeersbeheer houden infrastructuurbeheerders zich aan de in artikel 2 uiteengezette beginselen.

Infrastructuurbeheerders moeten met name verstoringen en de gevolgen ervan voor het spoorverkeer tot een minimum beperken en:

- a) zorgen voor een snelle en gecoördineerde reactie op verstoringen, met name in het geval van netwerkverstoringen en crisissituaties;
- b) het spoorverkeer stabiliseren en optimaliseren tijdens de volledige duur van de netwerkverstoringen en crisissen;
- c) relevante, nauwkeurige en actuele informatie verstrekken aan operationele belanghebbenden en andere betrokken partijen, met name autoriteiten die bevoegd zijn voor het beheer van crisissituaties buiten de spoorwegsector. Deze informatie wordt verstrekt via passende middelen, met inbegrip van de in artikel 62 bedoelde middelen.

Artikel 43

Regels en procedures voor verkeers- en verstoringsbeheer

1. Infrastructuurbeheerders stellen regels en procedures op om afwijkingen van de dienstregeling door treinbewegingen/treinbewegingen die afwijken van de dienstregeling te beheren. Die regels en procedures worden gepubliceerd in de in artikel 27 van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde netverklaring en hebben betrekking op verkeersbeheer in de in artikel 42, lid 1, punten a), b) en c), van deze verordening bedoelde situaties.
2. De in lid 1 bedoelde regels en procedures hebben tot doel de algemene gevolgen van afwijkingen van de dienstregeling voor het spoorverkeer tot een minimum te beperken, rekening houdend met de behoeften van alle vervoerstypes. De regels en procedures kunnen prioriteitsregels omvatten voor het beheer tussen de verschillende types verkeer en de specifieke procedures, criteria en doelstellingen die moeten worden toegepast in een aanpak die gebaseerd is op de optimalisering van een doelfunctie, zoals het tot een minimum beperken van de minuten vertraging of van de tijd die nodig is om terug te keren naar normale exploitatie, in plaats van expliciete prioriteitsregels.
3. In het geval van een verstoring van treinbewegingen die wordt veroorzaakt door een technische panne of een ongeval, neemt de infrastructuurbeheerder alle nodige maatregelen om de normale situatie te herstellen. Daartoe past hij een noodplan toe overeenkomstig artikel 19. In het geval van een verstoring met mogelijke gevolgen voor grensoverschrijdend verkeer, werken de betrokken infrastructuurbeheerders samen om het grensoverschrijdend verkeer terug normaal te laten verlopen, overeenkomstig het in artikel 44 bedoelde Europees kader voor de coördinatie van verkeers-, verstorings- en crisisbeheer.
4. Bij het vaststellen van de in lid 1 bedoelde regels en procedures houden infrastructuurbeheerders zoveel mogelijk rekening met het in artikel 44 bedoelde Europees kader voor de coördinatie van verkeers-, verstorings- en crisisbeheer. In de netverklaring geven zij de redenen voor alle afwijkingen van de in het Europees

kader voor de coördinatie van verkeers-, verstorings- en crisisbeheer vastgestelde gemeenschappelijke regels en procedures.

5. In geval van overmacht en, indien absoluut noodzakelijk, wegens een ongeval waardoor de infrastructuur tijdelijk onbruikbaar is, kunnen toegewezen capaciteitsrechten zonder waarschuwing worden ingetrokken voor zo lang als nodig is om de infrastructuur te herstellen.

Indien hij dit nodig acht mag de infrastructuurbeheerder spoorwegondernemingen vragen hem de middelen ter beschikking te stellen die hij het meest geschikt acht om de situatie zo snel mogelijk terug normaal te laten worden.

6. De lidstaten mogen van spoorwegondernemingen eisen dat spoorwegondernemingen zelf worden betrokken bij de handhaving en monitoring van hun eigen naleving van de veiligheidsnormen en -regels.

Artikel 44

Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstorings- en crisisbeheer

1. Het ENIM zorgt uiterlijk [12 months after the entry into force of this Regulation] voor de opstelling en vaststelling van een Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstorings- en crisisbeheer overeenkomstig artikel 42.

Het ENIM ontwikkelt het Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstorings- en crisisbeheer in samenwerking met operationele belanghebbenden en belanghebbende partijen via het in artikel 54 bedoelde raadplegingsproces, rekening houdend met de werkzaamheden van de bij titel IV van Verordening (EU) 2021/2085 opgerichte Gemeenschappelijke Onderneming “Europese spoorwegen”.

2. Het Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstorings- en crisisbeheer verstrekt richtsnoeren voor de coördinatie tussen infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen en andere operationele belanghebbenden.
3. Het Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstorings- en crisisbeheer omvat met name de in bijlage V opgesomde elementen.

Artikel 45

Coördinatie van verkeers-, verstorings- en crisisbeheer

Infrastructuurbeheerders coördineren het verkeersbeheer overeenkomstig artikel 53 en op basis van het in artikel 44 bedoelde Europees kader voor grensoverschrijdende coördinatie van verkeers-, verstorings- en crisisbeheer.

De coördinatie moet er met name voor zorgen dat:

- a) internationale spoordiensten zowel in gewone situaties als bij verstoord bedrijf met zo weinig mogelijk verstoringen kunnen worden geëxploiteerd;
- b) voldoende rekening wordt gehouden met de specifieke uitdagingen in verband met grensoverschrijdende delen, die onder meer voortvloeien uit beperkte

interoperabiliteit in termen van infrastructuur, technische apparatuur en exploitatie, taal- en opleidingsvereisten voor personeel, administratieve of grensformaliteiten;

- c) er een efficiënte uitwisseling van actuele en relevante informatie plaatsvindt tussen infrastructuurbeheerders, aanvragers, spoorwegondernemingen en andere operationele belanghebbenden, en alle relevante structuren voor de governance van crisisbeheer op EU-niveau, indien van toepassing en overeenkomstig artikel 62.

Artikel 46

Netwerkverstoringen

1. Als een incident leidt tot of waarschijnlijk zal leiden tot beperkingen van de netwerkactiviteiten die gecoördineerde actie van de operationele belanghebbenden vereisen om het best mogelijke beheer van het verkeer tijdens de beperkingen te garanderen, beoordelen de getroffen infrastructuurbeheerders de waarschijnlijke duur en gevolgen van het incident op basis van alle beschikbare informatie en eerdere ervaring.

Als de geschatte duur en gevolgen beantwoorden aan de criteria voor het uitroepen van netwerkverstoringen zoals uiteengezet in bijlage VI, roepen de betrokken infrastructuurbeheerders een netwerkverstoring uit en passen zij de in artikel 43 vastgestelde maatregelen toe.

2. Als het incident gevolgen heeft of waarschijnlijk zal hebben voor meer dan één netwerk, roept de infrastructuurbeheerder van de plaats waar het incident plaatsvond een verstoring van meerdere netwerken uit en coördineert hij de acties overeenkomstig de artikelen 44, 45 en 53.
3. Het ENIM stelt een geharmoniseerde methode op om de waarschijnlijke duur en gevolgen van netwerkverstoringen te schatten en neemt deze op in het in artikel 44 bedoelde Europees kader voor de coördinatie van verkeers- en crisisbeheer.
4. De infrastructuurbeheerder moet de betrokken partijen zo snel mogelijk informeren over de onbeschikbaarheid van infrastructuurcapaciteit, met name ten gevolge van een incident.
De toezichthoudende instantie kan van de infrastructuurbeheerder eisen haar dergelijke informatie beschikbaar te stellen, indien zij dit nodig acht.
5. De netwerkcoördinator verzamelt informatie over netwerkverstoringen, analyseert de reactie, trekt conclusies over de doeltreffendheid van het beheer van die incidenten, raadpleegt operationele belanghebbenden overeenkomstig artikel 54 en brengt verslag uit aan het ENIM en het prestatiebeoordelingsorgaan.
6. De Commissie wordt gemachtigd om, overeenkomstig artikel 71, gedelegeerde handelingen tot wijziging van bijlage VI vast te stellen teneinde te zorgen voor effectief en efficiënt beheer van netwerkverstoringen, rekening houdend met operationele, technische, commerciële en planningsoverwegingen van de betrokken belanghebbenden.

Artikel 47

Crisissituaties

1. In geval van crisissen die betrekking hebben op openbare veiligheid, epidemieën, natuurrampen, milieu, defensie en beveiliging, en die kritieke gevolgen voor vraag

en aanbod van spoorvervoersdiensten hebben of naar verwachting zullen hebben, mogen de lidstaten noodmaatregelen toepassen die, in afwijking van de regels van deze verordening, het volgende omvatten:

- a) de annulering van capaciteitsrechten zonder compensatie;
- b) alternatieve beginselen, regels en procedures voor capaciteitsbeheer, met name voor de toewijzing van schaarse infrastructuurcapaciteit;
- c) alternatieve procedures voor verkeersbeheer;
- d) het gebruik van alternatieve routes;
- e) de wijziging van plannen voor capaciteitslevering.

De betrokken lidstaat ziet erop toe dat de noodmaatregelen in de mate van het mogelijke de in deze verordening uiteengezette beginselen inzake capaciteits- en verkeersbeheer volgen en gebruik maken van bestaande plannen die zijn opgesteld overeenkomstig artikel 19. Hij coördineert die noodmaatregelen met andere lidstaten.

2. De betrokken lidstaat stelt de Commissie en het ENIM onverwijld in kennis van zijn beslissing om noodmaatregelen toe te passen en verstrekt een rechtvaardiging en beschrijving van die maatregelen, alsmede de verwachte duur van de toepassing ervan. Indien van toepassing stellen de lidstaten ook de Commissie en het bij artikel 8 van [Regulation on a Single Market Emergency Instrument] voorziene centraal verbindingsbureau in kennis.
3. De infrastructuurbeheerder duidt een focuspunt aan in de zin van artikel 60, dat aan de Commissie, het ENIM, andere infrastructuurbeheerders en andere belanghebbende partijen informatie verstrekt over de noodmaatregelen en die maatregelen helpt coördineren.
4. Als noodmaatregelen aanzienlijke gevolgen hebben voor grensoverschrijdend verkeer, zorgen de infrastructuurbeheerders voor onderlinge coördinatie overeenkomstig de artikelen 53 en 54. De Commissie en de betrokken lidstaten worden betrokken bij het uitvoeren van de coördinatie tussen specifieke coördinatiestructuren overeenkomstig artikel 53, lid 2, punt a).
5. Op verzoek van de Commissie en binnen de door haar vastgestelde termijn verstrekken de toezichthoudende instanties en het ENRRB hun advies over de noodmaatregelen. De Commissie kan besluiten vaststellen die een lidstaat verplichten de noodmaatregelen in te trekken als deze niet noodzakelijk worden geacht.
6. De lidstaten verstrekken geactualiseerde informatie als dit nodig is of op verzoek van de Commissie. De lidstaten verstrekken alle door de Commissie vereiste informatie over de noodmaatregelen binnen de door de Commissie vastgestelde termijnen.
7. Overheidsinstanties die bevoegd zijn voor het beheer van crisissituaties, met inbegrip van het leger, de civiele bescherming en andere, mogen simulatieoefeningen van de binnen het toepassingsgebied van dit artikel vallende crisissituaties organiseren. In dergelijke gevallen wijst de infrastructuurbeheerder capaciteit toe naargelang dit nodig is, met inbegrip van de annulering van toegewezen capaciteitsrechten, indien nodig. De betrokken overheidsinstanties compenseren de betrokken aanvragers overeenkomstig artikel 40.

Artikel 48

Uitwisseling van informatie over verkeersbeheer

1. Alle operationele belanghebbenden die rechtstreeks betrokken zijn bij de exploitatie van een spoorvervoersdienst hebben het in bijlage VIII uiteengezette recht op toegang tot de informatie over deze spoorvervoersdienst.

De betrokken partijen mogen deze informatie alleen gebruiken met het oog op de toepassing van deze verordening en Richtlijn (EU) 2016/797 en de krachtens die richtlijn vastgestelde uitvoeringshandelingen, tenzij anders gespecificeerd in contractuele overeenkomsten.

2. De informatie wordt toegankelijk gemaakt overeenkomstig artikel 62.
3. De Commissie wordt gemachtigd om, overeenkomstig artikel 71, gedelegeerde handelingen tot wijziging van bijlage VIII vast te stellen teneinde te garanderen dat de informatie alle wijzigingen weerspiegelt van de technische specificaties voor interoperabiliteit die zijn vastgelegd in de overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/797 vastgestelde relevante uitvoeringshandelingen, rekening houdende met de operationele, technische, commerciële en planningsoverwegingen van de betrokken belanghebbenden.

HOOFDSTUK IV PRESTATIEBEOORDELING

Artikel 49

Algemene beginselen voor prestatiebeoordeling

1. Overeenkomstig artikel 7 septies, punt d), van Richtlijn 2012/34/EU monitort en benchmarkt het ENIM de prestaties van spoorweginfrastructuurdiensten, rekening houdend met de in artikel 2 van deze verordening uiteengezette algemene doelstellingen. Spoorweginfrastructuurbeheerders monitoren ook de prestaties van spoorvervoersdiensten.
2. Daartoe zetten infrastructuurbeheerders hun eigen prestatiedoelstellingen uiteen in het in artikel 8, lid 3, van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde plan, rekening houdend met alle doelstellingen die zijn uiteengezet in de in artikel 30 van die richtlijn bedoelde contractuele overeenkomsten. Zij zorgen voor de vaststelling en uitvoering van procedures om toezicht te houden op en verslag uit te brengen over de vooruitgang op weg naar de verwezenlijking van de doelstellingen, teneinde samen met de operationele belanghebbenden de oorzaken van tekortkomingen in de prestaties te achterhalen en maatregelen te nemen om ze te verbeteren. Deze procedures houden rekening met het in artikel 50 van deze verordening bedoelde Europees kader voor prestatiebeoordeling. Infrastructuurbeheerders geven in de netverklaring de redenen voor alle afwijkingen van de in het Europees kader voor prestatiebeoordeling vastgestelde gemeenschappelijke procedures.
3. Het ENIM werkt samen met de Europese coördinatoren aan prestatiebeoordelingen overeenkomstig de in artikel 18 van [new TEN-T Regulation] uiteengezette operationele eisen.

Artikel 50

Europees kader voor prestatiebeoordeling

1. Het ENIM zorgt uiterlijk [12 months after the entry into force of this Regulation] voor de opstelling en uitvoering van een Europees kader voor prestatiebeoordeling. Dit kader houdt met name rekening met de in artikel 2, lid 3, artikel 8, lid 4, artikel 42, lid 3, en de operationele eisen vastgestelde beginselen, de prestatiedoelstellingen en de in artikel 18 van [new TEN-T Regulation] uiteengezette streefwaarden.
2. Het Europees kader heeft betrekking op de in bijlage VII uiteengezette prestatiegebieden. Het omvat met name:
 - a) een lijst prioritaire prestatiekwesties die moeten worden aangepakt in de in bijlage VII uiteengezette prestatiegebieden;
 - b) prestatie-indicatoren die het mogelijk maken toezicht te houden op de voortgang van de prestatiekwesties, met inbegrip van de methoden en gegevensvereisten om die indicatoren te berekenen;
 - c) criteria en procedures om prestatiedoelstellingen te definiëren op het niveau van infrastructuurbeheerders;
 - d) procedures om de elementen in de punten a), b) en c) te monitoren en te beoordelen, alsmede de toepassing van corrigerende maatregelen en de verwezenlijking van de in lid 4 bedoelde prestatiedoelstellingen.
3. Op basis van lid 2, punt d), beoordeelt het ENIM regelmatig het Europees kader voor prestatiebeoordeling en de resultaten van de toepassing ervan, en stelt het passende wijzigingen van het kader voor.
4. Infrastructuurbeheerders houden zoveel mogelijk rekening met het Europees kader voor prestatiebeoordeling bij het uitoefenen van hun functies. Infrastructuurbeheerders nemen met name de overeenkomstig lid 2, punt c), van dit artikel gedefinieerde doelstellingen op in het in artikel 8, lid 3, van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde bedrijfsplan. Deze doelstellingen omvatten de in artikel 18, lid 1, punten a) en b), van [new TEN-T Regulation] uiteengezette streefwaarden.
5. De Commissie kan overeenkomstig de in artikel 72, lid 2, bedoelde adviesprocedure uitvoeringshandelingen vaststellen waarin gedetailleerde regels voor de elementen in lid 2, punten b), c) en d), worden uiteengezet. Daarbij houdt de Commissie rekening met de werkzaamheden die het ENIM overeenkomstig lid 3 heeft verricht en met alle aanbevelingen van het prestatiebeoordelingsorgaan.

Artikel 51

Europees prestatiebeoordelingsverslag

1. Onverminderd artikel 15 van Richtlijn 2012/34/EU en artikel 3 van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1100 van de Commissie¹³, zorgt het ENIM uiterlijk [24 months after the entry into force of this Regulation] voor de opstelling en jaarlijkse publicatie van een Europees prestatiebeoordelingsverslag op basis van

¹³ Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1100 van de Commissie van 7 juli 2015 betreffende de rapportageplicht van de lidstaten in het kader van het toezicht op de spoormarkt (PB L 181 van 9.7.2015, blz. 1).

het in artikel 50 van deze verordening bedoelde Europees kader voor prestatiebeoordeling.

2. Het prestatiebeoordelingsorgaan stelt een zelfstandig deel van het verslag op waarin het de prestaties van spoorweginfrastructuurdiensten en spoorvervoersdiensten beoordeelt en aanbevelingen doet over prestatiekwesties die prioritair moeten worden aangepakt en maatregelen om de prestaties te verbeteren.
3. Het prestatiebeoordelingsverslag heeft minstens betrekking op de lijnen die zijn opgenomen in de in Verordening [new TEN-T Regulation] bedoelde Europese vervoerscorridors en omvat de bij [artikel 53, lid 3, punt g)] van die verordening vereiste informatie. De gepresenteerde informatie moet voldoende gedetailleerd zijn wat het geografische toepassingsgebied betreft en moet betrekking hebben op een voldoende lange periode om zinvolle interpretaties mogelijk te maken.
4. Het prestatiebeoordelingsverslag bevat een specifiek deel over de uitvoering van coördinatie tussen infrastructuurbeheerders overeenkomstig artikel 53 en over het in artikel 54 van deze verordening bedoelde raadplegingsmechanisme.

Artikel 52

Prestatiebeoordelingsorgaan

1. Overeenkomstig de in artikel 72, lid 3, bedoelde procedure kan de Commissie een onpartijdig en bevoegd orgaan opzetten of aanwijzen, dat optreedt als prestatiebeoordelingsorgaan.
2. Het prestatiebeoordelingsorgaan verstrekt advies aan de Commissie en de Europese coördinatoren over kwesties die verband houden met de prestaties van spoorweginfrastructuurdiensten en spoorvervoersdiensten, op verzoek van de Commissie of de Europese coördinatoren.
3. Het prestatiebeoordelingsorgaan voert de volgende taken uit:
 - a) aanbevelingen aan het ENIM verstrekken over de vaststelling en beoordeling van het in artikel 50 bedoelde Europees kader voor prestatiebeoordeling, met inbegrip van prestatiegebieden, prestatiekwesties die in het kader van elk prestatiegebied moeten worden aangepakt, harmonisering van methoden, processen, criteria en definities voor het verzamelen en analyseren van gegevens met betrekking tot prestaties en prestatie-indicatoren;
 - b) aanbevelingen aan het ENIM, het ENRRB, infrastructuurbeheerders, aanvragers, toezichthoudende instanties, autoriteiten van de lidstaten en, indien relevant, andere belanghebbenden verstrekken met betrekking tot corrigerende maatregelen op het gebied van capaciteitsbeheer en verkeers-, verstorings- en crisisbeheer;
 - c) de resultaten van het ontwerp van het Europees prestatiebeoordelingsverslag beoordelen en het in artikel 51, lid 2, bedoelde zelfstandig deel opstellen;
 - d) adviezen en aanbevelingen verstrekken met betrekking tot de prestaties van spoorweginfrastructuurdiensten in verband met de in artikel 8, lid 1, bedoelde indicatieve strategie voor de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur, het in artikel 8, lid 3, bedoelde bedrijfsplan, de in artikel 30, lid 2, bedoelde contractuele overeenkomsten en de in artikel 35 van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde prestatieregeling;

- e) advies verstrekken aan de Europese coördinatoren over kwesties die verband houden met de prestaties van spoorweginfrastructuurdiensten en spoorvervoersdiensten.
4. De geadresseerden van de in lid 3 bedoelde adviezen en aanbevelingen geven antwoord aan het prestatiebeoordelingsorgaan binnen de door dit orgaan vastgestelde termijnen.
5. Het ENIM, de netwerkcoördinator, de infrastructuurbeheerders, de toezichhoudende instanties, het ENRRB en, voor zover relevant, andere belanghebbenden werken samen met het prestatiebeoordelingsorgaan, met name door informatie over prestaties op eigen initiatief of op verzoek van het orgaan te verstrekken, en stellen alles in het werk om in hun werkzaamheden met betrekking tot het beheer van de prestaties van het spoor rekening te houden met hun aanbevelingen.
6. Het prestatiebeoordelingsorgaan respecteert de vertrouwelijkheid van bedrijfsgeheimen bij het verwerken van de door relevante belanghebbenden of de Commissie verstrekte informatie.

HOOFDSTUK V

EUROPEES NETWERK VOOR COÖRDINATIE

Artikel 53

Coördinatie tussen infrastructuurbeheerders

1. Wanneer naar dit artikel wordt verwezen, zorgen de infrastructuurbeheerders voor onderlinge coördinatie en coördinatie met andere relevante belanghebbenden met betrekking tot de verantwoordelijkheden en taken die hen uit hoofde van deze verordening worden toevertrouwd.
2. Infrastructuurbeheerders overleggen minstens over de in bijlage IX uiteengezette kwesties en voldoen aan de specifieke coördinatievereisten die in de daarin vermelde artikelen zijn uiteengezet.

Infrastructuurbeheerders moeten met name:

- a) organisatiestructuren, procedures en instrumenten vaststellen, al naargelang van toepassing, met inbegrip van de in artikel 62 bedoelde digitale instrumenten;
- b) coördineren op het meest geschikte geografische niveau, waarbij de entiteiten moeten worden betrokken die het best geplaatst zijn om effectieve en efficiënte resultaten te bereiken, overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel;
- c) samenwerken met andere infrastructuurbeheerders via de in artikel 60 bedoelde aangeduide focuspunten;
- d) al naargelang van toepassing het ENIM of de netwerkcoördinator betrekken bij kwesties die relevant zijn voor de Unie. De coördinatie tussen infrastructuurbeheerders kan op meer dan één niveau plaatsvinden, met name voor kwesties waarvoor zowel op het niveau van de Unie als binnen specifiek geografisch bereik coördinatie vereist is;

- e) een leidende entiteit aanwijzen, telkens wanneer meerdere actoren betrokken zijn bij de coördinatieactiviteiten; deze entiteit brengt verslag uit aan het ENIM en is verantwoordelijk voor het organiseren van de raadplegingsactiviteiten overeenkomstig artikel 54;
 - f) gevallen waarvoor in eerste instantie geen resultaten kunnen worden bereikt, doorverwijzen naar het ENIM;
 - g) de uitvoering van de coördinatieactiviteiten beoordelen overeenkomstig hoofdstuk IV.
3. De coördinatie heeft betrekking op alle lijnen en knooppunten die deel uitmaken van de in artikel 7 en bijlage III van [new TEN-T Regulation] bedoelde Europese vervoerscorridors.
- De infrastructuurbeheerders kunnen de coördinatie uitbreiden tot aanvullende lijnen als alle betrokken infrastructuurbeheerders daarmee instemmen.
4. De coördinatie tussen infrastructuurbeheerders over de toewijzing van capaciteitsrechten voor meerdere netwerken overeenkomstig artikel 29 heeft betrekking op alle netwerken van de infrastructuurbeheerders die lid zijn van het ENIM.
5. De Commissie is gemachtigd overeenkomstig artikel 71 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage IX, teneinde te zorgen voor efficiënte coördinatie tussen infrastructuurbeheerders, rekening houdend met operationele, commerciële en planningsoverwegingen van alle betrokken belanghebbenden, en in het licht van de ervaring die is opgedaan met de uitvoering van deze verordening.

Artikel 54

Raadplegingsmechanisme voor Europese en grensoverschrijdende kwesties

1. Het ENIM zorgt voor de opstelling, vaststelling en uitvoering van richtsnoeren voor passende en regelmatige raadpleging van belanghebbenden partijen en neemt deze op in het in artikel 6 bedoelde kader voor capaciteitsbeheer, het in artikel 44 bedoelde Europees kader voor grensoverschrijdend verkeers-, verstoring- en crisisbeheer en het in artikel 50 bedoelde kader voor prestatiebeoordeling. Het proces wordt ontwikkeld en toegepast met de steun van de netwerkcoördinator en de betrokkenheid van de door infrastructuurbeheerders aangeduide focuspunten, zoals bedoeld in artikel 60.
2. Als het ENIM een advies of aanbeveling vaststelt die waarschijnlijk gevolgen zal hebben voor spoorwegondernemingen, andere aanvragers, andere operationele belanghebbenden en belanghebbende partijen, stelt het een ontwerp op voor de raadpleging van de betrokken partijen. De betrokken partijen krijgen voldoende tijd om feedback te geven over het ontwerpbesluit. Indien nodig worden de autoriteiten van de lidstaten hierbij betrokken.
3. Bij het opstellen van het definitieve advies of de definitieve aanbeveling houdt het ENIM rekening met de overeenkomstig lid 2 verstrekte feedback van de betrokken partijen. Als het ENIM geen rekening houdt met significante elementen van de verstrekte feedback, vermeldt het de redenen daarvoor.

Artikel 55

Organisatie van het Europees netwerk van infrastructuurbeheerders

1. Met het oog op de toepassing van deze verordening wordt het in artikel 7 septies van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde Europees netwerk van infrastructuurbeheerders georganiseerd overeenkomstig dit artikel.
2. Alle spoorinfrastructuurbeheerders die verantwoordelijk zijn voor lijnen die deel uitmaken van het in artikel 6 en bijlage I van [new TEN-T Regulation] bedoelde kernnetwerk en uitgebreide kernnetwerk van het TEN-T, moeten lid zijn van het ENIM. Zij wijzen een vertegenwoordiger en een plaatsvervanger aan.
3. Spoorweginfrastructuurbeheerders die niet voldoen aan het criterium van lid 2 mogen een vertegenwoordiger die geen lid is, aanstellen om deel te nemen aan de besprekingen van het ENIM.
4. Na raadpleging van en goedkeuring door de Commissie stelt het ENIM zijn reglement op en publiceert het dit. Het organiseert zijn activiteiten overeenkomstig dit reglement.
5. Het ENIM neemt besluiten bij eenvoudige meerderheid, tenzij anders bepaald in het reglement. Alle leden van één lidstaat hebben samen één stem. Bij afwezigheid van een lid mag de plaatsvervanger het stemrecht uitoefenen.
6. Het ENIM komt op gezette tijden bijeen. Het kiest een voorzitter uit zijn leden met een tweederdemeerderheid van zijn leden.
7. De Commissie is een niet-stemgerechtigd lid van het ENIM. Zij ondersteunt de werkzaamheden van het ENIM en faciliteert de coördinatie.
8. Het ENIM stelt zijn werkprogramma op. Dit werkprogramma bestrijkt een periode van minstens twee jaar. Het ENIM raadpleegt aanvragers en andere operationele belanghebbenden via het in artikel 54 bedoelde raadplegingsmechanisme over het ontwerp-werkprogramma. Bovendien raadpleegt het ENIM de Europese Commissie, het Spoorwegbureau van de Europese Unie en de Gemeenschappelijke Onderneming “Europese spoorwegen” en, in voorkomend geval, andere belanghebbenden.

Artikel 56

Verantwoordelijkheden van het ENIM

1. Behalve de in artikel 7 septies van Richtlijn 2012/34/EU vastgelegde taken is het ENIM verantwoordelijk voor alle taken die het in deze verordening krijgt toegewezen. Het moet met name:
 - a) het in artikel 6 bedoelde Europees kader voor capaciteitsbeheer vaststellen;
 - b) het in artikel 44 bedoelde Europees kader voor de coördinatie van verkeers- en crisisbeheer vaststellen;
 - c) het in artikel 50 bedoelde Europees kader voor prestatiebeoordeling vaststellen;
 - d) adviezen en aanbevelingen aan infrastructuurbeheerders vaststellen, overeenkomstig de bepalingen van deze verordening en op eigen initiatief;
 - e) adviezen en aanbevelingen aan infrastructuurbeheerders vaststellen in de in artikel 53, lid 2, punt f), bedoelde gevallen;

- f) de coördinatie tussen infrastructuurbeheerders organiseren overeenkomstig artikel 53.
2. Wanneer infrastructuurbeheerders coördinatieactiviteiten uitvoeren via speciaal daarvoor bestemde coördinatiegroepen, wijzen zij de entiteiten aan die aan deze groepen deelnemen, met inbegrip van overeenkomstig artikel 60 door infrastructuurbeheerders aangewezen focuspunten, de netwerkcoördinator, of beide.

Artikel 57

Transparantie

1. Het ENIM zorgt ervoor dat zijn samenstelling, werkmethoden en alle relevante informatie over zijn werkzaamheden kunnen worden geraadpleegd op zijn website. Dit omvat de contactgegevens van specifieke coördinatiegroepen die door de infrastructuurbeheerders zijn opgericht en referenties van coördinatie-instrumenten en -procedures overeenkomstig artikel 53.
2. Het ENIM nodig de Commissie, met inbegrip van de Europese coördinatoren en, indien relevant, vertegenwoordigers van de lidstaten, uit om deel te nemen aan zijn vergaderingen, teneinde kwesties te bespreken die verband houden met de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur en te zorgen voor samenwerking met de Europese coördinatoren, zoals uiteengezet in [new TEN-T Regulation]. Het ENIM verstrekt de bij artikel 53, derde alinea, van [new TEN-T Regulation] vereiste informatie.

Artikel 58

Netwerkcoördinator

1. De infrastructuurbeheerders verstrekken het ENIM de nodige middelen om zijn taken uit te voeren. Daartoe stellen zij uiterlijk [12 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening] een onpartijdige en bevoegde entiteit aan om alle in artikel 59 bedoelde functies uit te oefenen. Deze entiteit wordt aangesteld als netwerkcoördinator.
- Vóór de aanstelling van de netwerkcoördinator vragen de infrastructuurbeheerders aan de Commissie of zij instemt met de aangeduide entiteit en met de volgende aspecten:
- a) de voorwaarden voor de aanstelling van de netwerkcoördinator;
 - b) de voorwaarden voor de intrekking van de aanstelling;
 - c) de procedure om regelmatig toezicht te houden op de werkzaamheden van de netwerkcoördinator en na te gaan of hij zijn taken doeltreffend heeft uitgevoerd;
 - d) alle aanvullende operationele verplichtingen en taken van de netwerkcoördinator.
2. De netwerkcoördinator voert zijn taken op onpartijdige en kosteneffectieve wijze uit en treedt op namens het ENIM. Daartoe dient hij bij het ENIM een jaarlijks werkprogramma in met betrekking tot de in deze verordening uiteengezette taken en een jaarlijks verslag over de uitvoering van het werkprogramma.

Artikel 59

Taken en verantwoordelijkheden van de netwerkcoördinator

De netwerkcoördinator voert de volgende taken uit ter ondersteuning van het ENIM:

- a) hij treedt op als secretariaat en bereidt de vergaderingen, documenten, besluiten en adviezen van het ENIM voor;
- b) hij draagt bij tot de voorbereiding van het in artikel 6 bedoelde Europees kader voor capaciteitsbeheer, het in artikel 44 bedoelde Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstoring- en crisisbeheer en het in artikel 50 bedoelde Europees kader voor prestatiebeoordeling;
- c) hij draagt bij tot de operationele coördinatie tussen infrastructuurbeheerders overeenkomstig artikel 53;
- d) hij identificeert binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallende en op nationaal niveau of op het niveau van de infrastructuurbeheerder vastgestelde regels, procedures en instrumenten die belemmeringen vormen voor spoordiensten over meerdere netwerken, zoals uiteengezet in deze verordening;
- e) hij treedt op als contactpunt namens infrastructuurbeheerders voor vragen in verband met capaciteitsplanning en -toewijzing, met name potentiële capaciteitsaanvragen, en voor informatie of contactpunten in verband met spoorincidenten en tijdelijke capaciteitsbeperkingen;
- f) hij treedt op als eerste contactpunt voor belanghebbenden buiten de spoorsector die belangstelling vertonen in het gebruik van spoordiensten, waarbij hij hen in contact brengt met de relevante actoren van infrastructuurbeheerders en andere operationele belanghebbenden;
- g) hij treedt op als contactpunt namens het ENIM voor aanvragers en andere operationele belanghebbenden inzake kwesties die niet uitdrukkelijk onder deze verordening vallen, met name het opstarten of wijzigen van grensoverschrijdende spoorvervoersdiensten of het organiseren van steun voor ad-hocactiviteiten, met name om de in artikel 47 bedoelde crisissituaties aan te pakken.

Artikel 60

Focuspunten voor coördinatie van infrastructuurbeheerders

1. De infrastructuurbeheerders wijzen focuspunten aan om te zorgen voor coördinatie tussen infrastructuurbeheerders overeenkomstig artikel 53. De focuspunten treden op als centrale interface tussen de organisatie van de infrastructuurbeheerder en de andere entiteiten die betrokken zijn bij de coördinatieactiviteiten.
2. Infrastructuurbeheerders stellen het ENIM onverwijld in kennis van alle wijzigingen in de focuspunten; deze wijzigingen worden opgenomen in de in artikel 57, lid 1 (Transparantie), bedoelde publicaties.

Artikel 61

Gemeenschappelijke structuur, inhoud en tijdschema voor netverklaringen

1. Het ENIM zorgt voor de voorbereiding en vaststelling van een gemeenschappelijke structuur voor de in artikel 27 van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde netverklaring, waarbij rekening wordt gehouden met de in bijlage IV bij die richtlijn en bijlage IV

bij deze verordening vermelde informatie, en van een gemeenschappelijk schema voor de raadpleging van belanghebbende partijen over de ontwerp-netverklaring. Infrastructuurbeheerders houden zoveel mogelijk rekening met deze structuur en dit schema bij de voorbereiding van de netverklaring.

2. Bij de voorbereiding van de in artikel 27 van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde netverklaring houdt de infrastructuurbeheerder zoveel mogelijk rekening met het Europees kader voor capaciteitsbeheer, het Europees kader voor de grensoverschrijdende coördinatie van verkeers-, verstorings- en crisisbeheer en het Europees kader voor prestatiebeoordeling, zoals respectievelijk bedoeld in de artikelen 6, 44 en 50 van deze verordening.
3. Als de infrastructuurbeheerder niet voldoet aan lid 1 of 2 motiveert hij dit in de netverklaring en stelt hij de bevoegde toezichthoudende instantie en het ENIM daarvan in kennis.

Artikel 62

Digitalisering van capaciteits- en verkeersbeheer

1. Infrastructuurbeheerders zien erop toe dat de binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallende processen voor capaciteitsbeheer en verkeersbeheer worden uitgevoerd aan de hand van digitale instrumenten en digitale diensten.
2. De uitgerolde digitale instrumenten en de verleende digitale diensten moeten:
 - a) de prestaties en de kwaliteit, met inbegrip van de volledige interoperabiliteit van de diensten die infrastructuurbeheerders aan aanvragers verlenen, verbeteren;
 - b) de transparantie van het beheer van de spoorcapaciteit en het verkeersbeheer in alle fasen verbeteren;
 - c) de administratieve last voor aanvragers beperken door elk stuk informatie slechts één keer te vragen en door informatie of gegevens op één plaats te verstrekken, ook met betrekking tot grensoverschrijdende diensten.
3. Indien technische specificaties voor interoperabiliteit moeten worden opgesteld voor de digitale instrumenten of de digitale diensten die nodig zijn om de processen van capaciteitsbeheer of verkeersbeheer te ondersteunen, of indien bestaande specificaties die geheel of gedeeltelijk betrekking hebben op die instrumenten, zoals voorzien bij Richtlijn (EU) 2016/797 en de krachtens die richtlijn vastgestelde uitvoeringshandelingen, moeten worden gewijzigd, dragen het ENIM en de infrastructuurbeheerders bij tot het opstellen en bijhouden van die specificaties, in samenwerking met de Gemeenschappelijke Onderneming “Europese spoorwegen” en aan de hand van het in artikel 5 van Richtlijn (EU) 2016/797 bedoelde proces.
4. Infrastructuurbeheerders dragen bij tot de werkzaamheden van de Gemeenschappelijke Onderneming “Europese spoorwegen” met betrekking tot kwesties die binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallen. Daartoe zoeken het ENIM en de infrastructuurbeheerders passende vertegenwoordiging in de in de artikelen 96 en 97 van Verordening (EU) 2021/2085 bedoelde stuurgroep voor de systeempijler en uitrolgroep.
5. Infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen, andere aanvragers en, indien relevant, exploitanten van dienstvoorzieningen wisselen digitale informatie over

capaciteitsbeheer en verkeersbeheer uit door middel van digitale instrumenten en digitale diensten die gebaseerd zijn op een geharmoniseerde architectuur en die gebruikmaken van gestandaardiseerde interfaces of gemeenschappelijke systemen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/797 en de specificaties van de krachtens die richtlijn vastgestelde uitvoeringshandelingen.

In het geval van spoordiensten over meerdere netwerken verstrekken infrastructuurbeheerders digitale diensten en digitale informatie via één interface of via gemeenschappelijke systemen waarvan de ontwikkeling en uitrol overeenkomstig lid 3 door het ENIM zijn gecoördineerd.

HOOFDSTUK VI REGELGEVEND TOEZICHT OP CAPACITEITS- EN VERKEERSBEHEER

DEEL 1

Toezichthoudende instanties

Artikel 63

Verantwoordelijkheden van toezichthoudende instanties

1. De in artikel 56 van Richtlijn 2012/34/EU vastgestelde functies en bevoegdheden worden ook uitgeoefend met betrekking tot de kwesties die onder deze verordening vallen. De toezichthoudende instantie monitort met name de activiteiten van infrastructuurbeheerders, zoals uiteengezet in hoofdstukken II tot en met V, en gaat op eigen initiatief na of deze verordening wordt nageleefd, teneinde discriminatie van aanvragers te voorkomen.
2. Spoorwegondernemingen, aanvragers, potentiële aanvragers of nationale, regionale of lokale autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor vervoer hebben het recht overeenkomstig artikel 56 van Richtlijn 2012/34/EU beroep aan te tekenen bij de toezichthoudende instantie als zij van mening zijn dat zij oneerlijk zijn behandeld, zijn gediscrimineerd of anderszins onrecht zijn aangedaan door de infrastructuurbeheerder toen deze de in de hoofdstukken II, III, IV en V van deze verordening uiteengezette activiteiten uitvoerde.

Artikel 64

Samenwerking van toezichthoudende instanties in het Europees netwerk van toezichthoudende instanties voor het spoor (ENRRB)

1. Met het oog op het vervullen van hun verantwoordelijkheden uit hoofde van deze verordening werken de toezichthoudende instanties samen in het kader van het ENRRB, zoals bedoeld in artikel 57, lid 1, van Richtlijn 2012/34/EU, onder meer via gezamenlijke raadplegingen en onderzoeken, door adviezen of aanbevelingen vast te stellen of via andere relevante activiteiten. De toezichthoudende instanties verstrekken alle relevante informatie aan het ENRRB.

Wanneer het ENRRB optreedt binnen het toepassingsgebied van deze verordening, heeft het de taken en verantwoordelijkheden en organiseert het zijn werkzaamheden zoals bepaald in deel 2 van dit hoofdstuk.

2. In het geval van een klacht of een onderzoek op eigen initiatief naar een kwestie die binnen het toepassingsgebied van deze verordening valt en die gevolgen heeft voor de toegang tot of het gebruik van spoornetwerken in meer dan een lidstaat, stelt de betrokken toezichthoudende instantie het ENRRB en de Commissie in kennis van de klacht of het onderzoek.
3. Een toezichthoudende instantie kan alle relevante kwesties, klachten of onderzoeken doorsturen naar het ENRRB met het oog op een uitwisseling van standpunten of de vaststelling van een advies of aanbeveling.
4. Wanneer de toezichthoudende instanties besluiten nemen over kwesties die gevolgen hebben voor meer dan een lidstaat, werken zij samen bij de voorbereiding van hun respectieve besluiten, onder coördinatie van het ENRRB, teneinde een oplossing voor de kwestie te vinden. Daartoe oefenen de betrokken toezichthoudende instanties hun functies uit overeenkomstig lid 1 van dit artikel en artikel 56 van Richtlijn 2012/34/EU. Zij houden rekening met alle relevante adviezen en aanbevelingen die door het ENRRB zijn vastgesteld en verstrekken deze besluiten aan het ENRRB.
5. Wanneer een toezichthoudende instantie een besluit vaststelt dat afwijkt van een relevant advies of een relevante aanbeveling van het ENRRB of wanneer zij weigert een besluit vast te stellen, verstrekt zij het ENRRB een uitleg waarin de verschillen worden toegelicht en waarin de redenen voor het niet volgen van de adviezen of aanbevelingen van het ENRRB worden uiteengezet.
6. De door het ENRRB geraadpleegde toezichthoudende instanties antwoorden binnen de door het ENRRB vastgestelde termijnen en verstrekken, op verzoek van het ENRRB, alle informatie die zij uit hoofde van hun nationale wetgeving mogen vragen. Deze informatie mag alleen worden gebruikt voor de activiteiten die overeenkomstig deze verordening door de toezichthoudende instanties worden uitgevoerd.
7. Infrastructuurbeheerders verstrekken onverwijld alle informatie die nodig is voor de afhandeling van de in dit artikel bedoelde klachten of onderzoeken en die wordt gevraagd door de toezichthoudende instantie van de lidstaat waarin de infrastructuurbeheerder is gevestigd. Toezichthoudende instanties hebben het recht aan het ENIM informatie te vragen over onderzoeken die onder hun bevoegdheid vallen. Toezichthoudende instanties hebben het recht deze informatie door te geven aan het ENRRB.
8. Toezichthoudende instanties voor het spoor verstrekken de nodige middelen voor de werking van het ENRRB.

DEEL 2

Taken en verantwoordelijkheden van het Europees netwerk van toezichthoudende instanties voor het spoor

Artikel 65

Taken en verantwoordelijkheden

1. Naast de in Richtlijn 2012/34/EU bedoelde taken heeft het ENRRB ook de in deze verordening vastgestelde taken en verantwoordelijkheden.
2. Het ENRRB coördineert alle samenwerkingsactiviteiten van toezichthoudende instanties voor het spoor, zoals uiteengezet in artikel 64, en bevordert de onderlinge afstemming van besluiten van toezichthoudende instanties met betrekking tot internationale spoordiensten.
3. Op verzoek van aanvragers, infrastructuurbeheerders en andere belanghebbende partijen verstrekt het ENRRB adviezen of aanbevelingen over hangende of vastgestelde besluiten over klachten die bij de toezichthoudende instanties voor het spoor zijn ingediend.
4. Belanghebbende partijen kunnen bij het ENRRB een klacht indienen over kwesties die onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen of die betrekking hebben op de toegang tot of het gebruik van spoorweginfrastructuur in meer dan één lidstaat. Als het ENRRB een dergelijke klacht ontvangt, stuurt het deze onverwijld door naar de bevoegde toezichthoudende instantie(s).

In dergelijke gevallen stelt het ENRRB de toezichthoudende instanties voor het spoor onmiddellijk in kennis van zijn voornemen om een advies of aanbeveling vast te stellen over de desbetreffende kwestie.

5. Het ENRRB dient zijn advies of aanbeveling binnen één maand na ontvangst van alle relevante informatie over de klacht in bij de betrokken toezichthoudende instanties voor het spoor. Het ENRRB mag deze termijn verlengen voor bijzonder ingewikkelde kwesties.
6. Het ENRRB stelt gemeenschappelijke beginselen en praktijken op voor het nemen van de besluiten waartoe de toezichthoudende instanties uit hoofde van deze verordening zijn gemachtigd.

Artikel 66

Organisatie en structuur van het Europees netwerk van toezichthoudende instanties voor het spoor (ENRRB)

Met het oog op deze verordening wordt het ENRRB georganiseerd in:

- a) een raad van toezichthoudende instanties;
- b) een secretariaat.

De toezichthoudende instanties zorgen voor de werking van het secretariaat.

Artikel 67

Samenstelling van de raad van toezichhoudende instanties

1. De raad van toezichhoudende instanties is samengesteld uit één stemgerechtigd lid van elke lidstaat met een in gebruik zijnd spoorwegnet en één lid dat door de Commissie is aangesteld.
2. De stemgerechtigde leden zijn het hoofd of plaatsvervangend hoofd van de in artikel 55 van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde toezichhoudende instantie. De toezichhoudende instantie wijst één lid van haar management of, als dit niet mogelijk is, haar personeel aan als plaatsvervanger, die het lid vertegenwoordigt in zijn/haar afwezigheid.
3. De leden van de raad en hun plaatsvervangers handelen onafhankelijk en objectief in het belang van de Unie, ongeacht specifieke nationale of persoonlijke belangen. Zij vragen noch aanvaarden instructies van regeringen, instellingen, personen of organen.
4. Een actuele lijst van de leden van de raad en hun plaatsvervangers, samen met hun belangenverklaringen, wordt openbaar gemaakt door het secretariaat van het ENRRB.

Artikel 68

Rol en taken van de raad

1. De raad voert alle taken van het ENRRB uit die in deze verordening zijn uiteengezet.
2. De raad moet met name:
 - a) adviezen of aanbevelingen vaststellen over klachten of onderzoeken die door de voorzitter of een of meerdere toezichhoudende instanties bij de raad zijn ingediend, overeenkomstig de regels die zijn vastgesteld in artikel 69;
 - b) een jaarverslag over de activiteiten van het ENRRB opstellen en vaststellen;
 - c) werkgroepen opzetten en hun voorzitters aanduiden.

Artikel 69

Organisatie van de werkzaamheden van de raad

1. De raad stelt zijn reglement vast, na goedkeuring door de Commissie.
2. De Commissie zit de vergaderingen van de raad voor. Zij heeft geen stemrecht.
3. Het secretariaat verleent de nodige diensten voor het organiseren van de vergaderingen en het uitvoeren van de werkzaamheden van de raad.
4. De raad neemt besluiten bij eenvoudige meerderheid van zijn leden, tenzij anders bepaald in het reglement.
5. Elk lid heeft één stem. Bij afwezigheid van een lid mag de plaatsvervanger het stemrecht uitoefenen.
6. In het reglement kunnen meer gedetailleerde stemprocedures worden vastgelegd, met name de procedure om te stemmen over dringende aangelegenheden en over aanbevelingen met betrekking tot besluiten van toezichhoudende instanties.

Artikel 70

Werkgroepen van het ENRRB

1. De raad mag, op eigen initiatief of op voorstel van de Commissie, en overeenkomstig zijn reglement, met eenvoudige meerderheid besluiten werkgroepen op te richten om de werkzaamheden van het ENRRB te organiseren met betrekking tot specifieke thema's die verband houden met de uitvoering van deze verordening.
2. De raad omschrijft het mandaat van de werkgroep en stelt de voorzitters van de werkgroepen aan; indien mogelijk vertegenwoordigen deze verschillende toezichthoudende instanties voor het spoor.
3. De werkgroepen staan open voor deelname door deskundigen uit toezichthoudende instanties voor het spoor, de Commissie, operationele belanghebbenden en, voor zover relevant, andere publieke of private organen.
4. Het secretariaat verstrekt administratieve ondersteuning aan de werkgroepen.
5. De raad of de voorzitters van de werkgroepen mogen individuele deskundigen wier bekwaamheid op het desbetreffende gebied wordt erkend, uitnodigen om deel te nemen aan de vergaderingen van de werkgroepen, indien nodig geval per geval.

HOOFDSTUK VII SLOTBEPALINGEN

Artikel 71

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
2. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen als bedoeld in artikel 10, lid 8, artikel 11, lid 2, artikel 21, lid 9, artikel 38, lid 3, artikel 39, lid 9, artikel 46, lid 6, artikel 48, lid 3, en artikel 53, lid 5, wordt aan de Commissie toegekend voor een periode van vijf jaar met ingang van [1 januari 2026]. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.

Artikel 72

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het in artikel 62 van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde comité. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 4 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.
3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

Artikel 73

Rapportering en beoordeling

Uiterlijk op [31 december 2030] beoordeelt de Commissie de gevolgen van deze verordening voor 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 toepassing ervan.

In dat verslag wordt met name het volgende beoordeeld:

- a) de gevolgen van deze verordening voor de prestaties van spoorweginfrastructuurdiensten;
- b) de gevolgen van deze verordening voor de ontwikkeling van spoordiensten, met name internationale diensten, langeafstandsdiensten en goederendiensten;
- c) de werkzaamheden van het Europees netwerk van infrastructuurbeheerders, de netwerkcoördinator, het Europees netwerk van toezichthoudende instanties voor het spoor en het prestatiebeoordelingsorgaan in het algemeen en in relatie tot de ontwikkeling, vaststelling en toepassing van gemeenschappelijke criteria, methoden en procedures;
- d) de behoefte aan versterking van coördinatiemechanismen door elementen van de in de artikelen 6 en 44 bedoelde Europese kaders te vervangen door bindende regels;
- e) de behoefte aan versterking van het regelgevend toezicht door op het niveau van de Unie een toezichthoudende instantie voor het spoor op te richten.

Artikel 74

Wijzigingen van Richtlijn 2012/34/EU

1. Richtlijn 2012/34/EU wordt als volgt gewijzigd:
 - a) Artikel 1, punt c), wordt vervangen door:

“c) de beginselen en procedures die van toepassing zijn op de vaststelling en inning van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur, zoals uiteengezet in hoofdstuk IV.”;
 - b) Artikel 2, lid 6, wordt geschrapt;
 - c) Artikel 3, punten 20), 22), 23), 27) en 28) worden geschrapt;
 - d) Artikel 7 ter wordt geschrapt;
 - e) Artikel 36 wordt geschrapt;
 - f) De artikelen 38 tot en met 54 worden geschrapt;
 - g) Bijlage IV, punten 1) en 3), worden geschrapt;
 - h) Bijlage VII wordt geschrapt.
2. Verwijzingen naar de geschrapte bepalingen van Richtlijn 2012/34/EU gelden als verwijzingen naar de onderhavige verordening en worden gelezen volgens de concordantietabel in bijlage X, deel 1.

Artikel 75

Overgangsbepalingen

1. Overeenkomstig artikel 42 van Richtlijn 2012/34/EU gesloten kaderovereenkomsten blijven van toepassing tot hun uiterste geldigheidsdatum.
2. Artikel 3, punten 20), 22), 23), 27) en 28), de artikelen 7 ter, 36 en 38 tot en met 54, bijlage IV, punt 3), en bijlage VII van Richtlijn 2012/34/EU zijn niet van toepassing op activiteiten en taken die worden uitgevoerd in verband met de dienstregelingen die van kracht worden na [8 december 2029].

Artikel 76

Intrekking

1. Verordening (EU) nr. 913/2010 wordt ingetrokken met ingang van [9 december 2029].
2. Verwijzingen naar de ingetrokken verordening gelden als verwijzingen naar de onderhavige verordening en worden gelezen volgens de concordantietabel in bijlage X, deel 2.

Artikel 77

Inwerkingtreding en toepassing

1. Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.
2. Zij is van toepassing met ingang van [1 januari 2026]. Echter:
 - a) de artikelen 1, 2 en 3, hoofdstuk II, met uitzondering van artikel 9, leden 1 en 2, en artikel 27, lid 4, en hoofdstuk III, met uitzondering van artikel 48, van deze verordening zijn alleen van toepassing op activiteiten en taken die worden uitgevoerd in verband met de dienstregelingen die van kracht worden na [8 december 2029];
 - b) artikel 9, leden 1 en 2, zijn van toepassing met ingang van [1 januari 2028];
 - c) artikel 27, lid 4, is van toepassing met ingang van [1 maart 2026];
 - d) de artikelen 48 en 62 zijn van toepassing met ingang van [13 december 2026];
 - e) artikel 74 is van toepassing met ingang van [9 december 2029].

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

Gedaan te Straatsburg,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter

FINANCIEEL MEMORANDUM

1. KADER VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

1.1. Benaming van het voorstel/initiatief

1.2. Betrokken beleidsterrein(en)

1.3. Het voorstel/initiatief betreft:

1.4. Doelstelling(en)

1.4.1. Algemene doelstelling(en)

1.4.2. Specifieke doelstelling(en)

1.4.3. Verwachte resulta(a)t(en) en gevolg(en)

1.4.4. Prestatie-indicatoren

1.5. Motivering van het voorstel/initiatief

1.5.1. Behoeft(e)n waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien, met een gedetailleerd tijdschema voor de uitrol van het initiatief

1.5.2. Toegevoegde waarde van de deelname van de Unie (deze kan het resultaat zijn van verschillende factoren, bijvoorbeeld coördinatiewinst, rechtszekerheid, grotere doeltreffendheid of complementariteit). Voor de toepassing van dit punt wordt onder “toegevoegde waarde van de deelname van de Unie” verstaan de waarde die een optreden van de Unie oplevert bovenop de waarde die door een optreden van alleen de lidstaat zou zijn gecreëerd.

1.5.3. Nuttige ervaring die bij soortgelijke activiteiten in het verleden is opgedaan

1.5.4. Verenigbaarheid met het meerjarig financieel kader en eventuele synergie met andere passende instrumenten

1.5.5. Beoordeling van de verschillende beschikbare financieringsopties, waaronder mogelijkheden voor herschikking

1.6. Duur en financiële gevolgen van het voorstel/initiatief

1.7. Wijze(n) van uitvoering van de begroting

2. BEHEERSMAATREGELEN

2.1. Regels inzake het toezicht en de verslagen

2.2. Beheers- en controlesyste(e)m(en)

2.2.1. Rechtvaardiging van de voorgestelde beheersvorm(en), uitvoeringsmechanisme(n) voor financiering, betalingsvoorwaarden en controlestrategie

2.2.2. Informatie over de geïdentificeerde risico's en het (de) systeem (systemen) voor interne controle dat is (die zijn) opgezet om die risico's te beperken

2.2.3. Raming en motivering van de kosteneffectiviteit van de controles (verhouding van de controlekosten tot de waarde van de desbetreffende financiële middelen) en evaluatie van het verwachte foutenrisico (bij betaling en bij afsluiting).

2.3. Maatregelen ter voorkoming van fraude en onregelmatigheden

- 3. GERAAMDE FINANCIËLE GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF**
- 3.1. Rubriek(en) van het meerjarig financieel kader en betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven**
- 3.2. Geraamde financiële gevolgen van het voorstel inzake kredieten**
- 3.2.1. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de beleidskredieten*
- 3.2.2. Geraamde output, gefinancierd met beleidskredieten*
- 3.2.3. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de administratieve kredieten*
- 3.2.3.1. Geraamde personeelsbehoeften*
- 3.2.4. Verenigbaarheid met het huidige meerjarig financieel kader*
- 3.2.5. Bijdragen van derden*
- 3.3. Geraamde gevolgen voor de ontvangsten**

1. KADER VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

1.1. Benaming van het voorstel/initiatief

Voorstel voor een verordening inzake het gebruik van spoorinfrastructuurcapaciteit in de gemeenschappelijke Europese spoorwegruiimte.

1.2. Betrokken beleidsterrein(en)

Vervoer, gemeenschappelijke Europese spoorwegruiimte

1.3. Het voorstel/initiatief betreft:

- een nieuwe actie
- een nieuwe actie na een proefproject/voorbereidende actie²⁴
- de verlenging van een bestaande actie
- de samenvoeging of ombuiging van een of meer acties naar een andere/een nieuwe actie

1.4. Doelstelling(en)

1.4.1. Algemene doelstelling(en)

De algemene doelstelling van dit initiatief is het beheer van de spoorinfrastructuurcapaciteit en het verkeer te verbeteren teneinde de benutting van het spoornetwerk en de kwaliteit van de capaciteit en de activiteiten te optimaliseren, zodat de prestaties van spoorvervoersdiensten verbeteren en er plaats is voor grotere hoeveelheden verkeer.

1.4.2. Specifieke doelstelling(en)

De specifieke doelstellingen van dit initiatief zijn:

- effectievere procedures voor capaciteitsbeheer mogelijk te maken in het rechtskader,
- stimulansen ter verbetering van de prestaties van de spoorinfrastructuur en de spoorvervoersdiensten te versterken;
- effectievere mechanismen in te voeren voor coördinatie tussen belanghebbenden, met name over grenzen heen, en
- de uitrol van digitale instrumenten, die beter capaciteits- en verkeersbeheer mogelijk maken, te ondersteunen.

1.4.3. Verwachte resulta(a)t(en) en gevolg(en)

Vermeld de gevolgen die het voorstel/initiatief zou moeten hebben op de begunstigden/doelgroepen.

²⁴ In de zin van artikel 58, lid 2, punt a) of b), van het Financieel Reglement.

Door de invoering van een geharmoniseerd, rechtstreeks toepasselijk kader voor het beheer van de spoorinfrastructuur en het spoorverkeer draagt het voorstel bij tot de algemene doelstelling om meer verkeer mogelijk te maken op het spoornet, waar de klanten van het spoor in de segmenten van zowel het passagiers- als het goederenvervoer baat bij hebben. De extra capaciteit die vrijkomt dankzij het voorstel zal het spoorverkeer naar verwachting met 4 % doen toenemen, wat neerkomt op ongeveer 250 miljoen treinkilometer aan extra capaciteit. In monetaire termen wordt geraamd dat deze extra capaciteit een economische waarde van 2,5 miljard euro zal opleveren voor spoorwegondernemingen en hun klanten, uitgedrukt als netto contante waarde in prijzen van 2021 in de periode 2025-2050.

Het voorstel zal het proces voor capaciteitstoewijzing efficiënter maken door maatregelen in te voeren die de stabiliteit van toegewezen treinpaden verbeteren. Dit levert een kostenbesparing van ongeveer 420 miljoen euro op voor spoorwegondernemingen en ongeveer evenveel voor infrastructuurbeheerders, uitgedrukt als netto contante waarde in prijzen van 2021 in de periode 2025-2050.

Bovendien zal het voorstel de grensoverschrijdende coördinatie van tijdelijke capaciteitsbeperkingen verbeteren, waardoor de betrouwbaarheid van het spoorvervoer zal toenemen. De maatregelen van het voorstel zullen naar verwachting ook leiden tot verbeteringen van de stiptheid; de economische baten daarvan voor spoorwegondernemingen worden geraamd op 658 miljoen euro.

Voorts wordt verwacht dat het voorstel tot administratieve kostenbesparingen voor nationale overheden zal leiden, dankzij de invoering van een geharmoniseerd kader voor spoorcapaciteits- en verkeersbeheer en de afschaffing van de corridors voor goederenvervoer per spoor. Die besparingen worden geraamd op 2,6 miljoen euro, uitgedrukt als netto contante waarde in prijzen van 2021 in de periode 2025-2050.

1.4.4. *Prestatie-indicatoren*

Vermeld de indicatoren voor de monitoring van de voortgang en de beoordeling van de resultaten

De diensten van de Commissie zullen toezicht houden op de uitvoering en doeltreffendheid van dit initiatief aan de hand van een aantal acties en een reeks kernindicatoren om de vooruitgang bij de verwezenlijking van de operationele doelstellingen te meten. Deze indicatoren worden opgesteld op basis van het advies van het prestatiebeoordelingsorgaan, waar onafhankelijke deskundigen met ervaring op het gebied van spoorwegen, afkomstig uit verschillende groepen belanghebbenden, deel van uitmaken. Het Europees netwerk van infrastructuurbeheerders (ENIM) en met name de ondersteunende operationele entiteit daarvan - de netwerkcoördinator - zullen gegevens verstrekken. De kwaliteit van de gegevens zal naar verwachting toenemen na de toepassing van uniforme definities en methoden voor het verzamelen en presenteren van de gegevens, die door de netwerkcoördinator, in samenwerking met de Commissie, moeten worden opgesteld. Van het Europees netwerk van toezichthoudende instanties (ENRRB) wordt verwacht dat het gegevens en analyses met betrekking tot de ontwikkeling van de concurrentie en de toepassing verstrekt. De kwaliteit van de informatie zal naar verwachting verbeteren door de samenwerking tussen toezichthoudende instanties.

Typische prestatie-indicatoren zijn kwantitatieve indicatoren zoals volumes aangevraagde en toegewezen capaciteit, aantal wijzigingen - met inbegrip van annuleringen - van toegewezen treinpaden, aantal gebeurtenissen waarbij spoorinfrastructuurcapaciteit tijdelijk onbeschikbaar is, cijfers over haltetijden en

stiptheid, en financiële indicatoren (administratieve, aanpassings- en handavingskosten die voortvloeien uit de uitvoering van de maatregelen van het initiatief).

Het initiatief vormt een rechtskader voor de ontwikkeling van meer gedetailleerde regels, procedures en modellen, die in niet-wetgevende handelingen zullen worden vastgesteld. De uitvoeringsperiode moet dan ook de inwerkingtreding van deze handelingen weerspiegelen. Vijf jaar na het einde van de uitvoeringsperiode van alle relevante wetgeving (met inbegrip van de vaststelling en inwerkingtreding van eventuele uitvoeringshandelingen en gedelegeerde handelingen) moeten de diensten van de Commissie een beoordeling uitvoeren om na te gaan in welke mate de doelstellingen van het initiatief zijn bereikt.

1.5. Motivering van het voorstel/initiatief

1.5.1. Behoeft(e)n waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien, met een gedetailleerd tijdschema voor de uitrol van het initiatief

Volgens de huidige planning zal de voorgestelde verordening in 2025 van kracht worden.

De financiering voor de drie coördinatieactiviteiten van het initiatief (zie kader 1.5.5) is reeds verzekerd voor de periode 2025 - 2027 in de vorm van subsidies voor technische bijstand in het kader van de CEF; en het doel is om vanaf 2028 CEF-financiering te blijven verstrekken voor deze activiteiten.

1.5.2. Toegevoegde waarde van de deelname van de Unie (deze kan het resultaat zijn van verschillende factoren, bijvoorbeeld coördinatiewinst, rechtszekerheid, grotere doeltreffendheid of complementariteit). Voor de toepassing van dit punt wordt onder "toegevoegde waarde van de deelname van de Unie" verstaan de waarde die een optreden van de Unie oplevert bovenop de waarde die door een optreden van alleen de lidstaat zou zijn gecreëerd.

Optreden op EU-niveau is noodzakelijk om nieuwe processen, instrumenten en stimulansen voor het beheer van de spoorcapaciteit en het verkeer te introduceren; om de huidige tekortkomingen in de grensoverschrijdende coördinatie voor capaciteits- en verkeersbeheer weg te werken;

om grensoverschrijdende kwesties met betrekking tot het gebruik van prestatieregelingen aan te pakken;

en om het gebrek aan harmonisering en interoperabiliteit van digitale instrumenten te verhelpen. Dit is nog steeds een zwak punt in het beheer van de spoorinfrastructuurcapaciteit en zal waarschijnlijk niet worden opgelost door sectorale of nationale initiatieven, omdat deze onvoldoende handhavingmogelijkheden bieden.

Dit initiatief is ook noodzakelijk voor de aanpak van hinderpalen in de huidige EU-wetgeving die de volledige uitvoering van door de sector genomen initiatieven betreffende capaciteitstoewijzing, zoals het door de EU-spoorwegsector ontwikkelde TTR-project (Timetable Redesign for Smart Capacity Management), belemmeren.

De verschillen in nationale regels en praktijken die de maximale benutting van de capaciteit van het spoornet verhinderen, de effectiviteit van het spoorverkeersbeheer beperken en uiteindelijk tot slechte prestaties van het grensoverschrijdend spoorvervoer leiden, zullen worden weggewerkt door de vaststelling van een

rechtskader op EU-niveau. Optreden op EU-niveau zou het ook mogelijk maken effectieve en efficiënte instrumenten te creëren om de planning van de strategische infrastructuurcapaciteit te coördineren, mogelijke hiaten in het mandaat van regelgevende organen met betrekking tot grensoverschrijdend spoorverkeer aan te pakken, en geharmoniseerde stimulansen in te voeren om annulaties en wijzigingen van capaciteitsverzoeken te beperken.

1.5.3. Nuttige ervaring die bij soortgelijke activiteiten in het verleden is opgedaan

In 2018 heeft de Commissie een verslag over de toepassing van de verordening inzake corridors voor goederenvervoer per spoor opgesteld, gevolgd door een beoordeling in 2021.

De conclusie van de beoordeling luidde dat in beperkte mate gebruik was gemaakt van de corridorstructuur en dat de doelstellingen van de verordening over het algemeen niet waren bereikt. Uit de informatie in de beoordeling blijkt dat de stiptheid van goederentreinen relatief slecht is bij vertrek en verder verslechtert tijdens de treinrit en dus ook bij aankomst. Dit heeft tot gevolg dat het spoor minder aantrekkelijk is dan andere wijzen van goederenvervoer.

Anderzijds bleek uit de aanzienlijke verbetering van de stiptheid van het goederenvervoer per spoor tijdens de COVID-19-pandemie - toen meer capaciteit beschikbaar werd voor vracht ten gevolge van de instorting van het passagiersvervoer - dat er nog een groot onbenut potentieel voor grensoverschrijdend goederenvervoer per spoor is.

Een positief punt uit de beoordeling was dat de verordening inzake corridors voor goederenvervoer per spoor had bijgedragen tot de doelstelling om de samenwerking te verbeteren en - zij het in mindere mate - tot de doelstelling om de concurrentiekracht van het goederenvervoer per spoor in het multimodale vervoerssysteem te versterken. Corridors voor goederenvervoer per spoor hebben ook het pad geëffend voor initiatieven die tot doel hebben technische en operationele knelpunten uit de weg te ruimen, dienstregelingen te moderniseren en aankomsttijden van treinen te voorspellen.

1.5.4. Verenigbaarheid met het meerjarig financieel kader en eventuele synergie met andere passende instrumenten

Het voornemen is om voor het initiatief inzake het gebruik van spoorinfrastructuurcapaciteit financiering te gebruiken uit het programma Connecting Europe Facility (tweede rubriek van het meerjarig financieel kader) teneinde medefinanciering te verstrekken voor de drie in punt 1.5.5 beschreven aanvullende coördinatieactiviteiten. De financiering van al deze activiteiten zal bijdragen tot operationele uitgaven in verband met processen voor de ontwikkeling van deskundig personeel, de ondersteuning van grensoverschrijdende coördinatie en de monitoring van de prestaties.

Voor de eerste geïdentificeerde activiteit (zie punt 1.5.5) zal de medefinanciering van de EU hoofdzakelijk bestaan uit een voortzetting van de regelingen voor technische bijstand waarmee de corridors voor goederenvervoer per spoor en RailNetEuropa nu worden ondersteund, maar binnen de in het voorstel geplande herziene governance.

1.5.5. *Beoordeling van de verschillende beschikbare financieringsopties, waaronder mogelijkheden voor herschikking*

Het is de bedoeling dat het initiatief inzake het gebruik van spoorinfrastructuurcapaciteit EU-medefinanciering verstrekt voor de volgende aanvullende coördinatieactiviteiten:

1) Steun voor de coördinatie van infrastructuurbeheerders:

Dit zou bestaan uit een voortzetting van de regelingen voor technische bijstand waarmee op dit ogenblik de corridors voor goederenvervoer per spoor en RailNetEurope worden ondersteund, maar binnen de herziene governance die is voorzien in het voorstel en waarbij op EU-niveau een netwerkcoördinator wordt aangesteld die deel uitmaakt van het Europees netwerk van infrastructuurbeheerders (ENIM), ter vervanging van de huidige 11 corridororganen. De nationale infrastructuurbeheerders zijn verplicht de werking van het ENIM, met inbegrip van de netwerkcoördinator, te financieren. De infrastructuurbeheerders ontvangen medefinanciering van de EU.

2) Steun voor de coördinatie van toezichthoudende instanties voor het spoor:

Het voorstel verplicht de nationale toezichthoudende instanties voor het spoor om een secretariaat op te zetten ter ondersteuning van de samenwerking op EU-niveau, op basis van het bestaande Europees netwerk van toezichthoudende instanties voor het spoor; dit secretariaat is geen gedecentraliseerd agentschap of ander orgaan dat wordt opgericht krachtens de verdragen van de Unie in de zin van artikel 71 van het financieel reglement. Het secretariaat ontvangt financiering van de nationale toezichthoudende instanties en medefinanciering van de EU.

3) Prestatiebeoordelingsorgaan:

Het voorstel omvat ook de oprichting van een onafhankelijke groep van spoorwegdeskundigen, “prestatiebeoordelingsorgaan” genaamd, die geen gedecentraliseerd agentschap of ander orgaan is dat wordt opgericht krachtens de verdragen van de Unie in de zin van artikel 71 van het financieel reglement. Het prestatiebeoordelingsorgaan beoordeelt de prestaties van spoorinfrastructuur en vervoersdiensten en verstrekt advies aan de spoorsector en de Europese Commissie over mogelijke verbeteringen van de prestaties. De kosten die leden van de groep maken voor hun deelname aan het orgaan (deeltijds), hun reiskosten enz. worden gedekt door EU-fondsen.

Voor al deze activiteiten wordt EU-medefinanciering verstrekt in de vorm van technische bijstand in het kader van de CEF voor de periode 2025-2027. De CEF-subsidies worden zonder aanbesteding aan de begunstigde gegund (onderhandse gunning), aangezien er geen concurrerende alternatieve organen bestaan voor de in de bovenstaande punten bedoelde vooraf geïdentificeerde ontvangers van de subsidies.

De uitvoering van deze activiteiten vereist geen verhoging van de personele middelen van de Europese Commissie.

1.6. Duur en financiële gevolgen van het voorstel/initiatief

beperkte geldigheidsduur

- van kracht vanaf [DD/MM]JJJJ tot en met [DD/MM]JJJJ
- financiële gevolgen vanaf JJJJ tot en met JJJJ voor vastleggingskredieten en vanaf JJJJ tot en met JJJJ voor betalingskredieten.

onbeperkte geldigheidsduur

- uitvoering met een opstartperiode vanaf JJJJ tot en met JJJJ,
- gevolgd door een volledige uitvoering.

1.7. Wijze(n) van uitvoering van de begroting²⁵

Direct beheer door de Commissie

- door haar diensten, waaronder het personeel in de delegaties van de Unie;
- door de uitvoerende agentschappen

Gedeeld beheer met lidstaten

Indirect beheer door begrotingsuitvoeringstaken te delegeren aan:

- derde landen of de door hen aangewezen organen;
 - internationale organisaties en hun agentschappen (geef aan welke);
 - de EIB en het Europees Investeringsfonds;
 - de in de artikelen 70 en 71 van het Financieel Reglement bedoelde organen;
 - publiekrechtelijke organen;
 - privaatrechtelijke organen met een openbare dienstverleningstaak, voor zover zij over voldoende financiële garanties beschikken;
 - privaatrechtelijke organen van een lidstaat, waaraan de uitvoering van een publiek-privaat partnerschap is toevertrouwd en die over voldoende financiële garanties beschikken;
 - organen of personen aan wie de uitvoering van specifieke maatregelen op het gebied van het GBVB in het kader van titel V van het VEU is toevertrouwd en die worden genoemd in de betrokken basishandeling.
- *Verstrek, indien meer dan een beheersvorm is aangekruist, extra informatie onder "Opmerkingen".*

Opmerkingen

/

²⁵ Nadere gegevens over de wijzen van uitvoering van de begroting en verwijzingen naar het Financieel Reglement zijn beschikbaar op de website BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. BEHEERSMAATREGELEN

2.1. Regels inzake het toezicht en de verslagen

Vermeld frequentie en voorwaarden.

De taken die rechtstreeks door DG MOVE worden uitgevoerd volgen de jaarlijkse plannings- en monitoringcyclus van de Commissie en de uitvoerende agentschappen en omvatten de rapportering van de resultaten via het jaarlijks activiteitenverslag van DG MOVE.

Specifiek wat de netwerkcoördinator betreft (activiteit (2) in kader 1.5.5), wordt in de voorgestelde verordening geëist dat het werkprogramma en de begroting van de netwerkcoördinator worden goedgekeurd door de raad van infrastructuurbeheerders.

2.2. Beheers- en controlesyste(e)m(en)

2.2.1. Rechtvaardiging van de voorgestelde beheersvorm(en), uitvoeringsmechanisme(n) voor financiering, betalingsvoorwaarden en controlestrategie

De eenheid “gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte” van DG MOVE houdt toezicht op de uitvoering van de voorgestelde verordening.

De uitgaven worden gedaan onder direct beheer, met volledige toepassing van de bepalingen van Verordening (EU) 2021/1153 van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2021 tot vaststelling van de Connecting Europe Facility en de bepalingen van het financieel reglement.

De financiering wordt verstrekt via subsidieovereenkomsten die worden gegund aan vooraf geïdentificeerde begunstigden (onderhandse gunning), zoals uitgelegd in kader 1.5.5 hierboven.

De CEF-financiering bestrijkt slechts een gedeelte van de in kader 1.5.5 (medefinanciering) beschreven activiteiten 1) en 2), aangezien de voorgestelde verordening eist dat belanghebbenden een aanzienlijk deel van de financiering die nodig is om de kosten van deze activiteiten te dekken, ter beschikking stellen.

De controlestrategie voor aanbestedingen en subsidies in DG MOVE omvat specifieke juridische, operationele en financiële ex-antecontroles van de procedures en van de ondertekening van contracten en overeenkomsten. bovendien zijn uitgaven voor de aankoop van goederen en diensten onderworpen aan ex-antecontroles en, indien nodig, ex-post- en financiële controles.

2.2.2. Informatie over de geïdentificeerde risico's en het (de) systeem (systemen) voor interne controle dat is (die zijn) opgezet om die risico's te beperken

De vooraf geïdentificeerde ontvangers van CEF-subsidies voor technische bijstand (zie punt 1.5.5 hierboven) worden beschouwd als begunstigden met een laag risico. Potentiële risico's zouden dus worden gedekt door de bestaande mechanismen van het financieel reglement en beperkt door de reeks interne controles van DG MOVE (systematische ex-ante juridische en financiële controles, ex-post audits van uitgaven als gedefinieerd in de jaarlijkse auditwerkplannen).

Er zal ook worden voorzien in passende controles om de potentiële risico's van belangenconflicten te beperken, met name wat betreft de naleving door de begunstigden van de op hen rustende verplichtingen en de regels voor het bepalen van de werking van het prestatiebeoordelingsorgaan.

2.2.3. *Raming en motivering van de kosteneffectiviteit van de controles (verhouding van de controlekosten tot de waarde van de desbetreffende financiële middelen) en evaluatie van het verwachte foutenrisico (bij betaling en bij afsluiting).*

Aangezien het toepassingsgebied en het bedrag van de te verlenen EU-financiering beperkt zijn en de begunstigden van de EU-fondsen als een laag risico worden beschouwd, wordt verwacht dat dit initiatief geen controlekosten zal veroorzaken die verder gaan dan de bestaande controlekosten van DG MOVE. Het risico foutenrisico bij betaling en bij afsluiting zal naar verwachting lager dan 2 % zijn.

2.3. Maatregelen ter voorkoming van fraude en onregelmatigheden

Vermeld de bestaande en geplande preventie- en beschermingsmaatregelen, bijvoorbeeld in het kader van de fraudebestrijdingsstrategie.

De gewone preventie- en beschermingsmaatregelen van de Commissie zijn van toepassing, met name:

- De betalingen voor diensten worden door personeel van de Commissie gecontroleerd vóór de betaling, rekening houdend met eventuele contractuele verplichtingen, economische beginselen en goede financiële of beheerspraktijken. In alle subsidieovereenkomsten tussen de Commissie en ontvangers van betalingen worden antifraudebepalingen opgenomen (toezicht, rapporteringseisen enz.).

- Om fraude, corruptie en andere onrechtmatige activiteiten te bestrijden, zijn de bepalingen van Verordening (EU, Euratom) nr. 883/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 25 mei 1999 betreffende onderzoeken door het Europees Bureau voor fraudebestrijding (OLAF) onverminderd van toepassing.

DG MOVE heeft in 2020 een herziene antifraudestrategie (AFS) vastgesteld. De AFS van DG MOVE is gebaseerd op de antifraudestrategie van de Commissie en een specifieke risicobeoordeling die intern wordt uitgevoerd om na te gaan welke domeinen het meest kwetsbaar zijn voor fraude, welke controles er al bestaan en welke acties nodig zijn om DG MOVE beter in staat te stellen fraude te voorkomen, op te sporen en te corrigeren.

3. GERAAMDE FINANCIËLE GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

3.1. Rubriek(en) van het meerjarig financieel kader en betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven

- Bestaande begrotingsonderdelen

In volgorde van de rubrieken van het meerjarig financieel kader en de begrotingsonderdelen.

Rubriek van het meerjarig financieel kader	Begrotingsonderdeel	Soort uitgave	Bijdrage			
	Nummer	GK/NGK ²⁶	van EVA-landen ²⁷	van kandidaat-lidstaten en aspirant-kandidaten ²⁸	van andere derde landen	andere toegewezen ontvangsten
1	02 03 01 00 - CEF Vervoer.	Gespl.	NEE	JA	NEE	NEE

²⁶ GK = gesplitste kredieten / NGK = niet-gesplitste kredieten.

²⁷ EVA: Europese Vrijhandelsassociatie.

²⁸ Kandidaat-lidstaten en, in voorkomend geval, aspirant-kandidaten van de Westelijke Balkan.

3.2. Geraamde financiële gevolgen van het voorstel inzake kredieten

3.2.1. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de beleidskredieten

- Voor het voorstel/initiatief zijn geen beleidskredieten nodig
- Voor het voorstel/initiatief zijn beleidskredieten nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

Rubriek van het meerjarig financieel kader	01	Eengemaakte markt, innovatie en digitaal beleid
---	----	---

DG: MOVE			Jaar 2025 ²⁹	Jaar 2026	Jaar 2027	Jaar 2028+ ³⁰	TOTAAL (2025 – 2027)
Beleidskredieten							
Begrotingsonderdeel ³¹ : 02 03 01 00 (CEF Transport)	Vastleggingen	(1a)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Betalingen	(2a)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
TOTAAL kredieten voor DG MOVE	Vastleggingen	=1a	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Betalingen	=2a	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
TOTAAL beleidskredieten							
	Vastleggingen	(4)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

²⁹ Het jaar 2025 is het jaar waarin met de uitvoering van het voorstel/initiatief wordt begonnen. Voor de periode 2025 - 2027 worden de uitgaven gedekt door fondsen voor technische bijstand in het kader van de CEF Vervoer.

³⁰ De bedragen voor de periode na 2028 zijn zuiver indicatief en hangen af van de besprekingen en het definitieve akkoord over het volgende meerjarig financieel kader.

³¹ Volgens de officiële begrotingsnomenclatuur.

	Betalingen	(5)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
TOTAAL kredieten voor RUBRIEK 1 van het meerjarig financieel kader	Vastleggingen	=4	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Betalingen	=5	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

Rubriek van het meerjarig financieel kader	7	“Administratieve uitgaven”
---	----------	----------------------------

Dit deel moet worden ingevuld aan de hand van de “administratieve begrotingsgegevens”, die eerst moeten worden opgenomen in de bijlage bij het financieel memorandum (bijlage 5 bij het besluit van de Commissie betreffende de interne uitvoeringsvoorschriften voor de afdeling “Commissie” van de algemene begroting van de Europese Unie), te uploaden in DECIDE met het oog op overleg tussen de diensten.

in miljoenen euro’s (tot op drie decimalen)

		Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Jaar N+X		TOTAAL
DG: <.....>								
• Personele middelen								
• Andere administratieve uitgaven								
TOTAAL DG <.....>	Kredieten							

TOTAAL kredieten voor RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader	(totaal vastleggingen = totaal betalingen)							
---	--	--	--	--	--	--	--	--

in miljoenen euro’s (tot op drie decimalen)

		Jaar 2025 ³²	Jaar 2026	Jaar 2027	Jaar 2028+ ³³	TOTAAL (2025 – 2027)
TOTAAL kredieten voor RUBRIEKEN 1 tot en met 7 van het meerjarig financieel kader	Vastleggingen	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Betalingen	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

³² Het jaar 2025 is het jaar waarin met de uitvoering van het voorstel/initiatief wordt begonnen.

³³ De bedragen voor de periode na 2028 zijn zuiver indicatief en hangen af van de besprekingen en het definitieve akkoord over het volgende meerjarig financieel kader.

3.2.2. Geraamde output, gefinancierd met beleidskredieten

Vastleggingskredieten, in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

Vermeld doelstellingen en outputs			Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027	Jaar 2028+		TOTAAL (2025 - 2027)					
↓			OUTPUTS										
	Soort	Gem. kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten		Totaal aantal	Totale kosten
Steun voor de coördinatie van infrastructuurbeheerders ³⁴													
Output	Aantal "gecoördineerde" grensoverschrijdingen	0,013 ³⁵	73	0,941	73	0,941	73	0,941	73	0,941		219	2,823
Subtotaal voor activiteit nr. 1			73	0,941	73	0,941	73	0,941	73	0,941		219	2,823
Steun voor de coördinatie van toezichhoudende instanties voor het spoor:													
Output	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.		n.v.t.	n.v.t.
Subtotaal voor activiteit nr. 2			n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.		n.v.t.	n.v.t.
Prestatiebeoordelingsorgaan													
Output	Aantal leden	0,009 ³⁶	11	0,099	11	0,099	11	0,099	11	0,099		33	0,297
Subtotaal voor activiteit nr. 3			11	0,099	11	0,099	11	0,099	11	0,099		33	0,297

³⁴ Zoals beschreven in punt 1.5.5. "Beoordeling van de verschillende beschikbare financieringsmogelijkheden..."

³⁵ Jaarlijkse kosten van het ENIM / de netwerkcoördinator om te zorgen voor afstemming tussen infrastructuurbeheerders bij grensoverschrijdingen (personeelskosten).

³⁶ Jaarlijkse kosten ter dekking van de uitgaven van leden van het prestatiebeoordelingsorgaan (per dag).

TOTAAL ³⁷	84	1,040	84	1,040	84	1,040	84	1,040		252	3,120
----------------------	----	-------	----	-------	----	-------	----	-------	--	-----	-------

³⁷ Merk op dat deze totalen de som zijn van kosten voor uitsluitend de in de tabel getoonde outputs en niet de totale kosten van activiteiten 1, 2 en 3 die door EU-financiering worden gedekt.

3.2.3. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de administratieve kredieten

- Voor het voorstel/initiatief zijn geen administratieve kredieten nodig
- Voor het voorstel/initiatief zijn administratieve kredieten nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

	Jaar N ³⁸	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)				TOTAAL
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	--	--	--	--	--------

RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader									
Personele middelen									
Andere administratieve uitgaven									
Subtotaal RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader									

Buiten RUBRIEK 7³⁹ van het meerjarig financieel kader									
Personele middelen									
Andere administratieve uitgaven									
Subtotaal buiten RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader									

TOTAAL									
---------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

De benodigde kredieten voor personeel en andere administratieve uitgaven zullen worden gefinancierd uit de kredieten van het DG die reeds voor het beheer van deze actie zijn toegewezen en/of binnen het DG zijn herverdeeld, eventueel aangevuld met middelen die in het kader van de jaarlijkse toewijzingsprocedure met inachtneming van de budgettaire beperkingen aan het behorende DG kunnen worden toegewezen.

³⁸ Het jaar N is het jaar waarin met de uitvoering van het voorstel/initiatief wordt begonnen. Vervang "N" door het verwachte eerste jaar van uitvoering (bijvoorbeeld: 2021). Hetzelfde voor de volgende jaren.

³⁹ Technische en/of administratieve bijstand en uitgaven ter ondersteuning van de uitvoering van programma's en/of acties van de EU (vroegere "BA"-onderdelen), onderzoek onder contract, eigen onderzoek.

3.2.3.1. Geraamde personeelsbehoeften

- Voor het voorstel/initiatief zijn geen personele middelen nodig
- Voor het voorstel/initiatief zijn personele middelen nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

Raming in voltijdequivalenten

	Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)		
• Posten opgenomen in de lijst van het aantal ambten (ambtenaren en tijdelijke functionarissen)							
20 01 02 01 (centrale diensten en vertegenwoordigingen van de Commissie)							
20 01 02 03 (delegaties)							
01 01 01 01 (onderzoek onder contract)							
01 01 01 11 (eigen onderzoek)							
Ander begrotingsonderdeel (te vermelden)							
• Extern personeel (in voltijdequivalenten VTE)⁴⁰							
20 02 01 (AC, END, INT van de “totale financiële middelen”)							
20 02 03 (AC, AL, END, INT en JPD in de delegaties)							
XX 01 xx yy zz ⁴¹	- centrale diensten						
	- delegaties						
01 01 01 02 (AC, END, INT – onderzoek onder contract)							
01 01 01 12 (AC, END, INT – eigen onderzoek)							
Ander begrotingsonderdeel (te vermelden)							
TOTAAL							

XX is het beleidsterrein of de begrotingstitel.

Voor de benodigde personele middelen zal een beroep worden gedaan op het personeel van het DG dat reeds voor het beheer van deze actie is toegewezen en/of binnen het DG is herverdeeld, eventueel aangevuld met middelen die in het kader van de jaarlijkse toewijzingsprocedure met inachtneming van de budgettaire beperkingen aan het beherende DG kunnen worden toegewezen.

Beschrijving van de uit te voeren taken:

Ambtenaren en tijdelijk personeel	
Extern personeel	

⁴⁰ AC = Agent Contractuel (arbeidscontractant); AL = Agent Local (plaatselijk functionaris); END = Expert National Détaché (gedetacheerd nationaal deskundige); INT = Intérimaire (uitzendkracht); JPD = Junior Professionals in Delegations (jonge deskundige in delegaties).

⁴¹ Subplafond voor extern personeel uit beleidskredieten (vroegere “BA”-onderdelen).

3.2.4. Verenigbaarheid met het huidige meerjarig financieel kader

Het voorstel/initiatief:

- kan volledig worden gefinancierd door middel vanerschikking binnen de relevante rubriek van het meerjarig financieel kader (MFK).

De activiteiten in kader 1.5.5 maken gebruik van bestaande fondsen voor technische bijstand in het kader van de CEF (begrotingsonderdeel 02 03 01 00) die momenteel gepland zijn voor toewijzing aan infrastructuurbeheerders in de periode 2025 - 2027 in de lopende wijziging van het meerjarenwerkprogramma van de CEF.

- hiervoor moet een beroep worden gedaan op de niet-toegewezen marge in de desbetreffende rubriek van het MFK en/of op de speciale instrumenten zoals gedefinieerd in de MFK-verordening.
- hiervoor is een herziening van het MFK nodig.

3.2.5. Bijdragen van derden

Het voorstel/initiatief:

- voorziet niet in medefinanciering door derden
- voorziet in medefinanciering door derden, zoals hieronder wordt geraamd⁴²:

Kredieten in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

	Jaar 2025 ⁴³	Jaar 2026	Jaar 2027	Jaar 2028+	TOTAAL (2025 – 2050)
Infrastructuurbeheerders ⁴⁴	13,667	5,312	5,312	5,312	32,606
Nationale toezichhoudende instanties ⁴⁵	3,558	0,180	0,185	0,190	9,401
TOTAAL medegefinancierde kredieten	17,226	5,492	5,496	5,501	42,007

⁴² Berekeningen voor derde partijen zijn berekend als het verschil tussen de som van de geraamde kosten van met het voorstel verband houdende maatregelen die worden gedragen door de relevante begunstigde (zie kader 1.5.5 hierboven) en het aandeel medefinanciering dat aan die begunstigde is verleend. De geraamde kosten werden rechtstreeks afgeleid uit de berekeningen die zijn opgesteld voor de effectbeoordeling van het voorstel.

⁴³ Het jaar 2025 is het jaar waarin met de uitvoering van het voorstel/initiatief wordt begonnen.

⁴⁴ Financiering van de netwerkcoördinator, zie punt (1) in kader 1.5.5. hierboven.

⁴⁵ Om de kosten van de oprichting van een secretariaat voor het ENRRB te dekken, zie punt (2) in kader 1.5.5 hierboven.

3.3. Geraamde gevolgen voor de ontvangsten

- Het voorstel/initiatief heeft geen financiële gevolgen voor de ontvangsten
- Het voorstel/initiatief heeft de hieronder beschreven financiële gevolgen:
 - voor de eigen middelen
 - voor overige ontvangsten
 - Geef aan of de ontvangsten worden toegewezen aan de begrotingsonderdelen voor uitgaven

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

Begrotingsonderdeel voor ontvangsten:	Voor het lopende begrotingsjaar beschikbare kredieten	Gevolgen van het voorstel/initiatief ⁴⁶					Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)		
		Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3				
Artikel									

Vermeld voor de toegewezen ontvangsten het (de) betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven.

Andere opmerkingen (bv. over de methode/formule voor de berekening van de gevolgen voor de ontvangsten of andere informatie).

⁴⁶ Voor traditionele eigen middelen (douanerechten en suikerheffingen) moeten nettobedragen worden vermeld, d.w.z. na aftrek van 20 % aan inningskosten.