



Brussel, 11 juni 2024
(OR. en)

10938/24

**Interinstitutioneel dossier:
2023/0271(COD)**

**TRANS 302
CODEC 1484**

NOTA

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	Raad
nr. vorig doc.:	10059/24 + ADD 1
nr. Comdoc.:	11718/23 + ADD 1-4
Betreft:	Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake het gebruik van spoorweginfrastructuurcapaciteit in de gemeenschappelijke Europese spoorwegruiimte, tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 913/2010 – Algemene oriëntatie

I. ACHTERGROND

- Op 11 juli 2023 heeft de Commissie bij de Raad en het Europees Parlement een voorstel¹ ingediend een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake het gebruik van spoorweginfrastructuurcapaciteit in de gemeenschappelijke Europese spoorwegruiimte, tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 913/2010, dat tot doel heeft de beschikbaarheid van infrastructuur te vergroten door betere plannings- en toewijzingsprocessen en een betere grensoverschrijdende coördinatie.
- De ontwerpverordening is gebaseerd op artikel 91 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) (gewone wetgevingsprocedure).

¹ Doc. ST 11718/23 + ADD 1-4.

3. Op 6 februari 2024 heeft het Europees Economisch en Sociaal Comité advies uitgebracht². Op 18 maart 2024 heeft het Comité van de Regio's advies uitgebracht³.
4. De Groep landtransport heeft het voorstel 20 keer besproken: tijdens haar vergadering van 4 september, 27 september, 20 oktober, 6 november, 20 november, 27 november en 12 december 2023, alsmede op 9 februari, 13 februari, 27 februari, 7 maart, 14 maart, 19 maart, 11 april, 16 april, 23 april, 30 april, 14 mei, 21 mei en 28 mei 2024.
5. Het Comité van permanente vertegenwoordigers heeft het compromis dat het resultaat is van de besprekingen in de Groep landtransport op 5 juni besproken en in grote lijnen goedgekeurd, met het oog op een algemene oriëntatie. Twee verdere opmerkingen die de lidstaten tijdens die vergadering van het Comité van permanente vertegenwoordigers hebben gemaakt, zijn verwerkt in de tekst in de bijlage bij deze nota. De wijzigingen ten opzichte van de tekst van het Commissievoorstel zijn **vetgedrukt en onderstreept** of worden weergegeven met [...].
6. In het Europees Parlement heeft de Commissie vervoer en toerisme (TRAN) de hoofdverantwoordelijkheid. Mevrouw Tilly Metz (De Groenen/LU) werd aangewezen als rapporteur. Op 5 maart 2024 werd het verslag ingediend; tijdens de plenaire vergadering van 12 maart 2024 heeft het Europees Parlement het onderhandelingsmandaat goedgekeurd.

II. **STAND VAN ZAKEN**

A. **Alternatieve oplossingen voor het oorspronkelijke voorstel**

7. De lidstaten steunen de doelstellingen van het voorstel. De delegaties hebben echter voorgesteld bepaalde processen voor de planning en toewijzing van infrastructuurcapaciteit te verbeteren, de rol van de lidstaten te versterken en de prestatiebeoordeling en het regelgevend toezicht te vereenvoudigen. Het voorzitterschap is daarom met de volgende alternatieve oplossingen voor het oorspronkelijke voorstel gekomen, die de steun van delegaties konden wegdragen.

² PB C, C/2024/891 van 6.2.2024.

³ PB C, C/2024/1982 van 18.3.2024.

a. Toepassingsgebied van de verordening

8. Het voorzitterschap heeft een aantal uitzonderingen of uitsluitingen van het toepassingsgebied overgenomen die reeds van toepassing waren op het beheer van de spoorcapaciteit uit hoofde van Richtlijn 2012/34/EU, maar die niet voorkwamen in of niet volledig onder het Commissievoorstel vielen, zoals spoorvervoersdiensten die in transitio door de Unie worden verricht of pendeldiensten voor wegvoertuigen door de Kanaaltunnel (*artikel 1*). Voor internationale treinpaden waarbij infrastructuurbeheerders van derde landen betrokken zijn, heeft het voorzitterschap de mogelijkheid ingevoerd om af te wijken van de in de verordening vastgelegde perioden en deadlines voor capaciteitstoewijzing indien dit geen gevolgen heeft voor andere infrastructuurbeheerders van de Unie die niet bij die internationale treinpaden betrokken zijn (*artikel 38*).
9. Het voorzitterschap heeft in de preambule overwegingen opgenomen voor het deel van het spoorwegnet van de Unie waar capaciteit continu beschikbaar is, zonder reëel verzadigingsrisico, en voor het deel van het spoorwegnet van de Unie dat geografisch door de zee geïsoleerd is van de rest van dat net, waarvoor de lidstaten en infrastructuurbeheerders bij de uitvoering van de verordening een pragmatische en evenredige aanpak moeten kunnen volgen, met volledige inachtneming van de in deze verordening vastgelegde verplichtingen (*overweging 6 ter*). Dit zal bijdragen tot het voorkomen van buitensporige administratieve werklast in die specifieke situaties.

b. Veiligheid en defensie

10. Het voorzitterschap heeft in de tekst rekening gehouden met alle bezwaren van de delegaties inzake veiligheid en defensie. In de eerste plaats benadrukte het voorzitterschap dat de verordening de lidstaten niet belet maatregelen te nemen om essentiële veiligheids- of defensiebelangen te beschermen en ervoor te zorgen dat het leger toegang heeft tot spoorweginfrastructuur (*artikel 1*). Deze maatregelen zijn niet langer beperkt tot crisissituaties, maar zijn onderworpen aan dezelfde voorwaarden als maatregelen die in crisissituaties worden genomen.
11. Vervolgens heeft het voorzitterschap de mogelijkheid opgenomen voor de lidstaten om de verlening van capaciteitsrechten aan een aanvrager te weigeren of in te trekken indien zij vaststellen dat dit een ernstig risico zou inhouden voor de openbare orde of de openbare veiligheid, en voor de nationale veiligheid en defensie. Een dergelijke maatregel, die met name gevolgen zou hebben voor naburige lidstaten, moet naar behoren worden gemotiveerd, strikt noodzakelijk zijn en in verhouding staan tot het nagestreefde doel, en regelmatig worden herzien (*artikel 10 bis*).

c. Ontwikkeling van de drie Europese kaders door het Europees netwerk van infrastructuurbeheerders (ENIM)

12. Het voorzitterschap heeft de regels verder uitgewerkt en de termijn verlengd waarbinnen het ENIM de drie Europese kaders voor capaciteitsbeheer, voor de grensoverschrijdende coördinatie van verkeers-, verstorings- en crisisbeheer, en voor de evaluatie van de prestaties moet opstellen. Het voorzitterschap nam ook raadpleging van de operationele belanghebbenden in de tekst op, evenals aanbevelingen van het Europees netwerk van toezichthoudende instanties voor het spoor (ENRRB) vóór de vaststelling van de kaders (*artikelen 6, 44 en 50*).
13. Daarnaast heeft het voorzitterschap in de preambule uitdrukkelijk vermeld dat de inhoud van de Europese kaders niet-bindend is (*overweging 15*). Deze verduidelijking is ten eerste nodig ter wille van de rechtszekerheid, zodat infrastructuurbeheerders de omvang van hun verplichtingen uit hoofde van deze verordening kennen en, ten tweede, om ervoor te zorgen dat er geen strijdigheid is met de “Meroni”-jurisprudentie⁴, aangezien het ENIM een derde entiteit is. Om echter te zorgen voor een voldoende geharmoniseerde aanpak van het spoorwegcapaciteitsbeheer, wordt in de tekst bepaald dat infrastructuurbeheerders ernaar moeten streven de inhoud van die kaders te volgen en elke afwijking ervan motiveren.

d. Strategische richtsnoeren

14. Het voorzitterschap heeft het toepassingsgebied en het belang van de strategische richtsnoeren van de lidstaten aan hun infrastructuurbeheerders versterkt. De lidstaten kunnen infrastructuurbeheerders met name verplichten infrastructuurcapaciteit vooraf te plannen, de indeling van de capaciteit van intensief gebruikte of verzadigde infrastructuur te sturen, de uitvoering van het formele mechanisme voor de oplossing van conflicten te sturen of het voorbehouden van capaciteit via kaderovereenkomsten of voortschrijdende planning in goede banen te leiden. De vaststelling van dergelijke richtsnoeren door de lidstaten blijft echter facultatief, evenals de mogelijkheid voor de lidstaten om deze bindend te maken. Het voorzitterschap heeft die versterking ook vergezeld doen gaan van passende waarborgen om een versnipperde aanpak inzake beheer van spoorcapaciteit te voorkomen, door de lidstaten te verplichten hun respectieve strategische richtsnoeren onderling te coördineren en de operationele onafhankelijkheid van infrastructuurbeheerders te eerbiedigen (*artikelen 11, 18 en 37*).

⁴ Arrest van het Hof van Justitie van 13 juni 1958, *Meroni/Hoge Autoriteit*, 9/56, EU:C:1958:7.

e. Capaciteitsplanning

15. Het voorzitterschap heeft de inhoud van de planningsdocumenten, die nu volledig in *bijlage I* is opgenomen, gereorganiseerd. Om de administratieve werklast van infrastructuurbeheerders in verband met die planningsdocumenten te verminderen, heeft het voorzitterschap de gevallen waarin dergelijke documenten moeten worden geactualiseerd, beperkt. Zo worden capaciteitsstrategieën alleen geactualiseerd in geval van onvoorziene en significante gebeurtenissen en worden capaciteitsmodellen alleen geactualiseerd als de meer gedetailleerde plannen voor capaciteitslevering nog niet zijn bekendgemaakt (*artikelen 16 tot en met 18*).

f. Sociaal-economische, operationele en milieucriteria

16. De delegaties erkennen het belang van het gebruik van sociaal-economische, operationele en milieucriteria bij het beheer van de schaarse capaciteit, om zo veel mogelijk maatschappelijk voordeel te verwezenlijken. Deze criteria zullen enerzijds worden gebruikt om te oordelen over alternatieve indelingsopties voor intensief gebruikte en verzadigde infrastructuurelementen–, waarbij de infrastructuurbeheerder ook rekening kan houden met lokale of nationale omstandigheden–, en anderzijds om conflicten op te lossen die niet konden worden opgelost door middel van coördinatie van de capaciteitsaanvragen (*artikelen 25 en 37*). De Commissie zal de werking van dergelijke criteria in haar verslag over de uitvoering van de verordening uiterlijk 10 jaar na de inwerkingtreding ervan moeten evalueren (*artikel 73*).

g. Boetes

17. Het voorzitterschap heeft de voorgestelde “*compensatie*” voor het wijzigen van capaciteitsrechten, wanneer een partij haar verbintenissen niet nakomt, vervangen door een “*boete*”, wat geschikter is als beschrijving van een financiële prikkel voor alle partijen om die verbintenissen na te komen. Het voorzitterschap heeft alle bepalingen met betrekking tot boetes in *artikel 40* ondergebracht. Het voorzitterschap heeft nadere details verstrekt over de niveaus en de differentiaties van de boete en over de criteria waarmee rekening moet worden gehouden bij de vaststelling van die niveaus en de differentiaties. Capaciteitsbeperkingen die resulteren uit infrastructuurwerken die onder bepaalde voorwaarden door infrastructuurbeheerders zijn aangegeven, worden niet beboet. Tot slot heeft het voorzitterschap het beginsel ingevoerd dat, onverminderd het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (“COTIF”) en het recht om krachtens het nationale recht en het EU-recht beroep in te stellen, de betaling van een boete andere financiële vorderingen in verband met dezelfde wijziging teniet doet.

h. Crisissituaties

18. Aangezien crisisbeheersing grotendeels onder de bevoegdheid van de lidstaten valt, heeft het voorzitterschap de mogelijkheid geschrappt dat de Commissie van een lidstaat verlangt de tijdelijke maatregelen die naar aanleiding van een crisissituatie zijn genomen, in te trekken. De lidstaten zullen de Commissie en het ENIM echter van dergelijke tijdelijke maatregelen in kennis moeten stellen, de inhoud ervan moeten beperken tot wat strikt noodzakelijk is om de crisissituatie aan te pakken en deze met andere lidstaten moeten coördineren wanneer zij gevolgen hebben voor het grensoverschrijdende verkeer (*artikel 47*).

i. Coördinatie tussen lidstaten

19. Het voorzitterschap heeft voor verschillende aspecten van de tekst een formele verplichting tot coördinatie tussen de lidstaten opgenomen om ervoor te zorgen dat de praktijken waar nodig voldoende geharmoniseerd zijn (*artikel 53 bis*). Dit werd door sommige delegaties bijzonder belangrijk geacht, gezien de intrekking van de verordening inzake corridors voor goederenvervoer per spoor⁵, die coördinatiemechanismen bevatte die echter beperkt waren tot diensten voor goederenvervoer per spoor. Het voorzitterschap is van mening dat de gecombineerde bepalingen van deze verordening en van de herziene TEN-T-verordening, die nieuwe Europese vervoerscorridors creëren, een passend governancekader voor alle spoorvervoersdiensten zullen scheppen.

j. Prestatiebeoordeling

20. Het voorzitterschap heeft het voorgestelde “*prestatiebeoordelingsorgaan*” geschrappt, aangezien deze entiteit zou zijn belast met taken die nauw aansluiten bij het expertisegebied van reeds bestaande entiteiten. In plaats daarvan stelde het voorzitterschap voor het ENIM en het ENRRB te belasten met de beoordeling van de door infrastructuurbeheerders geleverde diensten. Met name het Europees kader voor prestatiebeoordeling en, op basis daarvan, het verslag over de Europese prestatie-evaluatie worden gehandhaafd, met de bijdrage en aanbevelingen van het ENRRB (*artikelen 49 tot en met 51*).

⁵ Verordening (EU) nr. 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 22 september 2010 inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer.

k. Digitalisering

21. Het voorzitterschap verwees uitdrukkelijk naar de mogelijkheid voor de lidstaten om gebruik te blijven maken van de bestaande instrumenten voor capaciteitsbeheer zolang deze het mogelijk maken aan de vereisten van de verordening te voldoen, om onnodige investeringen in digitalisering te voorkomen (*artikel 62*).

l. Gedelegeerde handelingen en uitvoeringshandelingen

22. Het voorzitterschap heeft de bevoegdheden van de Commissie om gedelegeerde handelingen vast te stellen beperkt tot de strikt noodzakelijke aspecten en heeft de bevoegdheidsdelegatie verder afgebakend (*artikelen 10, 11, 21, 38, 39 en 48*). Het voorzitterschap is van mening dat, gezien de bijzondere complexiteit van deze verordening en het feit dat dit een volledig nieuwe manier is om de capaciteit van de sector te beheren, het van belang was bepaalde aspecten van de verordening te kunnen herzien om ervoor te zorgen dat de daarin vervatte regels mettertijd passend blijven. Het voorzitterschap heeft in de bijlagen de elementen die kunnen worden gewijzigd duidelijk afgebakend en de voorwaarden voor optreden van de Commissie toegevoegd, zoals grote uitvoeringsproblemen. Het voorzitterschap heeft ook de standaardbepalingen opgenomen met betrekking tot gedelegeerde handelingen over de mogelijkheid om de bevoegdheidsdelegatie in te trekken, over de raadpleging van deskundigen en over de vaststellingsprocedure (*artikel 71*).
23. Het voorzitterschap heeft voor alle op basis van deze verordening vast te stellen uitvoeringshandelingen de “*geen advies-clausule*” opgenomen, wat betekent dat de Commissie de uitvoeringshandeling niet vaststelt indien het SEPA-comité geen advies uitbrengt (*artikel 72*).

m. Stemregel van het ENIM

24. De Commissie heeft voorgesteld de huidige stemregel van het ENIM te handhaven, waarbij alle infrastructuurbeheerders van één lidstaat samen één stem hebben en het ENIM zijn besluiten met eenvoudige meerderheid vaststelt. Gezien de grotendeels herziene rol van het ENIM, met tal van nieuwe taken die bepalend zullen zijn voor het nieuwe proces voor capaciteitsbeheer, was het voorzitterschap van oordeel dat een grotere, tweederdemeerderheid moet worden vereist om besluiten te nemen, met behoud van het beginsel van één stem per lidstaat (*artikel 55*). Deze stemregel, die door verscheidene delegaties wordt gesteund, zal ervoor zorgen dat rekening wordt gehouden met alle stemmingen, die verschillende operationele situaties vertegenwoordigen, en er tegelijkertijd voor zorgen dat het ENIM functioneel is en besluiten kan nemen.

B. Financiering

25. De Commissie heeft in haar effectbeoordeling⁶ de nieuwe kosten van de verordening voor de nationale overheden geraamd op 0,9 miljoen euro per jaar in de periode 2025-2050⁷ en de nieuwe kosten voor operationele belanghebbenden op 79,3 miljoen euro per jaar. Ter vergelijking: de totale baten, inclusief de vermindering van de externe kosten, zullen naar verwachting 519,3 miljoen euro per jaar bedragen.
26. In het financieel memorandum bij haar voorstel⁸ voorziet de Commissie in de mogelijkheid van EU-medefinanciering in de vorm van technische bijstand in het kader van de Connecting Europe Facility (CEF) voor de periode 2025-2027 voor de werking van het ENIM, met inbegrip van de netwerkcoördinator, en het secretariaat van het ENRRB. In het Commissievoorstel is sprake van een medefinanciering van 5,5 miljoen euro per jaar voor de periode 2025-2027⁹ die kan worden verlengd, afhankelijk van de besprekingen over het volgende meerjarig financieel kader.

III. VERDERE IN HET COMITÉ VAN PERMANENTE VERTEGENWOORDIGERS GEMAAKTE OPMERKINGEN

27. Het compromis in de bijlage bij deze nota houdt rekening met twee andere opmerkingen van de lidstaten tijdens de vergadering van het Comité van permanente vertegenwoordigers van 5 juni:
- exploitanten van intermodaal vervoer worden nu expliciet genoemd onder de operationele belanghebbenden die zullen deelnemen aan het coördinatie- en raadplegingsproces in het kader van de werkgroepen van het ENIM (*artikel 56*);

⁶ ST 11718/23 ADD3, met name de tabellen 7 en 11.

⁷ Waarvan: 0,3 miljoen euro voor de werking van het secretariaat van het ENRRB, 1,1 miljoen euro als handhavingskosten, min 0,5 miljoen euro kostenbesparingen.

⁸ Doc. ST 11718/23.

⁹ Mogelijk onder voorbehoud van aanpassing, aangezien deze raming de oprichting van een prestatiebeoordelingsorgaan omvatte, dat door het voorzitterschap is geschrapt.

- infrastructuurbeheerders die verantwoordelijk zijn voor lijnen op het kernnetwerk en het uitgebreide TEN-T-kernnetwerk van EVA-staten en van Zuidoost-Europese partijen bij het Verdrag tot oprichting van de Vervoersgemeenschap¹⁰, moeten het recht hebben om zonder stemrecht lid te zijn van het ENIM, mits die staten of partijen de verordening toepassen krachtens een met de EU gesloten internationale overeenkomst (*overweging 21 bis en artikel 55*).

IV. CONCLUSIES

28. In het licht van het bovenstaande wordt de Raad verzocht tot een algemene oriëntatie te komen over het voorstel voor een verordening inzake het gebruik van spoorweginfrastructuurcapaciteit in de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte.

¹⁰ Besluit (EU) 2017/1937 van de Raad betreffende de ondertekening namens de Europese Unie en de voorlopige toepassing van het Verdrag tot oprichting van de Vervoersgemeenschap.

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)

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 Comité¹¹,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's¹²,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

¹¹ [PB C, C/2024/891 van 6.2.2024 \[...\]](#)

¹² [PB C, C/2024/1982 van 18.3.2024 \[...\]](#)

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In de mededeling van de Commissie “De Europese Green Deal”¹³ stelt de Unie zich tot doel om uiterlijk 2050 klimaatneutraal te worden en tegen 2030 de broeikasgasemissies met minstens 55 % te doen dalen in vergelijking met het niveau van 1990. **Beide doelstellingen zijn verankerd in Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad. In de Europese Green Deal**[...] wordt een oproep gedaan om de broeikasgasemissies van het vervoer met 90 % terug te dringen en te blijven streven naar nulverontreiniging¹⁴, zodat tegen 2030 de gevolgen van luchtverontreiniging voor de gezondheid met meer dan 55 % worden verminderd en er 30 % minder mensen chronisch last heeft 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 vervoersemissies en het energieverbruik.
- (2) De mededeling over een strategie voor duurzame en slimme mobiliteit¹⁵ 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 spoorwegvervoer[...] aantrekkelijker worden in termen van betaalbaarheid en betrouwbaarheid en moet de dienstverlening beter worden afgesteld op de behoeften van reizigers en vrachtvervoerders.

¹³ 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.

¹⁴ 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.

¹⁵ 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.

- (3) In Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad¹⁶ 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 spoorvervoersdiensten.
- (4) Verordening (EU) nr. 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad¹⁷ voorziet in de oprichting van corridors voor goederenvervoer per spoor en unieke loketten om aanvragen van infrastructuurcapaciteit voor internationale diensten voor goederenvervoer per spoor te vergemakkelijken.
- (5) **Beheer** van de spoorweginfrastructuurcapaciteit en van het **spoor**verkeer zijn van cruciaal belang voor de goede werking van de spoorsector. De exploitatie van spoorvervoersdiensten, **met name grensoverschrijdende 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 en geharmoniseerd beheer van de capaciteit creëert kansen voor spoorvervoersdiensten en verhoogt de betrouwbaarheid en continuïteit van deze diensten. **Deze** verordening moet infrastructuurbeheerders voldoende flexibiliteit bieden om de capaciteit doeltreffend te kunnen beheren, en moet garanderen dat alle [...] **aanvragers op een transparante en niet-discriminerende wijze**[...] worden behandeld bij de toegang tot het netwerk, **waarbij een eerlijke mededinging wordt gewaarborgd**.
- (6) Richtlijn 2012/34/EU erkent het recht van de lidstaten om de regels inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit niet toe te passen op bepaalde delen van het spoornet of op bepaalde spoorvervoersdiensten, 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.

¹⁶ 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).

¹⁷ 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).

(6 bis) De exploitatie van de Kanaaltunnel is met name geregeld in het Verdrag tussen Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland betreffende de bouw en de exploitatie door privéconcessionarissen van een vaste kanaalverbinding, ondertekend te Canterbury op 12 februari 1986 (“het Verdrag van Canterbury”), en de concessieovereenkomst tussen de Secretary of State for Transport, de Ministre de l’Urbanisme du Logement et des Transports, The Channel Tunnel Group Limited en France-Manche S.A. Krachtens dat verdrag en die concessie (“de concessieovereenkomst”), moeten de concessiehouders de infrastructuur beheren en een pendeldienst voor wegvoertuigen exploiteren. Richtlijn 2012/34/EU, met uitzondering van bepaalde artikelen, is niet van toepassing op ondernemingen waarvan de activiteiten beperkt zijn tot het verrichten van pendeldiensten voor wegvoertuigen door de Kanaaltunnel of op vervoersactiviteiten in de vorm van pendeldiensten voor wegvoertuigen door die tunnel. Deze verordening mag ook niet worden toegepast op het beheer van infrastructuurcapaciteit voor de exploitatie van dergelijke diensten. Tenzij anders bepaald, moet deze verordening van toepassing zijn op het beheer van infrastructuurcapaciteit voor de exploitatie van andere diensten, zoals passagiers- en goederentreinen.

Bovendien zijn de concessiehouders krachtens het Verdrag van Canterbury en de concessieovereenkomst verplicht zich te houden aan de bepalingen van die overeenkomst, aan de in Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk geldende wetten en regelgeving en aan de EU-regels die van toepassing zijn op de bouw en exploitatie van de Kanaaltunnel. De Franse en de Britse regering zijn verplicht zich in te spannen voor onderlinge coördinatie en het nemen van maatregelen, met inbegrip van contacten met internationale organisaties, die nodig zijn voor de exploitatie van de Kanaaltunnel, overeenkomstig de concessieovereenkomst. Daarom moet de toepassing van sommige bepalingen van deze verordening op de infrastructuur van de Kanaaltunnel worden uitgesloten indien een dergelijke toepassing een risico inhoudt op strijdigheid met de toepassing van de in het Verenigd Koninkrijk geldende wetgeving. Dit is het geval voor de vaststelling van drempelwaarden voor infrastructuur die intensief wordt gebruikt of verzadigd is.

(6 ter) Bij de uitvoering van deze verordening met betrekking tot een deel van het spoorweginfrastructuur van de Unie waar capaciteit continu beschikbaar is en er naar verwachting geen relevante veranderingen zullen optreden op korte of middellange termijn of met betrekking tot een deel van het spoorweginfrastructuur van de Unie dat geografisch door de zee is geïsoleerd van de rest van het spoorweginfrastructuur van de Unie, waarvoor coördinatie met andere lidstaten of infrastructuurbeheerders die in andere lidstaten gelegen infrastructuur beheren, niet concreet nodig is, moeten de lidstaten en infrastructuurbeheerders een pragmatische en evenredige aanpak kunnen toepassen om onevenredige kosten en administratieve lasten te voorkomen, met inachtneming van de in deze verordening vastgestelde verplichtingen.

(6 quater) Deze verordening mag de lidstaten niet beletten de nodige maatregelen te nemen om essentiële veiligheids- of defensiebelangen te beschermen en ervoor te zorgen het leger voldoende toegang heeft tot spoorweginfrastructuur.

(6 quinquies) Vervoersinfrastructuur vormt de ruggengraat van de economie en van de samenleving als geheel. Sommige spoorweginfrastructuur is van cruciaal belang om de goede werking van essentiële maatschappelijke functies te waarborgen en is van strategisch belang voor de nationale veiligheid. In bepaalde gevallen kan het toekennen van capaciteitsrechten aan een aanvrager de openbare veiligheid of de openbare orde in de Unie in gevaar brengen, ook op lidstaatniveau, bijvoorbeeld wanneer een spoorwegonderneming voornemens is gevaarlijke goederen of wapens die illegaal de Unie zijn binnengekomen op de spoorweginfrastructuur van een lidstaat te vervoeren. Met het oog op een vlot, veilig en beveiligd spoorverkeer en de bescherming van hun spoorwegvervoersinfrastructuur moeten de lidstaten kunnen verlangen dat infrastructuurbeheerders weigeren capaciteitsrechten aan een aanvrager te verlenen, of deze intrekken, wanneer de toegang tot hun infrastructuur een risico vormt voor de openbare orde of de openbare veiligheid, met inbegrip van de nationale veiligheid en defensie. Een dergelijk besluit moet naar behoren worden gemotiveerd en strikt noodzakelijk zijn, en in verhouding staan tot het nagestreefde doel, waarbij ook rekening wordt gehouden met de gevolgen van dat besluit voor de mededinging en voor de continuïteit van de toeleveringsketens, met name voor de levering van kritieke inputs, en indien het gevraagde capaciteitsrecht een capaciteitsrecht op meerdere netwerken is. Bij de beoordeling van het risico voor de openbare veiligheid of de openbare orde kan de betrokken lidstaat onder meer rekening houden met het feit dat de aanvrager onderworpen is aan door de Unie vastgestelde beperkende maatregelen en met de redenen voor het vaststellen van dergelijke maatregelen, dat hij eigendom is

van of daadwerkelijk onder zeggenschap staat van, of handelt namens of op aanwijzing van een persoon of entiteit die onderworpen is aan door de Unie vastgestelde beperkende maatregelen, of dat de aanvrager of die persoon of entiteit betrokken is bij illegale activiteiten of activiteiten die de ontwikkeling vergemakkelijken van de militaire vermogens van een derde land, die een bedreiging vormen voor de nationale veiligheid van de lidstaat. Een dergelijk besluit moet regelmatig door de lidstaat worden getoetst, met name door regelmatig te beoordelen of het nog steeds gerechtvaardigd en evenredig is. De lidstaat moet de Commissie, de toezichthoudende instantie en, wat capaciteitsrechten voor meerdere netwerken betreft, de andere betrokken lidstaten in kennis stellen van het vastgestelde besluit en van de redenen daarvoor, en moet met die andere lidstaten samenwerken indien deze laatsten hun bezorgdheid uiten over het vastgestelde besluit.

- (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, **onder meer voor diensten die in het kader van openbardienstverplichtingen worden geëxploiteerd**, en met kortetermijnflexibiliteit voor goederenverkeer, teneinde tegemoet te kunnen komen 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: dienstregelingen voor spoorvervoersdiensten 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 spoorweginfrastructuurcapaciteit 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 [...] **moeten** infrastructuurbeheerders prioriteiten[...] toekennen voor het gebruik van delen die **intensief**

worden gebruikt of verzadigd zijn. De lidstaten moeten het recht hebben om de infrastructuurbeheerder strategische richtsnoeren te verstrekken om ervoor te zorgen dat de planning en het gebruik van spoorwegcapaciteit, met name op intensief gebruikte of verzadigde delen, in overeenstemming zijn met hun algemene doelstellingen en algemeen beleid, met inachtneming van de operationele verantwoordelijkheden van de infrastructuurbeheerder. Infrastructuurbeheerders moeten de benutting van de spoorweginfrastructuurcapaciteit beoordelen op basis van objectieve, transparante en passende procedures en methoden, waarbij zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de door het ENIM te ontwikkelen gemeenschappelijke methode. De Commissie moet de bevoegdheid krijgen om door middel van een uitvoeringshandeling de algemene kernbeginselen van de door het ENIM te ontwikkelen methode, te definiëren. Bij de vaststelling van deze handeling moet de Commissie afzien van het definiëren van de gedetailleerde elementen die in die methode moeten worden opgenomen.

(8 bis) Om een optimaal gebruik van de spoorweginfrastructuurcapaciteit te waarborgen, moet tijdens het plannen en bij het toewijzingsproces rekening worden gehouden met sociaal-economische, operationele en milieucriteria, met name bij de beoordeling van alternatieve indeling waarbij een infrastructuurelement is aangemerkt als intensief gebruikt of verzadigd, en bij het oplossen van conflicten. Met name het bij Richtlijn 2012/34/EU opgerichte Europees netwerk van infrastructuurbeheerders (ENIM) moet zich op dergelijke criteria baseren om procedures vast te leggen voor de beoordeling van alternatieve indelingsopties en bij het oplossen van conflicten. Deze procedures moeten, voor zover mogelijk, eenvoudig en algemeen gedefinieerd zijn, zodat zij in de meeste omstandigheden kunnen worden toegepast.[...]

(9) De strategische capaciteitsplanning door infrastructuurbeheerders moet het gebruik van spoorweginfrastructuur verbeteren door te anticiperen op de vraag naar spoorvervoersdiensten, onder meer door de verwachte ontwikkeling van de vervoersmarkt te analyseren, 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 spoorvervoersdiensten 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 spoorvervoersdiensten, 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 **ir** strategische [...] **planning** voor capaciteitslevering [...] en **tegelijktijd** [...] **waarborgen** dat de capaciteit op eerlijke en niet-discriminerende wijze wordt toegewezen conform de vraag van de markt. Daartoe kunnen sommige capaciteitsaanvragen worden geweigerd, **ook bij de toepassing van de mechanismen voor conflictoplossing**, en [...] **moet** het plan voor de levering van capaciteit [...] **voortdurend** worden geactualiseerd om de [...] **beschikbare capaciteit** weer te geven. **De mechanismen voor conflictoplossing moeten rekening houden met de verschillende methoden voor capaciteitstoewijzing en de kenmerken van verschillende segmenten van de spoorwegmarkt.**
- (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 verleners 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 spoorvervoersdiensten 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 spoorvervoersdiensten, via kaderovereenkomsten. Ten slotte moeten aanvragers ook kort vóór het tijdstip van de dienstcapaciteit kunnen aanvragen voor individuele treinen, via ad-hoccapaciteitsaanvragen, of, voor herhaalde treindiensten, via aanvragen in het kader van de voortschrijdende planning. **Aangezien voortschrijdende planning, gezien hun kenmerken, bijzonder geschikt is voor diensten voor goederenvervoer per spoor, moet de toewijzing van capaciteit via voortschrijdende planning zeker betrekking hebben op diensten voor goederenvervoer per spoor.**
- (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 spoorwegruimte te vergemakkelijken en te bevorderen, moet worden gezorgd voor grotere samenhang [...]van de regels en procedures voor het beheer van spoorweginfrastructuurcapaciteit, **en voor een geharmoniseerde aanpak**. De rol van het [...]ENIM moet dienovereenkomstig worden versterkt [...]door het richtsnoeren te laten ontwikkelen **met het oog op een [...]consequentere** toepassing van deze verordening inzake procedures en methoden voor het beheer van spoorweginfrastructuurcapaciteit en met actieve coördinatie van grensoverschrijdende capaciteit en grensoverschrijdend verkeer. Het [...]ENIM moet met name Europese kaders opstellen voor capaciteitsbeheer, de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstorings- en crisisbeheer, en prestatiebeoordeling.
- (15) De infrastructuurbeheerders moeten alle mogelijke inspanningen leveren om de richtsnoeren van de door het [...]ENIM opgestelde Europese kaders, **met inbegrip van gemeenschappelijke beginselen en procedures**, te volgen.[...] **O**[...]ok al zijn **die kaders en de daarin vervatte elementen niet bindend en blijven infrastructuurbeheerders**[...] verantwoordelijk voor hun operationele beslissingen[...] moeten **i**[...]nfrastructuurbeheerders iedere afwijking van die [...]kaders [...]**toelichten, zoals voorzien in deze verordening**[...]. Dankzij deze aanpak [...]kan het evenwicht worden bewaard tussen de behoefte aan coördinatie en toepassing van geharmoniseerde benaderingen in de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte, en de behoefte aan aanpassing van de procedures en methoden aan de specifieke omstandigheden van bepaalde geografische gebieden. Nadat deze

verordening [...] **tien** jaar is toegepast, moet de Commissie, **bij de evaluatie van de toepassing van deze verordening**, 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 spoorwegruimte, de **wijziging van deze verordening** rechtvaardigen[...] voor **het vastleggen van bindende regels ter** vervanging van elementen **van** de door het [...] **ENIM** opgestelde Europese kaders.

(15 bis) Het ENIM moet een netwerkcoördinator aanwijzen om ondersteunende en operationele taken uit te voeren. Gezien de ervaring en bijdrage van RailNetEurope (RNE) aan de verbetering van het beheer van de spoorweginfrastructuurcapaciteit, moet het ENIM deze vereniging zonder winstoogmerk in overweging nemen voor de aanwijzing van de netwerkcoördinator.

- (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 spoorvervoersdiensten 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.

(18 bis) Bij deze verordening moet een systeem worden ingesteld waarbij een boete moet worden betaald wanneer een partij (ofwel de infrastructuurbeheerder of de aanvrager) haar verplichtingen met betrekking tot een toegewezen capaciteitsrecht niet nakomt. De hoogte van de boete die de partij die het initiatief voor de wijziging van de capaciteitsrechten neemt, aan de andere partij moet betalen, moet zodanig zijn dat dit de infrastructuurbeheerder en de aanvragers de juiste stimulansen biedt om het geplande capaciteitsgebruik na te leven en verstoringen tot een minimum te beperken. De boeten moeten evenredig en niet-discriminerend zijn en moeten rekening houden met verschillende factoren, waaronder de gevolgen van de wijziging, het tijdstip waarop de partij die de wijziging heeft geïnitieerd de andere partij hiervan op de hoogte heeft gebracht, de kwaliteit van de alternatieve capaciteit die wordt verstrekt indien de wijziging door de infrastructuurbeheerder wordt veroorzaakt, of de vraag of de capaciteit opnieuw kan worden toegewezen en gebruikt door een andere aanvrager indien de wijziging door de aanvrager wordt veroorzaakt. Onverminderd het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer van 9 mei 1980, zoals gewijzigd bij het Protocol van Vilnius van 3 juni 1999 (“COTIF”), en met name artikel 8, lid 1, punt I, van aanhangsel E bij dat verdrag, indien van toepassing, en het recht om beroep in te stellen tegen besluiten betreffende de betaalde boete, moet de betaling van die boete door de partij die de wijziging uit hoofde van deze verordening heeft ingeleid, voor de andere partij andere financiële vorderingen in verband met dezelfde wijziging uitputten, teneinde dubbele compensatie te voorkomen, evenals een veelvoud van rechtsgedingen en een langdurige, omslachtige en zware procedure die een vordering tot volledige vergoeding van de door die andere partij geleden schade zou meebrengen.

(19) Voortdurend toezicht op de kwaliteit van de spoorinfrastructuur- en **spoor**vervoers**diensten** is essentieel 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 spoorvervoersdiensten. 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. [...]

(20) Om de prestaties van de spoorinfrastructuurdiensten in de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte te verbeteren, moet [...]het [...]ENIM[...] een **Europees** kader voor prestatiebeoordelingen[...] **ontwikkelen**. Dit kader **moet erop gericht zijn**[...] 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 erop gericht zijn**[...] dat infrastructuurbeheerders prestatiedoelstellingen vastleggen 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. Het [...]ENIM[...] moet dit kader regelmatig beoordelen om te garanderen dat het geschikt blijft voor het beoogde doel.

(20 bis) Het ENIM moet een Europees prestatiebeoordelingsverslag opstellen dat ten minste betrekking heeft op de spoorlijnen die zijn opgenomen in de Europese vervoerscorridors die zijn vastgesteld in [de nieuwe TEN-T-verordening]. Het Europees netwerk van toezichthoudende instanties voor het spoor (ENRRB) moet hieraan bijdragen door zijn beoordeling van en aanbevelingen over de prestaties van spoorinfrastructuur- en spoorvervoersdiensten te verstrekken.

(21) Om een doeltreffende [...]coördinatie van spoorweginfrastructuurbeheerders **op EU-niveau** te garanderen, moet het [...]ENIM[...] operationeler worden. Het moet besluitvormingsmechanismen omvatten die [...]spoorweginfrastructuurbeheerders in staat stellen de strategische planning van spoorweginfrastructuurcapaciteit doeltreffend te coördineren.

(21 bis) Alle infrastructuurbeheerders van de lidstaten die verantwoordelijk zijn voor spoorlijnen die deel uitmaken van het kernnetwerk en uitgebreide kernnetwerk van het TEN-T, zouden lid moeten zijn van het ENIM. Andere infrastructuurbeheerders van de lidstaten zouden ook zonder stemrecht aan de beraadslagingen van het ENIM moeten kunnen deelnemen. Bovendien is het in het belang van de Unie dat infrastructuurbeheerders die verantwoordelijk zijn voor spoorlijnen op het kernnetwerk of het uitgebreide TEN-T-kernnetwerk van staten die lid zijn van de Europese Vrijhandelsassociatie (EVA) en van Zuidoost-Europese partijen bij het Verdrag tot oprichting van de Vervoersgemeenschap, ondertekend door de Unie

overeenkomstig Besluit (EU) 2017/1937 van de Raad, kunnen deelnemen aan het ENIM, mits die staten of partijen deze verordening toepassen krachtens een met de Unie gesloten internationale overeenkomst. Deze staten en partijen zijn nauw betrokken bij de Unie in de vervoerssector. Bovendien hebben de meeste van hen vanwege hun geografische ligging belangrijke aansluitingen met de lidstaten of hebben zij transitverkeer tussen twee of meerdere lidstaten. Daarom is hun bijdrage aan de werkzaamheden van het ENIM belangrijk.

(21 ter) Maatregelen en beleidsoriëntaties van de lidstaten die van invloed zijn op grensoverschrijdende spoorvervoersdiensten, moeten, voor zover mogelijk in het kader van bestaande fora, door de lidstaten worden gecoördineerd.

- (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 spoorwegruiimte op dezelfde wijze worden behandeld. Zij moeten dit doen via het [...] **ENRRB**, teneinde gemeenschappelijke praktijken te ontwikkelen voor het nemen van de besluiten waarvoor zij krachtens deze verordening zijn gemachtigd. Daartoe moet het [...] **ENRRB** coördinatietaken uitvoeren en **kan** het niet-bindende aanbevelingen, [...] adviezen **of verslagen vaststellen met betrekking tot grensoverschrijdende spoorvervoersdiensten en tot de prestaties van spoor- infrastructuur- en spoorvervoersdiensten**[...] **. De aanbevelingen en adviezen van het ENRRB** mogen geen afbreuk doen aan 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” [...] **via** de in

respectievelijk artikel 96 en artikel 97 van Verordening (EU) 2021/2085 bedoelde stuurgroep [...] en [...] uitroelgroep[...] van de systeempijler.

(25) [...].

- (26) Om een vlot proces van capaciteits- en verkeersbeheer voor internationale spoorvervoersdiensten te verzekeren, om annuleringen van toegewezen capaciteit en onderbrekingen van spoorwegactiviteiten ten gevolge van verstoringen op het spoornet 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 capaciteitstoeiwijzing 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 **bepaalde elementen van** de te bereiken resultaten die voortvloeien uit de strategische planning van infrastructuurcapaciteit; het tijdschema voor de strategische capaciteitsplanning en het proces van capaciteitstoeiwijzing; de [...] **duur** voor wijzigingen van toegewezen capaciteit en het ontwikkelen van alternatieve oplossingen voor aanvragers; [...] **bepaalde elementen in verband met** het tijdschema voor coördinatie, raadpleging en publicatie van capaciteitsbeperkingen die voortvloeien uit infrastructuurwerken; de [...] **drempels voor capaciteitsgebruik** van infrastructuur die intensief gebruikt en verzadigd is en [...]; [...] de informatie die moet worden verstrekt aan operationele belanghebbenden[...]. 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 wetgeven¹⁸. 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; [...] **nadere regels betreffende de procedure voor het sluiten van raamovereenkomsten, de vorm en de inhoud van dergelijke overeenkomsten; de kernbeginselen van de methode voor de berekening van**

¹⁸ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

het gebruik van de spoorweginfrastructuurcapaciteit; de categorisering van wijzigingen van capaciteitsrechten en de voorwaarden die aanleiding geven tot de betaling van boeten, [...]gemeenschappelijke criteria en procedures voorerschikking **met het oog op het beheer van netwerkverstoringen**; [...]en bepaalde elementen van [...]het **Europees kader voor prestatiebeoordeling**[...]. Die bevoegdheden moeten worden *uitgeoefend* in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad¹⁹. **Indien het comité in het kader van de onderzoeksprocedure geen advies uitbrengt, mag de Commissie de ontwerpuitvoeringshandeling niet vaststellen.**

- (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 voor het spoor, de eisen voor de elementen van de netverklaring waarin 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. 913/2010²⁰ 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/EU en van Verordening (EU) nr. 913/2010 consolideert. Derhalve **moet** Verordening (EU)

¹⁹ 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).

²⁰ SWD(2021) 134 final van 2 juni 2021.

nr. 913/2010 **worden ingetrokken** en moeten de bepalingen van Richtlijn 2012/34/EU inzake capaciteitstoewijzing worden **geschrapt**[...] en vervangen door onderhavige verordening, **met inachtneming van een voldoende lange overgangstermijn**.

- (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 met de **fase** van capaciteitsstrategie wordt [...] **gestart**. **Deze termijn is in overeenstemming met die van de tussen de lidstaat en de infrastructuurbeheerder gesloten contractuele overeenkomsten, met inbegrip van de betalingsstructuur die is overeengekomen voor het verstrekken van financiering aan de infrastructuurbeheerder en die een periode van ten minste vijf jaar bestrijkt, zoals bepaald in Richtlijn 2012/34/EU**. 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 [[...] **13** december 20**31**[...]]. Alle belanghebbenden moeten onverwijld van start gaan met de nodige voorbereidingen om te voldoen aan het nieuwe kader.

(32) Aangezien de doelstelling van deze verordening, namelijk het doeltreffender beheren van de spoorweginfrastructuurcapaciteit en het verkeer, waardoor de kwaliteit van de dienstverlening wordt verbeterd en er meer verkeer kan worden verwerkt door het spoorwegnetwerk, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt, maar vanwege de omvang en de gevolgen ervan beter door de Unie kan worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 VEU neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in dat artikel opgenomen evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om dit doel te bereiken,

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 **exploitanten van** dienstvoorzieningen, verkeersbeheer, crisisbeheer en prestatiebeheer voor binnenlandse en internationale spoorvervoersdiensten. 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 spoorweginfrastructuur voor binnenlandse en internationale spoorvervoersdiensten als bedoeld in artikel 1, lid 2, van Richtlijn 2012/34/EU, met inbegrip van dienstvoorzieningen zoals gedefinieerd in artikel 3, lid 11, van die richtlijn.
3. **De artikelen 2 en 3 van hoofdstuk I en** de hoofdstukken II tot en met V van deze verordening zijn niet van toepassing op spoorweginfrastructuur of spoorvervoersdiensten [...] **die door een lidstaat** zijn uitgesloten van de toepassing van hoofdstuk IV van Richtlijn 2012/34/EU, overeenkomstig artikel 2, leden 3, 3 bis, 4, 8[...] **en** 8 bis[...], van die richtlijn, tijdens de geldigheidsduur van de relevante uitsluitingen.

Deze verordening is niet van toepassing op spoorvervoersdiensten die een lidstaat overeenkomstig artikel 2, lid 10, van Richtlijn 2012/34/EU van de toepassing van hoofdstuk IV van die richtlijn heeft uitgesloten.

Deze verordening is niet van toepassing op ondernemingen of vervoersactiviteiten als bedoeld in artikel 2, lid 9, van Richtlijn 2012/34/EU.

4. Zolang er geen spoorwegen worden aangelegd op het grondgebied van Cyprus en Malta, is deze verordening niet van toepassing op die lidstaten.

- 5. Deze verordening belet de lidstaten niet de nodige maatregelen te nemen om essentiële veiligheids- of defensiebelangen te beschermen en maatregelen te nemen om ervoor te zorgen het leger voldoende toegang heeft tot spoorweginfrastructuur, met name voor militaire operaties en opleiding, met inbegrip van de in artikel 47, lid 1, punten a) tot en met e), beschreven maatregelen. Artikel 47, lid 1, tweede en derde alinea, en leden 2 tot en met 7, zijn van overeenkomstige toepassing op de vaststelling van dergelijke maatregelen.**
- 6. Deze verordening laat de verantwoordelijkheden van de lidstaten met betrekking tot de financiering van de ontwikkeling en het onderhoud van infrastructuur onverlet. Zij legt in dat opzicht geen enkele financiële verplichting op.**

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 **de in artikel 55, lid 2, bedoelde** 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 **taken en** verantwoordelijkheden overeenkomstig [...] **deze verordening** moeten infrastructuurbeheerders:
 - a) zo effectief mogelijk de beschikbare infrastructuurcapaciteit benutten[...];

- 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, **gelijke** toegang tot infrastructuurcapaciteit, ook tijdens **infrastructuur**werken, teneinde eerlijke concurrentie [...] **mogelijk** te maken **en de optimale concurrentiepositie van de spoorvervoersdiensten te waarborgen**;
- d) naadloos spoorverkeer over meer dan één netwerk mogelijk maken, **met name door goederen- en passagierstreinen in goede omstandigheden te laten rijden en gemakkelijk van het ene naar het andere net te laten overschakelen**;
- e) zorgen voor transparantie over de staat en de beschikbaarheid van spoorweginfrastructuurcapaciteit;
- f) de prestaties van spoorweginfrastructuur [...] beoordelen en verbeteren, in nauwe samenwerking met [...] **operationele belanghebbenden**;
- 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.

1 bis. Infrastructuurbeheerders nemen de commerciële vertrouwelijkheid van de hun verstrekte informatie in acht, overeenkomstig het nationale en het EU-recht, onder meer door, in voorkomend geval, de met andere partijen gedeelde informatie te anonimiseren.

2. Wat verkeersbeheer betreft, moeten infrastructuurbeheerders ervoor zorgen dat spoorwegondernemingen **en exploitanten van dienstvoorzieningen**, 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 **en exploitanten van dienstvoorzieningen**.
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[...] houdt hij [...] **zoveel mogelijk** rekening **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[...] gebeurtenis of situatie waarover de infrastructuurbeheerder of de spoorwegonderneming geen controle heeft en die niet had kunnen worden vermeden of verholpen met redelijke vooruitziendheid of 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 Raad²¹;

3) “operationele [...] **belanghebbenden**”: [...] **aanvragers**, spoorweg**ondernemingen**, infrastructuur**beheerders, de in Verordening (EU) 1370/2007 genoemde bevoegde autoriteiten, exploitanten** van [...] **dienstvoorzieningen** en elke andere entiteit die rechtstreeks betrokken is bij de exploitatie van een spoorvervoersdienst;

4) “Europees coördinator”: de **uit hoofde van** artikel [...] **52** van Verordening [...] nieuwe TEN-T-verordening] **aangewezen** coördinator[...];

4 bis) “Europese vervoerscorridors”: de corridors bedoeld in artikel 11 van [de nieuwe TEN-T-verordening];

4 ter) “stedelijke knooppunten”: stedelijke knooppunten zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 6, van [de nieuwe TEN-T-verordening];

4 quater) “kernnetwerk”: het kernnetwerk als omschreven in bijlage I bij [de nieuwe TEN-T-verordening]. Voor de toepassing van artikel 55, lid 3 bis, wordt onder “kernnetwerk” verstaan het kernnetwerk als omschreven in bijlage IV bij [de nieuwe TEN-T-verordening];

4 quinquies) “uitgebreid kernnetwerk”: het uitgebreide kernnetwerk als omschreven in bijlage I bij [de nieuwe TEN-T-verordening]. Voor de toepassing van artikel 55, lid 3 bis, wordt onder “uitgebreid kernnetwerk” verstaan het uitgebreide kernnetwerk als omschreven in bijlage IV bij [de nieuwe TEN-T-verordening];

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;

²¹ 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*).

- 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 [...]infrastructuurcapaciteit worden gespecificeerd en dat door de infrastructuurbeheerder **aan de betrokken aanvrager wordt verstrekt**, met voldoende informatie om specifieke treinpaden voor te bereiden die tegemoetkomen aan die kenmerken;
- 10) “spoorvervoersdienst 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 kan worden samengesteld en/of gesplitst en de verschillende delen kunnen een verschillende herkomst en bestemming hebben[...];
- 11) “capaciteitsrecht op meerdere netwerken”: alle capaciteitsrechten die een spoorvervoersdienst over meerdere netwerken mogelijk maken;
- 12) “indeling van infrastructuurcapaciteit”: het verdelen van de totale beschikbare capaciteit van een infrastructuurelement over verschillende typen 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;

14 bis) “voortschrijdende planning”: een methode om capaciteit toe te wijzen aan ten minste diensten voor goederenvervoer per spoor buiten de termijnen van het jaarlijkse toewijzingsproces;

15) “infrastructuurwerken”: **een interventie**[...] op de spoorweginfrastructuur met het oog op de ontwikkeling, het onderhoud, de vernieuwing of de modernisering van de spoorweginfrastructuur, zoals gedefinieerd in, **respectievelijk**, 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, waarbij een verstoring van het spoorverkeer wordt veroorzaakt[...]**;**

17 bis) “knooppunt”: een locatie die twee of meer spoorlijnen verbindt waarvan geen enkele is uitgesloten van de werkingssfeer van de artikelen 2 en 3 van hoofdstuk I en de hoofdstukken II tot en met V van deze verordening, overeenkomstig artikel 1, lid 3, van deze verordening;

17 ter) “specifiek dienstregelingsontwerp”: een regeling die gedurende een tijdsspanne, gewoonlijk bedoeld om met regelmatige tussenpozen te worden gereproduceerd, de combinatie van paden op de delen en knooppunten van een bepaald netwerk of een deel van een netwerk organiseert, ook voor verkeer op meerdere netwerken, waarbij, in voorkomend geval, rekening wordt gehouden met de aansluitingen en overstaptijden tussen diensten.

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 infrastructuurcapaciteit, 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-, verstoring- 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.[...] **1. Uiterlijk [24 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening]** zal het ENIM een “Europees kader voor capaciteitsbeheer” opzetten en aannemen, overeenkomstig de bepalingen van hoofdstuk II[...],
- 2.[...] **na de operationele belanghebbenden te hebben geraadpleegd, waarin** de algemene beginselen en procedures **worden bepaald** voor het beheer van de spoorweginfrastructuurcapaciteit en voor de coördinatie tussen infrastructuurbeheerders[...] en andere operationele belanghebbenden. **Infrastructuurbeheerders streven ernaar die gemeenschappelijke beginselen en procedures te volgen voor het beheer van de spoorweginfrastructuurcapaciteit.**
- 3[...] **1 bis. Het ENIM legt binnen 18 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening een ontwerp voor het Europees kader voor capaciteitsbeheer voor aan het Europees netwerk van toezichthoudende instanties voor het spoor (het “ENRRB”). Het ENRRB dient binnen vier maanden na ontvangst van het door het ENIM opgestelde ontwerp bij het ENIM een aanbeveling in over het Europees kader voor capaciteitsbeheer. Het ENIM houdt bij het goedkeuren van het Europees kader voor capaciteitsbeheer zoveel mogelijk rekening met deze aanbeveling.**
- 2.** 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. **Bij de actualisering van het Europees kader voor capaciteitsbeheer dient het ENIM een ontwerp ter aanbeveling in bij het ENRRB.**
4. [...] **Tijdens** de voorbereiding van de in artikel 27 van Richtlijn 2012/34/EU[...] **en artikel 5, lid 2,** van deze verordening[...] bedoelde netverklaring **houden de infrastructuurbeheerders zoveel mogelijk rekening met het Europees kader voor capaciteitsbeheer.** 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 **die geen spoorwegondernemingen zijn** een spoorwegonderneming aan[...]. **De spoorwegonderneming sluit** een overeenkomst met de infrastructuurbeheerder 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 netverklaring [...]in [...]overeenstemming met **punt 2, c)**, van Bijlage IV. 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 het **definiëren** van [...]de in lid 2 **bedoelde vereisten**. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 72, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

Artikel 8

Beheer van [...]infrastructuurcapaciteit

1. Infrastructuurbeheerders zien erop toe dat[...] 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 [...]infrastructuurcapaciteit houden infrastructuurbeheerders rekening met **de** door de lidstaten overeenkomstig artikel 11,

lid 3, verstrekte strategische richtsnoeren voor het gebruik van infrastructuurcapaciteit[...], **indien de lidstaten dergelijke richtsnoeren hebben verstrekt en onverminderd de vierde alinea van dat lid.**

Onverminderd de staatssteunregels mogen de lidstaten, voor zover van toepassing, de infrastructuurbeheerder compenseren voor inkomstenverliezen die uitsluitend verband houden met de [...] **naleving** van de strategische richtsnoeren voor de benutting van spoorweginfrastructuurcapaciteit.

3. [...] **2 bis.** De infrastructuurbeheerders plannen en wijzen [...] **capaciteit zo veel mogelijk toe aan oplossingen die voor de betrokken aanvragers aanvaardbaar zijn, waarbij wordt gezorgd voor een optimaal gebruik van spoorweginfrastructuur op het betrokken netwerk.**

3. **Infrastructuurbeheerders lossen capaciteitsconflicten** zoveel mogelijk op via het in artikel 36 bedoelde consensuele geschillenbeslechtsmechanisme, 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, [...] **lossen** de infrastructuurbeheerders **capaciteitsconflicten** op aan de hand van [...] **het formele in artikel 37 bedoelde geschillenbeslechtsmechanisme.**

[...]

5. [...]
6. [...]
7. [...]

Artikel 9

Informatie over infrastructuurcapaciteit

1. Infrastructuurbeheerders verstrekken [...]aanvragers, toezichhoudende instanties **en, waar gepast, andere operationele belanghebbenden**, 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[...].
3. Op verzoek van aanvragers verstrekken infrastructuurbeheerders de in lid 1 bedoelde informatie op basis van concrete [...] **commerciële en operationele behoeften van de aanvragers.**

Artikel 10

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

1. Onverminderd de artikelen **7, 7 bis**, 7 quater en 7 sexies van Richtlijn 2012/34/EU plannen de infrastructuurbeheerders infrastructuurwerken 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 **geraamde** 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 coördinatie-mechanismen en, met betrekking tot grensoverschrijdende spoorvervoersdiensten, 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 [...] **vereisten**.

4 bis. Voor capaciteitsbeperkingen met [...] grote gevolgen [...] **in** de [...] **zin van punt 0 van deel 3 van bijlage I** 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, **indien deze bestaan**, 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 **ten minste** alle infrastructuurwerken op de in artikel 53, lid 3, bedoelde **spoorlijnen** [...] **die onderdeel zijn van de Europese vervoerscorridors**, 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, **waar deze bestaan**, rekening houdend met de operationele en commerciële behoeften van aanvragers.

6. Beperkingen van de capaciteit of prestaties van infrastructuur tot onder de ontwerpwaarden, die voortvloeien uit activa die in slechte staat verkeren, zoals beperkingen van de toegestane snelheid of asbelasting, worden eveneens als capaciteitsbeperkingen

beschouwd. **Dergelijke capaciteitsbeperkingen geven geen aanleiding tot boetes op grond van artikel 40.** De in artikel 9 uiteengezette informatieverplichtingen zijn van toepassing op dergelijke **capaciteits**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 is bevoegd overeenkomstig artikel 71 gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot wijzigingen van[...]:

a -bis) de indeling van de capaciteitsbeperkingen en de gevolgen voor het verkeer als bedoeld in bijlage I, deel 3, **punt 0;**

a) de in punt 1 van dat deel vermelde publicatietermijnen;

b) de in punt 4 van dat deel vastgestelde termijnen voor de coördinatie van capaciteitsbeperkingen;

wanneer deze elementen ondoeltreffend zijn gebleken of tot grote uitvoeringsproblemen hebben geleid, teneinde het effect van capaciteitsbeperkingen als gevolg van infrastructuurwerkzaamheden op het spoorverkeer **en de administratieve lasten voor de infrastructuurbeheerders verder** te beperken, rekening houdend met de plannings-, operationele, technische en commerciële overwegingen van de betrokken belanghebbenden **en rekening houdend met de ervaring en standpunten van het ENIM.**

Artikel 10 bis

Weigering of intrekking van capaciteitsrechten om redenen van openbare orde of openbare veiligheid

1. **Een lidstaat kan van de infrastructuurbeheerder verlangen dat hij weigert capaciteitsrechten aan een aanvrager te verlenen, of dat hij deze intrekt, indien de bevoegde autoriteiten van die lidstaat vaststellen dat het verlenen van dergelijke rechten aan die aanvrager een ernstig risico inhoudt voor de openbare orde of de openbare veiligheid, met inbegrip van de nationale veiligheid en defensie van die lidstaat. Een dergelijk besluit moet naar behoren worden gemotiveerd en strikt noodzakelijk zijn en in verhouding staan tot het nagestreefde doel.**

2. **Onverminderd de vertrouwelijkheid van gerubriceerde informatie stellen de lidstaten uiterlijk 10 dagen na de vaststelling van een besluit op grond van de eerste alinea van dit artikel de Commissie, de toezichthoudende instantie en, in het geval van capaciteitsrechten op meerdere netwerken, andere betrokken lidstaten in kennis van de vaststelling van een dergelijk besluit en van de redenen daarvoor. De lidstaten herzien dergelijke besluiten regelmatig.**
3. **Indien een lidstaat bezorgdheid uit over een besluit dat door een andere lidstaat op grond van de eerste alinea van dit artikel is genomen, coördineren de betrokken lidstaten activiteiten onderling, overeenkomstig artikel 53 bis.**

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 de delen 1 en 2 van bijlage I.

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

De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 71 gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde:

(i) **delen van de gedetailleerde inhoud van de capaciteitsstrategie, van het capaciteitsmodel en van het plan voor capaciteitslevering in deel 1 van bijlage I te schrappen, en**

(ii) de **vastgestelde termijnen van deel 2** van bijlage I [...]te wijzigen,

indien die elementen ondoeltreffend zijn gebleken of tot grote uitvoeringsproblemen hebben geleid, teneinde een efficiënt strategisch planningsproces dat de operationele bezorgdheden van infrastructuurbeheerders en aanvragers weergeeft, rekening houdend met de ervaring **en standpunten** van het ENIM, [...]aanvragers[...], toezichhoudende instanties en het [...]ENRRB bij de toepassing van dit deel. **De Commissie verwijderd uit deel 1 van bijlage I geen elementen die overeenstemmen met de in de artikelen 16 tot en met 18 bedoelde elementen.**

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 hebben betrekking op de operationele verantwoordelijkheden van de infrastructuurbeheerder, zodat deze het gebruik van het netwerk kan optimaliseren en de toewijzing van capaciteit voor grensoverschrijdend verkeer doeltreffend kan coördineren. Die richtsnoeren moeten in overeenstemming zijn met de bepalingen van deze verordening. Die richtsnoeren worden tijdig verstrekt, zodat infrastructuurbeheerders de in bijlage I vastgestelde termijnen in acht kunnen nemen, en kunnen met name betrekking hebben op:

- a) algemene doelstellingen van het nationaal spoorwegaanpak die relevant zijn voor de strategische capaciteitsplanning binnen het toepassingsgebied van deze verordening, **zoals nationale praktijken voor treindienstregelingen;**
- b) de verwachte ontwikkelingen van de spoorweginfrastructuur, rekening houdend met relevante plannen en strategieën op nationaal of regionaal niveau en de werkplannen van Europese vervoerscorridors, als bedoeld in artikel [...]54 van de [nieuwe TEN-T-verordening];
- c) algemene [...]richtsnoeren met betrekking tot het gebruik van spoorweginfrastructuurcapaciteit, **in voorkomend geval met inbegrip van beleidsoriëntaties, met betrekking tot:**

i) de volumes van de verschillende soorten verkeer als bedoeld in artikel 12 die door de infrastructuurbeheerders via het proces van strategische planning moeten worden opgevangen;

ii) de toepassing van specifiek dienstregelingsontwerpen voor zowel goederen- als passagiersdiensten, zoals een geïntegreerde gecadanceerde dienstregeling;

iii) de omvang van de capaciteit die kan worden gereserveerd door middel van kaderovereenkomsten of voortschrijdende planning;

iv) de toepassing, door de infrastructuurbeheerders, van de in artikel 37 vastgelegde regels voor conflictoplossing;

waarmee de infrastructuurbeheerder bij de strategische capaciteitsplanning [...] **zoveel mogelijk** rekening houdt, met name met betrekking tot de in artikel 21 bedoelde intensief gebruikte en verzadigde infrastructuur **en bij het in de artikelen 18 en 20 bedoelde voorbereidingsproces;**

- d) de vooruitzichten met betrekking tot de geplande ontwikkelingen van spoorvervoersdiensten die in het kader van openbardienstverplichtingen worden geëxploiteerd, indien nodig rekening houdend met de standpunten van de betrokken regionale of lokale autoriteiten.

De lidstaten moeten **overeenkomstig artikel 53 bis** samenwerken om de samenhang te garanderen tussen de respectieve strategische richtsnoeren die zij overeenkomstig dit lid verstrekken, teneinde de ontwikkeling van internationale spoordiensten voor passagiers- en goederenvervoer te ondersteunen.

Infrastructuurbeheerders motiveren elke afwijking van de door de lidstaten overeenkomstig de punten c) en d) van dit lid verstrekte richtsnoeren.

De lidstaten kunnen bepalen dat de in punt c) van dit lid bedoelde richtsnoeren bindend zijn.

De lidstaten publiceren de overeenkomstig dit lid vastgestelde strategische richtsnoeren indien de lidstaten dergelijke richtsnoeren hebben verstrekt. De strategische richtsnoeren worden tijdig gepubliceerd zodat de strategische capaciteitsplanning kan worden voorbereid.

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

Algemene eisen voor strategisch capaciteits/.../planning

1. Infrastructuurbeheerders houden op [...] **billijke, transparante** en niet-discriminerende wijze rekening met alle soorten spoorvervoersdiensten waarvoor zij capaciteitsaanvragen kunnen ontvangen, ongeacht het volume, de omvang van de downstreammarkt, 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 soorten 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[...] **en teneinde de grensoverschrijdende samenhang van het strategische planningsproces te ondersteunen**, kan het ENIM, indien nodig, een meer gedetailleerde **en geharmoniseerde** lijst opstellen waarin verder onderscheid wordt gemaakt tussen soorten spoorvervoersdiensten. [...] **Die lijst** zal worden opgenomen in het in artikel 6 bedoelde Europees kader voor capaciteitsbeheer. **De infrastructuurbeheerders houden zoveel mogelijk rekening met die lijst.**

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, **waaronder grensoverschrijdende spoorvervoersdiensten. Infrastructuurbeheerders coördineren overeenkomstig artikel 53 wanneer zij aangeven welke vooraf geplande capaciteit geschikt is voor het aanbieden 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 door aanvragers aangekondigde capaciteitsbehoeften en** de input uit de raadpleging van [...] **operationele belanghebbenden**, 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 spoorvervoersdiensten volgens een verschillende tijdshorizon te plannen.

5. Strategische capaciteitsplanning weerspiegelt de capaciteit die is toegewezen via kaderovereenkomsten en voortschrijdende planning.

5 bis. Met het oog op de strategische capaciteitsplanning stellen infrastructuurbeheerders een strategische routekaart op waarin het volgende wordt omschreven:

- 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 lidstaten zien erop toe dat de strategische routekaart wordt opgenomen in het in artikel 49 van Richtlijn (EU) 2016/797 bedoelde infrastructuurregister.

6. De strategische capaciteitsplanning heeft betrekking op de spoorlijnen van het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk van het TEN-T[...]. Infrastructuurbeheerders, met inbegrip van die welke geen spoorlijnen beheren die deel uitmaken van het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk van het TEN-T, kunnen besluiten om in de strategische capaciteitsplanning andere spoorlijnen en knooppunten van het door hen beheerde netwerk op te nemen. Overeenkomstig hun respectieve strategische richtsnoeren als bedoeld in artikel 11, lid 3, kunnen de lidstaten ook bepalen dat infrastructuurbeheerders strategische capaciteitsplanning uitvoeren op andere spoorlijnen en knooppunten van het netwerk die door die infrastructuurbeheerders worden beheerd.

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.

[...] De lidstaten zien erop toe dat deze delen worden [...] vermeld in het in artikel 49 van Richtlijn (EU) 2016/797 bedoelde infrastructuurregister.

7. De strategische capaciteitsplanning bestrijkt een periode die [...] vijf jaar [...] vóór de wijziging van de dienstregeling waarop zij betrekking heeft, begint. De 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. De infrastructuurbeheerders evalueren en actualiseren [...] indien nodig de resultaten van de strategische capaciteitsplanning, met name rekening houdend met:

- a) de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur;
 - b) veranderingen in de marktvaart naar infrastructuurcapaciteit, **onder meer door de aankondigingen van capaciteitsbehoeften**;
 - c) de resultaten van de in de delen 3 en 4 **van dit hoofdstuk** 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 overeenkomstig hoofdstuk III uitgevoerd verstoring- en crisisbeheer;
 - f) de resultaten van de prestatiebeoordeling overeenkomstig hoofdstuk IV.
9. Het ENIM ontwikkelt richtsnoeren met gemeenschappelijke beginselen, procedures en methodologieën voor strategische capaciteitsplanning **en neemt deze op in het in artikel 6 van deze verordening bedoelde Europees kader voor capaciteitsbeheer**. [...]

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 **in het kader van artikel 7 sexies van Richtlijn 2012/34/EU** alle operationele belanghebbenden, **met inbegrip van degenen die spoorvervoersdiensten over meerdere netwerken exploiteren**, over strategische capaciteitsplanning, **met inbegrip van de in de artikelen 16 tot en met 18 bedoelde planningsdocumenten**, overeenkomstig [...] **het in deel 2 van Bijlage I vastgelegde tijdschema**.

2. **Met het oog op deze raadpleging houden de[...]** infrastructuurbeheerders [...]**zoveel mogelijk rekening met de beginselen die zijn vervat in het in artikel 6 bedoelde Europees kader voor capaciteitsbeheer.**

Om operationele belanghebbenden die spoorvervoersdiensten over meerdere netwerken exploiteren **te raadplegen**[...], coördineren infrastructuurbeheerders onderling overeenkomstig [...]**artikel 53 en, voor Europese en grensoverschrijdende aangelegenheden, artikel 54.**

Artikel 14

Coördinatie over strategische capaciteitsplanning tussen infrastructuurbeheerders

1. Infrastructuurbeheerders coördineren **in voorkomend geval** 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 spoorvervoersdiensten over meerdere netwerken, **met inbegrip van grensoverschrijdende spoorvervoersdiensten,** 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, toezichthoudende instanties en het [...] ENRRB [...], de Europese coördinatoren en [...] de autoriteiten van de lidstaten en, **indien nodig,** andere belanghebbenden.

2. [...]

3. Infrastructuurbeheerders houden rekening met elke aanbeveling die overeenkomstig [...] **artikel 54** door het ENIM is vastgesteld. Wanneer infrastructuurbeheerders de aanbeveling niet volgen, vermelden zij de redenen daarvoor in het planningsdocument.
4. 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. [...] **De netwerkcoördinator verricht regelmatig een vervoersmarktstudie die betrekking heeft op het netwerk en de marktontwikkelingen voor grensoverschrijdende spoorvervoersdiensten. De netwerkcoördinator deelt de resultaten van deze studie mee aan de lidstaten, infrastructuurbeheerders en andere relevante belanghebbenden, waaronder de Europese coördinatoren. De netwerkcoördinator beoordeelt en actualiseert de vervoersmarktstudie als dit nodig is en in elk geval minstens om de vijf jaar. De infrastructuurbeheerders houden rekening met deze marktstudie** en baseren hun algemene bedrijfsstrategie en beslissingen over capaciteit, noodbeheer en investeringen hierop.
2. Met het oog op de toepassing van deze verordening verschaft de in lid 1 bedoelde [...] **studie** van de vervoersmarkt input met het oog op de in artikel 11 bedoelde strategische capaciteitsplanning, de in artikel 25 bedoelde indeling van infrastructuurcapaciteit en de capaciteitstoewijzing op basis van het in artikel 37 bedoelde formele mechanisme voor de oplossing van conflicten.

3. [...]
4. [...]
5. [...]

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 [...] **basis** voor communicatie, raadpleging en coördinatie tussen operationele belanghebbenden.
2. De capaciteitsstrategie omvat [...] **de in deel 1 van bijlage I opgesomde informatie.**
3. [...]

4. De infrastructuurbeheerder zorgt voor de voorbereiding [...] **en** publicatie [...] van de capaciteitsstrategie overeenkomstig de in deel 2 van bijlage I uiteengezette planning [...].
In geval van onvoorziene en significante gebeurtenissen actualiseert de infrastructuurbeheerder de capaciteitsstrategie dienovereenkomstig.
5. [...]

Artikel 17

Capaciteitsmodel

1. De infrastructuurbeheerder stelt een capaciteitsmodel op dat de capaciteitsstrategie verfijnt op basis van de resultaten van de **in artikel 12, lid 4, punt c), bedoelde aankondiging van capaciteitsbehoeften en** 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 [...] spoorweginfrastructuur te onderhouden, te vernieuwen en te ontwikkelen (modernisering van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur). Het doet dienst als [...] **basis** voor communicatie, raadpleging en coördinatie betreffende strategische capaciteitsplanning tussen de operationele belanghebbenden.

2. Het capaciteitsmodel [...] **omvat de in deel 1 van bijlage I opgesomde informatie.** Infrastructuurbeheerders zorgen voor de opstelling en publicatie van het capaciteitsmodel voor elke dienstregelingsperiode en actualiseren het capaciteitsmodel [...] overeenkomstig [...] het tijdschema [...] **dat is** uiteengezet in **deel** [...] 2 van bijlage I. **De verplichting om het capaciteitsmodel te actualiseren is niet van toepassing indien het plan voor capaciteitslevering voor dezelfde dienstregelingsperiode is gepubliceerd.**

3. Infrastructuurbeheerders documenteren en **rechtvaardigen** [...], voor zover relevant, elke **substantiële** afwijking tussen het capaciteitsmodel en de capaciteitsstrategie voor dezelfde dienstregelingsperiode. [...]
4. [...]

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.

Het plan voor capaciteitslevering omvat de in deel 1 van bijlage I opgesomde informatie.

1 bis. Infrastructuurbeheerders bereiden het plan voor capaciteitslevering voor overeenkomstig de resultaten van het in de artikelen 11 tot en met 17 bedoelde proces voor strategische capaciteitsplanning en met inachtneming de in deel 2 van bijlage I uiteengezette planning.

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. Infrastructuurbeheerders documenteren en **rechtvaardigen** [...], voor zover relevant, elke **substantiële** 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. **In het kader van hun strategische richtsnoeren uit hoofde van artikel 11, lid 3, punt c), kunnen de lidstaten infrastructuurbeheerders verplichten infrastructuurcapaciteit op bepaalde lijnen en knooppunten vooraf te plannen.**

5. Vooraf geplande capaciteit wordt in het plan voor capaciteitslevering opgenomen in de vorm van de in artikel 20 bedoelde capaciteits**plannings**objecten, 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. [...] **5 bis. Bij het vooraf plannen** van capaciteit [...] **houden infrastructuurbeheerders rekening met de in artikel 25, lid 2 bis, punten a) tot en met f), uiteengezette criteria.**

[...]

7. [...]

8. [...]

[...] **Met het oog op het vooraf plannen van capaciteit houden infrastructuurbeheerders**

rekening met de resultaten van de raadpleging van aanvragers overeenkomstig artikel 13 en **met** de coördinatie tussen infrastructuurbeheerders overeenkomstig artikel 14.

9. De toezichthoudende instantie analyseert het plan voor capaciteitslevering en kan **binnen 30 dagen na de publicatie van het definitieve plan voor capaciteitslevering** een besluit nemen waarbij de infrastructuurbeheerder wordt verplicht het plan voor capaciteitslevering te wijzigen [...] **indien uit de analyse is gebleken dat het plan niet in overeenstemming is met de bepalingen van deze verordening of van Richtlijn 2012/34/EU of met de beginselen van transparantie en non-discriminatie.**

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 [...] **spoorlijnen, indien deze bestaan**, die het mogelijk maken verkeer om te leiden in geval de **spoorlijnen** van het kernnetwerk en uitgebreide kernnetwerk van het TEN-T **en de andere spoorlijnen en knooppunten die onder de documenten voor strategische capaciteitsplanning vallen** niet beschikbaar zijn [...];

- b) een indicatieve planning van de beschikbare infrastructuurcapaciteit op de overeenkomstig punt a) aangeduide alternatieve [...] **spoorlijnen, indien deze bestaan**, waarbij transparant informatie wordt verstrekt over de infrastructuurcapaciteit die beschikbaar is op die lijnen **en de technische kenmerken ervan**, 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-, verstoring- 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, **indien deze bestaan**, overeenkomstig lid 2, punt a), en de indicatieve capaciteitsplanning op alternatieve lijnen, **indien deze bestaan**, overeenkomstig lid 2, punt b), wordt opgenomen in het capaciteitsmodel en in het plan voor capaciteitslevering.
5. [...]

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 **billijke**, transparante en niet-discriminerende criteria en procedures.

Infrastructuurbeheerders kunnen capaciteitsplanningsobjecten, zoals vooraf geplande treinpaden, samenbrengen wanneer zij vooraf capaciteit plannen om een specifiek dienstregelingsontwerp te verstrekken, in overeenstemming met de in artikel 11, lid 3, bedoelde strategische richtsnoeren en rekening houdend met de marktbehoeften van de aanvragers.

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, **maximumsnelheid**, technische [...] parameters en aantal inbegrepen capaciteitsspecificaties **voor zowel passagiers- als voor goederendiensten**.
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 spoorvervoersdiensten 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. **De infrastructuurbeheerders houden zoveel mogelijk rekening met dat gemeenschappelijk kader.**
4. Het ENIM zorgt voor de opstelling en vaststelling van [...] specificaties voor **de in lid 2 bedoelde** 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. [...] **De infrastructuurbeheerders houden zoveel mogelijk rekening met die specificaties.**

Artikel 21

Intensief gebruikte en verzadigde infrastructuur

1. Infrastructuurbeheerders verklaren onverwijld dat [...] **delen of knooppunten van** infrastructuur[...] intensief word[...]**en** gebruikt of verzadigd [...] **zijn** als ten minste een van de volgende voorwaarden is vervuld:
 - a) het [...] gebruik **van spoorweginfrastructuurcapaciteit** heeft de drempelwaarden voor intensief gebruikte of verzadigde infrastructuur overschreden gedurende de in [...] bijlage II vastgelegde 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 [...], **met inbegrip van overeenkomstig artikel 10 geplande infrastructuurwerkzaamheden met een looptijd van meer dan 12 maanden die leiden tot capaciteitsbeperkingen.**

[...]

[...] **Infrastructuurbeheerders beoordelen het gebruik van spoorweginfrastructuurcapaciteit op basis van objectieve, transparante en passende procedures en methoden.**

Punt a) van de eerste alinea van dit lid is niet van toepassing op infrastructuur van de Kanaaltunnel, zoals gedefinieerd in het Verdrag tussen Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland betreffende de bouw en de exploitatie door privéconcessionarissen van een vaste kanaalverbinding, ondertekend te Canterbury op 12 februari 1986, en de concessieovereenkomst tussen de Secretary of State for Transport, de Ministre de l'Urbanisme du Logement et des Transports, The Channel Tunnel Group Limited en France-Manche S.A.

1 bis. Het ENIM ontwikkelt een gemeenschappelijke methode voor het gebruik van spoorweginfrastructuurcapaciteit. Deze methode wordt opgenomen in het in artikel 6 bedoelde Europees kader voor capaciteitsbeheer. De infrastructuurbeheerders houden zoveel mogelijk rekening met deze methode.

2. In de in lid 1 bedoelde verklaring worden de dienstregelingsperiode, het infrastructuur-element en de specifieke tijdsperioden gespecificeerd waarop zij betrekking heeft.
3. Tijdens de dienstregelingsperiode ingediende conflicterende capaciteitsaanvragen vormen geen reden om een infrastructuurelement als intensief gebruikt of verzadigd aan te merken, tenzij de in lid 1 vermelde voorwaarden zijn vervuld.
4. Wanneer infrastructuur als intensief gebruikt of verzadigd is aangemerkt, voert de infrastructuurbeheerder een capaciteitsanalyse uit overeenkomstig artikel 22, **tenzij er in de vijf jaar voordat de infrastructuur als intensief gebruikt of verzadigd is aangemerkt** al een plan voor de verbetering van de capaciteit, zoals voorzien bij artikel 23, **is uitgevoerd, of er al een** in uitvoering is.
5. Voor infrastructuurelementen die als intensief gebruikt of verzadigd zijn aangemerkt, reserveren infrastructuurbeheerders capaciteit in het in artikel 18 bedoelde plan voor capaciteitslevering, rekening houdend met het resultaat van de in artikel 22 bedoelde capaciteitsanalyse.

Voor delen of knooppunten van infrastructuur die als verzadigd zijn aangemerkt, kan de infrastructuurbeheerder specifieke drempelwaarden vaststellen voor de toepassing van artikel 27, lid 6.

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 als verzadigd is aangemerkt, past de infrastructuurbeheerder een procedure toe om de [...] infrastructuurcapaciteit in te delen of toe te wijzen op basis van transparante en objectieve criteria. Die procedure wordt toegepast overeenkomstig artikel [...] **25** van deze verordening en wordt, samen met de toepasselijke criteria, uiteengezet in de netverklaring.
7. [...] **De lidstaten** zorgen ervoor dat de als intensief gebruikt of verzadigd aangemerkte [...] **delen of knooppunten worden** vermeld in het in artikel 49 van Richtlijn (EU) 2016/797 bedoelde infrastructuurregister.

8. [...]
9. De Commissie wordt gemachtigd om gedelegeerde handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 71 om **de in bijlage II bedoelde drempels voor capaciteitsbenutting en referentieperioden te wijzigen indien die elementen ondoeltreffend zijn gebleken of tot grote uitvoeringsproblemen hebben geleid**, 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, toezichthoudende instanties en het ENRRB bij de toepassing van dit artikel.
- 10. De Commissie kan overeenkomstig de in artikel 72, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure uitvoeringshandelingen vaststellen waarin de kernbeginselen worden vastgelegd van de methode die het ENIM uit hoofde van lid 1 bis moet ontwikkelen met betrekking tot het gebruik van spoorweginfrastructuurcapaciteit.**

Artikel 22

Capaciteitsanalyse in geval van intensief gebruikte of verzadigde infrastructuur

1. De infrastructuurbeheerder voert een capaciteitsanalyse uit binnen zes maanden nadat infrastructuur als intensief gebruikt of verzadigd is aangemerkt, **tenzij er in de vijf jaar voordat de infrastructuur als intensief gebruikt of verzadigd is aangemerkt al een plan voor de verbetering van de capaciteit is uitgevoerd, of er al een in uitvoering is.**

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 **van deze verordening**.

De infrastructuurbeheerder maakt de resultaten van de capaciteitsanalyse openbaar.

4. De infrastructuurbeheerders houden **in voorkomend geval** 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 **voor delen of knooppunten die als verzadigd zijn aangemerkt**.

In dat plan wordt het volgende vastgelegd:

- 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 **organisatorische maatregelen en** 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 [...] **een lidstaat besluit dat voor dat plan [...] zijn voorafgaande goedkeuring vereist is.**

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.

[...]

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.

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 [...] **die** 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 in de netverklaring**, 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. [...] **De lidstaten zien erop toe dat de** overeenkomstig lid 2 aangeduide infrastructuur wordt [...] vermeld in het in artikel 49 van Richtlijn (EU) 2016/797 bedoelde infrastructuurregister.

Indeling capaciteit van infrastructuur [...] die als intensief gebruikt of verzadigd is aangemerkt

1. Wanneer een infrastructuurelement als intensief gebruikt of verzadigd is aangemerkt in een toekomstige dienstregelingsperiode, [...] **kan** de infrastructuurbeheerder **zorgen** 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 **de in** artikel [...] **11, lid 3**, bedoelde **strategische richtsnoeren, indien de lidstaten dergelijke richtsnoeren hebben verstrekt en hebben bepaald dat deze bindend zijn, en** [...] houdt **hij** rekening met de behoefte aan capaciteit voor spoorvervoersdiensten over meerdere netwerken.

2 bis. Met het oog op de indeling van infrastructuurcapaciteit overeenkomstig lid 1 beoordelen infrastructuurbeheerders alternatieve opties voor de indeling op basis van, maar niet uitsluitend, de volgende sociaaleconomische, operationele en milieucriteria, afhankelijk van de beschikbaarheid van gegevens:

- a) de exploitatiekosten voor exploitanten en de technische parameters van spoorvervoersdiensten en de daaruit voortvloeiende gevolgen voor de prijzen voor klanten van spoorvervoersdiensten;**
- b) tijdsgerelateerde kosten voor klanten van spoorvervoersdiensten;**
- c) de connectiviteit en toegankelijkheid voor mensen en regio's die door de spoorvervoersdiensten worden bediend, met inbegrip van de kwaliteit van aansluitingen en de overdrachtstijden voor passagiers- en goederenvervoer per spoor;**
- d) de milieueffecten, zoals broeikasgasemissies en geluidshinder;**
- e) het aantal vervoerde personen en het vervoerde volume goederen;**
- f) gebruik van het infrastructuurnetwerk.**

Bij de beoordeling van alternatieve opties voor de indeling houden infrastructuurbeheerders rekening met de door het ENIM ontwikkelde procedures als bedoeld in lid 2 ter.

2 ter. Het ENIM bereidt een billijke, transparante en niet-discriminerende procedure voor de beoordeling van alternatieve opties voor de indeling voor en neemt deze op in het in artikel 6 bedoelde Europees kader voor capaciteitsbeheer. De procedures omvatten de volgende stappen:

- a) als eerste beoordelingsbasis bandbreedtes van standaardwaarden voor spoorvervoersdiensten vaststellen;**

- b) alternatieve scenario's uitdenken voor de indeling van de capaciteit die beschikbaar is voor verschillende types spoorvervoersdiensten;**
- c) de scenario's evalueren en rangschikken op basis van objectieve, transparante en niet-discriminerende methoden, rekening houdend met de in lid 2 bis genoemde sociaal-economische, operationele en milieucriteria, en ervoor zorgen dat rekening kan worden gehouden met lokale of nationale omstandigheden op basis van aanvaarde benaderingen en empirisch bewijsmateriaal;**
- d) de selectie van het hoogst geklasseerde scenario op basis van de in punt c) bedoelde beoordeling, en de dienovereenkomstige wijziging van het plan voor capaciteitslevering.**

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 [...] **voor de capaciteit** 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 [...] **voor de capaciteit** van **spoor**infrastructuur[...] 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. **De infrastructuurbeheerders moeten zoveel mogelijk rekening houden met die specificaties.**

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 vastgelegde 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 capaciteitspecificatie 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 vastgelegd in contracten of in de **nationale** wetgeving [...].

5[...] 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 tijdens de lopende en de volgende dienstregelingsperiode.

Het gebruik van capaciteit door een spoorwegonderneming die de bedrijfsactiviteiten uitvoert van een aanvrager die geen spoorwegonderneming is, wordt niet als overdracht beschouwd. Een aanvrager die geen spoorwegonderneming is, deelt de infrastructuurbeheerder ten minste 10 dagen voor het gebruik van de capaciteit mee welke spoorwegonderneming de capaciteit zal gebruiken. Daarbij wordt ook bewijs van aanvaarding door de spoorwegonderneming geleverd.

7. 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 toezichhoudende instanties minstens 18 maanden vóór de inwerkingtreding van de dienstregeling waarop de capaciteitsaanvraag betrekking heeft daarvan in kennis. Om de betrokken toezichhoudende instanties in staat te stellen de potentiële economische gevolgen voor bestaande openbaredienstcontracten te beoordelen, zien de toezichhoudende 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. [...]

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.

4. Infrastructuurbeheerders wijzen desgevraagd voor de volledige heen- en terugreis infrastructuurcapaciteit toe via digitale instrumenten en digitale diensten overeenkomstig artikel 62.

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 leggen drempelwaarden, tenzij dit te wijten is aan overmacht. Het ENIM definieert het bereik van de drempelwaarden en neemt ze op in het in artikel 6 bedoelde Europees kader voor capaciteitsbeheer. Infrastructuurbeheerders houden zoveel mogelijk rekening met de bandbreedtes voor de door het ENIM vastgestelde drempelwaarden.

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

6 bis. In voorkomend geval kan een infrastructuurbeheerder overeenkomstig de in artikel 20, lid 1, bedoelde criteria en procedures weigeren capaciteit toe te wijzen indien de verzoeken niet stroken met zijn strategische capaciteitsplanning. In dat geval stelt hij alles in het werk om aan de aanvrager alternatieve capaciteit aan te bieden. De aanvrager wordt onverwijld in kennis gesteld van de weigering. De

aanvrager heeft het recht een klacht uit hoofde van artikel 63, lid 2, in te dienen bij de toezichthoudende instantie.

6 ter. Infrastructuurbeheerders stellen minstens eenmaal per jaar 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 kan de toezichthoudende instantie een advies uitbrengen, waarin eventueel aan de infrastructuurbeheerder wordt aangeraden om het capaciteitsmodel te wijzigen.

Artikel 28

Toewijzing van capaciteitsrechten op meerdere netwerken

2[...]**0.** Aanvragers hebben het recht capaciteitsrechten op meerdere netwerken aan te vragen **aan de hand van de in de artikelen 31 tot en met 34 bedoelde toewijzingsprocessen, met inbegrip van alle heen- en terugreizen**, en antwoord te krijgen op die aanvragen, op één plaats en in één verrichting [...], **overeenkomstig artikel 62, lid 5.**

Infrastructuurbeheerders werken samen bij de toewijzing van capaciteit voor spoorvervoersdiensten over meerdere netwerken, met name met inbegrip van internationale goederendiensten en internationale passagiersdiensten.

[...]

3. [...]

4. [...]

5. [...]
6. [...]
7. [...]

Artikel 28

[...]

1. Als de infrastructuurbeheerder een aanvraag voor capaciteitsrechten voor meerdere netwerken ontvangt [...], werkt hij samen met de andere betrokken infrastructuurbeheerders overeenkomstig artikel 53.
2. De **in lid 1 bedoelde** 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 minimum-kwaliteitscriteria 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, [...] **kiest de aanvrager** de infrastructuurbeheerder **die verantwoordelijk zal zijn** om op te treden als uniek contactpunt voor vragen met betrekking tot de specifieke capaciteitsaanvraag.

- 3.[...][...] **2 bis. Een infrastructuurbeheerder annuleert geen capaciteitsrechten voor meerdere netwerken in de zin van artikel 27, lid 6, zonder dit eerst met de andere betrokken infrastructuurbeheerders af te stemmen.**

Als de infrastructuurbeheerder in de zin van artikel 27, lid 6, capaciteitsrechten voor meerdere netwerken annuleert, stelt hij de toezichthoudende instantie [...] daarvan in kennis. Indien de geannuleerde capaciteitsrechten op meerdere netwerken grensoverschrijdend verkeer met zich meebrengen, stelt de toezichthoudende instantie de betrokken toezichthoudende instanties en het ENRRB daarvan in kennis.

4. [...]

5. Het ENIM stelt de gedetailleerde procedures en methoden [...] **ter bevordering van de uniforme** 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.

De infrastructuurbeheerders houden zoveel mogelijk rekening met die procedures en methoden.

Artikel 29

Samenwerking bij de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en dienstvoorzieningen

1. [...] ²² [...]

²² [...]

1. **Infrastructuurbeheerders en exploitanten van dienstvoorzieningen die diensten aanbieden welke noodzakelijk zijn voor de exploitatie van een spoorvervoersdienst en van wie de dienstvoorzieningen deel uitmaken van het trans-Europees vervoersnetwerk als gespecificeerd in bijlage II bij [de nieuwe TEN-T-verordening], met inbegrip van die welke gelegen zijn in de stedelijke knooppunten zoals gedefinieerd in artikel 3, punt f), van de verordening, werken samen om, waar nodig, te waarborgen dat de toewijzing van capaciteit op infrastructuur en in dienstvoorzieningen consistent is.**
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 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 [...] informatie over de beschikbare capaciteit in digitale vorm ter beschikking van de infrastructuurbeheerder, overeenkomstig artikel 62, **lid 5, en overeenkomstig de tijdschema's in bijlage I.**
6. [...]

7. [...]

6. Dit artikel is niet van toepassing op exploitanten van dienstvoorzieningen die een vrijstelling genieten uit hoofde van artikel 2 van Uitvoeringsverordening (EU) 2017/2177.

Artikel 30

Dienstregeling

1. Infrastructuurbeheerders [...] **maken** een nieuwe dienstregeling [...] **bekend** vóór de start van elke dienstregelingsperiode.

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 [...] **zorgen ervoor dat** de dienstregeling [...] tot het einde van de dienstregelingsperiode **actueel is**, 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.

1 bis. Infrastructuurbeheerders vermelden in de planningsdocumenten van de strategische capaciteitsplanning de capaciteit die zij voornemens zijn voor te behouden voor toewijzing via kaderovereenkomsten. Onverminderd de artikelen 101, 102 en 106 VWEU wijst de infrastructuurbeheerder [...] **de volgens de in de planningsdocumenten voorbehouden capaciteit voor kaderovereenkomsten** aan **de aanvragers** toe via **dergelijke** overeenkomsten [...], met inachtneming van de leden 3 en 4. **Dit belet de infrastructuurbeheerder niet de gevraagde capaciteit via kaderovereenkomsten toe te wijzen in gevallen waarin een dergelijke capaciteit niet is voorbehouden in de planningsdocumenten, met inachtneming van lid 4.**

1 ter. Kaderovereenkomsten kunnen worden gesloten tussen meerdere infrastructuurbeheerders en een aanvrager indien zij betrekking hebben op meer dan één netwerk.

In die kaderovereenkomsten worden de capaciteitsrechten vermeld die zijn toegewezen in de vorm van een capaciteitspecificatie, 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. **In het geval van kaderovereenkomsten voor grensoverschrijdend verkeer werken de betrokken toezichthoudende instanties samen.**

2. Een aanvrager die partij is bij een kaderovereenkomst vraagt de omzetting van de in de kaderovereenkomst opgenomen capaciteitspecificaties in een overeenkomstig treinpad, zoals bepaald in die overeenkomst. **Deze omzetting wordt uitgevoerd overeenkomstig artikel 26, lid 2.**
3. Infrastructuurbeheerders [...] **zorgen ervoor dat** kaderovereenkomsten [...] samenhangend [...] **zijn** met de planningsdocumenten van de in artikel 11, lid 2, bedoelde strategische capaciteitsplanning [...], **indien beschikbaar, en met de in artikel 11, lid 3, bedoelde strategische richtsnoeren, indien de lidstaten dergelijke richtsnoeren hebben verstrekt en hebben bepaald dat deze bindend zijn.**

Naburige [...] infrastructuurbeheerders [...] coördineren hun strategische capaciteitsplanning met betrekking tot het aandeel van [...] de capaciteit [...] dat beschikbaar is voor grensoverschrijdende kaderovereenkomsten.

4. Kaderovereenkomsten mogen het gebruik van de relevante infrastructuur door andere aanvragers of diensten niet uitsluiten. Daartoe bepalen infrastructuurbeheerders het maximaal aandeel 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 [...]. **Deze wijzigingen worden niet beschouwd als wijzigingen van capaciteitsrechten waarop een boete uit hoofde van artikel 40 van toepassing is. Andere wijzigingen van capaciteitsrechten die via kaderovereenkomsten worden toegewezen, worden bestraft overeenkomstig artikel 40.**
6. [...]
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, [...] **met inbegrip van een aanzienlijke verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening.**
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 [...], spoorwegondernemingen [...], **infrastructuurbeheerders,** en van het ENRRB, kan de Commissie [...] uitvoeringshandelingen vaststellen waarin de **nadere regels betreffende**

de procedure [...] **voor het sluiten van raamovereenkomsten, de vorm en de inhoud van dergelijke overeenkomsten** [...] voor de uniforme toepassing van dit artikel [...] worden uiteengezet. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 72, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

Artikel 32

Capaciteitstoewijzing via het jaarlijkse toewijzingsproces

1. De infrastructuurbeheerder stelt de [...] **in artikel 30 bedoelde** 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 [...] **lid 6** [...] en **artikel 27, lid 6 bis**. 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. [...]
4. [...]

5. [...]
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. [...]
9. [...]
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 spoorvervoersdiensten 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 **aan ten minste diensten voor goederenvervoer per spoor** capaciteit toe via het proces van voortschrijdende planning overeenkomstig de in deel 6 van bijlage I vastgelegde deadlines. Infrastructuurbeheerders reserveren capaciteit voor dit doel in het in artikel 18 bedoelde plan voor capaciteitslevering.

Onverminderd de artikelen 101, 102 en 106 VWEU wijst de infrastructuurbeheerder de volgens de planningsdocumenten voorbehouden capaciteit voor voortschrijdende planning aan de aanvragers toe via het proces van voortschrijdende planning. Dit belet de infrastructuurbeheerder niet de gevraagde capaciteit via voortschrijdende planning toe te wijzen in gevallen waarin een dergelijke capaciteit niet is voorbehouden in de planningsdocumenten. Het proces van voortschrijdende planning mag het gebruik van de relevante infrastructuur door andere aanvragers of diensten niet uitsluiten.

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.

2 bis. Infrastructuurbeheerders en aanvragers kunnen gezamenlijk besluiten de via het proces van voortschrijdende planning toegekende capaciteitsspecificaties te wijzigen om de spoorinfrastructuur beter te kunnen benutten. Deze wijzigingen worden niet

beschouwd als wijzigingen van capaciteitsrechten waarop een boete uit hoofde van artikel 40 van toepassing is. Andere wijzigingen van capaciteitsrechten die via voortschrijdende planning worden toegewezen, worden beboet overeenkomstig artikel 40.

3. Onverminderd artikel 18 wijzen infrastructuurbeheerders capaciteit die is voorbehouden voor het proces van voortschrijdende planning toe op basis van het [...] beginsel **“wie het eerst komt, het eerst maalt”**.
4. [...]
5. [...]
6. Na een kennisgeving [...] van de toezichthoudende instantie weigert de infrastructuurbeheerder aanvragen in het kader van de voortschrijdende planning als die [...] beantwoorden aan kenmerken van capaciteit die normaal wordt toegewezen via kaderovereenkomsten, zoals bepaald in artikel 31. De toezichthoudende instantie stelt het ENRRB in kennis van deze [...] **weigeringen** 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. [...] **0 bis. Bij het plannen** van infrastructuurwerken **overeenkomstig** dit artikel **volgen infrastructuurbeheerders het in deel 3 van bijlage I uiteengezette tijdschema en de daarin vervatte vereiste.**
- 2[...] **0 ter.** Bij het plannen van [...] infrastructuurwerken beperken infrastructuurbeheerders zoveel mogelijk de gevolgen voor vooraf geplande capaciteit die is opgenomen in het capaciteitsmodel of het plan voor capaciteitslevering.
- [...] **1.** Capaciteitsbeperkingen die voortvloeien uit infrastructuurwerken **die niet zijn opgenomen in het** in artikel 18 bedoelde **plan voor capaciteitslevering** worden **zo snel mogelijk door de infrastructuurbeheerders gepland.**
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 [...] **die de spoorwegonderneming in staat stelt haar diensten te exploiteren.**

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. [...]

6. Infrastructuurbeheerders nemen **de** [...] uit infrastructuurwerken voortvloeiende capaciteitsbeperkingen, **zodra die gepland zijn**, op in het capaciteitsmodel [...] **of** het plan voor capaciteitslevering, **ongeacht** het ogenblik waarop zij zijn gepland.

Artikel 36

Mechanisme voor de 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, **tracht de infrastructuurbeheerder middels coördinatie aan alle aanvragen tegemoet te komen** en heeft **hij** [...] 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 **betrokken** [...] 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 3, lid **1 bis** [...], 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 **conflicterende** capaciteitsaanvragen voor binnenlandse spoorvervoersdiensten worden uiteengezet in de netverklaring.
5. [...]
6. [...]
7. In geval van **conflicterende capaciteitsaanvragen, waarvan minstens één aanvraag 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 de consensuele oplossing van **conflicterende capaciteitsaanvragen, waarvan minstens één aanvraag [...] voor meerdere netwerken, en neemt deze op in het in artikel 6 bedoelde Europees kader voor capaciteitsbeheer. De infrastructuurbeheerders houden zoveel mogelijk rekening met die richtsnoeren.**

Artikel 37

Formeel geschillenbeslechtsmechanisme [...]

1. Als het in artikel 36 bedoelde mechanisme voor de consensuele oplossing van conflicten geen oplossing voor het capaciteitsconflict heeft opgeleverd, **geven de infrastructuurbeheerders prioriteit aan aanvragen die in overeenstemming zijn met de geplande capaciteit die is opgenomen in het plan voor capaciteitslevering zoals bedoeld in artikel 18. Bijgevolg kan de infrastructuurbeheerder aanvragen die niet in overeenstemming zijn met het plan voor capaciteitslevering aanvaarden of weigeren.**

Als de infrastructuurbeheerder aanvragen die niet in overeenstemming zijn met het plan aanvaardt, tracht hij het algemene evenwicht tussen de in deel 1 van bijlage I opgesomde elementen van het plan voor capaciteitslevering te bewaren.

Als de infrastructuurbeheerder aanvragen die niet in overeenstemming zijn met het plan weigert, stelt hij de betrokken aanvrager onverwijld in kennis van zijn voornemen om de aanvraag te weigeren. In dat geval stelt hij alles in het werk om aan de aanvrager alternatieve capaciteit aan te bieden. De aanvrager heeft het recht een klacht in te dienen bij de toezichthoudende instantie overeenkomstig artikel 56, lid 9, van Richtlijn 2012/34/EU.

1 bis. Voor het oplossen van conflicten die niet overeenkomstig lid 1 zijn opgelost hanteren infrastructuurbeheerders een billijke, transparante en niet-discriminerende procedure, overeenkomstig de in artikel 11, lid 3, bedoelde strategische richtsnoeren, indien de lidstaten dergelijke richtsnoeren hebben verstrekt en hebben bepaald dat deze bindend zijn.

Voor het oplossen van conflicten die niet door de toepassing van die richtsnoeren kunnen worden opgelost, hanteren infrastructuurbeheerders een billijke, transparante en niet-discriminerende procedure, rekening houdend met de door het ENIM uit hoofde van lid 1 ter vastgestelde procedure.

1 ter. De in lid 4 bedoelde procedures worden door het ENIM voorbereid en vastgesteld en opgenomen in het in artikel 6 bedoelde Europees kader voor capaciteitsbeheer. De procedures omvatten de volgende stappen:

- 0) als eerste beoordelingsbasis bandbreedtes van standaardwaarden voor spoorwegdiensten vaststellen;
- a) het ontwerp van alternatieve scenario's voor de toewijzing 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 onder a) bedoelde scenario's evalueren en rangschikken op basis van objectieve, transparante en niet-discriminerende methoden, rekening houdend met de sociaal-economische, operationele en milieucriteria van lid 1 quater, en door ervoor te zorgen dat rekening kan worden gehouden met lokale of nationale omstandigheden op basis van aanvaarde benaderingen en empirisch bewijsmateriaal;

c) de selectie van het hoogst geklasseerde scenario op basis van de in punt b) bedoelde beoordeling, en de dienovereenkomstige wijziging van het plan voor capaciteitslevering.

1 quater. In het kader van de door het ENIM uit hoofde van lid 1 ter vastgestelde procedures worden alternatieve opties voor het gebruik van infrastructuurcapaciteit beoordeeld op basis van, maar niet uitsluitend, de volgende sociaaleconomische, operationele en milieucriteria, afhankelijk van de beschikbaarheid van de in lid 1 ter, punt 0), bedoelde gegevens:

a) de exploitatiekosten voor exploitanten en de technische parameters van spoorvervoersdiensten en de daaruit voortvloeiende gevolgen voor de prijzen voor klanten van spoorvervoersdiensten;

b) de tijdsgerelateerde kosten voor klanten van spoorvervoersdiensten;

c) de connectiviteit en toegankelijkheid voor mensen en regio's die door de spoorvervoersdiensten worden bediend, met inbegrip van de kwaliteit van aansluitingen en de overdrachtstijden voor passagiers- en goederenvervoer per spoor;

d) de milieueffecten, zoals broeikasgasemissies en geluidshinder;

e) het aantal vervoerde personen en het vervoerde volume goederen;

f) de technische parameters voor een efficiënt gebruik van de infrastructuur, zoals homogeniteit van het verkeer, treinlengte of verkeersfrequenties.

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 [...] **lid 1 ter, punt b)**, worden die parameters gebruikt voor de respectieve delen.

3. In het geval van conflicterende capaciteitsaanvragen voor spoorvervoersdiensten waarvan de kenmerken en het sociaal-economisch profiel vergelijkbaar zijn, wijst de infrastructuurbeheerder de capaciteit toe [...] op een wijze die toegang verschaft aan zoveel mogelijk aanvragers. [...] **Daartoe kunnen infrastructuurbeheerders capaciteit toewijzen op basis van een veiling. De methode voor de toewijzing van capaciteit op basis van dit lid, moet vooraf worden goedgekeurd door** [...] de toezichhoudende instantie [...].

Planning van de capaciteitstoewijzingsprocessen

1. **Voor de toepassing van de artikelen 31 tot en met 34, moeten** de infrastructuurbeheerder en de aanvragers [...] voldoen aan de in **respectievelijk de** 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 [...]; of
 - **de vaststelling van internationale treinpaden in samenwerking met infrastructuurbeheerders van andere derde landen aanzienlijke gevolgen heeft voor het tijdschema voor capaciteitstoewijzing in het algemeen, voor zover een en ander geen gevolgen heeft voor de capaciteitstoewijzingsprocessen van andere infrastructuurbeheerders van de Unie die niet bij die internationale treinpaden betrokken zijn.**
3. De Commissie wordt gemachtigd om, overeenkomstig artikel 71, gedelegeerde handelingen tot wijziging van **de in de** delen 4, 5, 6 en 7 van bijlage I **vastgelegde deadlines en perioden en tot aanpassing, binnen de grenzen van het in de artikelen 31 tot en met 34 vastgestelde kader, van de daarin vastgestelde mijlpalen en deadlines, indien die elementen ondoeltreffend zijn gebleken of tot grote uitvoeringsproblemen hebben geleid, rekening houdend met de ervaring van infrastructuurbeheerders en aanvragers, teneinde de capaciteitstoewijzingsprocessen te rationaliseren,** [...] 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. [...]

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

2. Infrastructuurbeheerders [...] houden wijzigingen van capaciteitsrechten na toewijzing zoveel mogelijk beperkt, overeenkomstig de in artikel 2, lid 3, uiteengezette [...] **beginselen. Ook aanvragers beperken zoveel mogelijk hun verzoeken tot wijziging na de toewijzing van die rechten.**

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.

3 bis bis. Een annulering van capaciteitsrechten wordt ook als een specifiek type wijziging beschouwd.

3 bis. In het geval van wijzigingen van capaciteitsrechten kunnen infrastructuurbeheerders [...] kortere deadlines **hanteren** [...] voor de toewijzing van capaciteitsrechten [...] **ten opzichte van het in deel 8 van bijlage I vermelde tijdschema.** Infrastructuurbeheerders verstrekken in de netverklaring informatie over de tijd die nodig is om een treinpad op te stellen. [...]

4. De regels en procedures die **door de infrastructuurbeheerder** 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 **delen**

infrastructuurbeheerders [...] wijzigingen in[...] op basis van hun gevolgen **en bepalen zij de categorieën van wijzigingen die grote gevolgen hebben, rekening houdend met de** overeenkomstig lid 8 [...] **door het ENIM vastgestelde procedures.**

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, coördineert de toewijzing van een alternatief capaciteitsrecht voor meerdere netwerken [...] 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. [...]

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 **uniforme** [...] 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 [...] procedures **worden criteria opgenomen om** [...] een onderscheid [...] **te maken** tussen wijzigingen [...] **op basis van hun** commerciële en operationele gevolgen [...] voor aanvragers en spoorwegondernemingen, **met inbegrip van** criteria die worden gehanteerd om **te bepalen of wijzigingen grote gevolgen hebben** [...].

9. De Commissie wordt gemachtigd om gedelegeerde handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 71 teneinde **het in** deel 8 van bijlage I **vastgelegde tijdschema** te wijzigen met het oog op het garanderen van efficiënte aanpassings- en herschikkingsprocessen, rekening houdend met operationele, technische, commerciële en planningsoverwegingen van de betrokken belanghebbenden. **De Commissie houdt daarbij rekening met de ervaring van infrastructuurbeheerders en aanvragers.**

Artikel 40

Boete [...] voor wijzigingen van capaciteitsrechten

1. Als de infrastructuurbeheerder of [...] aanvrager **zijn** [...] verbintenissen met betrekking tot een toegewezen capaciteitsrecht niet **nakomt** [...], met een wijziging tot gevolg die overeenkomstig artikel 39, **lid 4**, als groot wordt gecategoriseerd, betaalt **hij** [...] een **boete** [...] aan de andere partij.

Als spoorwegondernemingen een toegewezen capaciteitsrecht niet gebruiken, wordt dit voor de toepassing van dit artikel beschouwd als een annulering na de vertrektijd van de desbetreffende trein.

2. De in lid 1 bedoelde **boete** [...] is niet verschuldigd in geval van overmacht. **In het geval van capaciteitsrechten voor meerdere netwerken wordt een annulering wegens overmacht op één netwerk beschouwd als een annulering wegens overmacht voor de hele route die het capaciteitsrecht bestrijkt.**

- 2 bis. Wanneer een infrastructuurbeheerder overeenkomstig de artikelen 10 en 35 een capaciteitsbeperking plant die binnen het toepassingsgebied van deel 3 van bijlage I valt en voldoet aan het tijdschema en de daarin vastgestelde eisen, is de in lid 1 bedoelde boete niet verschuldigd.**

2 ter. Wanneer een infrastructuurbeheerder capaciteitsrechten intrekt overeenkomstig door de lidstaten overeenkomstig artikel 10 bis genomen maatregelen, is de in lid 1 bedoelde boete niet verschuldigd.

3. Infrastructuurbeheerders nemen in hun netverklaring voorwaarden op die aanleiding geven tot een boete, rekening houdend met de richtsnoeren die het ENIM overeenkomstig de tweede alinea van dit lid heeft vastgesteld.

3.[...] Na raadpleging van **de aanvragers en** het ENRRB **kan het ENIM richtsnoeren vaststellen voor het bepalen van** [...] geharmoniseerde voorwaarden **die aanleiding geven tot een boete** [...], **rekening houdend met de** in artikel 39, leden 4 en 8, uiteengezette regels **en procedures**. Het ENIM neemt die [...] **richtsnoeren** op in het in artikel 6 bedoelde Europees kader voor capaciteitsbeheer. Het ENRRB publiceert een advies over de door het ENIM vastgestelde **richtsnoeren**[...].

4. Na goedkeuring door de toezichthoudende instantie vermelden de infrastructuurbeheerders het niveau van de door de aanvragers te betalen [...] **boete** in de netverklaring.

Ingevolge een voorstel van de infrastructuurbeheerder en na raadpleging van de aanvragers [...] stelt de toezichthoudende instantie het niveau van de door de infrastructuurbeheerder te betalen **boete** [...] vast. De infrastructuurbeheerder publiceert die informatie in de netverklaring.

De **boetes** [...] 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.

Die niveaus houden met name [...] rekening [...] met de in artikel 39, leden 4 en 8, uiteengezette regels **en procedures**.

De hoogte van de boetes wordt gedifferentieerd tot tweemaal het niveau van de spoortoegangsrechten op basis van minstens de volgende criteria:

a) de gevolgen van de wijziging van capaciteitsrechten;

b) het tijdstip waarop de partij die de wijziging heeft geïnitieerd de andere partij in kennis heeft gesteld;

c) in het geval van een wijziging op initiatief van de infrastructuurbeheerder, de kwaliteit van de aangeboden alternatieve capaciteit in termen van route, tijdschema, technische kenmerken en andere relevante aspecten, indien er alternatieve capaciteit beschikbaar is, of

d) in het geval van een wijziging op verzoek van de aanvrager, of de capaciteit opnieuw kan worden toegewezen en door een andere aanvrager kan worden gebruikt.

Voor de toepassing van de vijfde alinea van dit lid kan een lidstaat differentiatieschalen vaststellen. Deze schalen moeten voldoen aan de in de derde alinea van dit lid vastgestelde voorwaarden. De lidstaten streven ernaar onderling overleg te plegen overeenkomstig artikel 53 bis.

5. **Een** [...] capaciteitsrecht[...] **voor meerdere netwerken wordt als één capaciteitsrecht beschouwd.** [...] **De** verplichting om de **boete** aan de aanvrager te betalen is 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 [...] **boete** voor het volledige capaciteitsrecht mag niet hoger liggen dan **tweemaal de boete** [...] 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 **in verband met** vertraging bij de betaling van **een boete** [...] nemen de **betrokken toezichthoudende instanties** onverwijld en uiterlijk binnen **zes weken** [...] 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. **Wanneer het ENRBB wordt geraadpleegd, adviseert het** [...] **de toezichthoudende instanties teneinde te waarborgen** [...] dat die beslissingen samenhangend zijn en gebaseerd zijn op **algemeen** [...] erkende beginselen.

In het geval van capaciteitsrechten voor meerdere netwerken heeft een aanvrager het recht om beroep in te stellen bij de toezichthoudende instantie die verantwoordelijk is

voor de infrastructuurbeheerder die optreedt als uniek contactpunt overeenkomstig artikel 28. Die verantwoordelijke toezichthoudende instantie stelt de andere betrokken toezichthoudende instanties en het ENRRB in kennis.

7. **Onverminderd het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer van 9 mei 1980, zoals gewijzigd bij het Protocol van Vilnius van 3 juni 1999 (“COTIF”), met name aanhangsel E bij dat verdrag, indien van toepassing, en het recht om krachtens het nationale recht en het EU-recht beroep in te stellen tegen een besluit dat op grond van dit artikel is genomen, doet de betaling van een boete door de partij die de wijziging van capaciteitsrechten overeenkomstig dit artikel inleidt, alle financiële vorderingen van de andere partij in verband met dezelfde wijziging teniet.**

Artikel 40 bis

Uitvoeringshandelingen met betrekking tot wijzigingen in capaciteitsrechten en boetes

Als het ENIM niet [binnen 24 maanden na de datum van toepassing als bedoeld in de aanhef van artikel 77, lid 2,] de in artikel 39, lid 8, bedoelde procedures of de in artikel 40, lid 3, bedoelde voorwaarden vaststelt of als die procedures en voorwaarden het niet mogelijk maken artikel 39 of 40 op uniforme wijze toe te passen, hetzij vanwege redenen in verband met de inhoud van die procedures en voorwaarden hetzij vanwege een gebrekkige toepassing door de infrastructuurbeheerders, kan de [...] Commissie [...] uitvoeringshandelingen vaststellen over [...] de categorisering van wijzigingen van capaciteitsrechten en [...] **de voorwaarden waaronder boetes verschuldigd zijn.** Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 72, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

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, **rekening houdend met de in lid 2 bedoelde richtsnoeren**, [...] 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 verstoringsbeheer en** [...] het beginsel “wie het eerst komt, het eerst maalt.

Wanneer verstoringsbeheer [...] 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 de 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 [...] Europees kader [...] **voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstorings- en crisisbeheer** als bedoeld in artikel [...] **44**.
3. Bij herschikkingen [...] **doen** infrastructuurbeheerders **al het mogelijke** om bestaande capaciteitsrechten niet unilateraal **te** wijzigen of **te** annuleren met het oog op het beheer van verstoringen. [...]

4. Infrastructuurbeheerders en aanvragers kunnen samen maatregelen definiëren voor de vervanging van bepaalde capaciteitsrechten in het geval van een netwerkverstoring. Die maatregelen 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 rekening houdend met het in artikel 44 bedoelde Europees kader voor de grensoverschrijdende coördinatie van verkeers-, verstoring- en crisisbeheer.

6. Indien het ENIM niet binnen 24 maanden na de in het inleidende gedeelte van artikel 77, lid 2, bedoelde datum van toepassing] richtsnoeren voor het beheer en de toewijzing van infrastructuurcapaciteit in geval van een netwerkverstoring van het netwerk vaststelt of indien die richtsnoeren het niet mogelijk maken dit artikel op uniforme wijze toe te passen, hetzij om redenen die verband houden met de inhoud van die richtsnoeren en voorwaarden, hetzij wegens een gebrekkige uitvoering door infrastructuurbeheerders, kan de Commissie een uitvoeringshandeling vaststellen waarin de criteria en procedures worden uiteengezet voorerschikking, met inbegrip van unilaterale wijzigingen van toegewezen capaciteitsrechten door infrastructuurbeheerders met het oog op het beheer van netwerkverstoringsen. Die uitvoeringshandeling wordt vastgesteld volgens de in artikel 72, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure.

4. [...]

5. [...]

HOOFDSTUK III

VERKEERS-, VERSTORINGS- EN CRISISBEHEER

Artikel 42

Verkeers-, verstoring- 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) verstoringbeheer voor de aanpak van aanzienlijke verstoringen van netwerkactiviteiten waarvoor actie op basis van overleg overeenkomstig artikel 46 vereist is;
- c) verkeersbeheer tijdens crisissituaties, zoals uiteengezet in artikel 47.

2. [...]

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 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 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 **alle soorten** [...] 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 de 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 **het** [...] overeenkomstig artikel 19 **ontwikkelde noodplan toe**. In het geval van een verstoring met mogelijke gevolgen voor het 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.[...]

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 **te normaliseren** [...].

6. [...]

Artikel 44

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

1. Het ENIM zorgt uiterlijk **[24 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening]** voor de opstelling en vaststelling van een Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstorings- en crisisbeheer overeenkomstig **de in** artikel 42 bedoelde beginselen, **waarin richtsnoeren worden vastgelegd voor de coördinatie tussen infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen en andere operationele actoren. Infrastructuurbeheerders streven ernaar die richtlijnen toe te passen voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstorings- en crisisbeheer. Alle afwijkingen van die richtsnoeren worden gemotiveerd in de netverklaring.**

- 1 bis.** 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 **op grond van artikel 3, lid 1, punt d),** [...] van Verordening (EU) **2021/2085** opgerichte Gemeenschappelijke Onderneming “Europese spoorwegen”.

- 2.[...] **1 ter. Het ENIM dient binnen 18 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening een ontwerp van** [...] Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstorings- en crisisbeheer [...] **in bij het ENRRB. Het ENRRB doet binnen vier maanden na ontvangst van het door het ENIM opgestelde ontwerp aan het ENIM een aanbeveling over het Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstorings- en crisisbeheer. Het ENIM houdt bij de vaststelling van het Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstorings- en crisisbeheer zoveel mogelijk rekening met die aanbeveling.**
3. Het Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstorings- en crisisbeheer omvat **minstens** de in bijlage V opgesomde elementen **en wordt indien nodig geactualiseerd om rekening te houden met de ervaring van infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen en andere aanvragers en op basis van de activiteiten van het ENIM. Bij de actualisering van het Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstorings- en crisisbeheer legt het ENIM een ontwerp ter aanbeveling voor aan het ENRRB.**

Artikel 45

Coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstorings- en crisisbeheer

Infrastructuurbeheerders coördineren het verkeersbeheer overeenkomstig artikel 53 [...]. **Zij houden daarbij zoveel mogelijk rekening met** het in artikel 44 bedoelde Europees kader voor de coördinatie van **grensoverschrijdend** verkeers-, verstorings- en crisisbeheer.

De coördinatie moet er met name voor zorgen dat:

- a) internationale spoorvervoersdiensten 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 en administratieve of grensformaliteiten;

- c) er een efficiënte uitwisseling van actuele en relevante informatie plaatsvindt tussen infrastructuurbeheerders, aanvragers, [...] 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, **zoveel mogelijk rekening houdend met de in lid 5 bis bedoelde gemeenschappelijke methode.**

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 [...] **de netwerkverstoring** gevolgen heeft of waarschijnlijk zal hebben voor meer dan één netwerk, roept **de beheerder van de** infrastructuur[...] **waarop de netwerkverstoring** [...] plaatsvond een verstoring van meerdere netwerken uit en coördineert hij de acties overeenkomstig de artikelen [...] **45 en 53, rekening houdend met het in artikel 44 bedoelde Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstorings- en crisisbeheer.**

3. [...]

2 bis. Wanneer de netwerkverstoring gevolgen heeft voor een lijn die deel uitmaakt van een Europese vervoerscorridor en tot gevolg heeft dat het verkeer gedurende meer dan 15 dagen gedeeltelijk of volledig wordt onderbroken, verstrekt de infrastructuurbeheerder aan de netwerkcoördinator zo spoedig mogelijk na de melding van de verstoring overeenkomstig lid 1 of 2 een incidentenrapport en verstrekt hij gedurende de gehele duur van de verstoring om de 30 dagen een actualisering.

De netwerkcoördinator bezorgt dit verslag aan het ENIM en de betrokken Europese coördinatoren en, op verzoek, aan de betrokken aanvragers.

4. De infrastructuurbeheerder informeert de betrokken partijen zo snel mogelijk over de onbeschikbaarheid van infrastructuurcapaciteit[...].

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, **rekening houdend met de door het ENIM aangenomen richtsnoeren** overeenkomstig artikel 54, **lid 1**, en brengt verslag uit aan het ENIM [...].

6. [...]

Het ENIM houdt rekening met de conclusies van de netwerkcoördinator over netwerkverstoringen bij de actualisering van het in artikel 44 bedoelde Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstorings- en crisisbeheer.

- 5 bis. Het ENIM stelt een gemeenschappelijke methode vast om de waarschijnlijke duur en impact van netwerkverstoringen op het verkeer in te schatten, de minimuminhoud van het incidentenrapport te bepalen en een model voor het incidentenrapport te verstrekken. Het ENIM neemt die methode, die minimuminhoud en dat model op in het in artikel 44 bedoelde Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstorings- en crisisbeheer. Infrastructuurbeheerders houden zoveel mogelijk rekening met die gemeenschappelijke methode, die minimuminhoud en dat model.**

Crisissituaties

1. **Onverminderd artikel 1, lid 5, mogen de lidstaten, in** [...] geval van crisissen **of dreigende risico's op een crisis** die betrekking hebben op openbare veiligheid, epidemieën, natuurrampen, milieu, defensie [...] **of** beveiliging, en die kritieke gevolgen voor vraag en aanbod van spoorvervoersdiensten hebben of naar verwachting zullen hebben, [...] noodmaatregelen toepassen die, in afwijking van de regels van deze verordening, het volgende omvatten:

- a) de annulering van capaciteitsrechten zonder [...] **boete overeenkomstig artikel 40**;
- b) alternatieve beginselen, regels en procedures voor capaciteitsbeheer[...];
- 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 **nood**plannen die zijn opgesteld overeenkomstig artikel 19. Hij coördineert die noodmaatregelen met andere lidstaten **overeenkomstig artikel 53 bis**.

De inhoud en de duur van noodmaatregelen zijn beperkt tot hetgeen strikt noodzakelijk is om de crisissituatie aan te pakken.

2. De betrokken lidstaat stelt de Commissie en het ENIM onverwijld in kennis van zijn beslissing om noodmaatregelen toe te passen **en van de intrekking van die maatregelen**, en verstrekt een rechtvaardiging en beschrijving van die maatregelen, alsmede de verwachte duur van de toepassing ervan. Indien **de [Verordening tot vaststelling van een kader van maatregelen inzake noodsituaties en veerkracht op de interne markt van toepassing is]**, stelt de betrokken lidstaat [...] ook [...] **het door die lidstaat**

overeenkomstig artikel [5] van die verordening aangewezen centraal verbindingsbureau in kennis **van de overeenkomstig dit artikel genomen maatregelen**.

3. **Overeenkomstig artikel 60 aangewezen focuspunten verstrekken informatie** [...] aan de Commissie, het ENIM, andere infrastructuurbeheerders en andere belanghebbende partijen [...] over de noodmaatregelen en **helpen** die maatregelen [...] coördineren.
4. Als noodmaatregelen aanzienlijke gevolgen hebben voor het grensoverschrijdend verkeer, zorgen de infrastructuurbeheerders voor onderlinge coördinatie overeenkomstig [...] **artikel 53, [...] rekening houdend met de door het ENIM overeenkomstig artikel 54, lid 1, vastgestelde richtsnoeren**. 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. **Wanneer noodmaatregelen aanzienlijke gevolgen hebben voor het grensoverschrijdend verkeer en op** [...] verzoek van de Commissie en binnen de door haar vastgestelde termijn, verstrekken de toezichthoudende instanties en het ENRRB hun advies over de noodmaatregelen. [...]
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 [...] **wordt een boete opgelegd voor wijzigingen van capaciteitsrechten. Op dergelijke boetes zijn de regels van** artikel 40 **mutatis mutandis van toepassing**.

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

Algemene beginselen voor prestatiebeoordeling

1. Overeenkomstig artikel 7 septies, punt d), van Richtlijn 2012/34/EU monitort en benchmarkt het ENIM de **door infrastructuurbeheerders geleverde** prestaties van spoorweginfrastructuurdiensten, rekening houdend met de in artikel 2 van deze verordening uiteengezette algemene **beginselen** [...]. **Daartoe werkt het** [...] **ENIM** [...] **samen met de** [...] **Europese coördinatoren en het ENRBB**.
2. [...] Infrastructuurbeheerders **zetten** hun **overeenkomstig artikel 50, lid 2, punt c), gedefinieerde** prestatiedoelstellingen uiteen in het in artikel 8, lid 3, van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde **bedrijfsplan**, rekening houdend met alle doelstellingen die zijn

uiteengezet in de in artikel 30, **lid 2**, van die richtlijn bedoelde contractuele overeenkomsten. [...] **Deze doelstellingen omvatten de in artikel 19, lid 1, punten a) en b), van [nieuwe TEN-T-verordening] uiteengezette streefwaarden.**

De infrastructuurbeheerders [...] 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. [...]

3. [...]

3. Voor zover er een verband is met hun eigen prestatiedoelstellingen, zien de infrastructuurbeheerders ook toe op de prestaties van spoorvervoersdiensten.

Artikel 50

Europees kader voor prestatiebeoordeling

1. Het ENIM zorgt [...] ervoor dat **tussen nu en [24 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening], na raadpleging van de operationele belanghebbenden,** [...] een Europees kader voor prestatiebeoordeling **met gemeenschappelijke beginselen en procedures wordt ontwikkeld en vastgesteld.** Dit kader houdt met name rekening met de in artikel 2, lid 3, [...] **en** artikel 42, lid 3, **vastgelegde beginselen** en [...] de in artikel **19 genoemde prioriteiten** van [de nieuwe TEN-T-verordening], **en de op grond van artikel 15, lid 6, van Richtlijn 2012/34/EU vastgestelde uitvoeringshandelingen.** **Infrastructuurbeheerders streven ernaar die gemeenschappelijke beginselen en procedures te volgen. In de netverklaring lichten zij de redenen toe voor alle afwijkingen van de in het Europees kader voor prestatiebeoordeling vastgestelde gemeenschappelijke beginselen en procedures.**

1 bis. Het ENIM legt binnen 18 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening een ontwerp voor het Europees kader voor prestatiebeoordeling voor aan het ENRRB. Het ENRRB doet binnen vier maanden na ontvangst van het door het ENIM opgestelde ontwerp aan het ENIM een aanbeveling over het Europees kader voor prestatiebeoordeling. Het ENIM houdt bij het goedkeuren van het Europees kader voor prestatiebeoordeling zoveel mogelijk rekening met die aanbeveling.

2. Het Europees kader heeft **minstens** betrekking op de in bijlage VII uiteengezette prestatiegebieden. Het omvat met name:
- a) een lijst van 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 [...] prestatiedoelstellingen.
3. Op basis van lid 2, punt d), beoordeelt het ENIM regelmatig het Europees kader voor prestatiebeoordeling en [...] de toepassing ervan door **de infrastructuurbeheerders**, en stelt het, **in voorkomend geval, een** passende **actualisering** van het kader voor. **Bij de actualisering van het Europees kader voor prestatiebeoordeling dient het ENIM een ontwerp ter aanbeveling in bij het ENRRB.**
4. [...]

5. De Commissie kan overeenkomstig de in artikel 72, lid [...]**3**, bedoelde [...] **onderzoeks-procedure** uitvoeringshandelingen vaststellen waarin gedetailleerde regels voor de elementen in lid 2, punten b), c) en d), worden uiteengezet. **Bij de voorbereiding van ontwerpen van uitvoeringshandelingen** [...] houdt de Commissie rekening met de werkzaamheden die het ENIM overeenkomstig lid 3 heeft verricht, **en met het op zichzelf staand deel van het Europees prestatiebeoordelingsverslag zoals bedoeld in artikel 51, lid 2.**

Artikel 51

Europees prestatiebeoordelingsverslag

1. Onverminderd artikel 15 van Richtlijn 2012/34/EU en artikel 3 van [...] ²³ **de op grond daarvan vastgestelde uitvoeringshandelingen**, zorgt het ENIM uiterlijk **[30]** maanden na de inwerkingtreding van deze verordening] voor de opstelling [...] van een Europees prestatiebeoordelingsverslag op basis van het in artikel 50 van deze verordening bedoelde Europees kader voor prestatiebeoordeling. **Jaarlijks wordt door het ENIM een actualisering van dat verslag opgesteld en bekendgemaakt.**
2. Het [...] **ENRBB** 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. **Het ENIM neemt dat deel op in het in lid 1 bedoelde verslag.**
3. Het **Europees** prestatiebeoordelingsverslag heeft minstens betrekking op de lijnen **die deel uitmaken van de** [...] Europese vervoerscorridors en omvat de [...] informatie **als bedoeld in artikel 54, lid 3, punt g), van de [nieuwe TEN-T-verordening].** 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.

²³ [...]

4. Het **Europees** 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 [...]

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, **ten minste** met betrekking tot de verantwoordelijkheden en taken die hen uit hoofde van deze verordening worden toevertrouwd.
2. [...]
- 2.** 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, **waaronder het niveau van de Europese vervoerscorridors** 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 [...];
 - 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 [...];

- f) gevallen waarvoor geen resultaten kunnen worden bereikt, doorverwijzen naar het ENIM;
- g) de uitvoering van de coördinatieactiviteiten beoordelen overeenkomstig hoofdstuk IV.

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.

Wanneer het ENIM of de netwerkcoördinator betrokken zijn bij de coördinatie tussen de infrastructuurbeheerders, zorgen zij ervoor dat terdege rekening wordt gehouden met grensoverschrijdende aspecten.

3. [...]

4. [...]

5. [...]

Artikel 53 bis

Coördinatie tussen lidstaten

- 1. Wanneer naar dit artikel wordt verwezen, of om grensoverschrijdend verkeer te bevorderen door capaciteitsproblemen aan te pakken, coördineren de lidstaten onderling. Met name bepalen zij waar nodig procedures en tijdschema's voor hun coördinatie.**

2. Voor de toepassing van lid 1:

- a) coördineren de lidstaten op het meest geschikte geografische niveau en, voor zover mogelijk, in het kader van bestaande fora, teneinde doeltreffende en efficiënte resultaten te bereiken in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel, met name op het niveau van de Europese vervoerscorridors;
- b) betrekken zij in voorkomend geval de Europees coördinatoren, met name wanneer vooruitgang wordt geboekt op het gebied van de operationele prioriteiten van artikel 19 van [de nieuwe TEN-T-verordening];
- c) nodigen zij de Europese Commissie uit voor aangelegenheden waar coördinatie op Unieniveau vereist is of waar dat anderszins relevant is.

Artikel 54

Raadplegingsmechanisme voor Europese en grensoverschrijdende kwesties

- 0. Infrastructuurbeheerders zorgen voor een passende en regelmatige raadpleging van belanghebbende partijen over Europese en grensoverschrijdende aangelegenheden. Daartoe houden zij rekening met de in lid 1 bedoelde richtsnoeren van het ENIM.
- 1. Het ENIM zorgt voor de opstelling, vaststelling en uitvoering van richtsnoeren met het oog op de passende en regelmatige raadpleging van belanghebbende partijen over Europese en grensoverschrijdende aangelegenheden en neemt deze op in het in artikel 6 bedoelde kader voor capaciteitsbeheer, het in artikel 44 bedoelde Europees kader voor grensoverschrijdend verkeers-, verstorings- en crisisbeheer en het in artikel 50 bedoelde kader voor prestatiebeoordeling. [...] Die richtsnoeren worden ontwikkeld en toegepast met de steun van de netwerkcoördinator en de betrokkenheid van de [...] focuspunten [...] die overeenkomst artikel 60 door infrastructuurbeheerders zijn aangeduid.
- 2. Als het ENIM een advies of aanbeveling vaststelt die waarschijnlijk aanzienlijke gevolgen zal hebben voor [...] andere aanvragers, andere operationele belanghebbenden en belanghebbende partijen, stelt het een ontwerp op voor de raadpleging van de betrokken partijen. De betrokken partijen krijgen [...] ten minste twee weken om feedback te geven over de ontwerpaanbeveling of het ontwerpbesluit. [...] Waar nodig worden de autoriteiten van de lidstaten hierbij betrokken.

3. Bij het opstellen van **de in** [...] lid [...] **1 bedoelde richtsnoeren en bij het aannemen** van het definitieve advies of de definitieve aanbeveling **als bedoeld in lid 2** houdt het ENIM rekening met de [...] 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 **(ENIM)** georganiseerd overeenkomstig dit artikel.
 2. Alle [...] infrastructuurbeheerders die verantwoordelijk zijn voor lijnen die deel uitmaken van het kernnetwerk en uitgebreide kernnetwerk van het TEN-T, moeten lid zijn van het ENIM. Zij wijzen een vertegenwoordiger en een plaatsvervanger aan.
 3. [...] **Infrastructuurbeheerders** die niet [...] **voor de** in lid 2 **bedoelde lijnen** **verantwoordelijk zijn en dus geen lid zijn van het ENIM**, mogen [...] **zonder stemrecht deelnemen** aan de besprekingen van het ENIM. **Zij kunnen verklaringen indienen die het ENIM in overweging kan nemen.**
- 3 bis. Infrastructuurbeheerders die verantwoordelijk zijn voor lijnen die deel uitmaken van het TEN-T-kernnetwerk en het uitgebreide TEN-T-kernnetwerk van staten die lid zijn van de Europese Vrijhandelsassociatie (EVA) en van Zuidoost-Europese partijen bij het Verdrag tot oprichting van de Vervoersgemeenschap dat door de Unie is ondertekend overeenkomstig Besluit (EU) 2017/1937 van de Raad, hebben het recht om zonder stemrecht lid te worden van het ENIM, mits die staten of partijen deze verordening toepassen op grond van een met de Unie gesloten internationale overeenkomst en volgens de in die overeenkomst vastgelegde voorwaarden.**

**Het ENIM maakt werkafspraken waarin de deelname van de betrokken
infrastructuurbeheerders nader worden bepaald.**

**3 ter. Onverminderd lid 3 bis kan het ENIM op ad-hocbasis infrastructuurbeheerders uit
derde landen uitnodigen om aan zijn vergaderingen deel te nemen als waarnemer
zonder stemrecht.**

**3 quater. De leden van het ENIM verstrekken het ENIM de nodige middelen om zijn taken uit
te voeren.**

4. Na raadpleging van [...] de Commissie stelt het ENIM zijn reglement op en publiceert het dit. Het organiseert zijn activiteiten overeenkomstig [...] **dat** reglement.
5. Het ENIM neemt besluiten [...] **met een tweederdemeerderheid van zijn leden**, tenzij anders bepaald in het reglement. Alle leden van één lidstaat hebben samen één stem. Bij afwezigheid van een **vertegenwoordiger van een** lid mag de plaatsvervanger het stemrecht uitoefenen.
6. Het ENIM komt op gezette tijden bijeen. Het kiest een voorzitter uit zijn leden [...] **in overeenstemming met de in lid 5 bedoelde stemprocedure.**
7. De Commissie is een niet-stemgerechtigd lid van het ENIM. Zij ondersteunt de werkzaamheden van het ENIM en faciliteert de coördinatie **tussen de leden van het ENIM.**
8. Het ENIM stelt zijn werkprogramma op. Dit werkprogramma bestrijkt een periode van minstens twee jaar **en hoogstens vijf jaar**. Het ENIM raadpleegt aanvragers en andere operationele belanghebbenden [...], **volgens de** in artikel 54 bedoelde **richtsnoeren**, over het ontwerpwerkprogramma [...] **en** de Commissie, het Spoorwegbureau van de Europese Unie [...], 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. **Deze taken mogen niet worden gedelegeerd.** 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 grensoverschrijdend verkeers-, **verstorings-** en crisisbeheer vaststellen;
- c) het in artikel 50 bedoelde Europees kader voor prestatiebeoordeling vaststellen;

c bis) een gemeenschappelijke structuur voor de netverklaring en een gemeenschappelijk tijdschema voor raadpleging als bedoeld in artikel 61 vaststellen;

d) adviezen en aanbevelingen aan infrastructuurbeheerders vaststellen, overeenkomstig de bepalingen van deze verordening en op eigen initiatief;

e)[...][...]

f) [...] de coördinatie tussen infrastructuurbeheerders organiseren overeenkomstig artikel 53, **met de bijdrage van de netwerkcoördinator.**

2. [...]

Het ENIM heeft geen bevoegdheden op het gebied van beleidsvorming of regelgeving.

1 bis. Het ENIM richt werkgroepen op om te zorgen voor coördinatie tussen de infrastructuurbeheerders en andere operationele belanghebbenden, waaronder spoorwegondernemingen, exploitanten van dienstvoorzieningen en exploitanten van intermodaal vervoer, en de raadpleging van die operationele belanghebbenden. De leden van de werkgroepen kunnen advies uitbrengen over elk voorstel van het ENIM dat gevolgen heeft voor operationele belanghebbenden. Ook kunnen zij op eigen initiatief adviezen uitbrengen aan het ENIM.

Artikel 57

Transparantie

1. Het ENIM zorgt ervoor dat zijn samenstelling, [...] **werking** 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 nodigt 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 [de nieuwe TEN-T-verordening]. [...]

Artikel 58

Netwerkcoördinator

1. [...] **Het ENIM stelt** 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 **de** netwerkcoördinator.

De leden van het ENIM verstrekken de netwerkcoördinator de nodige middelen om zijn taken uit te voeren. Vóór de aanstelling van de netwerkcoördinator [...] **raadplegen de leden van het ENIM** de Commissie [...] **over** de aangeduide entiteit en [...] de volgende aspecten:

- a) de voorwaarden voor de aanstelling van de netwerkcoördinator;
- b) de voorwaarden voor de intrekking van de aanstelling **en voor de aanstelling van een nieuwe coördinator**;
- 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.

Aspecten die onder de punten a) tot en met c) van dit lid vallen, worden geregeld in het overeenkomst lid 55 vastgestelde reglement van orde van het ENIM. De in punt d) van dit lid bedoelde operationele verplichtingen en taken van de netwerkcoördinator worden gespecificeerd in de handeling waarbij het ENIM de netwerkcoördinator aanduidt.

2. De netwerkcoördinator voert zijn taken op onpartijdige, **transparante** en kosteneffectieve wijze uit [...]. 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. **Het ENIM keurt het jaarlijkse werkprogramma en het jaarverslag goed voordat deze worden aangenomen.**

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 [...], **met name door bij te dragen** 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 spoorvervoersdiensten over meerdere netwerken, zoals uiteengezet in deze verordening, **en stelt methoden voor aan het ENIM om de grensoverschrijdende spoorwegdiensten te vergemakkelijken;**

d bis) hij draagt bij tot de coördinatie tussen infrastructuurbeheerders op het gebied van strategische capaciteitsplanning overeenkomstig artikel 14 door specifieke dienstregelingen op te stellen die concurrerende langeafstandstreinpaden over meerdere netwerken vergemakkelijken;

e) hij treedt op als contactpunt namens infrastructuurbeheerders voor [...] **informatieverstrekking**, met name [...] in verband met spoorincidenten en tijdelijke capaciteitsbeperkingen;

f) hij treedt op als eerste contactpunt [...] waarbij hij hen in contact brengt met de relevante actoren van infrastructuurbeheerders en andere operationele belanghebbenden [...].

g) [...]

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.

1 bis. Voor elke Europese vervoerscorridor kunnen infrastructuurbeheerders die een deel van die Europese vervoerscorridor beheren één focuspunt aanduiden dat fungeert als de centrale interface tussen hen en de andere bij de coördinatieactiviteiten betrokken entiteiten, overeenkomstig artikel 53, lid 2, punt a).

1 ter. Het in lid 1 bis bedoelde aangeduide focuspunt fungeert als contactpunt voor aanvragers en andere operationele belanghebbenden voor het opstarten of wijzigen grensoverschrijdende spoorvervoersdiensten of voor het organiseren van steun voor ad-hocactiviteiten, met name om de in artikel 47 bedoelde crisissituaties aan te pakken.

1 quater. Het in lid 1 bis bedoelde aangeduide focuspunt ziet toe op de toewijzing van aanvragen die meerdere netwerken bestrijken op de spoorweglijnen van de Europese vervoerscorridors tot het einde van de jaarlijkse dienstregeling.

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 [...], 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 **in artikel 6 van deze verordening bedoelde** Europees kader voor capaciteitsbeheer, het **in artikel 44 van deze verordening bedoelde** Europees kader voor de grensoverschrijdende coördinatie van verkeers-, verstorings- en crisisbeheer en het **in artikel 50 van deze verordening** Europees kader voor prestatiebeoordeling [...].
3. [...] **Infrastructuurbeheerders lichten** in de netverklaring **de redenen toe voor de afwijking van de structuur en het schema als bedoeld in lid 1 van de in lid 2 bedoelde Europese kaders** en stellen de bevoegde toezichthoudende instantie en het ENIM **van die redenen** 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.

Instrumenten voor capaciteitsbeheer voldoen aan de in hoofdstuk II van deze verordening vastgelegde eisen inzake capaciteitsplanning en het toewijzingsproces en de eisen van Richtlijn (EU) 2016/797 en de op basis daarvan vastgestelde gedelegeerde en uitvoeringshandelingen. Infrastructuurbeheerders mogen gebruik blijven maken van instrumenten voor capaciteitsbeheer die vóór de in artikel 77, lid 2, punt d), bedoelde toepassingsdatum al bestonden, mits deze instrumenten de infrastructuurbeheerders in staat stellen aan de bovengenoemde eisen te voldoen.

2. De uitgerolde digitale instrumenten en de verleende digitale diensten moeten:
 - a) [...] **doeltreffende** prestaties en [...] kwaliteit, met inbegrip van de volledige interoperabiliteit van de diensten die infrastructuurbeheerders aan aanvragers verlenen, [...] **waarborgen**;
 - b) de transparantie van het beheer van de spoorcapaciteit en het verkeersbeheer in alle fasen [...] **waarborgen, onder meer via realtime-oplossingen die geleidelijk worden uitgerold**;
 - 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 [...];
 - d) ervoor te zorgen dat de gegevens worden afgestemd op het in artikel 49 van Richtlijn (EU) 2016/797 bedoelde infrastructuurregister.**
3. [...]

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 [...] **zorgen** het ENIM en de infrastructuurbeheerders **voor** passende vertegenwoordiging in de in de artikelen 96 en 97 van Verordening (EU) 2021/2085 bedoelde stuurgroep voor de systeempijler en uitrolgroep.
5. Infrastructuurbeheerders, [...] 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 [...] krachtens die richtlijn vastgestelde **specificaties**.

In het geval van spoorvervoersdiensten over meerdere netwerken **of grens-overschrijdende diensten** verstrekken infrastructuurbeheerders digitale diensten en digitale informatie via één interface of via gemeenschappelijke systemen waarvan de ontwikkeling en uitrol [...] door het ENIM zijn gecoördineerd, **met name om de capaciteitstoewijzing te beheren**.

5 bis. Uiterlijk [zes maanden na de in artikel 77, lid 2, punt d) bedoelde toepassingsdatum] verstrekt het ENIM richtsnoeren over de functionele en technische eisen voor de uitwisseling van informatie uit hoofde van lid 5 tussen infrastructuurbeheerders, aanvragers en, in voorkomend geval, de exploitanten van dienstvoorzieningen, rekening houdend met de werkzaamheden van de Gemeenschappelijke Onderneming “Europese spoorwegen”.

HOOFDSTUK VI REGELGEVEND TOEZICHT OP CAPACITEITS- EN VERKEERSBEHEER

DEEL 1

Toezichhoudende instanties

Artikel 63

Verantwoordelijkheden van toezichhoudende instanties

1. **De lidstaten zorgen ervoor dat de** [...] in artikel 56 van Richtlijn 2012/34/EU vastgestelde functies en bevoegdheden [...] ook **worden** uitgeoefend met betrekking tot de kwesties die onder deze verordening vallen. De toezichhoudende instantie monitort met name de activiteiten van infrastructuurbeheerders, zoals uiteengezet in hoofdstukken II tot en met V **van deze verordening**, en gaat op eigen initiatief na of deze verordening wordt nageleefd, teneinde discriminatie van aanvragers te voorkomen.
2. [...] **Aanvragers** of nationale, regionale of lokale autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor [...] **spoorvervoersdiensten** hebben het recht overeenkomstig **de procedure van** artikel 56 van Richtlijn 2012/34/EU beroep aan te tekenen bij de toezichhoudende 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 [...].

DEEL 2

Europees netwerk van toezichthoudende instanties voor het spoor

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 [...] **in overeenstemming met** artikel 57, lid 1, van Richtlijn 2012/34/EU **opgerichte ENRRB**, onder meer via gezamenlijke raadplegingen en onderzoeken, door adviezen of aanbevelingen vast te stellen of via andere relevante activiteiten. De toezichthoudende instanties verstrekken **overeenkomstig lid 6** 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 [...] **grensoverschrijdende spoorvervoersdiensten**, 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.

4 bis. Indien de in lid 4 bedoelde samenwerking leidt tot uiteenlopende besluiten van de betrokken toezichthoudende instanties, verstrekken zij het ENRRB een toelichting van de verschillen.

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.

Artikel 64 bis

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 (de “raad”);**
- b) een secretariaat.**

De toezichthoudende instanties zorgen voor de werking van het secretariaat.

DEEL 2[...]

[...]

Artikel 65

Taken en verantwoordelijkheden van het ENRRB

1. Naast de in Richtlijn 2012/34/EU bedoelde taken heeft het ENRRB ook de in deze verordening vastgestelde taken en verantwoordelijkheden. **Het ENRRB maakt alle adviezen en aanbevelingen die het heeft aangenomen openbaar. Het ENRRB heeft geen bevoegdheden op het gebied van beleidsvorming of regelgeving.**
2. Het ENRRB coördineert **waar relevant** 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 [...] **grensoverschrijdende** spoorvervoersdiensten.
3. [...] **4.Aanvragers kunnen** het ENRRB [...] **informereren over** kwesties die onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen [...] **en** die betrekking **kunnen** hebben op de toegang tot of het gebruik van spoorweginfrastructuur in meer dan één lidstaat.

Als het ENRRB [...] dergelijke [...] **informatie** ontvangt, stuurt het deze onverwijld door naar de bevoegde toezichthoudende instantie(s).

Het ENRRB kan besluiten een advies of aanbeveling over dergelijke kwesties aan te nemen. In dergelijke gevallen stelt het ENRRB de betrokken toezichthoudende instanties onmiddellijk in kennis van zijn voornemen **daartoe**.

- 5.[...] Het ENRRB dient zijn advies of aanbeveling binnen [...] **vier weken** na ontvangst van alle relevante informatie over de [...] **desbetreffende kwestie** 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 [...] **vaststellen, door toezichthoudende instanties,** van de besluiten waartoe [...] **die** instanties uit hoofde van deze verordening zijn gemachtigd.
- 7. Het ENRRB doet aanbevelingen over het in artikel 6 bedoelde Europees kader voor capaciteitsbeheer, het in artikel 44 bedoelde Europees kader voor de grensoverschrijdende coördinatie van verkeers-, verstorings- en crisisbeheer en het in artikel 50 bedoelde Europees kader voor prestatiebeoordeling, voordat die door het ENIM worden vastgesteld.**
- 8. Het ENRRB stelt een op zichzelf staand deel van het in artikel 51 bedoelde Europese prestatiebeoordelingsverslag op, met zijn beoordeling van en aanbevelingen over de prestaties van spoorinfrastructuurdiensten en spoorvervoersdiensten. Het verstrekt advies aan de Commissie en de Europese coördinatoren over kwesties die verband houden met de prestaties van spoorinfrastructuurdiensten en spoorvervoersdiensten.**
- 9. Het ENRRB verstrekt zijn adviezen of aanbevelingen aan de Commissie over eventuele tekortkomingen van het in artikel 14 bedoelde coördinatieproces en, op verzoek van de Commissie, over door de lidstaten genomen noodmaatregelen die aanzienlijke gevolgen hebben voor het grensoverschrijdende verkeer als bedoeld in artikel 47, lid 5.**

10. Het ENRRB legt zijn advies of aanbeveling voor aan het ENIM met betrekking tot door het ENIM uitgewerkte richtsnoeren over de bepaling van en de voorwaarden die aanleiding tot een boete, als bedoeld in artikel 40, lid 3.

Artikel 66 [...]

[...]

Artikel 67

Samenstelling en organisatie van de raad [...]

1. De [...] toezichhoudende instanties [...] van elke lidstaat met een in gebruik zijnd spoorwegnet [...] **zijn leden van de raad.**

Zij wijzen een vertegenwoordiger en een plaatsvervanger in de raad aan.

De vertegenwoordigers zijn het hoofd of een adjunct-hoofd van de in artikel 55 van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde toezichhoudende instantie. [...] **Uit het** management of, als dit niet mogelijk is, [...] **het** personeel [...] **van de toezichhoudende instantie wordt één lid** als plaatsvervanger **aangewezen**, die het lid vertegenwoordigt in zijn/haar afwezigheid.

3. De leden van de raad [...] 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 vertegenwoordigers van** de leden van de raad en hun plaatsvervangers, samen met hun belangenverklaringen, wordt openbaar gemaakt door het secretariaat van het ENRRB.
5. **Na raadpleging van de Commissie stelt de raad zijn reglement op en publiceert het dit. In het reglement kunnen meer gedetailleerde stemprocedures worden vastgelegd, met name de procedure om te stemmen over dringende aangelegenheden.**
6. **De raad neemt besluiten met een tweederdemeerderheid van zijn leden, tenzij anders bepaald in het reglement. Elk lid heeft één stem. Bij afwezigheid van een vertegenwoordiger van een lid mag de plaatsvervanger het stemrecht uitoefenen.**
7. **De Commissie is een niet-stemgerechtigd lid van de raad. Zij coördineert en ondersteunt de werkzaamheden van de raad en doet zo nodig aanbevelingen aan de raad.**
8. **Het secretariaat verleent de nodige diensten voor het organiseren van de vergaderingen en het uitvoeren van de werkzaamheden van de raad.**
9. **Overeenkomstig het reglement van orde van de raad kan de raad besluiten werkgroepen op te richten om het werk van het ENRRB te organiseren met betrekking tot specifieke onderwerpen die verband houden met de uitvoering van deze verordening, met name op het gebied van kwesties in verband met de prestaties van spoorinfrastructuurdiensten.**

De werkgroepen staan open voor deelname van deskundigen van toezichthoudende instanties voor het spoor en de Commissie. De deskundigen van operationele belanghebbenden en van andere publieke of particuliere organen kunnen op ad-hocbasis voor deelname aan die werkgroepen worden uitgenodigd.

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) **in overeenstemming met de in artikel 67 vastgelegde, of daarin bedoelde, regels van orde** adviezen of aanbevelingen **van het ENRRB** vaststellen over klachten of onderzoeken die door [...] een of meerdere toezichthoudende instanties bij de raad zijn ingediend, overeenkomstig [...] artikel **64, lid 3;**
- b) een jaarverslag over de activiteiten van het ENRRB opstellen en vaststellen;
- c) werkgroepen opzetten en hun voorzitters aanduiden.

Artikel 69 [...]

[...]

Artikel 70 [...]

[...]

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 in artikel 10, lid 8, artikel 11, lid 2, artikel 21, lid 9, artikel 38, lid 3, artikel 39, lid 9, [...] en artikel [...] **48, lid 3**, bedoelde bevoegdheidsdelegatie wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van [1 januari [...] **2029**]. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.
3. **Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 10, lid 8, artikel 11, lid 2, artikel 21, lid 9, artikel 38, lid 3, artikel 39, lid 9, en artikel 48, lid 3, bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.**

- 4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven.**
- 5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.**
- 6. Een overeenkomstig de artikelen 10, lid 8, 11, lid 2, 21, lid 9, 38, lid 3, 39, lid 9 en 48, lid 3, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad daartegen bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van de termijn van twee maanden de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.**

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 [...] **5** van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.
- 3.[...] Indien [...] **het comité geen advies uitbrengt, neemt de Commissie de ontwerpuitvoeringshandeling niet aan en is** artikel 5, **lid 4, derde alinea**, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

Artikel 73

Rapportering en beoordeling

Uiterlijk [...] [**tien jaar na de inwerkingtreding van deze verordening**] 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 spoorinfrastructuurdiensten;
 - b) de gevolgen van deze verordening voor de ontwikkeling van spoor**vervoers**diensten, met name internationale diensten, langeafstandsdiensten en goederendiensten;
- b bis) de financiële en administratieve gevolgen van deze verordening op de infrastructuurbeheerders en andere operationele belanghebbenden, toezichhoudende instanties en autoriteiten van de lidstaten;**

- c) de werkzaamheden van [...] **het ENIM** van [...] de netwerkcoördinator **en** van [...] het [...] **ENRRB** in het algemeen en in relatie tot de ontwikkeling, vaststelling en toepassing van gemeenschappelijke criteria, methoden en procedures [...];
- d) [...] **de doeltreffendheid van** de [...] coördinatiemechanismen [...] **binnen het in artikel 6 bedoelde Europees kader voor capaciteitsbeheer, het in artikel 44 bedoelde Europees kader voor de grensoverschrijdende coördinatie van verkeers-, verstorings- en crisisbeheer en het in artikel 50 bedoelde Europees kader voor prestatiebeoordeling;**

[...]

- e) **de werking van de sociaal-economische, operationele en milieucriteria en de noodzaak om, in voorkomend geval, een voorstel in te dienen voor mogelijke wijzigingen van de artikelen 25 en 37.**

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 heffingen 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;

d bis)artikel 27, lid 2, wordt vervangen door:

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

- 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 **op of** na [[...]13 december [...]**2031**].
- 3. De Commissie dient uiterlijk [twee jaar na de in artikel 77, lid 2, eerste alinea, bedoelde datum] bij de Raad en het Europees Parlement een verslag in over de monitoring van de in artikel 75 bedoelde overgangsbepalingen.**

Artikel 76

Intrekking

1. Verordening (EU) nr. 913/2010 wordt ingetrokken met ingang van [...]**8** 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 [...]**2029**]. 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 **op of** na [...]**13** december [...]**2031**];
 - b) artikel 9, leden 1 en 2, zijn van toepassing met ingang van [1 januari [...]**2030**];
 - c) [...] [...]
 - d) De artikelen **27, lid 4, 28, lid 0**, 48 en 62 zijn van toepassing met ingang van [...]**31** december [...]**2029**];
 - e) Artikelen 74 is van toepassing met ingang van [...]**13** december [...]**2031**].

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

Gedaan te [...]...

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

Voor de Raad

De voorzitter

BIJLAGE I

TE LEVEREN PRESTATIES EN TIJDSHEMA VOOR CAPACITEITSBEHEER

BEDOELD IN DE ARTIKELEN 11, 16, 18 en 38

1. **TE LEVEREN PRESTATIES DIE DOOR INFRASTRUCTUURBEHEERDERS MOETEN WORDEN OPGESTELD IN HET KADER VAN DE STRATEGISCHE CAPACITEITSPLANNING ALS BEDOELD IN DE ARTIKELEN 11, 16, 17 EN 18**

Te leveren prestatie	Inhoud
Capaciteitsstrategie (Artikel 16)	<ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="483 636 1366 741">– <u>Geografisch toepassingsgebied van de capaciteitsstrategie: lijnen die onder de capaciteitsplanning vallen overeenkomst artikel 12, lid 6;</u><li data-bbox="483 775 1366 913">– Geplande ontwikkeling van fysieke infrastructuur, met inbegrip van nieuwe aanleg, modernisering, vernieuwing en sluiting/buitengebruikstelling, <u>met vermelding van de eigenschappen van die infrastructuur;</u><li data-bbox="483 947 1366 1016">– Voorspelde ontwikkeling van de vraag naar spoorvervoersdiensten;<li data-bbox="483 1050 1366 1155">– [...] <u>De strategische</u> richtsnoeren voor de benutting van de capaciteit door de lidstaten [...] <u>indien de lidstaten dergelijke richtsnoeren hebben verstrekt;</u><li data-bbox="483 1189 1366 1294">– Capaciteit die is toegewezen in kaderovereenkomsten en capaciteit die nodig [...] <u>kunnen zijn</u> om vervoersdiensten te verlenen in het kader van openbaredienstcontracten;<li data-bbox="483 1328 1366 1433">– [...] <u>Informatie over de beschikbaarheid en benutting van spoorweginfrastructuur, waaronder infrastructuur</u> die als intensief gebruikt of verzadigd is verklaard;<li data-bbox="483 1467 1366 1536">– [...] <u>Geplande infrastructuurwerken die leiden tot capaciteitsbeperkingen [...]</u> <u>met grote gevolgen.</u>
Capaciteitsmodel (Artikel 17)	<ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="483 1559 1366 1628">– Alle informatie in de capaciteitsstrategie, in voorkomend geval geactualiseerd en nader uitgewerkt<li data-bbox="483 1662 1366 1921">– [...] <u>Het totale volume</u> van de voor aanvragers beschikbare capaciteit, <u>met inbegrip van capaciteit op meerdere netwerken, per netwerkdeel, met inbegrip van het beschikbare volume of de beschikbare capaciteit per marktsegment van het spoorvervoer voor verschillende segmenten spoorvervoersdiensten</u> en/of per toewijzingsproces<li data-bbox="483 1955 1366 2024">– Volume [...] <u>dat is voorbehouden voor capaciteitsbeperkingen die voortvloeien uit</u> infrastructuurwerken

	<p>naar impact op het [...] <u>geraamde verkeersvolume, als neergelegd</u> in [...] <u>bijlage I, deel 3.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – – Geografische bijzonderheden: uitsplitsing in passende planningssecties die de kenmerken van infrastructuur en vraag weerspiegelen – Temporeel toepassingsgebied: één dienstregelingsperiode – Temporele bijzonderheid: ten minste jaarlijks overzicht (capaciteitsbeperkingen) en één of meer representatieve dag/dagen (beschikbare capaciteit voor aanvragen)
<p>Plan voor capaciteitslevering (Artikel 18)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Alle informatie in het capaciteitsmodel, in voorkomend geval verder geactualiseerd en nader gedetailleerd – <u>[...] Capaciteit die beschikbaar is voor toewijzing aan aanvragers voor de dienstregelingsperiode waarop het plan voor capaciteitslevering betrekking heeft:</u> <ul style="list-style-type: none"> – <u>i) Indien van toepassing uit hoofde van artikel 18, lid 4, en overeenkomstig artikel 18, leden 4 en 5, vooraf</u> geplande capaciteit beschikbaar voor aanvragen, <u>met inbegrip van capaciteit op meerdere netwerken,</u> gedefinieerd in de vorm van capaciteitsobjecten <u>overeenkomstig artikel 18, lid 5;</u> <u>ii) capaciteit die niet vooraf is gepland door de infrastructuurbeheerder;</u> <u>iii) capaciteit die niet beschikbaar is in de in artikel 29, lid 1, bedoelde dienstvoorzieningen.</u> – Capaciteit <u>die niet beschikbaar is voor toewijzing aan aanvragers:</u> <ul style="list-style-type: none"> <u>i) Capaciteitsbeperkingen,</u> gedefinieerd in de vorm van capaciteitsobjecten, <u>met inbegrip van capaciteitsbeperkingen als bedoeld in deel 3, punt 1, van deze bijlage;</u> <u>ii) capaciteit die al is toegewezen via kaderovereenkomsten overeenkomstig artikel 31 of via het proces voor meerjarige voortschrijdende planning overeenkomstig artikel 33;</u>

	<p><u>iii) capaciteit die is voorbehouden voor andere dan de in de punten i) en ii) vermelde doelen, die duidelijk moeten worden aangegeven door de infrastructuurbeheerder;</u></p> <p><u>iv) andere reeds toegewezen capaciteit, bij de actualisering van het plan voor de capaciteitslevering tijdens de dienstregeling waarnaar het plan voor capaciteitslevering verwijst.</u></p> <p>– Alternatieve beschikbare capaciteit tijdens capaciteitsbeperkingen</p> <p>– Alternatieve beschikbare capaciteit in geval van netwerkstoringen</p> <p>– <u>Toepasselijke beperkingen voor het gebruik van gespecialiseerde infrastructuur als bedoeld in artikel 24.</u></p>
--	---

2. TIJDSHEMA VOOR STRATEGISCH CAPACITEITSBEHEER ALS BEDOELD IN DE ARTIKELEN 11, 16, 17 EN 18

1. Bij het opstellen van de te leveren prestaties van de strategische capaciteitsplanning voor een bepaalde dienstregelingsperiode houden de infrastructuurbeheerders zich aan het in dit deel vastgestelde tijdschema.

Infrastructuurbeheerders kunnen eerdere termijnen vaststellen. Deze **eerdere** termijnen worden [...] **door het ENIM** geharmoniseerd en opgenomen in het in artikel 6 bedoelde Europees kader voor capaciteitsbeheer.

De belanghebbenden worden overeenkomstig artikel 54 **over Europese en grensoverschrijdende kwesties** geraadpleegd, waarbij [...] **alle** operationele belanghebbenden [...] worden betrokken. De infrastructuurbeheerders coördineren de te leveren prestaties doorlopend [...] **in het kader van het coördinatieproces van** artikel 53.

Te leveren prestatie	Mijlpaal	Termijn (uiterlijk)
Capaciteitsstrategie (artikel 16)	[...] <u>Inwerkingtreding van de fase</u> van de capaciteitsstrategie	X-60
	Eerste raadpleging van <u>operationele</u> belanghebbenden	X-58
	<u>Publicatie van de ontwerpstrategie</u>	<u>X-39</u>
	[...] <u>Tweede</u> raadpleging van <u>operationele</u> belanghebbenden <u>over de ontwerpstrategie</u>	X[...]38

	Publicatie van de definitieve capaciteitsstrategie na definitieve coördinatie tussen infrastructuurbeheerders	X-36
Capaciteitsmodel (Artikel 17)	Begin van de voorbereiding	X-36
	[...] <u>Aankondigingen van capaciteitsbehoeften door aanvragers en potentiële aanvragers en raadpleging van</u> operationele belanghebbenden	X-24
	Publicatie van het ontwerp-capaciteitsmodel	X-21
	Coördinatie met aanvragers en operationele belanghebbenden	X-19
	Publicatie van het definitieve capaciteitsmodel na definitieve coördinatie tussen infrastructuurbeheerders	X-18
Plan voor capaciteitslevering (Artikel 18)	Begin van de voorbereiding	X-18
	Raadpleging van aanvragers en operationele belanghebbenden	X-14
	Bekendmaking van capaciteitsbeperkingen als bedoeld in punt (1) van deel (3) van deze bijlage	X-12
	Publicatie van het definitieve plan voor capaciteitslevering na definitieve coördinatie tussen infrastructuurbeheerders	X-11
	Bekendmaking van capaciteitsbeperkingen als bedoeld in punt (5) van deel (3) van deze bijlage	X-4
	Herbestemming van voor toewijzing gereserveerde capaciteit voor andere toewijzingsprocessen, via de dienstregeling	X-2
	Actualisering van het plan voor capaciteitslevering om rekening te houden met wijzigingen in vooraf geplande of toegewezen capaciteit	Tot en met X + 12, onverwijld
Opmerking: 1) “X-m” betekent “m” maanden vóór de datum van inwerkingtreding van de dienstregeling (“X”), overeenkomstig deel 4.		

2. In afwijking van punt 1 is het volgende vereenvoudigde en verkorte tijdschema van toepassing op de te leveren prestatie “capaciteitsstrategie” met betrekking tot de dienstregelingsperioden die beginnen in december [...]2030 en december [...]2031:

Capaciteitsstrategie (artikel 16)	Publicatie van de ontwerpstrategie [...]	X-38
	<u>Raadpleging van operationele belanghebbenden over de ontwerpstrategie</u>	<u>X-37</u>
	Publicatie van de definitieve capaciteitsstrategie na definitieve coördinatie tussen infrastructuurbeheerders	X-36

3. **TIJDSHEMA EN EISEN VOOR DE COÖRDINATIE, RAADPLEGING EN BEKENDMAKING VAN CAPACITEITSBEPERKINGEN DIE VOORTVLOEIEN UIT IN DE ARTIKELEN 10 EN 35 BEDOELDE INFRASTRUCTUURWERKEN**

- 0. Capaciteitsbeperkingen worden ingedeeld op basis van de duur ervan in aantal opeenvolgende dagen en de gevolgen ervan voor het verkeer (geraamd verkeersvolume op een spoorlijn per dag die wordt geannuleerd, omgeleid of vervangen door andere vervoerswijzen) volgens onderstaande tabel.**

	<u>Duur</u>	<u>Gevolgen voor het verkeer</u>
<u>Grote gevolgen</u>	<u>Meer dan 30 opeenvolgende dagen</u>	<u>Meer dan 50 %</u>
<u>Aanzienlijke gevolgen</u>	<u>Meer dan 7 opeenvolgende dagen</u>	<u>Meer dan 30 %</u>
<u>Matige gevolgen</u>	<u>7 opeenvolgende dagen of minder</u>	<u>Meer dan 50 %</u>
<u>Geringe gevolgen</u>	<u>Niet gespecificeerd</u>	<u>Meer dan 10 %</u>

1. Wat betreft [...] beperkingen van de capaciteit van spoorlijnen, bijvoorbeeld wegens infrastructuurwerken, in termen van snelheid, aslast, treinlengte, tractie of het vrijeruimteprofiel (“capaciteitsbeperkingen”), [...] **met aanzienlijke of grote gevolgen**, publiceren de betrokken infrastructuurbeheerders alle capaciteitsbeperkingen en de voorlopige resultaten

van een raadpleging van de aanvragers, **voor zover bekend**, een eerste keer ten minste 24 maanden en, in een bijgewerkte versie, een tweede keer ten minste twaalf maanden vóór de wijziging van de desbetreffende dienstregeling. [...]

2. In het kader van [...] **hun onderlinge** coördinatie [...] **bespreken** infrastructuurbeheerders [...] gezamenlijk die capaciteitsbeperkingen, indien het effect van de capaciteitsbeperkingen niet beperkt is tot één netwerk, met geïnteresseerde aanvragers en de belangrijkste betrokken exploitanten van dienstvoorzieningen wanneer deze voor het eerst worden gepubliceerd.
3. Als de capaciteitsbeperkingen overeenkomstig punt 1 een eerste keer worden gepubliceerd, start de infrastructuurbeheerder een raadpleging van de aanvragers en de belangrijkste betrokken exploitanten van dienstvoorzieningen over de capaciteitsbeperkingen. Als overeenkomstig punt 4 coördinatie vereist is tussen de eerste en de tweede publicatie van de capaciteitsbeperkingen, raadplegen de [...] **aan deze verordening onderworpen infrastructuurbeheerder** de aanvragers en de belangrijkste betrokken exploitanten van dienstvoorzieningen een tweede keer tussen het einde van die coördinatie en de tweede publicatie van de capaciteitsbeperking.
4. Als de gevolgen van de capaciteitsbeperkingen niet beperkt blijven tot één netwerk, coördineren de [...] **aan deze verordening onderworpen infrastructuurbeheerders**, met inbegrip van de infrastructuurbeheerders waarvoor de omgeleide treinen gevolgen kunnen hebben, onderling de capaciteitsbeperkingen die de annulering of de omleiding van een treinpad of een vervanging door andere vervoerswijzen kunnen inhouden alvorens de capaciteitsbeperkingen overeenkomstig punt 1 worden gepubliceerd.

De coördinatie vóór de tweede publicatie wordt afgerond:

- (a) uiterlijk 18 maanden vóór de wijziging van de dienstregeling [...] **voor capaciteitsbeperkingen met grote gevolgen**.
- (b) uiterlijk 13 maanden en 15 dagen vóór de wijziging van de dienstregelingsperiode [...] **voor capaciteitsbeperkingen met aanzienlijke gevolgen**.
- (c) uiterlijk 13 maanden en 15 dagen vóór de wijziging van de dienstregelingsperiode [...] **voor capaciteitsbeperkingen met matige gevolgen**.

De entiteiten die de coördinatie tussen de infrastructuurbeheerders uitvoeren overeenkomstig artikel 53, lid [...]**4**, verzoeken indien nodig de aanvragers die op de desbetreffende lijnen actief zijn en de belangrijkste betrokken exploitanten van dienstvoorzieningen om aan die coördinatie deel te nemen.

5. Wat betreft capaciteitsbeperkingen [...] **met geringe gevolgen** die zich voordoen tijdens de volgende dienstregelingsperiode en waarvan de infrastructuurbeheerder uiterlijk zes maanden en 15 dagen voor de wijziging van de dienstregeling op de hoogte is gesteld, raadpleegt de infrastructuurbeheerder de betrokken aanvragers over de geplande capaciteitsbeperkingen en maakt hij de bijgewerkte capaciteitsbeperkingen bekend uiterlijk

vier maanden vóór de wijziging van de dienstregeling. Uiterlijk vier maanden vóór het begin van de capaciteitsbeperking in het geval van passagierstreinen en uiterlijk één maand in het geval van goederentreinen, verstrekt de infrastructuurbeheerder nadere gegevens over de aangeboden treinpaden, tenzij de infrastructuurbeheerder en de betrokken aanvragers op ad-hocbasis een kortere aanlooptijd overeenkomen.

6. De infrastructuurbeheerders kunnen besluiten om strengere drempels voor capaciteitsbeperkingen toe te passen die zijn gebaseerd op lagere percentages geraamde vervoersvolumes of kortere perioden dan in deel 3 van deze bijlage zijn aangegeven, of om extra criteria toe te passen als aanvulling op de criteria in deze bijlage, ingevolge een raadpleging van aanvragers en exploitanten van dienstvoorzieningen. Zij publiceren die drempels en criteria voor het bundelen van capaciteitsbeperkingen in hun netwerkverklaringen krachtens punt [...]2 van bijlage IV[...].
7. [...]De infrastructuurbeheerder **mag** besluiten om de in de punten 1 tot en met 5 voorgeschreven termijnen niet toe te passen als de capaciteitsbeperking nodig is om het veilig verloop van het treinverkeer te herstellen, als hij geen controle heeft over de timing van de beperkingen, als de toepassing van die termijnen onverantwoord of niet kosteneffectief zou zijn in het licht van de levensduur of toestand, of als alle betrokken aanvragers daarmee akkoord gaan. In die gevallen en in het geval van andere capaciteitsbeperkingen waarover geen raadpleging moet worden gehouden overeenkomstig andere bepalingen van deze bijlage, raadpleegt de infrastructuurbeheerder onmiddellijk de betrokken aanvragers en de belangrijkste betrokken exploitanten van dienstvoorzieningen.
8. Als de infrastructuurbeheerder overeenkomstig de punten 1, 5 of 7 optreedt, verstrekt hij de volgende informatie:
 - (a) de geplande dag;
 - (b) het dagdeel en, zodra die kunnen worden vastgesteld, de begin- en eindtijd van de capaciteitsbeperking;
 - (c) het deel van de lijn waarop de beperking geldt, en
 - (d) indien van toepassing, de capaciteit van de omleidingstrajecten.

De infrastructuurbeheerder publiceert die informatie of een link naar de plek waar die kan worden gevonden in zijn netwerkverklaring als bedoeld in punt [...]2 van bijlage IV[...]. Hij houdt die informatie actueel. Daarnaast publiceren de infrastructuurbeheerders deze informatie in digitale vorm overeenkomstig de artikelen 9 en 62.

9. Wat betreft capaciteitsbeperkingen [...] **met grote gevolgen**, verstrekt **de infrastructuurbeheerder** de aanvragers op hun verzoek tijdens de eerste raadpleging een vergelijking van de omstandigheden die zouden optreden bij ten minste twee alternatieve capaciteitsbeperkingen. De infrastructuurbeheerder ontwerpt die alternatieven samen met de aanvragers en op basis van de input die zij ten tijde van hun aanvraag hebben verstrekt.

Voor elk alternatief bevat de vergelijking ten minste:

- (a) de duur van de capaciteitsbeperking;
- (b) de vermoedelijke verschuldigde infrastructuurheffingen;
- (c) de beschikbare capaciteit op omleidingstrajecten;
- (d) de beschikbare alternatieve routes, en
- (e) de vermoedelijke reistijden.

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

De analyse van alternatieve capaciteitsbeperkingen omvat situaties die betrekking hebben op meer dan één infrastructuurbeheerder. In dat geval coördineren de infrastructuurbeheerders de planning van een alternatief voor de capaciteitsbeperking overeenkomstig artikel 53.

10. Wat betreft capaciteitsbeperkingen [...] **met grote gevolgen**, bepaalt de infrastructuurbeheerder criteria op basis waarvan treinen voor elk soort dienst moeten worden omgeleid, waarbij hij rekening houdt met de commerciële en operationele beperkingen voor de aanvrager, tenzij die operationele beperkingen voortvloeien uit bestuurlijke of organisatorische beslissingen van de aanvrager, en vermits geen afbreuk wordt gedaan aan het doel om de kosten van de infrastructuurbeheerder te verminderen overeenkomstig artikel 30, lid 1, van Richtlijn 2012/34/EU. De infrastructuurbeheerder maakt deze criteria bekend in de netverklaring.

11. Het ENIM publiceert de krachtens punt (8) vereiste informatie op zijn website.

12. [...]

4. TIJDSHEMA VOOR CAPACITEITSTOEWIJZING VIA HET IN DE ARTIKELEN 32 EN 38 BEDOELDE JAARLIJKSE TOEWIJZINGSPROCES

1. De infrastructuurbeheerder en de aanvragers houden zich aan het volgende schema:

Mijlpaal of tijdsperiode	Termijn of duur ⁽¹⁾
Geldigheidsduur van de dienstregeling (“dienstregelingsperiode”)	[...] <u>Met ingang van middernacht op de tweede zaterdag van december tot middernacht op de tweede zaterdag van december van het volgende jaar.</u>

Inwerkingtreding van de dienstregeling	Op de tweede zaterdag van december om middernacht
Publicatie van het plan voor capaciteitslevering	Overeenkomstig deel 2 van deze bijlage
Publicatie van capaciteitsbeperkingen ten gevolge van infrastructuurwerken	Overeenkomstig delen 2 en 3 van deze bijlage
Uiterste datum voor het indienen van aanvragen voor capaciteitsrechten	X-8,5
Opstelling van de ontwerpdienstregeling Uiterste termijn voor het indienen van een ontwerpcapaciteitsaanbod door de infrastructuurbeheerder(s) bij de aanvragers	X-6,5
Afronding van de coördinatie met de aanvragers	X-[...]5,5
Uiterste termijn voor het indienen van een definitief capaciteitsaanbod door de infrastructuurbeheerder(s) bij aanvragers	X-[...]4,5
Publicatie van de [...] dienstregeling Uiterste datum voor de toewijzing van capaciteitsrechten aan aanvragers door de infrastructuurbeheerder	X-[...]4,25
Omzetting van capaciteitsspecificaties in treinpaden	Te specificeren [...] door de infrastructuurbeheerders, rekening houdend met het in artikel 6 bedoelde Europees kader voor capaciteitsbeheer
Opmerking: 1) “X-m” betekent “m” maanden vóór de datum van inwerkingtreding van de dienstregeling (“X”)	

[...]

3. De uiterste datum voor het indienen van aanvragen voor capaciteitsrechten zoals vastgesteld in de tabel in punt 1 is de uiterste datum voor aanvragen van infrastructuurcapaciteit als bedoeld in artikel 27, lid 4, van Richtlijn 2012/34/EU.

5. TIJDSHEMA VOOR CAPACITEITSTOEWIJZING VIA IN DE ARTIKELEN 31 EN 38 BEDOELDE KADEROVEREENKOMSTEN

De infrastructuurbeheerder en de aanvragers houden zich aan het volgende schema:

Tijdperiode	Duur⁽¹⁾
Standaardgeldigheidsduur van kaderovereenkomsten	5 jaar
Omzetting van capaciteitsspecificaties in treinpaden	Tussen X-8,5 en X-6,5 (samen met coördinatie in het kader van het in deel 4 bedoelde jaarlijkse toewijzingsproces)
Opmerking: 1) "X-m" betekent "m" maanden vóór de datum van inwerkingtreding van de dienstregeling ("X"), overeenkomstig deel 4.	

6. TIJDSHEMA VOOR HET IN DE ARTIKELEN 33 EN 38 BEDOELDE PROCES VOOR VOORTSCHRIJDEnde PLANNING VAN CAPACITEITSTOEWIJZING

De infrastructuurbeheerder en de aanvragers houden zich aan het volgende schema tijdens het proces van voortschrijdende planning[...]:

Mijlpaal of tijdperiode	Termijn of duur⁽¹⁾
Vroegste termijn voor aanvragers om capaciteitsaanvragen in te dienen in het kader van het proces voor voortschrijdende planning van capaciteitstoewijzing	4 maanden voor de eerste treinrit
Uiterste termijn voor aanvragers om capaciteit in te dienen bij aanvragen in het kader van het proces voor voortschrijdende planning van capaciteitstoewijzing	1 maand voor de eerste treinrit
Maximale duur van de capaciteitsrechten die in het kader van het proces voor voortschrijdende planning van capaciteitstoewijzing zijn verleend	36 maanden vanaf de start van de eerste treinrit
Omzetting van capaciteitsspecificaties in treinpaden voor overeenkomstig artikel 33, lid 2, punt a), verleende capaciteitsrechten	Tussen X-8,5 en X-6,5 (samen met coördinatie in het kader van het in deel 4 bedoelde jaarlijkse toewijzingsproces)
Omzetting van capaciteitsspecificaties in treinpaden voor overeenkomstig artikel 33, lid 2, punt b), verleende capaciteitsrechten	Te specificeren door de infrastructuurbeheerders, rekening houdend met het in artikel 6 bedoelde Europees kader voor capaciteitsbeheer

<u>Maximumtermijn voor infrastructuurbeheerders om een aanbod van capaciteitsrechten in het kader van het proces voor voortschrijdende planning op te stellen</u>	<u>15 dagen</u>
Opmerking: 1) “X-m” betekent “m” maanden vóór de datum van inwerkingtreding van de dienstregeling (“X”), overeenkomstig deel 4.	

4. [...]

7. TIJDSHEMA VOOR CAPACITEITSTOEWIJZING VIA HET IN DE ARTIKELEN 34 EN 38 BEDOELDE ADHOCPROCES

Bij de toewijzing van infrastructuurcapaciteit via het adhocproces neemt de infrastructuurbeheerder het volgende schema in acht:

Tijdspanne	Duur
Maximumtermijn voor infrastructuurbeheerders om een aanbod van capaciteitsrechten voor één net op te stellen	[...] <u>5 dagen</u>
Maximumtermijn voor infrastructuurbeheerders om een aanbod van capaciteitsrechten voor meerdere netwerken op te stellen	[...] <u>8</u> dagen

8. TIJDSHEMA VOOR WIJZIGINGEN VAN TOEGEWEEZEN CAPACITEIT ALS BEDOELD IN ARTIKEL 39

Bij het wijzigen van infrastructuurcapaciteitsrechten neemt de infrastructuurbeheerder het volgende schema in acht:

Mijlpaal of tijdspanne	Termijn of duur
Maximumtermijn voor de infrastructuurbeheerder om een alternatief capaciteitsrecht aan te bieden met betrekking tot één net	[...] <u>5 dagen</u>
Maximumtermijn voor infrastructuurbeheerders om een alternatief capaciteitsrecht aan te bieden met betrekking tot meerdere netten	[...] <u>8</u> dagen

BIJLAGE II

[...]

Drempels om te verklaren dat infrastructuur intensief gebruikt en verzadigd is als bedoeld in artikel 21

1. [...][...]

Benutting	Indeling	Gebruik van de capaciteit	Referentieperiode
Heterogeen verkeer	Intensief gebruikt	> [...] 85 % van de theoretische capaciteit	Meer dan 4 uur gedurende meer dan 200 dagen per jaar
Heterogeen verkeer	Verzadigd	> 95 % van de theoretische capaciteit	Meer dan 4 uur gedurende meer dan 250 dagen per jaar
Homogeen verkeer	Intensief gebruikt	> [...] 90 % van de theoretische capaciteit	Meer dan 4 uur gedurende meer dan 200 dagen per jaar
Homogeen verkeer	Verzadigd	> 95 % van de theoretische capaciteit	Meer dan 4 uur gedurende meer dan 250 dagen per jaar

[...]

Infrastructuurbeheerders houden zoveel mogelijk rekening met de methode van artikel 21, lid 1 bis, om het gebruik van de spoorweginfrastructuurcapaciteit te bepalen.

“Homogeen verkeer” betekent dat treinen op het betrokken baanvak over het algemeen soortgelijke kenmerken hebben die relevant zijn voor de capaciteitsbenutting, met name snelheid, stoppatroon en acceleratie.

“Heterogeen verkeer” betekent dat de kenmerken die relevant zijn voor de capaciteitsbenutting, met name snelheid, stoppatroon en versnelling, verschillen voor de treinen op het betrokken baanvak.

2. [...]

BIJLAGE III

INHOUD VAN HET EUROPEES KADER VOOR CAPACITEITSBEHEER ALS BEDOELD IN ARTIKEL 6

Het in artikel 6 bedoelde Europees kader voor capaciteitsbeheer bevat ten minste de volgende elementen:

Element	Referentie(s)
[...]	[...]
Soorten en beschrijving van spoorvervoersdiensten die moeten worden gebruikt voor de strategische planning van de spoorweginfrastructuurcapaciteit.	Artikel 12, lid 2
Gemeenschappelijke beginselen, procedures en methoden voor strategische capaciteitsplanning, onder meer voor de coördinatie tussen infrastructuurbeheerders en de raadpleging van belanghebbenden [...], <u>met inbegrip van aankondigingen van capaciteitsbehoeften.</u>	Artikelen 12, <u>lid 4, 12,</u> lid 9, 13, 14, <u>17, lid 1, en 54</u>
<u>Richtsnoeren tot vaststelling van de procedures en methoden die moeten worden gebruikt voor de analyse van de vervoersmarkt</u>	<u>Artikel 15, lid 3</u>
Middelen voor de publicatie van het plan voor capaciteitslevering en het proces voor raadpleging van aanvragers	Artikel 18, lid 10
Regels en procedures voor de toewijzing van vooraf geplande capaciteit die is opgenomen in het plan voor capaciteitslevering.	Artikel 20, lid 3
<u>Gemeenschappelijke methode voor het gebruik van spoorweginfrastructuurcapaciteit</u>	<u>Artikel 21, lid 1 bis</u>
Kenmerken van capaciteitsspecificaties	Artikel 26, lid 1
Bereik van drempelquota voor de annulering van ongebruikte capaciteitsrechten	Artikel 27, lid 6
Procedures en methoden voor de coördinatie van de toewijzing van capaciteitsrechten voor meerdere netwerken, met inbegrip van minimumkwaliteitseisen.	Artikel 28, lid 5
Richtsnoeren [...] <u>voor de vaststelling van</u> de beperkingen met betrekking tot de verschillen tussen capaciteitsaanvragen van aanvragers en infrastructuurcapaciteit die door infrastructuurbeheerders wordt voorgesteld in het kader van het consensuele	Artikel 36, lid 2

geschillenbeslechtsingsproces.	
<u>Richtsnoeren voor het consensuele geschillenbeslechtsingsmechanisme, met inbegrip van ten minste één capaciteitsaanvraag voor meerdere netwerken</u>	<u>Artikel 36, lid 8</u>
<u>Procedures en methoden voor de beslechting van geschillen inzake infrastructuurcapaciteit op basis van sociaal-economische en milieucriteria.</u>	<u>Artikel 37, lid 1 ter</u>
Procedures om wijzigingen van capaciteitsrechten na toewijzing te beheren.	Artikel 39, lid 8
[...] <u>Richtsnoeren voor de vaststelling van de voorwaarden</u> die aanleiding geven tot [...] <u>boeten</u> in het geval van wijzigingen van capaciteitsrechten.	Artikel 40, lid 3
[...]	[...]

BIJLAGE IV

Inhoud van de in artikel 27 van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde netverklaring — deel over capaciteitsbeheer en verkeersbeheer

Naast de in artikel 27, lid 2, van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde elementen bevat de in dat [...] artikel [...] bedoelde netverklaring [...]:

- (1) Een gedeelte waarin de aard van de voor spoorwegondernemingen beschikbare infrastructuur en de voorwaarden voor de toegang tot die infrastructuur worden beschreven. In dit deel wordt verwezen naar informatie die beschikbaar is in het in artikel 49 van Richtlijn (EU) 2016/797 bedoelde infrastructuurregister.
- (2) Een deel over de beginselen en criteria voor capaciteitstoewijzing. Dit deel bevat de algemene kenmerken van de infrastructuurcapaciteit die voor spoorwegondernemingen beschikbaar is, en alle beperkingen met betrekking tot het gebruik daarvan, met inbegrip van vermoedelijke beperkingen in verband met onderhoud. In dit deel worden tevens de procedures en termijnen met betrekking tot het capaciteitstoewijzingsproces gepreciseerd. Verder zijn daarin specifieke criteria vervat die bij dat proces worden gehanteerd, met name:
 - (a) de procedures om aanvragers te raadplegen over strategische capaciteitsplanning **en capaciteitsbehoeften aan te kondigen**;
 - (b) de procedures die aanvragers moeten volgen om bij de infrastructuurbeheerder capaciteit aan te vragen;
 - (c) de bepalingen waaraan aanvragers moeten voldoen;
 - (d) de termijnen voor strategische capaciteitsplanning, voor aanvraag-, toewijzings-, aanpassings- en herschikkingsprocessen en de procedures die moeten worden gevolgd om informatie te vragen over de dienstregeling en de procedures voor de planning van voorziene en onvoorziene onderhoudswerkzaamheden;
 - (e) de beginselen die van toepassing zijn op het in artikel 36 bedoelde consensuele geschillenbeslechtingmechanisme, met inbegrip van het geschillenbeslechtingssysteem dat in het kader van dit proces beschikbaar wordt gesteld, en het in artikel 37 bedoelde formele geschillenbeslechtingmechanisme;
 - (f) de structuur en het niveau van de [...] **boeten** voor wijzigingen van capaciteitsrechten;
 - (g) de te volgen procedures en toe te passen criteria ingeval de infrastructuur intensief gebruikt of verzadigd is;
 - (h) bijzonderheden over de beperkingen inzake het gebruik van infrastructuur;
 - (i) een verklaring voor eventuele afwijkingen van het in artikel 6 bedoelde Europees kader.
- (3) een deel over exploitatie, met inbegrip van verkeers-, verstorings- en crisisbeheer; Hierin wordt de toepassing beschreven van de voorschriften van deze verordening en van

Richtlijn (EU) 2016/797, Richtlijn (EU) 2016/798 en Richtlijn 2007/59/EG, met inbegrip van:

- (a) operationele regels, met inbegrip van prioriteitsregels of prioriteitsbeginselen voor verkeersbeheer, een lijst van of verwijzingen naar technische, operationele en veiligheidsregels en regels betreffende het operationele personeel;
 - (b) operationele maatregelen, met inbegrip van regels en procedures voor verstorings- en crisisbeheer, operationele communicatie en gegevensuitwisseling met spoorwegondernemingen en andere operationele belanghebbenden;
 - (c) een lijst van en verwijzingen naar de informatiesystemen die bij de exploitatie worden gebruikt;
 - (d) een verklaring voor eventuele afwijkingen van het in artikel 44 bedoelde Europees kader.
- (4) Een deel over de belangrijkste elementen van prestatiebeheer, waaronder met name:
- (a) verwijzingen naar prestatiedoelstellingen die zijn uiteengezet in het bedrijfsplan als bedoeld in artikel 8, lid [...]3, van Richtlijn 2012/34/EU en in de in artikel 30 van die richtlijn bedoelde contractuele overeenkomst;
 - (b) 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 ondermaatse prestaties te achterhalen en maatregelen te nemen om ze te verbeteren;
 - (c) een verklaring voor eventuele afwijkingen van het in artikel 50 bedoelde Europees kader.

BIJLAGE V

INHOUD VAN HET EUROPEES KADER VOOR GRENSOVERSCHRIJDENDE COÖRDINATIE VAN HET VERKEERS-, VERSTORINGS- EN CRISISBEHEER ALS BEDOELD IN ARTIKEL 44

Het Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeer, verstoringen- en crisisbeheer omvat ten minste de volgende elementen:

Element	Referentie(s)
Gemeenschappelijke beginselen voor verkeers-, verstoringen- en crisisbeheer waarmee infrastructuurbeheerders rekening moeten houden bij het vaststellen van regels en procedures voor verkeersbeheer.	Artikel 43
Gemeenschappelijke regels en procedures voor de coördinatie van verkeers-, verstoringen- en crisisbeheer tussen infrastructuurbeheerders en met operationele belanghebbenden.	Artikelen 42, 43, 44, lid 2 , 45 en 46[...]
Gemeenschappelijke regels en procedures voor het beheer en de toewijzing van capaciteit in geval van netwerkverstoringen en crisissituaties.	Artikel 41, lid 1, artikel 41, lid 2
Omschrijving van de verantwoordelijkheden van operationele belanghebbenden die betrokken zijn bij het beheer van grensoverschrijdend verkeer, op basis van een reeks overeengekomen operationele procedures, mijlpalen en interfaces.	Artikel 45
Procedures, regels, instrumenten en interfaces voor communicatie en informatie-uitwisseling, met inbegrip van geharmoniseerde digitale instrumenten en interfaces, tussen infrastructuurbeheerders, operationele belanghebbenden en andere betrokken belanghebbenden, met name overheidsinstanties.	Artikelen 45 en [...]62
[...]	[...]
[...] <u>Gemeenschappelijke methode om de voorwaarden met betrekking tot de duur en de waarschijnlijke gevolgen voor het verkeer en de inhoud van het incidentenrapport van de netwerkcoördinator te ramen</u>	[...] Artikel 47, lid 5 bis
[...] <u>Richtsnoeren met het oog op gepaste en regelmatige raadpleging van belanghebbende partijen over Europese en</u>	Artikel [...] 54, lid 1

BIJLAGE VI

Netwerkverstoringen **als bedoeld in artikel 46**

Soort incident	Geraamde vermoedelijke duur	Geraamde vermoedelijke gevolgen
Netwerkverstoring	Om de beschikbare capaciteit voor treinbenutting terug te brengen naar het niveau van vóór het incident zijn 3 of meer dagen nodig	– 50 % of meer van de treinen op het betrokken baanvak die op één net rijden, heeft een operationele behandeling nodig. – Minder dan 50 % van de treinen op het betrokken baanvak die op meer dan één netwerk rijden, heeft (naar verwachting) een operationele behandeling nodig
Verstoring van meerdere netwerken	Om de beschikbare capaciteit voor treinbenutting terug te brengen naar het niveau van vóór het incident zijn 3 of meer dagen nodig	– Minstens 50 % van de treinen op het betrokken baanvak die op meer dan één netwerk rijden, heeft (naar verwachting) een operationele behandeling nodig

De voorwaarden met betrekking tot de duur en de waarschijnlijke gevolgen voor het verkeer zijn cumulatief.

BIJLAGE VII

[...]

INHOUD VAN HET EUROPEES KADER VOOR PRESTATIEBEOORDELING ALS BEDOELD IN ARTIKEL 50

Prestatiegebied	Relevante kwesties (indicatief)
Infrastructuur en uitrusting	<ul style="list-style-type: none">– Capaciteit en capaciteiten van de fysieke infrastructuur en de bijbehorende uitrusting, met inbegrip van de uitrol van TEN-T-normen– Vermindering van de capaciteit of mogelijkheden van de infrastructuur als gevolg van het uitstel van de vernieuwing, het onderhoud of de reparatie van infrastructuur
Infrastructuurcapaciteit	<ul style="list-style-type: none">– Aanbod van capaciteit in termen van kwantiteit en kwaliteit– Capaciteitsbenutting, reservecapaciteit om de groei van het verkeer op te vangen– Samenhang tussen beschikbare capaciteit (al dan niet gepland) en marktbehoeften, <u>per netwerk en over meerdere netwerken</u>– Stabiliteit van het capaciteitsaanbod, met name in verband met infrastructuurwerken– Verzadigde infrastructuur– Geplande haltetijden van treinen aan grensstations
Verkeersbeheer	<ul style="list-style-type: none">– Stiptheid/vertragingen van verschillende soorten spoorvervoersdiensten, bij vertrek, tussenstops en bestemming en op operationeel belangrijke locaties– Annuleringen van treinen– Werkelijke haltetijden van treinen aan grensstations
Verstorings- en crisisbeheer	<ul style="list-style-type: none">– Aandeel verkeer dat tijdens de verstoring of crisis via een andere route of volgens een andere dienstregeling kan verlopen– Gevolgen van verstoringen van het spoorverkeer in termen van vertragingen en annuleringen– Gevolgen van verstoringen voor spoorwegexploitanten en hun klanten

	<ul style="list-style-type: none"> – Specifieke problemen die zich hebben voorgedaan (kwalitatief)
Uitrol en prestaties van digitale diensten, instrumenten en interfaces	<ul style="list-style-type: none"> – Ondersteuning van de processen in verband met capaciteits-, verkeers- en verstoringsbeheer – Volledigheid en kwaliteit van de verstrekte informatie en gegevens – Afstemming op de Europese architectuur die is ontwikkeld door Gemeenschappelijke Onderneming “Europese spoorwegen” en met de relevante technische specificaties overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/797
Naleving van de regelgeving; regelgevend toezicht	<ul style="list-style-type: none"> – Procesindicatoren voor toezicht op de naleving van regels en procedures – Klachten ingediend bij toezichthoudende instanties en het ENRRB

BIJLAGE VIII

Informatie die moet worden verstrekt aan operationele belanghebbenden als bedoeld in artikel 48

De volgende informatie, die **in voorkomend geval wordt verstrekt** overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/797 en de **op basis daarvan vastgestelde** desbetreffende uitvoeringshandelingen [...], **en die onderworpen is aan de respectieve verantwoordelijkheden van belanghebbenden zoals bedoeld in [Verordening (EU) nr. 1305/2014 en Verordening (EU) nr. 454/2011 van de Commissie, zoals gewijzigd], wordt verstrekt overeenkomstig** artikel 48:

Door de infrastructuurbeheerder verstrekte informatie

- Treinnummer
- Treinrapportering
- **Treinpadtoewijzing**
- **Treinritinformatie en treinritprognose**
- **Informatie bij gestoord bedrijf**
- **Gegevensuitwisseling voor kwaliteitsverbetering**

Door andere operationele belanghebbenden verstrekte informatie:

- Vrachtbriefgegevens
- Treinpadaanvraag
- Treinvoorbereiding
- Treinritinformatie en treinritprognose
- Informatie bij gestoord bedrijf
- Geschat tijdstip van vertrek (ETD) van de verzending, geschat tijdstip van overdracht (ETI), geschat tijdstip van aankomst (ETA)
- Wagonbeweging
- Gegevensuitwisseling voor kwaliteitsverbetering

BIJLAGE IX [...]

[...]

[...]

BIJLAGE X

Concordantietabellen

1. CONCORDANTIETABEL VOOR DE IN RICHTLIJN 2012/34/EU GESCHRAPTE BEPALINGEN

Richtlijn 2012/34/EU	Deze verordening
Artikel 2, lid 6	Artikel [...]38, lid 2
Artikel 3, punt 20	Artikel 21 <u>en bijlage II</u>
Artikel 3, punt 22	[...] <u>Artikelen 36 en 37</u>
Artikel 3, punt 23	<u>Artikel 4, punt 5, en</u> artikel 31
Artikel 3, punt 27	Artikel 4, punt 8
Artikel 3, punt 28	Artikel 4, punt 13
Artikel 7 ter, lid 1	Artikel 3, lid 1
Artikel 7 ter, lid 2	Artikel 3, lid 2
Artikel 7 ter, lid 3	Artikel 3, lid 3, en artikel 2, lid 3, punt b)
Artikel 36	Artikel 40
Artikel 38, lid 1	Artikel 26, lid 1, tweede alinea, en artikel 26, lid 6
Artikel 38, lid 2	Artikel 26, lid 3
Artikel 38, lid 3	Artikel 26, lid 4
Artikel 38, lid 4	Artikel 26, lid <u>7</u>
Artikel 39, lid 1	Artikel 11, lid 3
Artikel 39, lid 2	Artikel [...]3, lid <u>1 bis</u>
Artikel 40, lid 1	Artikel 14[...], <u>artikel 28</u> en artikel [...]53
Artikel 40, lid 2	Artikel 55, lid 7, artikel 57, lid 2, artikel 63, <u>lid 1</u> , [...] artikel 64, leden 1 en 7
Artikel 40, lid 3	Artikel 55[...], leden 2[...] en [...]5
Artikel 40, lid 4	Artikel 57, lid 1
Artikel 40, lid 5	

Artikel 41, lid 1	Artikel 7, lid 1
Artikel 41, lid 2	Artikel 7, lid 2
Artikel 41, lid 3	Artikel 7, lid 3
Artikel 42, lid 1	Artikel 31, lid 1
Artikel 42, lid 2	Artikel 31, lid 4
Artikel 42, lid 3	Artikel 31, lid 5
Artikel 42, lid 4	Artikel 31, lid 5[...]
Artikel 42, lid 5	Artikel 31, lid 7, en bijlage I, deel 5
Artikel 42, lid 6	Artikel 31, lid 8
Artikel 42, lid 7	Artikel 31, lid 10
Artikel 42, lid 8	Artikel 31, lid 11
Artikel 43, lid 1	Artikel 38, lid 1, artikel 32, leden 6, 7 en 8[...], artikel 33, leden 1 en 2, <u>en bijlage I, delen 2, 4, 5, 6 en 7</u>
Artikel 43, lid 2	Artikel 10, lid 8, artikel 11, lid 2, artikel 21, lid 9, artikel 38, lid 3, en artikel 39, lid 9
Artikel 43, lid 3	[...]
Artikel 44, lid 1	Artikel 26, lid 1
Artikel 44, lid 2	Artikel 32, leden 7 en [...] ⁸
Artikel 44, lid 3	Artikel 31, lid 2
Artikel 44, lid 4	Artikel 28 <u>en artikel 62, lid 5</u>
Artikel 45, lid 1	Artikel 32, lid 2
Artikel 45, lid 2	Artikel [...] <u>25</u>
Artikel 45, lid 3	Artikel 32, lid 10
Artikel 45, lid 4	Artikel 32, lid 11
Artikel 46, lid 1	Artikel 8, <u>leden 2 bis en 3,</u> artikel 20, [...] <u>lid 3,</u> <u>en artikel 36, lid 1</u>

Artikel 46, lid 2	Artikel 36, lid 2
Artikel 46, lid 3	Artikel 36, lid 3
Artikel 46, lid 4	Artikel 36, lid 4
Artikel 46, lid 5	Artikel 36, lid <u>2</u>
Artikel 46, lid 6	Artikel [...]37
Artikel 47, lid 1	Artikel 21, lid 1, en bijlage II
Artikel 47, lid 2	Artikel 21, lid 4
Artikel 47, lid 3	Artikel 21, lid [...]6, artikel 25, lid 1
Artikel 47, lid 4	Artikel 8, leden 1[...] en 2[...] en artikel 11, lid 3
Artikel 47, lid 5	Artikel 8, [...]lid 1 en [...]artikel 33
Artikel 47, lid 6	Artikel 21, lid 6
Artikel 48, lid 1	Artikel 34, lid 1
Artikel 48, lid 2	Artikel 18, lid 4
Artikel 49, lid 1	Artikel 24, lid 1
Artikel 49, lid 2	Artikel 24, lid 2
Artikel 49, lid 3	Artikel 24, lid 3
Artikel 50, lid 1	Artikel 22, lid 1
Artikel 50, lid 2	Artikel 22, lid 2
Artikel 50, lid 3	Artikel 22, lid 1
Artikel 51, lid 1	Artikel 23, lid 1
Artikel 51, lid 2	Artikel 23, leden 1 en 2
Artikel 51, lid 3	Artikel 23, lid 4
Artikel 51, lid 4	Artikel 23, lid 5
Artikel 52, lid 1	Artikel 12, lid 8
Artikel 52, lid 2	Artikel 27, lid 6

Artikel 53, lid 1	Artikel 35, lid 1
Artikel 53, lid 2	Artikel 10, leden 2 en 4, en artikel 35, lid 4
Artikel 53, lid 3	Artikel 9, lid 1
Artikel 54, lid 1	Artikel 43, lid 3
Artikel 54, lid 2	Artikel 43, lid 5
Artikel 54, lid 3	Artikel 43, lid 6

2. CONCORDANTIETABEL VOOR VERORDENING (EU) NR. 913/2010

Verordening (EU) nr. 913/2010	Deze verordening
Artikelen 1 tot en met 7	
Artikel 8	Artikel 55, leden 1 tot en met 4, lid 6, 7 en 8, en artikel 56, lid 1, punt a), b), c) en f), en lid 2
Artikel 9, lid 1	Artikel 14, lid 1, artikel 22, leden 3 en 4, artikel 23, lid 3, en artikel 57
Artikel 9, lid 1, punten a), c), d) en e), en leden 2, 3, 4 en 5	
Artikel 9, lid 1, punt b)	Artikel 15 en artikel 22, leden 3 en 4
Artikel 10	
Artikel 11	Artikel 55, leden 1 tot en met 4 en lid 6, 7 en 8
Artikelen 12 tot en met 18	
Artikel 19	Artikel 49 en artikel [...] 65, leden 7 en 8
Artikelen 20 tot en met 25	