



Raad van de
Europese Unie

Brussel, 28 april 2016
(OR. en)

Interinstitutioneel dossier:
2013/0029 (COD)

8061/16
ADD 2 REV 1

TRANS 123
CODEC 488

VERSLAG

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	het Comité van permanente vertegenwoordigers (1e deel)
nr. vorig doc.:	6849/16 TRANS 68 CODEC 256
Nr. Comdoc.:	5985/13 TRANS 36 CODEC 216
Betreft:	4e spoorwegpakket: Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruiimte met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur - Bespreking van de definitieve compromistekst met het oog op een akkoord

In de bijlage bij dit document staat de tekst waarover tijdens de dialoog op 19 april een voorlopig akkoord is bereikt, als bedoeld in document 8061/16 INIT.

Ook de tekstwijzigingen die zijn opgenomen in ADD 2 COR 1 en in het zittingsdocument dat is verspreid tijdens de vergadering van het Coreper op 28 april 2016, staan in de bijlage.

Wijzigingen in het mandaat van het Coreper zijn **vet en onderlijnd** en aangegeven met [...].

Artikel 1

Richtlijn 2012/34/EU wordt als volgt gewijzigd:

Overeenkomstige overweging

"[...] De lidstaten moeten erover waken dat het verstrekken van spoorwegdiensten [...] **in overeenstemming is met de voorschriften in verband met het waarborgen van passende sociale bescherming, maar tegelijkertijd zorgen voor vlotte voortgang naar de voltooiing van één Europese spoorwegruimte**. In dit verband moeten verplichtingen die overeenkomstig het nationale recht voortvloeien uit bindende collectieve overeenkomsten of overeenkomsten die zijn afgesloten tussen de sociale partners, en de desbetreffende sociale normen, worden geëerbiedigd. Deze verplichtingen mogen geen afbreuk doen aan de Uniewetgeving op het gebied van sociaal en arbeidsrecht. De Commissie moet actief steun verlenen aan de werkzaamheden in het kader van de sociale dialoog in de spoorwegsector."

Overeenkomstige overweging

"In het kader van de lopende herziening van Richtlijn 2007/59/EG inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen, moet de Commissie beoordelen of nieuwe wetgevingsmaatregelen betreffende de certificering van treinpersoneel noodzakelijk zijn."

-1. Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

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

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

aa) Het volgende nieuwe lid 3a wordt toegevoegd:

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

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

ab) Het volgende nieuwe lid 3b wordt toegevoegd:

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

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

b) lid 4 wordt vervangen door:

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

ba) Het volgende nieuwe lid 8a wordt ingevoegd:

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

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

c) Lid 12 wordt ingevoegd:

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

d) Lid 13 wordt ingevoegd:

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

1. Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

a) Punt 2 wordt vervangen door:

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

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

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

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

2c. "vernieuwing van de spoorweginfrastructuur": grote vervangingswerkzaamheden aan de bestaande infrastructuur die geen verandering van de algemene prestaties ervan inhouden;

2d. "verbetering van de spoorweginfrastructuur": grote veranderingswerkzaamheden aan de infrastructuur die tot een verbetering van de algemene prestaties ervan leiden;

2e. "essentiële functies" van het infrastructuurbeheer: besluitvorming inzake toewijzing van treinpaden, met inbegrip van de vaststelling en de beoordeling van de beschikbaarheid en de toewijzing van individuele treinpaden, en besluitvorming inzake infrastructuurheffingen, met inbegrip van de vaststelling en inning van die heffingen, overeenkomstig het uit hoofde van respectievelijk artikel 29 en artikel 39 door de lidstaten vastgestelde heffingskader en kader voor capaciteitstoewijzing."

[...]

b) De volgende punten worden toegevoegd:

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

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

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

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

[...]

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

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

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

33b. "doorgaand ticket": een of meer vervoersbewijzen die een vervoersovereenkomst vormen voor opeenvolgende spoorvervoersdiensten die door een of meer spoorwegondernemingen worden geëxploiteerd;

36. "hogesnelheidspassagiersvervoer": passagiersvervoer per spoor dat zonder tussenstops wordt aangeboden tussen twee plaatsen die op een afstand van ten minste 200 km van elkaar liggen, op speciaal daartoe gebouwde hogesnelheidslijnen die zijn uitgerust voor gemiddelde snelheden die gewoonlijk gelijk zijn aan of hoger liggen dan 250 km/uur."

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

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

3. Artikel 7 wordt vervangen door:

"Artikel 7

Onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder

1. De lidstaten zien erop toe dat de infrastructuurbeheerder verantwoordelijk is voor de exploitatie, het onderhoud en de vernieuwing van een spoornet en wordt belast met de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur op dat net, overeenkomstig de nationale wetgeving.

De lidstaten zorgen ervoor dat geen van de andere juridische entiteiten binnen de verticaal geïntegreerde onderneming een beslissende invloed uitoefent op de door de infrastructuurbeheerder genomen beslissingen met betrekking tot de essentiële functies.

De lidstaten zorgen ervoor dat de leden van de raad van toezicht en de raad van bestuur van de infrastructuurbeheerder en de beheerders die rechtstreeks aan hen rapporteren, op een niet-discriminerende manier handelen en dat hun onpartijdigheid niet door belangenconflicten wordt beïnvloed.

2. De lidstaten zien erop toe dat de infrastructuurbeheerder een entiteit is die juridisch is gescheiden van welke spoorwegonderneming dan ook en, in verticaal geïntegreerde ondernemingen, van alle andere juridische entiteiten binnen de onderneming.

3. De lidstaten zien erop toe dat dezelfde personen niet tegelijkertijd werkzaam kunnen zijn noch benoemd:

- als lid van de raad van bestuur van een infrastructuurbeheerder en van een spoorwegonderneming,
- als persoon die gaat over de besluiten betreffende de essentiële functies en als lid van de raad van bestuur van een spoorwegonderneming,
- indien er een raad van toezicht bestaat, als lid van de raad van toezicht van een infrastructuurbeheerder en van een spoorwegonderneming,

- als lid van de raad van toezicht van een onderneming die deel uitmaakt van een verticaal geïntegreerde onderneming en die zeggenschap uitoefent over **zowel** een spoorwegonderneming als een infrastructuurbeheerder, en als lid van de raad van bestuur van die infrastructuurbeheerder.

4. In verticaal geïntegreerde ondernemingen ontvangen de leden van de raad van bestuur van de infrastructuurbeheerder en de personen die gaan over besluiten over de essentiële functies, geen prestatiegebonden vergoedingen van andere juridische entiteiten binnen de verticaal geïntegreerde onderneming of bonussen die in eerste instantie verband houden met de financiële prestaties van bepaalde spoorwegondernemingen. Zij mogen evenwel premies aangeboden krijgen voor de algehele prestaties van het spoorwegsysteem.

5. Als verschillende entiteiten binnen een verticaal geïntegreerde onderneming gemeenschappelijke informatiesystemen hebben, wordt de toegang tot gevoelige informatie betreffende essentiële functies beperkt tot bevoegd personeel van de infrastructuurbeheerder. Gevoelige informatie wordt niet doorgegeven aan andere entiteiten binnen een verticaal geïntegreerde onderneming.

6. Het bepaalde in lid 1 doet geen afbreuk aan de besluitvormingsrechten van de lidstaten ten aanzien van de ontwikkeling en financiering van spoorweginfrastructuur en aan hun bevoegdheden ten aanzien van de financiering van infrastructuur en infrastructuurheffingen, alsmede capaciteitstoewijzing, als bepaald in artikel 4, lid 2, en de artikelen 8, 29 en 39."

4. De volgende artikelen 7a tot en met 7g worden ingevoegd:

Artikel 7a

Onafhankelijkheid van de essentiële functies

1. De lidstaten zien erop toe dat, wat de essentiële functies betreft, de infrastructuurbeheerder, binnen de perken van artikel 4, lid 2, en de artikelen 29 en 39, onafhankelijk is qua organisatie en besluitvorming.

2. Voor de toepassing van lid 1 zien de lidstaten er met name op toe dat:

- een spoorwegonderneming of enige andere rechtspersoon met betrekking tot de essentiële functies geen beslissende invloed uitoefent op de infrastructuurbeheerder, onverminderd de rol van de lidstaten bij de vaststelling van het heffingskader en het capaciteitstoewijzingskader en de specifieke heffingsvoorschriften overeenkomstig de artikelen 29 en 39.
- een spoorwegonderneming of een andere juridische entiteit binnen de verticaal geïntegreerde onderneming geen beslissende invloed heeft op benoemingen of ontslagen van personen die gaan over besluiten betreffende de essentiële functies.
- de mobiliteit van personen die belast zijn met de essentiële functies, niet tot belangenconflicten leidt.

3. De lidstaten kunnen beslissen dat de infrastructuurheffingen worden geïnd en de treinpaden worden toegewezen door een heffingsorgaan respectievelijk een toewijzingsorgaan dat qua rechtsvorm, organisatie en besluitvorming onafhankelijk is van eender welke spoorwegonderneming. In dergelijke gevallen kunnen de lidstaten beslissen de bepalingen van artikel 7, lid 2, en artikel 7, lid 3, derde en vierde streepje, niet toe te passen.

Artikel 7, lid 3, eerste streepje, en artikel 7, lid 4, zijn van overeenkomstige toepassing op de afdelingshoofden die belast zijn met het beheer van de infrastructuur en de verstrekking van spoorwegdiensten.

4. De bepalingen van deze richtlijn met betrekking tot de essentiële functies van een infrastructuurbeheerder zijn van toepassing op het onafhankelijke heffingsorgaan en/of toewijzingsorgaan.

Artikel 7b

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

1. **De lidstaten zorgen ervoor dat** de functies verkeersbeheer en onderhoudsplanning op transparante en niet-discriminerende wijze worden uitgeoefend **en dat de personen die belast zijn met het nemen van beslissingen over deze functies niet door een belangenconflict worden beïnvloed.**

Overeenkomstige overweging

"De lidstaten dienen een nationaal kader in te stellen met betrekking tot de beoordeling van belangenconflicten. Binnen dit kader moet de toezichthoudende instantie rekening houden met eventuele persoonlijke financiële, economische of professionele belangen die een ongepaste invloed zouden kunnen uitoefenen op de onpartijdigheid van de infrastructuurbeheerder."

Overeenkomstige overweging

"Indien een infrastructuurbeheerder en een spoorwegonderneming onafhankelijk van elkaar zijn, maar rechtstreeks onder zeggenschap staan van dezelfde autoriteit van een lidstaat, mag zulks niet worden geacht aanleiding te geven tot een belangenconflict in de zin van deze richtlijn."

2. Wat verkeersbeheer betreft, zien de lidstaten erop toe dat spoorwegondernemingen volledig en tijdig toegang krijgen tot relevante informatie in gevallen van storingen die hen betreffen.

Als de infrastructuurbeheerder verdere toegang verleent tot het proces van verkeersbeheer, doet hij dat voor de betrokken spoorwegondernemingen op transparante en niet-discriminerende wijze.

3. Voor de langetermijnplanning van een groot onderhoud en/of een grote vernieuwing van de spoorweginfrastructuur, raadpleegt de infrastructuurbeheerder de aanvragers en houdt hij zo veel mogelijk rekening met de geopperde punten van zorg.

Onderhoudswerken worden door de infrastructuurbeheerder op niet-discriminerende wijze gepland.

Artikel 7c

Uitbesteden en delen van de functies van de infrastructuurbeheerder

1. Mits er geen belangenconflicten ontstaan en de vertrouwelijkheid van commercieel gevoelige informatie wordt gewaarborgd, kan de infrastructuurbeheerder:

- a) functies uitbesteden aan een andere entiteit, op voorwaarde dat deze laatste geen spoorwegonderneming is noch een spoorwegonderneming controleert, noch door een spoorwegonderneming wordt gecontroleerd. Binnen een verticaal geïntegreerde onderneming worden essentiële functies niet uitbesteed aan een andere entiteit van de verticaal geïntegreerde onderneming, tenzij deze entiteit uitsluitend essentiële functies vervult.
- b) de uitvoering van de werkzaamheden en de daarmee verband houdende taken inzake ontwikkeling, onderhoud en vernieuwing van de spoorweginfrastructuur uitbesteden aan spoorwegondernemingen of ondernemingen die de spoorwegonderneming controleren, of door de spoorwegonderneming worden gecontroleerd.

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

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

2a. Wanneer essentiële functies niet aan een energieleverancier worden toegewezen, wordt deze vrijgesteld van de regels voor infrastructuurbeheerders, op voorwaarde dat de naleving van de desbetreffende bepalingen inzake ontwikkeling van het spoornet, met name artikel 8, wordt gewaarborgd.

3. Behoudens toezicht door de toezichhoudende instantie of de door de lidstaten bepaalde onafhankelijke bevoegde instantie kan een infrastructuurbeheerder op niet-discriminerende wijze samenwerkingsovereenkomsten met één of meer spoorwegondernemingen sluiten om de klanten voordelen te bieden, zoals lagere kosten of betere prestaties van het spoornet dat onder de overeenkomst valt.

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

Artikel 7d

Financiële transparantie

Naast artikel 6 zijn de volgende bepalingen van toepassing:

a) Met inachtneming van de nationale procedures van elke lidstaat kan de infrastructuurbeheerder inkomsten uit het beheer van het infrastructuurnet, waaronder openbare middelen, alleen gebruiken voor het financieren van zijn eigen onderneming, met inbegrip van het afbetalen van leningen. De infrastructuurbeheerder mag deze inkomsten ook gebruiken om dividenden uit te keren aan de eigenaars van de onderneming, waaronder eventuele particuliere aandeelhouders, maar geen ondernemingen die deel uitmaken van een verticaal geïntegreerde onderneming en die zeggenschap uitoefenen over een spoorwegonderneming en die infrastructuurbeheerder.

Overeenkomstige overweging

"Infrastructuurbeheerders mogen inkomsten uit het beheer van het infrastructuurnet, dat het gebruik van overheidsmiddelen behelst, gebruiken voor het financieren van hun eigen onderneming of om dividenden aan hun aandeelhouders uit te keren, bij wijze van rendement op hun investeringen in de spoorweginfrastructuur. Mogelijke investeerders zijn de staat en eventuele particuliere aandeelhouders, maar geen ondernemingen die deel uitmaken van een verticaal geïntegreerde onderneming en die zeggenschap uitoefenen over een spoorwegonderneming en die infrastructuurbeheerder. Dividenden die voortvloeien uit activiteiten waarbij geen overheidsmiddelen zijn betrokken of inkomsten uit heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, mogen ook worden gebruikt door ondernemingen die deel uitmaken van een verticaal geïntegreerde onderneming en die zeggenschap uitoefenen over een spoorwegonderneming en die infrastructuurbeheerder."

- b) Infrastructuurbeheerders verstrekken rechtstreeks noch onrechtstreeks leningen aan spoorwegondernemingen.
- bb) Spoorwegondernemingen verstrekken rechtstreeks noch onrechtstreeks leningen aan infrastructuurbeheerders.
- c) Leningen tussen juridische entiteiten binnen een verticaal geïntegreerde onderneming worden alleen toegekend, verstrekt en terugbetaald tegen markttarieven en onder voorwaarden die het individuele risicoprofiel van de betrokken entiteit weerspiegelen.
- cc) Vóór [datum van inwerkingtreding van deze richtlijn] toegekende leningen tussen juridische entiteiten binnen een verticaal geïntegreerde onderneming blijven tot hun vervaldatum geldig, mits zij tegen markttarieven zijn aangegaan en zij daadwerkelijk worden verstrekt en terugbetaald.
- d) Diensten die door andere juridische entiteiten van een verticaal geïntegreerde onderneming aan de infrastructuurbeheerder worden aangeboden, worden gebaseerd op contracten en betaald tegen hetzij marktprijzen, hetzij prijzen die de productiekosten weerspiegelen, plus een redelijke winstmarge.
- dd) Schulden van de infrastructuurbeheerder worden duidelijk gescheiden van schulden van andere juridische entiteiten binnen de verticaal geïntegreerde onderneming. Deze schulden worden afzonderlijk terugbetaald. Dit belet niet dat de schulden uiteindelijk worden terugbetaald via de in artikel 3, punt 31, eerste streepje, genoemde onderneming of via een andere entiteit binnen de onderneming.
- de) Het beheer van de rekeningen van de infrastructuurbeheerder en de andere juridische entiteiten van de verticaal geïntegreerde onderneming is in overeenstemming met deze bepalingen en biedt de mogelijkheid van gescheiden rekeningen en transparante geldstromen binnen de onderneming.
- f) Binnen een verticaal geïntegreerde onderneming houdt de infrastructuurbeheerder gedetailleerde gegevens bij over alle commerciële en financiële transacties met de andere juridische entiteiten binnen de onderneming.

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

Artikel 7e

Coördinatiemechanismen

De lidstaten zorgen ervoor dat er passende coördinatiemechanismen worden ingevoerd ter waarborging van de coördinatie tussen hun belangrijkste infrastructuurbeheerders en alle belanghebbende spoorwegondernemingen en aanvragers, als bedoeld in artikel 8, lid 3. In voorkomend geval worden vertegenwoordigers van de gebruikers van goederen- en personenvervoersdiensten, en nationale, lokale/regionale autoriteiten uitgenodigd om deel te nemen. De toezichthoudende instantie kan deelnemen als waarnemer. De coördinatie heeft onder andere betrekking op:

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

De infrastructuurbeheerder stelt in overleg met de belanghebbende partijen richtsnoeren voor coördinatie op en maakt die bekend. De coördinatie vindt ten minste eenmaal per jaar plaats en de infrastructuurbeheerder publiceert op zijn website een overzicht van de krachtens dit artikel ondernomen activiteiten.

De coördinatie uit hoofde van dit artikel doet geen afbreuk aan het recht van aanvragers om beroep aan te tekenen bij de toezichthoudende instantie en aan de in artikel 56 vermelde bevoegdheden van de toezichthoudende instantie.

Artikel 7f

Europees netwerk van infrastructuurbeheerders

1. Om het verstrekken van efficiënte en doeltreffende spoordiensten binnen de Unie te bevorderen, zorgen de lidstaten ervoor dat hun belangrijkste infrastructuurbeheerders deelnemen aan en samenwerken in een netwerk dat regelmatig bijeenkomt om:

- a) de spoorweginfrastructuur van de Unie te ontwikkelen,
- b) steun te geven aan een tijdige en doeltreffende uitvoering van één Europese spoorwegruimte,
- c) beste praktijken uit te wisselen,
- d) prestaties te monitoren en te vergelijken,
- e) bij te dragen tot het in artikel 15 bedoelde markttoezicht,
- f) grensoverschrijdende knelpunten aan te pakken, en
- g) de toepassing van de artikelen 37 en 40 te bespreken.

Met het oog op punt d) legt het netwerk gemeenschappelijke beginselen en praktijken vast voor de consistente monitoring en vergelijking van prestaties.

De coördinatie uit hoofde van dit lid doet geen afbreuk aan het recht van aanvragers om beroep aan te tekenen bij de toezichthoudende instantie en aan de in artikel 56 vermelde bevoegdheden van de toezichthoudende instantie.

2. De Commissie wordt lid van dat netwerk. Zij zal de werkzaamheden van het netwerk ondersteunen en de coördinatie faciliteren.

5. Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

a) er wordt een nieuw lid 1a toegevoegd:

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

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

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

De Commissie kan maatregelen vaststellen waarin de voor de toepassing van dit lid te volgen procedure nader wordt bepaald. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 62, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

b) lid 2 wordt vervangen door:

"2. Onverminderd Verordening (EG) nr. 1370/2007 krijgen spoorwegondernemingen onder billijke, niet-discriminerende en transparante voorwaarden het recht op toegang tot de spoorinfrastructuur in alle lidstaten met het oog op de exploitatie van [...] passagiersvervoer per spoor. Spoorwegondernemingen mogen in alle stations passagiers laten in- en uitstappen. Dit recht omvat de toegang tot infrastructuur die de in bijlage II, punt 2, bedoelde dienstvoorzieningen verbindt."

c) de leden 3 en 4 worden geschrapt.

6. Artikel 11 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

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

b) lid 2, eerste alinea, wordt vervangen door:

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

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

c) lid 3 wordt vervangen door:

"3. De toezichthoudende instantie motiveert haar besluit en vermeldt de voorwaarden waaronder binnen één maand na de kennisgeving daarvan om een herziening van het besluit kan worden verzocht door één van de volgende instanties:

a) de betrokken bevoegde instantie of instanties;

- b) de infrastructuurbeheerder;
- c) de spoorwegonderneming die het openbaredienstcontract uitvoert;
- d) de spoorwegonderneming die toegang wenst.

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

- d) in lid 4 wordt een tweede [...] **alinea** toegevoegd, die als volgt luidt:

[...]

"De Commissie stelt, op basis van de ervaring van toezichthoudende instanties, bevoegde autoriteiten en spoorwegondernemingen en op basis van de werkzaamheden van het in artikel 57, lid 1, bedoelde netwerk, uiterlijk 16 december [...] **2018** maatregelen vast waarin de voor de toepassing van de leden 1, 2 en 3 van dit artikel te volgen procedure en criteria **met betrekking tot binnenlands passagiersvervoer per spoor** worden bepaald. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de onderzoeksprocedure als bedoeld in artikel 62, lid 3."

- e) lid 5 wordt vervangen door:

"5. De lidstaten kunnen het recht op toegang tot de spoorinfrastructuur tevens beperken met het oog op de exploitatie van binnenlandse passagiersvervoersdiensten tussen een bepaalde plaats van vertrek en een bepaalde bestemming binnen dezelfde lidstaat, indien:

- exclusieve rechten op het vervoer van passagiers tussen deze stations zijn gegund uit hoofde van een openbaredienstcontract dat is toegekend vóór 16 juni 2015, of

- op basis van een billijke en concurrerende aanbestedingsprocedure een aanvullend recht of een aanvullende licentie voor de exploitatie van commerciële passagiersvervoersdiensten tussen deze stations is toegekend, in concurrentie met een andere exploitant, vóór het einde van de omzettingstermijn van deze richtlijn, en indien deze exploitanten geen compensatie krijgen om deze diensten te exploiteren. Een dergelijke beperking kan gelden gedurende de oorspronkelijke geldigheidsduur van het contract of de licentie, of gedurende 10 jaar vanaf de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn indien dat korter is."

6a. Het volgende artikel 11a wordt ingevoegd:

"1. Teneinde de markt voor hogesnelheidspassagiersvervoer te ontwikkelen, het optimaal gebruik van de beschikbare infrastructuur te bevorderen, en het concurrentievermogen van het hogesnelheidspassagiersvervoer aan te moedigen ten voordele van de passagiers, en onverminderd artikel 11, lid 5, mag het in artikel 10 bedoelde recht op toegang met betrekking tot hogesnelheidspassagiersvervoer enkel worden onderworpen aan de door de toezichthoudende instantie overeenkomstig dit artikel bepaalde voorschriften.

2. Indien de toezichthoudende instantie op basis van de in artikel 11, leden 2 tot en met 4, bedoelde analyse van oordeel is dat de voorgenomen hogesnelheidspassagiersdienst tussen een bepaalde plaats van vertrek en een bepaalde bestemming het economisch evenwicht in gevaar brengt van een openbaredienstencontract dat dezelfde of een alternatieve route dekt, geeft de toezichthoudende instantie mogelijke wijzigingen van de dienst aan waarmee aan de voorwaarden voor toekenning van het in artikel 10, lid 2, bedoelde recht op toegang zou worden voldaan. Dergelijke wijzigingen kunnen een verandering van de voorgenomen dienst inhouden."

Overeenkomstige overweging

"De ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur en de verbetering van de kwaliteit van het passagiersvervoer per spoor zijn belangrijke prioriteiten in het kader van de bevordering van een duurzaam vervoers- en mobiliteitssysteem in Europa. Met name de ontwikkeling van een hogesnelheidsspoorwegnet kan leiden tot betere en snellere verbindingen tussen de economische en culturele centra van Europa. Hogesnelheidsdiensten per spoor verbinden mensen en markten op een snelle, betrouwbare, milieuvriendelijke en kosteneffectieve wijze en bevorderen een verschuiving van passagiers naar het spoorvervoer. Het is derhalve van bijzonder belang om zowel overheids- als particuliere investeringen in de infrastructuur voor hogesnelheidslijnen aan te moedigen, om gunstige voorwaarden te scheppen voor een positief rendement op investeringen, en om de economische en maatschappelijke voordelen van die investeringen te maximaliseren. De lidstaten moeten de keuze blijven hebben tussen verschillende manieren om investeringen in spoorweginfrastructuur voor hogesnelheidslijnen en het gebruik van die lijnen te bevorderen."

Overeenkomstige overweging

"Teneinde de markt voor hogesnelheidspassagiersvervoer te ontwikkelen, het optimaal gebruik van de beschikbare infrastructuur te bevorderen, en het concurrentievermogen van het hogesnelheidspassagiersvervoer aan te moedigen ten behoeve van de passagiers, mag de open toegang voor hogesnelheidspassagiersvervoer enkel in specifieke omstandigheden en na een objectieve economische analyse door de toezichthoudende instantie worden beperkt."

7. Het volgende artikel 13a wordt ingevoegd:

"Artikel 13a

Gemeenschappelijke informatie- en doorgaande-ticketsystemen

1. Onverminderd Verordening (EG) nr. 1371/2007¹⁰ en Richtlijn 2010/40/EU¹¹ kunnen de lidstaten spoorwegondernemingen die binnenlandse passagiersdiensten exploiteren ertoe verplichten zich aan te sluiten bij een gemeenschappelijk systeem voor informatieverstrekking en geïntegreerde kaartverkoop met het oog op het aanbieden van tickets, doorgaande tickets en boekingen of kunnen zij bevoegde instanties de opdracht geven een dergelijk systeem in te voeren. Indien een dergelijk systeem wordt ingevoerd, zien de lidstaten erop toe dat het geen marktverstoring of discriminatie tussen spoorwegondernemingen teweegbrengt en dat het wordt beheerd door een publieke of particuliere juridische entiteit of door een samenwerkingsverband van alle spoorwegondernemingen die passagiersdiensten exploiteren.
2. De Commissie ziet toe op de ontwikkelingen op de spoorwegmarkt met betrekking tot de invoering en het gebruik van gemeenschappelijke informatie- en doorgaande-ticketsystemen, en oordeelt of er behoefte is aan maatregelen op EU-niveau, rekening houdend met de initiatieven op de markt. Zij ziet er in het bijzonder op toe op dat treinreizigers niet-discriminerende toegang hebben tot de gegevens die noodzakelijk zijn om reizen te plannen en tickets te reserveren. Uiterlijk op 31 december 2022 legt zij aan het Europees Parlement en de Raad een verslag voor over de beschikbaarheid van dergelijke gemeenschappelijke informatie- en doorgaande-ticket-systemen, dat zo nodig vergezeld gaat van wetgevingsvoorstellen.
3. De lidstaten verplichten spoorwegondernemingen die passagiersdiensten exploiteren ertoe om noodplannen in te voeren, en zorgen ervoor dat deze deugdelijk worden gecoördineerd teneinde bij een ernstige verstoring van de dienstverlening bijstand te verlenen aan passagiers in de zin van artikel 18 van Verordening (EG) nr. 1371/2007."

Overeenkomstige overweging

"Door de markt ontwikkelde gemeenschappelijke informatie- en doorgaande-ticketsystemen, die passagiers toegang bieden tot de gegevens die nodig zijn om binnen de Unie reizen te plannen en tickets te reserveren, moeten worden bevorderd. Aangezien het belangrijk is naadloze openbaarvervoerssystemen te bevorderen, moeten spoorwegondernemingen worden aangemoedigd om te werken aan de ontwikkeling van dergelijke systemen, die opties bieden voor multimodale en grensoverschrijdende mobiliteit van deur tot deur."

Overeenkomstige overweging

"Doorgaande-ticketsystemen moeten interoperabel en niet-discriminerend zijn.

Spoorwegondernemingen moeten bijdragen tot de ontwikkeling ervan door op een niet-discriminerende wijze en in interoperabele vorm alle gegevens beschikbaar te stellen die nodig zijn om reizen te plannen en tickets te reserveren. De lidstaten moeten ervoor zorgen dat dergelijke systemen niet discrimineren tussen spoorwegondernemingen, en de vertrouwelijkheid van commerciële informatie, de bescherming van persoonsgegevens en de naleving van de mededingingsregels waarborgen. De Commissie moet toezien op en verslag uitbrengen over de ontwikkeling van dergelijke systemen, en waar passend wetgevingsmaatregelen nemen."

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

"4. Wanneer een aanvrager voornemens is infrastructuurcapaciteit aan te vragen met het oog op de exploitatie van een passagiersdienst in een lidstaat waar het recht van toegang tot spoorweginfrastructuur in overeenstemming met artikel 11 is beperkt, stelt hij de infrastructuurbeheerders en de betrokken toezichthoudende instanties daar uiterlijk 18 maanden voor de aanvang van de dienstregeling waarvoor capaciteit wordt aangevraagd, van in kennis. Om de betrokken toezichthoudende instanties in staat te stellen de potentiële economische impact op een bestaand openbaredienstcontract te beoordelen, zien de toezichthoudende instanties erop toe dat elke bevoegde instantie die een contract voor passagiersvervoer per spoor op de in het openbaredienstcontract bepaalde route heeft gegund, elke andere belanghebbende bevoegde instantie die het recht heeft de toegang uit hoofde van artikel 11 te beperken alsook de spoorwegondernemingen die het openbaredienstcontract op de route van deze passagiersvervoersdienst uitvoeren, onverwijld en uiterlijk binnen 10 dagen op de hoogte worden gebracht."

8a. Aan artikel 19 wordt het volgende punt e) toegevoegd:

"e) zijn niet veroordeeld wegens ernstige inbreuken op eventueel geldende verplichtingen die overeenkomstig het nationale recht voortvloeien uit bindende collectieve overeenkomsten, waar van toepassing."

8b. Artikel 32, lid 4, wordt als volgt gewijzigd:

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

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

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

9. aan artikel 53, lid 3, wordt de volgende zin toegevoegd:

"De toezichthoudende instantie kan, indien zij dit noodzakelijk acht, de infrastructuurbeheerder opdragen haar dergelijke informatie ter beschikking te stellen."

10. Artikel 54, lid 1, wordt vervangen door:

"1. Bij verstoring van het treinverkeer tengevolge van een technisch defect of een ongeval moet de infrastructuurbeheerder alle nodige stappen zetten om de normale toestand te herstellen. Daartoe stelt hij een noodplan op met vermelding van de diverse organen die bij ernstige ongevallen of ernstige verstoring van het treinverkeer op de hoogte moeten worden gebracht. In geval van verstoringen met mogelijke gevolgen voor het grensoverschrijdend verkeer doet de infrastructuurbeheerder alle relevante informatie daaromtrent toekomen aan de infrastructuurbeheerders van wie het netwerk en het verkeer hinder zouden kunnen ondervinden van deze verstoringen. De infrastructuurbeheerders in kwestie werken met elkaar samen om het grensoverschrijdend verkeer weer te normaliseren."

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

"h) verkeersbeheer;

i) vernieuwingsplanning en gepland of niet-gepland onderhoud;

j) naleving van de voorschriften, met inbegrip van die in verband met belangenconflicten, in artikel 2, lid 13, en in de artikelen 7, 7a, 7b, 7c en 7d."

12. Artikel 56, lid 2, wordt als volgt gewijzigd:

"2. Onverminderd de bevoegdheden van de nationale mededingingsautoriteiten om de concurrentie op de markt voor spoorwegdiensten te verzekeren, heeft de toezichthoudende instantie de bevoegdheid toezicht te houden op de concurrentiesituatie in de markt voor spoorwegdiensten, met name de markt voor hogesnelheidsvervoersdiensten, en de activiteiten van infrastructuurbeheerders in verband met de punten a) tot en met j). De toezichthoudende instantie controleert in het bijzonder op eigen initiatief de punten a) tot en met j) van lid 1, met het oog op het voorkomen van discriminatie van aanvragers. Zij gaat met name na of de netverklaringen discriminerende bepalingen bevatten en of deze verklaringen beslissingsbevoegdheden voor de infrastructuurbeheerder scheppen die kunnen worden gebruikt om de aanvragers te discrimineren."

13. In artikel 56, lid 9, wordt de verwijzing naar "g)" vervangen door "j)".

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

"Teneinde te kunnen vaststellen of de in artikel 6 vervatte bepalingen inzake gescheiden rekeningen en de in artikel 7d vervatte bepalingen inzake financiële transparantie worden nageleefd, is de toezichthoudende instantie bevoegd audits uit te voeren of externe controles te laten uitvoeren bij infrastructuurbeheerders, exploitanten van dienstvoorzieningen en, in voorkomend geval, spoorwegondernemingen. In het geval van verticaal geïntegreerde ondernemingen hebben deze bevoegdheden betrekking op alle juridische entiteiten. [...] De toezichthoudende instantie kan om alle relevante informatie verzoeken. De toezichthoudende instantie heeft in het bijzonder de bevoegdheid om infrastructuurbeheerders, exploitanten van dienstvoorzieningen en alle ondernemingen of andere entiteiten die verschillende typen spoorvervoer of infrastructuurbeheer uitvoeren of integreren als bedoeld in artikel 6, leden 1 en 2, en artikel 13, te verzoeken om alle in bijlage VIII genoemde boekhoudkundige informatie of een gedeelte daarvan te verstrekken, in voldoende mate gedetailleerd, overeenkomstig hetgeen noodzakelijk en evenredig wordt geacht.

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

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

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

15. In artikel 57, lid 3a, wordt het volgende punt ingevoegd:

"Indien voor aangelegenheden met betrekking tot een internationale dienst besluiten nodig zijn van twee of meer toezichthoudende instanties, werken de desbetreffende instanties samen bij de voorbereiding van hun respectieve besluiten, teneinde de kwestie te beslechten. Daartoe vervullen de betrokken toezichthoudende instanties hun functies overeenkomstig artikel 56."

16. Artikel 57, lid 8, wordt als volgt gewijzigd:

"8. De toezichthoudende instanties ontwikkelen gemeenschappelijke beginselen en praktijken voor de besluitvorming waarvoor zij krachtens deze richtlijn bevoegd zijn. Dergelijke gemeenschappelijke beginselen en praktijken omvatten regelingen voor de beslechting van geschillen die zich voordoen in het kader van lid 3a. Op basis van de ervaringen van de toezichthoudende instanties en de werkzaamheden van het in lid 1 bedoelde netwerk, en indien dat nodig is om de efficiënte samenwerking tussen toezichthoudende instanties te garanderen, kan de Commissie maatregelen vaststellen waarin deze gemeenschappelijke beginselen en praktijken zijn neergelegd. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de onderzoeksprocedure als bedoeld in artikel 62, lid 3."

Overeenkomstige overweging

"Het is van essentieel belang dat toezichthoudende instanties samenwerken indien aangelegenheden betreffende internationale spoorvervoersdiensten of binationale spoorweginfrastructuur besluiten van twee of meer toezichthoudende instanties vereisen, met het oog op het coördineren van hun besluitvorming, en teneinde rechtsonzekerheid te vermijden en de efficiëntie van internationale spoordiensten te verzekeren."

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

"10. Voor besluiten met betrekking tot een binationale infrastructuur kunnen beide betrokken lidstaten op elk moment na de inwerkingtreding van deze richtlijn overeenkomen om coördinatie tussen de betrokken toezichthoudende instanties voor te schrijven, teneinde de gevolgen van de besluiten van die instanties met elkaar in overeenstemming te brengen."

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

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

Het verslag beoordeelt met name de ontwikkeling van hogesnelheidsdiensten per spoor en gaat na of er sprake is van discriminerende praktijken inzake toegang tot hogesnelheidslijnen. De Commissie overweegt of wetgevingsmaatregelen noodzakelijk zijn.

Uiterlijk op diezelfde datum onderzoekt de Commissie of er in verband met infrastructuurbeheerders die deel uitmaken van een verticaal geïntegreerde onderneming nog steeds discriminerende praktijken of andere vormen van concurrentievervalsing bestaan. Indien passend stelt de Commissie nieuwe wetgevingsmaatregelen voor."

Artikel 2

1. Niettegenstaande artikel 3, lid 2, worden uiterlijk **24** [...] maanden na de inwerkingtreding de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen die nodig zijn om aan deze richtlijn te voldoen, door de lidstaten vastgesteld en bekendgemaakt. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mee.

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

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

Artikel 3

1. Deze richtlijn treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie.
 - "2. Artikel 1, punten 5 tot en met 8, zijn van toepassing met ingang van 1 januari 2019, tijdig voor de dienstregeling die op 14 december 2020 van start gaat."
-