



2026/1184

10.6.2026

VERORDENING (EU) 2026/1184 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 20 mei 2026

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 Comité ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ⁽²⁾,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure ⁽³⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In de mededeling van de Commissie van 11 december 2019 getiteld “De Europese Green Deal” stelt de Unie zich tot doel om in 2050 klimaatneutraal te zijn en in 2030 de nettobroeikasgasemissies met minstens 50 % — met 55 % als streefdoel — te hebben verminderd ten opzichte van 1990. Beide doelstellingen zijn verankerd in Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁴⁾. In de Europese Green Deal wordt een oproep gedaan om de broeikasgasemissies van vervoer met 90 % terug te dringen en te blijven streven naar nulverontreiniging, 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, en deze emissies zijn de voorbije jaren nog toegenomen. De Europese Green Deal geeft prioriteit aan de verschuiving naar het spoor en de binnenwateren van een aanzienlijk deel van de 75 % van het goederenvervoer over land dat momenteel via de weg wordt vervoerd. Aangezien het spoor een grotendeels geëlektrificeerde en energie-efficiënte vervoerswijze is, zal een groter gebruik van de spoorvervoersdiensten bijdragen tot het beperken van de vervoersemisies en het energieverbruik.
- (2) In de mededeling van de Commissie van 9 december 2020 getiteld “Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit — Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst” wordt aan de hand van mijlpalen het pad uitgestippeld om het vervoerssysteem van de Unie de omslag te doen maken naar duurzame, slimme en veerkrachtige mobiliteit. In die mededeling wordt vooropgesteld dat het goederenvervoer per spoor met 50 % zal toenemen tegen 2030 en zal verdubbelen tegen 2050, het verkeer op hogesnelheidsspoorlijnen zal 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 die doelstellingen te bereiken moet het spoorwegvervoer betaalbaarder, betrouwbaarder en toegankelijker worden. Spoorvervoersdiensten moeten ook beter worden afgestemd op de behoeften van reizigers en vrachtovervoerders.

⁽¹⁾ PB C, C/2024/891, 6.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/891/oj>.

⁽²⁾ PB C, C/2024/1982, 18.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>.

⁽³⁾ Standpunt van het Europees Parlement van 12 maart 2024 (PB C, C/2025/1020, 27.2.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/1020/oj>) en standpunt van de Raad in eerste lezing van 21 april 2026 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad). Standpunt van het Europees Parlement van 19 mei 2026 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

⁽⁴⁾ Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad van 30 juni 2021 tot vaststelling van een kader voor de verwezenlijking van klimaatneutraliteit, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 401/2009 en Verordening (EU) 2018/1999 (PB L 243 van 9.7.2021, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

- (3) Het onderliggende doel van deze verordening is een betere benutting van de spoorweginfrastructuur dankzij efficiënter gebruik van die infrastructuur door middel van betere plannings- en toewijzingsprocedures en verbeterde grensoverschrijdende coördinatie, en daarmee bij te dragen aan een toename van spoorvervoersdiensten in overeenstemming met de decarbonisatie doelstellingen van de Unie. Op alle niveaus zullen aanvullende maatregelen nodig zijn die het toepassingsgebied van deze verordening overstijgen om de spoorweginfrastructuurcapaciteit verder te vergroten en aldus tegemoet te komen aan de toegenomen vraag naar spoorcapaciteit, zowel voor passagiers- als goederenvervoer, en om het algemene concurrentievermogen van het spoor te vergroten.
- (4) In Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁵⁾ zijn de regels vastgelegd die van toepassing zijn op het beheer en de exploitatie van spoorweginfrastructuur alsook de beginselen en procedures voor capaciteitstoeewijzing voor binnenlandse en internationale spoorvervoersdiensten.
- (5) Verordening (EU) nr. 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁶⁾ voorziet in de oprichting van corridors voor goederenvervoer per spoor en van unieke loketten om aanvragen voor infrastructuurcapaciteit voor internationale goederentreinen te vergemakkelijken.
- (6) Beheer van spoorweginfrastructuurcapaciteit en van het spoorverkeer zijn cruciaal voor de goede werking van de spoorwegsector. De exploitatie van spoorvervoersdiensten, met name grensoverschrijdende spoorwegdiensten, 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 spoorweginfrastructuurcapaciteit creëert meer kansen voor spoorvervoersdiensten en verhoogt hun betrouwbaarheid. Deze verordening moet infrastructuurbeheerders voldoende flexibiliteit bieden om de spoorweginfrastructuurcapaciteit doeltreffend te kunnen beheren, en moet een eerlijke, transparante en niet-discriminerende behandeling van alle aanvragers die toegang tot het spoornet willen, garanderen, waarbij eerlijke concurrentie wordt gewaarborgd.
- (7) Richtlijn 2012/34/EU erkent het recht van de lidstaten om de regels voor de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit niet toe te passen op bepaalde delen van het spoornet of op bepaalde spoorvervoersdiensten, voor zover een dergelijke uitsluiting van het toepassingsgebied van de Uniewetgeving geen gevolgen heeft voor de werking van de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte. In strikt beperkte en afdoende gemotiveerde gevallen moeten die uitsluitingen geldig blijven en moeten de lidstaten in de toekomst nieuwe uitsluitingen kunnen aanvragen, ook met betrekking tot deze verordening.
- (8) De exploitatie van de Kanaaltunnel is geregeld in Verdrag tussen het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland en de Franse Republiek 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, Le Ministre de l'Urbanisme du Logement et des Transports, The Channel Tunnel Group Limited en France-Manche SA, ondertekend op 14 maart 1986 en sindsdien meermaals gewijzigd (de "concessieovereenkomst"). Overeenkomstig het Verdrag van Canterbury en de concessieovereenkomst moeten de concessionarissen de spoorweginfrastructuur beheren en een pendeldienst voor wegvoertuigen exploiteren. Richtlijn 2012/34/EU, met uitzondering van bepaalde bepalingen, 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 spoorweginfrastructuurcapaciteit voor de exploitatie van dergelijke diensten. Tenzij anders bepaald, moet deze verordening van toepassing zijn op het beheer van spoorweginfrastructuurcapaciteit voor de exploitatie van andere diensten, zoals passagiers- en goederentreinen.

⁽⁵⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj>).

⁽⁶⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/913/oj>).

- (9) Bij de toepassing van deze verordening op een deel van het spoornet van de Unie dat door de zee geografisch geïsoleerd is van de rest van het spoornet van de Unie en waarvoor dus geen coördinatie met andere lidstaten of met infrastructuurbeheerders van in andere lidstaten gelegen spoorweginfrastructuur nodig is, en indien continu capaciteit beschikbaar is zonder de verwachting dat daar op korte termijn significante verandering in komt, moeten de lidstaten en infrastructuurbeheerders een pragmatische en evenredige aanpak kunnen volgen om buitensporige kosten en administratieve lasten te vermijden, met inachtneming van de in deze verordening vastgelegde verplichtingen.
- (10) Deze verordening mag de lidstaten niet beletten de nodige maatregelen te nemen om essentiële veiligheids- of defensiebelangen te beschermen of maatregelen te nemen om te zorgen voor voldoende militaire toegang tot de spoorweginfrastructuur.
- (11) Vervoersinfrastructuur vormt de ruggengraat van de economie en van de samenleving als geheel. Sommige spoorweginfrastructuur is onmisbaar 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 lidstaatsniveau, bijvoorbeeld wanneer een spoorwegonderneming voornemens is gevaarlijke goederen of wapens die illegaal de Unie zijn binnengekomen over de spoorweginfrastructuur van een lidstaat te vervoeren. Met het oog op een vlot, veilig en beveiligd spoorverkeer en de bescherming van hun spoorweginfrastructuur moeten de lidstaten kunnen verlangen dat infrastructuurbeheerders weigeren capaciteitsrechten aan een aanvrager te verlenen, of deze intrekken, wanneer de toegang tot hun spoorweginfrastructuur 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 eveneens rekening wordt gehouden met de gevolgen ervan voor de concurrentie en voor de continuïteit van de toeleveringsketens, met name voor de levering van kritieke inputs en met de vraag of het gevraagde capaciteitsrecht meerdere netten bestrijkt. Bij de beoordeling van het risico voor de openbare veiligheid of de openbare orde moet de betrokken lidstaat onder meer rekening kunnen houden met het feit dat de aanvrager onderworpen is aan door de Unie opgelegde beperkende maatregelen en met de redenen voor het opleggen daarvan, dat de aanvrager eigendom is van, daadwerkelijk onder zeggenschap staat van of handelt namens of op aanwijzing van een persoon of entiteit die onderworpen is aan door de Unie opgelegde 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 opnieuw worden gezien, met name of het nog steeds gerechtvaardigd en evenredig is. De lidstaat moet de Commissie, de toezichthoudende instantie en, wat capaciteitsrechten voor meerdere netten betreft, de andere betrokken lidstaten in kennis stellen van het vastgestelde besluit en van de redenen daarvoor, en moet met die andere lidstaten coördineren ingeval deze bezorgdheid uiten over het vastgestelde besluit. Indien dit niet volstaat om de door een lidstaat geuite bezorgdheid weg te nemen, moet de betrokken lidstaat de Commissie kunnen verzoeken om een aanbeveling over het door een andere lidstaat vastgestelde besluit.
- (12) De lidstaten moeten het recht hebben om de infrastructuurbeheerder strategische richtsnoeren te verstrekken om ervoor te zorgen dat de planning en het gebruik van de spoorweginfrastructuurcapaciteit in overeenstemming zijn met hun algemene doelstellingen en beleidsoriëntaties. De lidstaten moeten met name kunnen eisen dat de infrastructuurbeheerders specifieke dienstregelingsconcepten toepassen, zoals geïntegreerde klokvastе dienstregelingen en een minimale volume aan capaciteit voor bepaalde soorten verkeer, en de nationale omstandigheden en beleidsprioriteiten meenemen in de parameters van de methode voor capaciteitsindeling en geschillenbeslechting. De lidstaten houden daarbij rekening met de operationele verantwoordelijkheden van de infrastructuurbeheerders en zorgen ervoor dat zij voldoende operationele autonomie behouden om al hun taken en verantwoordelijkheden te vervullen.
- (13) Aangezien infrastructuurbeheerders verplicht kunnen zijn om specifieke dienstregelingsconcepten toe te passen, is het mogelijk dat een spoorvervoersdienst over meerdere netten in verschillende dienstregelingsconcepten moet worden ingepast. In het licht hiervan, maar ook van andere factoren, moeten de lidstaten die verantwoordelijk zijn voor de infrastructuurbeheerders die capaciteitsrechten toewijzen voor een spoorvervoersdienst over meerdere netten waar verschillende dienstregelingsconcepten worden gehanteerd, overleg plegen om de samenhang tussen hun respectieve strategische richtsnoeren en nationale eisen te waarborgen. Aangezien de lidstaten verschillende praktijken voor het opstellen van dienstregelingen hanteren, moeten die beter worden gecoördineerd, ook tussen infrastructuurbeheerders over de grenzen heen, met name indien infrastructuurbeheerders verplicht zijn de capaciteit vooraf in te plannen aan de hand van klokvastе dienstregelingen.

- (14) De regels en procedures voor het beheer van spoorweginfrastructuurcapaciteit moeten op niet-discriminerende wijze berekend zijn op en tegemoetkomen aan de behoeften van alle spoorwegmarktsegmenten. Er moet met name rekening worden gehouden met de noodzaak van langetermijnstabiliteit van de beschikbare capaciteit voor passagiersdiensten, waaronder treinen die in het kader van openbaredienstverplichtingen worden geëxploiteerd, en van kortetermijnflexibiliteit voor goederenverkeer om tegemoet te kunnen komen aan de marktvraag. Het proces voor capaciteitsbeheer moet daarom niet langer hoofdzakelijk op jaarbasis verlopen, maar moet worden georganiseerd in drie opeenvolgende fasen: strategische capaciteitsplanning; planning van spoorvervoersdiensten en capaciteitstoewijzing; en aanpassing en herschikking van de capaciteit. De invoering van beter gedefinieerde en gestructureerde fasen die langetermijnplanning en kortetermijnaanpassingen van het capaciteitsbeheer mogelijk maken, zou met name ten goede komen aan diensten die minder gemakkelijk van tevoren kunnen worden gepland of die complexer zijn, zoals goederentreinen en grensoverschrijdende passagierstreinen, met inbegrip van nachttreinen.
- (15) Een steeds groter deel van het spoornet van de Unie is overbelast of bijna overbelast, waardoor het niet aan de capaciteitsbehoeften van alle aanvragers kan voldoen en het de verdere groei van het per spoor vervoerde volume ook niet kan opvangen. Infrastructuurontwikkelingen en digitalisering, overeenkomstig de technische specificaties voor interoperabiliteit die zijn opgesteld uit hoofde van Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁷⁾, en met name het Europees beheersysteem voor het spoorverkeer (*European Rail Traffic Management System — ERTMS*), zullen naar verwachting leiden tot een toename van de beschikbare capaciteit op middellange tot lange termijn. Het is echter nog steeds onwaarschijnlijk dat infrastructuurbeheerders in staat zullen zijn alle capaciteitsaanvragen voor intensief benutte of overbelaste spoorweginfrastructuur in te willigen en zij zullen dus moeten steunen op degelijke planning om te anticiperen op behoeften, aanvragers in een vroeg stadium indicaties te geven, en de capaciteitstoewijzing te vergemakkelijken.
- (16) Om ervoor te zorgen dat de spoorweginfrastructuurcapaciteit optimaal wordt gebruikt, moet tijdens de plannings- en toewijzingsprocedurerekening worden gehouden met sociaal-economische, operationele en milieucriteria, met name bij de beoordeling van alternatieve capaciteitsindelingen voor een spoorweginfrastructuurelement dat intensief wordt benut of overbelast is en met het oog op geschillenbeslechting. Met name voor aanvragers van capaciteit in verschillende lidstaten zouden er baat bij hebben dat infrastructuurbeheerders een gemeenschappelijke methode en een transparante reeks criteria hanteren die verduidelijken hoe met deze criteria rekening is gehouden en hoe deze van invloed zijn geweest op de genomen besluiten.
- (17) Het Europees netwerk van infrastructuurbeheerders (*European Network of Infrastructure Managers — ENIM*) moet richtsnoeren verstrekken over hoe een gemeenschappelijke, objectieve, transparante en niet-discriminerende methode moet worden opgesteld, gebaseerd op sociaal-economische, operationele en milieucriteria voor capaciteitsindeling- en toewijzing. Aangezien dit een nieuwe methode voor capaciteitsindeling en geschillenbeslechting is en het belangrijk zal zijn correcte parameterwaarden te bepalen, moet het ENIM de operationele, sociaal-economische en milieucriteria eerst testen en kalibreren voordat deze worden toegepast.
- (18) Infrastructuurbeheerders moeten, in voorkomend geval, de standaardparameterwaarden aanpassen aan de lokale en nationale omstandigheden op basis van aanvaarde benaderingen en empirisch bewijsmateriaal.
- (19) De strategische capaciteitsplanning door infrastructuurbeheerders moet de benutting 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 spoorweginfrastructuurontwikkelingen en -vernieuwingen en onderhoudswerken. Strategische capaciteitsplanning moet ervoor zorgen dat spoorweginfrastructuurcapaciteit zodanig wordt toegewezen dat de spoorvervoersdiensten een maximale waarde opleveren voor de maatschappij. Infrastructuurbeheerders moeten ervoor zorgen dat de strategische capaciteitsplanning geleidelijk een steeds gedetailleerder beeld van de beschikbare capaciteit oplevert, waarin de feedback van operationele belanghebbenden wordt meegenomen, en dat ze als basis dient voor de capaciteitstoewijzing.
- (20) Om te garanderen dat er capaciteit beschikbaar is voor toewijzing aan verschillende spoorwegmarktsegmenten, en met name voor goederenvervoer en grensoverschrijdende spoorwegdiensten, moet het infrastructuurbeheerders vrij staan om het gebruik van capaciteit op overbelaste of intensief benutte spoorweginfrastructuur vooraf te plannen en die planning indien nodig uit te breiden tot andere delen van het net. Bij het vooraf plannen van capaciteit moet rekening worden gehouden met de verschillende methoden voor capaciteitstoewijzing en de kenmerken van verschillende spoorwegmarktsegmenten. Planning vooraf moet een betere benutting van spoorweginfrastructuur mogelijk maken door treinen met vergelijkbare prestatiekenmerken tijdens de capaciteitstoewijzingsfase te groeperen.

⁽⁷⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

- (21) Bij het toewijzen van capaciteit moeten infrastructuurbeheerders zich houden aan hun strategische planning voor capaciteitslevering en tegelijkertijd waarborgen dat de capaciteit op eerlijke en niet-discriminerende wijze wordt toegewezen naargelang de marktvraag. Daartoe kunnen sommige capaciteitsaanvragen die niet in het plan voor capaciteitslevering passen tijdens de toewijzingsfase worden geweigerd of een lagere prioriteit krijgen. Het plan voor capaciteitslevering moet voortdurend worden geactualiseerd om de beschikbare capaciteit juist weer te geven.
- (22) De mogelijkheid voor ondernemingen om vooraf hun behoeften aan spoorweginfrastructuurcapaciteit kenbaar te maken, verschilt van het ene spoorwegmarktsegment tot het andere. Zo is het met name mogelijk dat sommige verleners van goederenvervoersdiensten hun capaciteitsbehoeften niet tijdig kunnen vaststellen om te worden opgenomen in de dienstregeling, d.w.z. in het jaarlijkse plan voor bewegingen van treinen en rollend materieel, en dat die behoeften niet passen in de jaarlijkse dienstregeling. Daarom moeten infrastructuurbeheerders ook voldoende capaciteit van degelijke 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 rijden gedurende een periode die niet samenvalt met de duur van de dienstregelingsperiode. Daartoe moet het mogelijk zijn reservecapaciteit te reserveren voor treinpaden die vervolgens op korte termijn kunnen worden toegewezen.
- (23) Aanvragers moeten via de dienstregeling op jaarbasis spoorweginfrastructuurcapaciteit kunnen plannen en aanvragen. Aanvragers moeten ook langer van tevoren een aanvraag kunnen doen om kaderovereenkomsten te sluiten waarin de spoorweginfrastructuurcapaciteit voor meerdere jaren wordt vastgelegd om de stabiliteit van de spoorvervoersdiensten te waarborgen. 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 bijzonder geschikt is voor diensten voor goederenvervoer per spoor vanwege de kenmerken ervan, moet de capaciteitstoewijzing via het proces van voortschrijdende planning tenminste betrekking hebben op het goederenvervoer per spoor.
- (24) 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 en harmonisering van de regels en procedures voor het beheer van spoorweginfrastructuurcapaciteit, waarbij voor de definitie ervan een beroep moet worden gedaan op de ervaring en expertise van de sector. De rol van het ENIM moet dienovereenkomstig worden versterkt door het te belasten met de ontwikkeling van richtsnoeren met het oog op een meer uniforme toepassing van de procedures en methoden van deze verordening voor het beheer van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de actieve coördinatie van grensoverschrijdende capaciteit en grensoverschrijdend verkeer. Het ENIM moet met name Europese kaders ontwikkelen voor capaciteitsbeheer, voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeer, verstoringen- en crisisbeheer, en voor prestatiebeoordeling. Spoorwegondernemingen, aanvragers en andere operationele belanghebbenden moeten bij de ontwikkeling van die Europese kaders worden geraadpleegd.
- (25) Het Europees kader voor capaciteitsbeheer, het Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeer-, verstoringen- en crisisbeheer en het Europees kader voor prestatiebeoordeling, die allemaal door het ENIM worden ontwikkeld, moeten voorzien in richtsnoeren met gemeenschappelijke instrumenten, methoden en procedurele regelingen die de infrastructuurbeheerder in staat stellen deze verordening in de hele gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte uniform uit te voeren, met betrekking tot het beheer van spoorweginfrastructuurcapaciteit, de coördinatie van grensoverschrijdend verkeer en het beheer van verkeersverstoringen en crisissituaties, en prestatiebeoordeling. Hoewel die kaders en de daarin opgenomen elementen niet-bindend moeten zijn en infrastructuurbeheerders de verantwoordelijkheid over hun operationele beslissingen moeten behouden, wordt van infrastructuurbeheerders verwacht dat zij de kaders volgen, tenzij specifieke omstandigheden het rechtvaardigen ervan af te wijken. In dergelijke gevallen moeten infrastructuurbeheerders het “pas toe of leg uit”-beginsel volgen en verklaren waarom zij van die kaders zijn afgeweken. Dankzij die aanpak kan het evenwicht worden bewaard tussen de behoefte aan coördinatie en toepassing van uniforme benaderingen in de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte, en de behoefte aan aanpassing van de procedures en methoden aan de specifieke omstandigheden van bepaalde geografische gebieden. Indien het ENIM geen overeenstemming bereikt over de gemeenschappelijke instrumenten, methoden en procedurele regelingen en er bijgevolg niet in slaagt de Europese kaders te ontwikkelen, of indien er wel overeenstemming wordt bereikt, maar die kaders ontoereikend zijn voor hun beoogde doelstellingen, of indien er sterk wordt afgeweken van de toepassing van die kaders, wat de uniforme uitvoering van deze verordening ondermijnt, moet de Commissie uitvoeringshandelingen vaststellen met bindende regels voor de gemeenschappelijke instrumenten, methoden en procedurele regelingen die nodig zijn voor de uniforme uitvoering van die Europese kaders of de elementen daarvan.

- (26) Het ENIM moet een netwerkcoördinator aanwijzen om ondersteunende en operationele taken uit te voeren. Het ENIM moet overwegen een non-profitorganisatie die ervaring heeft in en betrokken is bij de verbetering van het beheer van spoorweginfrastructuurcapaciteit aan te stellen als netwerkcoördinator.
- (27) De regels voor het beheer van grensoverschrijdend spoorverkeer onder normale omstandigheden en in het geval van verstoringen moeten de vlotte, veerkrachtige en naadloze werking van de spoorvervoersdiensten bevorderen. Die regels moeten voorzien in een systeem van gestructureerde coördinatie tussen infrastructuurbeheerders en andere belanghebbenden.
- (28) De exploitatie van de spoorweginfrastructuur vereist niet alleen nauwe samenwerking tussen infrastructuurbeheerders, maar ook een intensieve interactie met spoorwegondernemingen en andere belanghebbenden die rechtstreeks betrokken zijn bij spoorvervoer, multimodaal vervoer en logistieke activiteiten. Daarom moet worden gezorgd voor gestructureerd overleg tussen infrastructuurbeheerders en andere belanghebbenden. Dit gestructureerd overleg moet plaatsvinden binnen het Europees Spoorwegplatform (*European Railway Platform* — het “ERP”), aangezien dit naar verwachting alle vertegenwoordigers van de bij het spoorvervoer betrokken belanghebbenden zal omvatten, waaronder, maar niet uitsluitend, spoorwegondernemingen, exploitanten van dienstvoorzieningen en exploitanten van multimodale vervoersterminals. Het is de bedoeling dat het ERP het ENIM tijdens de ontwikkeling van de Europese kaders kan adviseren, concrete ervaringen en praktische suggesties voor specifieke uitdagingen kan delen, en kan helpen bij de verdere verbetering van de werking van de Europese spoorvervoersdiensten.
- (29) Voor spoorvervoersklanten en aanvragers behoren betrouwbaarheid van de spoorvervoersdiensten en vroegtijdige communicatie over wanneer diensten kunnen rijden tot de aspecten waar zij het meeste waarde aan hechten. De betrouwbaarheid van de dienstregeling is ook van cruciaal belang voor de vlotte werking van het spoorstelsel, dat gekenmerkt wordt door een sterke interactie tussen het spoorverkeer en factoren extern aan het net. Om die reden moeten afwijkingen van de dienstregeling zo veel mogelijk worden beperkt en moet een systeem van passende stimulansen worden ingevoerd om infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen en andere relevante belanghebbenden aan te moedigen hun verbintenissen na te komen.
- (30) Bij deze verordening moet een boetesysteem worden ingesteld voor het geval dat de infrastructuurbeheerder of de aanvrager zijn verplichtingen met betrekking tot een toegewezen capaciteitsrecht niet nakomt. De verschuldigde boete moet doeltreffend, evenredig, ontmoedigend en niet-discriminerend zijn om te waarborgen dat de geplande capaciteit daadwerkelijk wordt gebruikt. Het niveau van de boete moet ook worden goedgekeurd door de toezichthoudende instantie. Voor het voorstellen van het niveau van de boete zou de infrastructuurbeheerder zich kunnen baseren op de in het spoornet betaalde spoortoegangsrechten. Bij het bijstellen van het niveau van de boete moet rekening worden gehouden met een aantal factoren, onder meer met het tijdstip waarop de wijziging is gecommuniceerd, de kwaliteit van de aangeboden alternatieve capaciteit in termen van extra afstand of tijd, technische kenmerken en andere relevante aspecten, of met de vraag of de capaciteit opnieuw kan worden toegewezen en door een andere aanvrager kan worden gebruikt. De toegepaste bijstelling moet laag zijn indien het alternatief van hoge kwaliteit is of de capaciteit opnieuw kan worden toegewezen. De toegepaste bijstelling moet hoger zijn indien de wijziging kort voor het tijdstip van het gebruik van het capaciteitsrecht wordt aangevraagd of indien het kwaliteitsverschil met het oorspronkelijk toegewezen capaciteitsrecht te groot is. Infrastructuurbeheerders in lidstaten die niet de euro als munt hebben, moeten de niveaus van de boeten in hun eigen munt vaststellen die overeenkomen met de in deze verordening vastgestelde niveaus in euro op de datum van inwerkingtreding ervan. Die infrastructuurbeheerders wordt verzocht het niveau van de boeten regelmatig te herzien, ook in het licht van de ontwikkelingen van de wisselkoers. Dit boetesysteem moet leiden tot snellere geschillenbeslechting en minder rechtszaken over de niet-naleving van toegewezen capaciteitsrechten. Het moet ook zorgen voor (rechts)zekerheid, voorspelbaarheid en transparantie voor zowel infrastructuurbeheerders als aanvragers met betrekking tot hun verbintenissen in verband met toegewezen capaciteitsrechten.
- (31) Zonder voortdurend toe te zien op de kwaliteit van de spoorweginfrastructuur- en spoorvervoersdiensten kunnen de prestaties van die diensten niet worden verbeterd. Op nationaal niveau is het de taak van de infrastructuurbeheerders om toe te zien op en standaarden vast te stellen voor de prestaties van spoorweginfrastructuur- en spoorvervoersdiensten, en op Unieniveau komt de verantwoordelijkheid om toe te zien het ENIM toe. 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. Dat systeem moet er in de eerste plaats voor zorgen dat toegezien wordt op de naleving van door de operationele belanghebbenden aangegane verbintenissen en op de vooruitgang van de prestaties in de loop van de tijd, waarbij rekening wordt gehouden met uiteenlopende omstandigheden en kenmerken binnen de spoorwegsector. Voor het opzetten van een dergelijk systeem en het analyseren van de resultaten ervan moeten het ENIM en de Commissie een beroep kunnen doen op onafhankelijke deskundigen, samengebracht in een adviespanel inzake prestaties. Het adviespanel inzake prestaties moet op alle gebieden die de prestaties van het spoorvervoer en het spoorweginfrastructuurbeheer beïnvloeden onafhankelijk advies kunnen verstrekken aan het ENIM en de Commissie en aan de operationele belanghebbenden en Europese coördinatoren. Het panel moet ook bijdragen leveren voor het prestatiebeoordelingsverslag.

- (32) Om de prestaties van de spoorweginfrastructuurdiensten in de gemeenschappelijke Europese spoorwegruiimte te verbeteren, moet het ENIM een Europees kader voor prestatiebeoordelingen ontwikkelen. Het kader moet erop gericht zijn dat alle infrastructuurbeheerders in de Unie gemeenschappelijke instrumenten, methoden en procedurele regelingen voor prestatiemeting gebruiken, op basis van overeengekomen indicatoren. Dit moet het mogelijk maken een beeld te krijgen van de gebieden waarop het spoorweginfrastructuurbeheer van de Unie ondermaats presteert. Het kader moet tot doel hebben te waarborgen dat infrastructuurbeheerders prestatiedoelstellingen vaststellen op een wijze die rekening houdt met de specifieke kenmerken van het net dat zij beheren, maar die tegelijkertijd zorgen voor samenhang bij het opsporen van de meest relevante ondermaatse prestaties. Het kader moet het voor infrastructuurbeheerders mogelijk maken om op Unieniveau samen te werken bij het bepalen van maatregelen om ondermaatse prestaties te verbeteren en bij de opvolging van de resultaten van die maatregelen. Het ENIM moet dat kader regelmatig beoordelen om te garanderen dat het geschikt blijft voor het beoogde doel.
- (33) Om een doeltreffende coördinatie tussen infrastructuurbeheerders op Unieniveau te garanderen, moet het ENIM operationeler worden. Zijn besluitvormingsmechanismen moeten infrastructuurbeheerders in staat stellen de strategische capaciteitsplanning doeltreffend te coördineren.
- (34) Alle infrastructuurbeheerders van de lidstaten die verantwoordelijk zijn voor lijnen die deel uitmaken van het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk van het trans-Europese vervoersnetwerk (het "TEN-T") moeten lid zijn van het ENIM. Andere infrastructuurbeheerder van de lidstaten die betrokken zijn bij het strategische capaciteitsbeheer van lijnen buiten het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk van het TEN-T moeten kunnen deelnemen aan de besprekingen van het ENIM. Andere infrastructuurbeheerder kunnen worden uitgenodigd om als waarnemer deel te nemen aan de werkzaamheden van het ENIM, maar zonder stemrecht. Daarnaast is het in het belang van de Unie dat infrastructuurbeheerders die verantwoordelijk zijn voor lijnen op het kernnetwerk of het uitgebreide kernnetwerk van het TEN-T van staten die lid zijn van de Europese Vrijhandelsassociatie 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 ⁽⁸⁾, kunnen deelnemen aan het ENIM, mits die staten of partijen deze verordening toepassen op grond van een met de Unie gesloten internationale overeenkomst. De modaliteiten van hun deelname aan het ENIM moeten worden vastgesteld in het kader van de overeenkomst die die staten en partijen met de Unie hebben gesloten. Die staten en partijen zijn nauw betrokken bij de Unie in de vervoerssector. Bovendien hebben de meeste van hen vanwege hun geografische ligging belangrijke spoorverbindingen met de lidstaten of worden zij doorkruist door transitoverkeer tussen twee of meerdere lidstaten. Daarom is hun bijdrage aan de werkzaamheden van het ENIM belangrijk.
- (35) De toezichthoudende instanties voor het spoor moeten samenwerken op Unieniveau om te garanderen dat het regelgevingskader coherent wordt toegepast en dat aanvragers in de hele gemeenschappelijke Europese spoorwegruiimte op dezelfde wijze worden behandeld. Zij moeten dit doen via het Europees netwerk van toezichthoudende instanties voor het spoor (*European Network of Rail Regulatory Bodies* — het "ENRRB"), teneinde gemeenschappelijke praktijken te ontwikkelen voor het nemen van de besluiten waarvoor zij uit hoofde van deze verordening zijn gemachtigd. Daartoe moet het ENRRB coördinatietaken uitvoeren en kan het niet-bindende aanbevelingen, adviezen of verslagen goedkeuren met betrekking tot grensoverschrijdende spoorwegdiensten en tot de prestaties van spoorweginfrastructuur- en spoorvervoersdiensten. De aanbevelingen en adviezen van het ENRRB moeten nationale besluiten in navolging van de in de Europese kaders omschreven geharmoniseerde procedures bevorderen en mogen geen afbreuk doen aan de bevoegdheden van de toezichthoudende instanties voor het spoor of van de infrastructuurbeheerders.
- (36) Het efficiënte beheer van spoorweginfrastructuurcapaciteiten het beheer van het spoorverkeer vereist gegevens- en informatie-uitwisseling tussen infrastructuurbeheerders, aanvragers en andere operationele belanghebbenden. Die uitwisseling kan veel effectiever en efficiënter als ze wordt ondersteund door interoperabele digitale instrumenten en, voor zover mogelijk, automatisering. Daarom moet prioriteit worden gegeven aan de toepassing van specificatie inzake interoperabiliteit, die verder moeten worden ontwikkeld om gelijke tred te houden met technologische ontwikkelingen en met de nieuwe processen waarin deze verordening voorziet. Als Europese systeemautoriteit voor telematicatoepassingen moet het Spoorwegbureau van de Europese Unie (ERA) betrokken worden bij de ontwikkeling en toepassing van de in deze verordening bedoelde digitale instrumenten om ervoor te zorgen dat ze in overeenstemming zijn met de technische specificaties voor de interoperabiliteit van telematica zoals gedefinieerd in Richtlijn (EU) 2016/797, en overeenkomstig artikel 23 van Verordening (EU) 2016/796 het Europees Parlement en de Raad ⁽⁹⁾.

⁽⁸⁾ Besluit (EU) 2017/1937 van de Raad van 11 juli 2017 betreffende de ondertekening namens de Europese Unie en de voorlopige toepassing van het Verdrag tot oprichting van de Vervoersgemeenschap (PB L 278 van 27.10.2017, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2017/1937/oj>).

⁽⁹⁾ Verordening (EU) 2016/796 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 881/2004 (PB L 138 van 26.5.2016, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/796/oj>).

- (37) Infrastructuurbeheerders moeten hun werkzaamheden, met name op het gebied van digitalisering, afstemmen op die van de bij Verordening (EU) 2021/2085 van de Raad ⁽¹⁰⁾ opgerichte Gemeenschappelijke Onderneming “Europese spoorwegen” via de in respectievelijk artikel 96 en artikel 97 van die verordening bedoelde stuurgroep van de systeempijler en uitroloper.
- (38) Om een vlot proces van capaciteits- en verkeersbeheer voor het internationale spoorvervoer te verzekeren, annuleringen van toegewezen capaciteit en onderbrekingen van spoorwegactiviteiten ten gevolge van verstoringen op het spoornet tot een minimum te beperken, en rekening te houden met ontwikkelingen in de praktijken van infrastructuurbeheerders, met het gebruik van nieuwe methoden voor capaciteitstoewijzing en met nieuwe informatie- en communicatietechnologieën, moet de Commissie worden gemachtigd overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) handelingen vast te stellen met betrekking tot bepaalde elementen van de in het kader van de strategische planning van infrastructuurcapaciteit op te stellen documenten; het tijdschema voor de strategische capaciteitsplanning en het proces van capaciteitstoewijzing; de termijn 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 naar aanleiding van spoorweginfrastructuurwerken; de drempels voor capaciteitsbenutting van spoorweginfrastructuur die intensief wordt benut en overbelast is; de aanpassing van de niveaus van de boeten aan de inflatie, en de aan de operationele belanghebbenden te verstrekken informatie. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden passende raadplegingen houdt, 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 wetgeven ⁽¹¹⁾. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip 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.
- (39) Met het oog op uniforme voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening moet de Commissie uitvoeringsbevoegdheden krijgen voor de invoering van technische en operationele eisen om de vlotte werking van de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte te faciliteren aan de hand van uniforme criteria voor de eisen die infrastructuurbeheerders aan aanvragers stellen, de technische en operationele eisen voor noodplanning, gedetailleerde regels met betrekking tot de procedure voor het sluiten van kaderovereenkomsten, de vorm en inhoud van die kaderovereenkomsten, en gedetailleerde regels voor het proces van voortschrijdende planning en voor de Europese kaders. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹²⁾. Indien het uit hoofde van Richtlijn 2012/34/EU opgerichte comité in het kader van de onderzoeksprocedure geen advies uitbrengt, mag de Commissie de ontwerpuitvoeringshandeling niet vaststellen.
- (40) De Commissie heeft haar voornemen kenbaar gemaakt om met het oog op haar geplande herziening van Verordening (EU) 2016/796 te beoordelen of het uitbreiden van de bevoegdheid van het ERA tot spoorweginfrastructuurcapaciteit al dan niet haalbaar is en voordelen biedt. Bij de beoordeling kan worden overwogen bestaande ERA-bevoegdheden inzake sectorale raadplegingsprocessen in te roepen, met name voor de vaststelling van secundaire wetgeving, alsook het ERA een ondersteunende rol ter facilitering van onafhankelijke prestatie monitoring en een beoordeling van de begrotingsgevolgen toe te bedelen.
- (41) De in Richtlijn 2012/34/EU vastgelegde regels omtrent 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. Deze verordening mag geen gevolgen hebben voor de regels voor samenwerking en coördinatie en voor de elementen van de netverklaring die geen betrekking hebben op capaciteitsbeheer.

⁽¹⁰⁾ Verordening (EU) 2021/2085 van de Raad van 19 november 2021 voor de oprichting van Gemeenschappelijke Ondernemingen in het kader van Horizon Europa en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 219/2007, (EU) nr. 557/2014, (EU) nr. 558/2014, (EU) nr. 559/2014, (EU) nr. 560/2014, (EU) nr. 561/2014 en (EU) nr. 642/2014 (PB L 427 van 30.11.2021, blz. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/2085/oj>).

⁽¹¹⁾ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinst/2016/512/oj.

⁽¹²⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (42) De conclusie van de ex-postevaluatie van Verordening (EU) nr. 913/2010 luidde dat de impact van die verordening te beperkt was om bij te dragen tot een modale verschuiving van de weg naar het spoor. Voorts was de samenwerking tussen lidstaten en infrastructuurbeheerders bij het beheer van spoorweginfrastructuurcapaciteit nog steeds ondoeltreffend vanuit grensoverschrijdend perspectief. Uit die 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 net. De exploitatie van de spoorweginfrastructuurcapaciteit moet onderhevig zijn aan één regelgevingskader, waarin de relevante bepalingen van Richtlijn 2012/34/EU en Verordening (EU) nr. 913/2010 zijn geconsolideerd. Derhalve moet Verordening (EU) nr. 913/2010 na een voldoende lange overgangsperiode worden ingetrokken en moeten de bepalingen van Richtlijn 2012/34/EU inzake capaciteitstoewijzing worden vervangen door deze verordening.
- (43) Aan de inwerkingtreding van een dienstregeling gaan jaren van voorbereiding vooraf. De overgang van het regelgevingskader van Richtlijn 2012/34/EU en Verordening (EU) nr. 913/2010 naar dat van deze verordening impliceert dan ook dat de voorbereiding van de dienstregelingen onder het nieuwe kader al van start moeten gaan terwijl de regels van het huidige kader nog gelden. Daarom moet er een overgangsperiode met een dubbele regeling komen, tijdens dewelke de nodige voorbereidende stappen voor een bepaalde dienstregeling moeten voldoen aan het regelgevingskader dat van toepassing is op die specifieke dienstregeling. Kaderovereenkomsten die binnen het huidige kader zijn gesloten moeten tot hun einddatum kunnen worden voortgezet.
- (44) Volgens het nieuwe regelgevingskader moeten de voorbereidingen van een dienstregeling vijf jaar voor de inwerkingtreding ervan beginnen met de fase van capaciteitsstrategie. Die termijn is in overeenstemming met die van de tussen de lidstaat en de infrastructuurbeheerder gesloten beheersovereenkomsten, waarin de overeengekomen betalingsstructuur om de infrastructuurbeheerder te financieren, is opgenomen, en die een periode van ten minste vijf jaar bestrijken, zoals bepaald in Richtlijn 2012/34/EU. Aangezien het belangrijk is dat het nieuwe regelgevingskader spoedig wordt toegepast, en rekening houdend met de voorbereidende werkzaamheden die de sector reeds heeft verricht, kan het tijdschema voor de opstelling van de eerste twee dienstregelingen worden vereenvoudigd door de fase van de capaciteitsstrategie in te korten. Derhalve moet de eerste volgens het nieuwe regelgevingskader opgestelde dienstregeling op 14 december 2030 in werking treden. Met het oog op de naleving van het nieuwe regelgevingskader moeten alle belanghebbenden onverwijld beginnen met de nodige voorbereidingen.
- (45) Bij Richtlijn (EU) 2022/2557 van het Europees Parlement en de Raad⁽¹³⁾ zijn maatregelen vastgesteld om de weerbaarheid van kritieke entiteiten die binnen de Unie essentiële diensten leveren op een hoog niveau te brengen. Infrastructuurbeheerders die binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallen, vallen in beginsel ook binnen het toepassingsgebied van die richtlijn. Richtlijn (EU) 2022/2557 vereist dat kritieke entiteiten weerbaarheidsbevorderende maatregelen nemen. Deze verordening vereist ook dat infrastructuurbeheerders weerbaarheidsbevorderende maatregelen nemen om voorbereid te zijn op netverstoringen en crisissituaties met gevolgen voor het spoorverkeer. Weerbaarheidsmaatregelen uit hoofde van deze verordening moeten van toepassing zijn onverminderd en in aanvulling op Richtlijn (EU) 2022/2557. Infrastructuurbeheerders moeten ervoor zorgen dat zij ook voldoen aan hun verplichtingen uit hoofde van Richtlijn (EU) 2022/2557. Infrastructuurbeheerders die op grond van deze verordening reeds maatregelen hebben genomen en documenten hebben opgesteld die relevant zijn voor de weerbaarheidsbevorderende maatregelen uit hoofde van Richtlijn (EU) 2022/2557, moeten deze kunnen gebruiken om te voldoen aan de vereisten inzake weerbaarheidsbevorderende maatregelen uit hoofde van die richtlijn.
- (46) Daar de doelstelling van deze verordening, namelijk doeltreffender beheer van spoorweginfrastructuurcapaciteit en het spoorverkeer met het oog op betere dienstverlening en de afwikkeling van meer verkeer op het spoorwagetrack, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt, maar vanwege de grensoverschrijdende gevolgen ervan beter op Unieniveau kan worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel bedoelde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om die doelstelling te verwezenlijken,

⁽¹³⁾ Richtlijn (EU) 2022/2557 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2022 betreffende de weerbaarheid van kritieke entiteiten en tot intrekking van Richtlijn 2008/114/EG van de Raad (PB L 333 van 27.12.2022, blz. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj>).

HEBBER DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

Algemene bepalingen

Artikel 1

Onderwerp en toepassingsgebied

1. In deze verordening worden de beginselen, regels en procedures vastgelegd die van toepassing zijn op het beheer van spoorweginfrastructuurcapaciteit, verkeersbeheer, crisisbeheer en prestatiebeheer voor binnenlandse en internationale spoorvervoersdiensten, en op de coördinatie tussen infrastructuurbeheerders en andere operationele belanghebbenden, alsook de beginselen, regels en procedures die van toepassing zijn op het gebruik van digitale instrumenten ter ondersteuning van capaciteits- en verkeersbeheersprocessen in deze verordening. Voorts worden regels vastgelegd voor een Europees netwerk voor coördinatie tussen infrastructuurbeheerders en met andere belanghebbenden, en inzake het toezicht op 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, punt 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 een lidstaat overeenkomstig artikel 2, leden 3, 3 bis, 4, 8 of 8 bis, van Richtlijn 2012/34/EU van de toepassing van hoofdstuk IV van die richtlijn heeft uitgesloten, tijdens de geldigheidsduur van die respectieve uitsluitingen.
4. 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.
5. Deze verordening is niet van toepassing op ondernemingen of vervoersactiviteiten als bedoeld in artikel 2, lid 9, van Richtlijn 2012/34/EU.
6. Deze verordening is niet van toepassing op Cyprus en Malta zolang deze landen niet over een spoorwegsysteem beschikken.
7. Deze verordening belet de lidstaten niet de nodige maatregelen te nemen om essentiële veiligheids- of defensiebelangen te beschermen of maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat het leger voldoende toegang heeft tot spoorweginfrastructuur, met name voor militaire operaties en opleiding, met inbegrip van de maatregelen in artikel 49, lid 1, punten a) tot en met e).

Artikel 2

Algemene verantwoordelijkheden en beginselen

1. Deze verordening doet geen afbreuk aan de bestuurlijke onafhankelijkheid van infrastructuurbeheerders die is uiteengezet in artikel 4 van Richtlijn 2012/34/EU.
2. Onverminderd artikel 7 quater van Richtlijn 2012/34/EU zijn infrastructuurbeheerders verantwoordelijk voor het beheer van spoorweginfrastructuurcapaciteit en voor het beheer van het spoorverkeer.

In alle bepalingen van deze verordening 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.

3. Om een doeltreffend en doelmatig beheer van spoorweginfrastructuurcapaciteit en verkeersbeheer in de Unie te vergemakkelijken, werken de in artikel 58, lid 3, bedoelde infrastructuurbeheerders samen met het in artikel 7 septies van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde Europees netwerk van infrastructuurbeheerders (*European Network of Infrastructure Managers* — ENIM), overeenkomstig de bepalingen van deze verordening inzake samenwerking.

4. Bij het nakomen van hun taken en verantwoordelijkheden overeenkomstig deze verordening doen de infrastructuurbeheerders het volgende:

- a) de beschikbare spoorweginfrastructuur zo effectief mogelijk benutten door middel van doeltreffende planning en coördinatie, teneinde het aandeel van het spoorvervoer ten opzichte van andere vervoerswijzen te vergroten, zowel voor passagiers- als goederenvervoer, in overeenstemming met de klimaatdoelstellingen van de Unie;
- b) ervoor zorgen dat de spoorvervoersdiensten die spoorweginfrastructuur mogelijk maakt maximale maatschappelijke, economische en ecologische baten opleveren;
- c) zorgen voor niet-discriminerend beheer van spoorweginfrastructuurcapaciteit en een eerlijke en transparante toegang ertoe, ook tijdens spoorweginfrastructuurwerken, teneinde eerlijke concurrentie mogelijk te maken en het optimaal concurrentievermogen van de spoorvervoersdiensten te waarborgen;
- d) naadloos spoorverkeer over meer dan één net en over grenzen heen mogelijk maken door ernaar te streven knelpunten en operationele belemmeringen uit de weg te ruimen;
- 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 invoering en ontwikkeling van de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte, met name door middel van gemeenschappelijke Europese technische en operationele regels en normen.

Artikel 3

Onpartijdigheid van de infrastructuurbeheerder met betrekking tot capaciteits- en verkeersbeheer, met inbegrip van onderhoudsplanung

1. Infrastructuurbeheerders oefenen de functies van capaciteits- en verkeersbeheer, met inbegrip van onderhoudsplanung, uit op een eerlijke, transparante en niet-discriminerende wijze. De personen die bevoegd zijn voor het nemen van beslissingen in het kader van die functies mogen geen belangenconflicten hebben.

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

3. Wat verkeersbeheer betreft, zorgen infrastructuurbeheerders ervoor dat operationele belanghebbenden volledige en tijdige toegang hebben tot relevante informatie over verstoringen die een impact op hen hebben. Als de infrastructuurbeheerder toegang verleent tot het proces van verkeersbeheer, doet hij dat voor de betrokken operationele belanghebbende op een eerlijke, transparante en niet-discriminerende wijze.

4. Wat capaciteitsbeheer en de langetermijnplanung van grote onderhoudswerkzaamheden, vernieuwingen of verbeteringen 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 zo veel mogelijk rekening met de door die aanvragers geuite bezorgdheden.

Artikel 4

Strategische richtsnoeren en nationale eisen

1. De lidstaten kunnen de infrastructuurbeheerder strategische richtsnoeren verstrekken op basis van het in artikel 8, lid 1, van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde indicatief meerjarenplan voor de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur. Die strategische richtsnoeren, die in overeenstemming met deze verordening zijn, mogen geen afbreuk doen aan de operationele verantwoordelijkheden van de infrastructuurbeheerder, zodat deze het gebruik van het net kan optimaliseren en de toewijzing van capaciteit voor grensoverschrijdend verkeer doeltreffend kan coördineren. Die richtsnoeren worden tijdig verstrekt, zodat infrastructuurbeheerders de in bijlage I bij deze verordening vastgelegde termijnen in acht kunnen nemen, en kunnen met name betrekking hebben op:

- a) de algemene doelstellingen van het nationaal spoorwegaanpak die relevant zijn voor de strategische capaciteitsplanning binnen het toepassingsgebied van deze verordening;
- b) de verwachte ontwikkelingen van de spoorweginfrastructuur, rekening houdend met desbetreffende plannen en strategieën op nationaal of regionaal niveau en de werkplannen voor de Europese vervoerscorridors;
- c) algemene eisen en richtsnoeren met betrekking tot het gebruik van spoorweginfrastructuurcapaciteit, waarmee de infrastructuurbeheerder rekening houdt bij de strategische capaciteitsplanning, met name wat de intensief benutte en overbelaste spoorweginfrastructuur als bedoeld in artikel 23 van deze verordening betreft;
- d) de vooruitzichten met betrekking tot de geplande ontwikkelingen van spoorvervoersdiensten die in het kader van openbaredienstverplichtingen worden geëxploiteerd, indien nodig rekening houdend met de standpunten van de betrokken regionale of lokale autoriteiten.

2. De lidstaten kunnen bepalen dat een of meer van de in dit lid opgesomde elementen van de richtsnoeren bindend zijn door infrastructuurbeheerders te verplichten:

- a) specifieke dienstregelingsconcepten in te voeren, zoals geïntegreerde klokvastе dienstregelingen, voor zowel goederen- als passagiersdiensten;
- b) minimale volumes aan capaciteit te reserveren voor de in artikel 14 bedoelde soorten spoorvervoersdiensten, om rekening te houden met de prioriteiten van het vervoersbeleid van de lidstaten;
- c) spoorweginfrastructuurcapaciteit op bepaalde segmenten en knooppunten vooraf te plannen, overeenkomstig artikel 20, lid 5;
- d) de prioriteiten van het nationale vervoersbeleid te weerspiegelen door nationale parameters op te nemen in de methode voor de capaciteitsindeling overeenkomstig artikel 27 en in de methode voor formele geschillenbeslechting overeenkomstig artikel 39.

Dergelijke eisen mogen er niet toe leiden dat een dermate groot deel van de beschikbare capaciteit van een spoorweginfrastructuurelement wordt vastgelegd dat de infrastructuurbeheerder niet over voldoende operationele marge beschikt om alle in artikel 2, lid 4, vastgelegde taken en verantwoordelijkheden te vervullen.

De verlening van spoorvervoersdiensten in het kader van specifieke dienstregelingsconcepten, zoals geïntegreerde klokvastе dienstregelingen, de raadpleging over strategische capaciteitsplanning en de toewijzing van capaciteitsrechten die voor die diensten vereist zijn, blijft openstaan voor alle aanvragers en spoorwegondernemingen onder eerlijke, transparante en niet-discriminerende voorwaarden.

3. Indien de lidstaten op grond van de leden 1 en 2 strategische richtsnoeren en eisen hebben vastgesteld, nemen zij deze op in één document, dat zij hun website openbaar maken. Het ENIM plaatst de links naar die documenten op zijn website.

4. Om de ontwikkeling van internationale spoorvervoersdiensten voor passagiers en goederen te ondersteunen, stemmen de lidstaten, overeenkomstig artikel 56, onderling af om te zorgen voor samenhang tussen de respectieve strategische richtsnoeren en eisen die zij op grond van dit artikel hanteren.

5. 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 en eisen voor het gebruik van spoorweginfrastructuurcapaciteit.

Artikel 5

Definities

Voor de toepassing van deze verordening gelden de definities die in artikel 3 van Richtlijn 2012/34/EU zijn opgenomen.

Voorts wordt verstaan onder:

- 1) “overmacht”: elke onvoorzienbare, onvermijdbare of uitzonderlijke gebeurtenis of situatie waarover de operationele belanghebbende geen controle heeft en die niet had kunnen worden verholpen met redelijke vooruitziendheid of voorzorgsmaatregelen, die niet had kunnen worden opgelost met maatregelen die de operationele belanghebbende vanuit technisch, financieel of economisch oogpunt redelijkerwijs had kunnen nemen, die daadwerkelijk heeft plaatsgevonden en objectief kan worden geverifieerd, en waardoor de operationele belanghebbende tijdelijk of permanent niet in staat is zijn verplichtingen uit hoofde van deze verordening, Richtlijn 2012/34/EU of contractuele verplichtingen na te komen;
- 2) “interoperabiliteit”: interoperabiliteit zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 2, van Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁴⁾;
- 3) “operationele belanghebbende”: een aanvrager, spoorwegonderneming, infrastructuurbeheerder, in Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁵⁾ bedoelde bevoegde instantie, exploitant van dienstvoorzieningen of elke andere entiteit die rechtstreeks betrokken is bij de exploitatie van een spoorvervoersdienst;
- 4) “Europees coördinator”: de uit hoofde van artikel 52 van Verordening (EU) 2024/1679 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁶⁾ aangewezen coördinator;
- 5) “Europese vervoerscorridors”: de corridors bedoeld in de artikelen 7 en 11 van Verordening (EU) 2024/1679 en in bijlage III daarbij;
- 6) “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 toe te wijzen spoorweginfrastructuurcapaciteit en de te heffen rechten over een periode die langer is dan één dienstregelingsperiode;
- 7) “gelijktijdige capaciteitstoewijzing”: een proces waarbij infrastructuurbeheerders spoorweginfrastructuurcapaciteit toewijzen op basis van de capaciteitsaanvragen die hij op een bepaalde uiterste datum heeft ontvangen, waarbij deze aanvragen worden gecoördineerd om een optimale benutting van de spoorweginfrastructuur en een zo groot mogelijke overeenstemming met de aanvragen te garanderen;

⁽¹⁴⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

⁽¹⁵⁾ Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad (PB L 315 van 3.12.2007, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj>).

⁽¹⁶⁾ Verordening (EU) 2024/1679 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2024 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk, tot wijziging van Verordening (EU) 2021/1153 en Verordening (EU) nr. 913/2010 en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 1315/2013 (PB L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

- 8) “beginsel wie het eerst komt, het eerst maalt”: een beginsel voor de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit waarbij prioriteit wordt gegeven aan de toewijzingsprocedure overeenkomstig de chronologische volgorde van de capaciteitsaanvragen;
- 9) “treinpad”: de spoorweginfrastructuurcapaciteit die nodig is om een trein te laten rijden tussen twee plaatsen gedurende een bepaalde periode, beschreven als een exact traject met een dienstregeling 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;
- 10) “capaciteitsspecificatie”: een capaciteitsrecht, waarbij de commerciële en operationele kenmerken van de voor de aanvrager relevante spoorweginfrastructuurcapaciteit worden gespecificeerd en de infrastructuurbeheerder voldoende informatie wordt verschaft om specifieke treinpaden voor te bereiden die tegemoetkomen aan die kenmerken;
- 11) “spoorvervoersdienst over meerdere netten”: een binnenlandse of internationale spoorvervoersdienst, voor goederen- of passagiersvervoer, die gebruikmaakt van twee of meer netten die door verschillende infrastructuurbeheerders worden beheerd; de trein kan worden samengevoegd en/of gesplitst en de verschillende delen kunnen een verschillende herkomst en bestemming hebben;
- 12) “capaciteitsrecht voor meerdere netten”: alle capaciteitsrechten die een spoorvervoersdienst over meerdere netten mogelijk maken;
- 13) “indeling van spoorweginfrastructuurcapaciteit”: het verdelen van de totale beschikbare capaciteit van een spoorweginfrastructuurelement over verschillende typen spoorvervoersdiensten en capaciteitsbeperkingen naar aanleiding van spoorweginfrastructuurwerken;
- 14) “dienstregeling”: de permanent bijgewerkte gegevens over alle geplande bewegingen van treinen en rollend materieel die zullen plaatsvinden op de desbetreffende spoorweginfrastructuur, uitgedrukt in toegewezen capaciteitsrechten, gedurende een dienstregelingsperiode;
- 15) “dienstregelingsperiode”: de periode tijdens welke een bepaalde dienstregeling geldig is;
- 16) “spoorweginfrastructuurwerken”: een interventie op de spoorweginfrastructuur met het oog op de ontwikkeling, het onderhoud, de vernieuwing of de verbetering van de spoorweginfrastructuur, zoals gedefinieerd in, respectievelijk, artikel 3, punten 2 bis, 2 quater, 2 quinquies en 2 sexies, van Richtlijn 2012/34/EU;
- 17) “toezichthoudende instantie”: de in artikel 55 van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde toezichthoudende instantie;
- 18) “incident”: elk voorval, of elke reeks voorvallen met dezelfde oorzaak, die een verstoring van het spoorverkeer veroorzaakt;
- 19) “segmenten en knooppunten”: een weergave van het spoorwegnet in de vorm van een grafiek van door segmenten verbonden knooppunten die zodanig is gestructureerd dat rekening kan worden gehouden met relevante kenmerken van het aanbod van en de vraag naar spoorweginfrastructuurcapaciteit, met name met het oog op strategische capaciteitsplanning;
- 20) “specifiek dienstregelingsconcept”: een bijzondere manier om de treinpaden in een dienstregeling te verwerken, ook voor verkeer over meerdere netten, met het oog op het nastreven van bepaalde beleidsdoelstellingen;
- 21) “uitzonderlijk vervoer”: uitzonderlijk vervoer zoals gedefinieerd in aanhangsel J van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/773 van de Commissie ⁽¹⁷⁾;

⁽¹⁷⁾ Uitvoeringsverordening (EU) 2019/773 van de Commissie van 16 mei 2019 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Besluit 2012/757/EU (PB L 139 I van 27.5.2019, blz. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/oj).

- 22) “klokvastе dienstregeling”: een specifiek dienstregelingsconcept dat gericht is op terugkerend patroon van spoorvervoersdiensten met regelmatige en consistente intervallen en het combineren van paden op de segmenten en knooppunten van een net, of een deel van een net, in voorkomend geval rekening houdend met de aansluitingen en overstaptijden tussen diensten;
- 23) “spoorweginfrastructuurelement”: een deel van de spoorlijnen van het net dat door de infrastructuurbeheerder is aangewezen voor de toepassing van specifieke bepalingen van deze verordening;
- 24) “capaciteitsbeperking”: een vermindering van de capaciteit of van de prestaties van spoorweginfrastructuur tot onder de ontwerpwaarden, om redenen die binnen of buiten de controle van de infrastructuurbeheerder liggen, zoals spoorweginfrastructuurwerken, de slechte staat van activa of extreme weersomstandigheden.

HOOFDSTUK II

Beheer van spoorweginfrastructuurcapaciteit

Deel 1

Algemene beginselen voor het beheer van spoorweginfrastructuurcapaciteit

Artikel 6

Capaciteitsbeheer

1. Infrastructuurbeheerders beheren de spoorweginfrastructuurcapaciteit via een plannings- en toewijzingsprocedure dat uit drie fasen bestaat:
 - a) strategische capaciteitsplanning, zoals omschreven in deel 2;
 - b) planning en toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit, zoals omschreven in deel 3;
 - c) aanpassing en herschikking van toegewezen capaciteit, zoals omschreven in deel 4.
2. Naast de in bijlage IV bij Richtlijn 2012/34/EU vastgelegde inhoud nemen de infrastructuurbeheerders in de in artikel 27 van die richtlijn bedoelde netverklaring het volgende op:
 - a) deel over de voor spoorwegondernemingen beschikbare spoorweginfrastructuur;
 - b) deel over capaciteitsbeheer;
 - c) deel over activiteiten, met inbegrip van verkeers-, verstorings- en crisisbeheer, en
 - d) deel over prestatiebeheer, overeenkomstig bijlage V bij deze verordening.
3. Besluitvorming met betrekking tot capaciteitsbeheer, zoals bedoeld in lid 1 van dit artikel, met inbegrip van zowel het bepalen 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 besluitvorming met betrekking tot capaciteitsbeheer.

Artikel 7

Europees kader voor capaciteitsbeheer

1. Uiterlijk 12 december 2027 zal het ENIM een “Europees kader voor capaciteitsbeheer” opzetten en goedkeuren, overeenkomstig de bepalingen van artikel 4 en hoofdstuk II, waarin gemeenschappelijke instrumenten, methoden en procedurele regelingen worden vastgelegd voor het beheer van spoorweginfrastructuurcapaciteit en voor de coördinatie tussen infrastructuurbeheerders en andere operationele belanghebbenden. Infrastructuurbeheerders houden zo veel mogelijk rekening met die gemeenschappelijke instrumenten, methoden en procedurele regelingen voor het beheer van spoorweginfrastructuurcapaciteit.
2. Bij het opstellen van de in artikel 27 van Richtlijn 2012/34/EU en artikel 6, lid 2, van deze verordening bedoelde netverklaring houden de infrastructuurbeheerders zo veel mogelijk rekening met het Europees kader voor capaciteitsbeheer. In de netverklaring geven zij de redenen op voor alle afwijkingen van de in het Europees kader voor capaciteitsbeheer vastgelegde gemeenschappelijke instrumenten, methoden en procedurele regelingen.
3. Het ENIM publiceert een ontwerp van het Europees kader voor capaciteitsbeheer, waarover het het Europees Spoorwegplatform (*European Railway Platform* — het “ERP”) en operationele belanghebbenden raadpleegt. Het ERP en de operationele belanghebbenden kunnen in het kader van die raadpleging tot drie maanden na de publicatie van dat ontwerp opmerkingen formuleren.
4. Het ENIM legt uiterlijk 12 juni 2027 het definitieve ontwerp van het Europees kader voor capaciteitsbeheer voor aan het Europees netwerk van toezichthoudende instanties voor het spoor (*European Network of Rail Regulatory Bodies* — het “ENRRB”). Het ENRRB dient uiterlijk drie 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 zo veel mogelijk rekening met die aanbeveling.
5. 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 de operationele belanghebbenden en de activiteiten van het ENIM. Wanneer het Europees kader voor capaciteitsbeheer wordt geactualiseerd, raadpleegt het ENIM het ERP en de operationele belanghebbenden en legt het het definitieve ontwerp ter aanbeveling voor aan het ENRRB, overeenkomstig de leden 3 en 4 van dit artikel.
6. Bij de uitoefening van haar bevoegdheden met betrekking tot de netverklaring overeenkomstig artikel 56, leden 1 en 2, van Richtlijn 2012/34/EU, houdt de toezichthoudende instantie rekening met de aanbeveling van het ENRRB over het Europees kader voor capaciteitsbeheer, overeenkomstig lid 4 van dit artikel en onverminderd het beginsel van onafhankelijkheid van toezichthoudende instanties.
7. De Commissie is overeenkomstig artikel 74 bevoegd om uitvoeringshandelingen vast te stellen waarin het Europees kader voor capaciteitsbeheer, zoals bedoeld in lid 1 van dit artikel, wordt vastgelegd. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 76, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

Artikel 8

Aanvragers

1. Aanvragers dienen aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit in. Om die spoorweginfrastructuurcapaciteit 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. De sluiting van die overeenkomst door de spoorwegonderneming laat het recht van aanvragers om uit hoofde van artikel 33 van deze verordening kaderovereenkomsten met infrastructuurbeheerders te sluiten, onverlet.

2. De infrastructuurbeheerder mag aan de aanvragers eisen opleggen teneinde ervoor te zorgen dat zijn legitieme verwachtingen over toekomstige inkomsten en de benutting van de spoorweginfrastructuur worden gevrijwaard. Dergelijke eisen moeten passend, transparant en niet-discriminerend zijn. 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 de omvang van de verwachte activiteiten van de aanvrager, en een garantie van het vermogen om aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit in te dienen die beantwoorden aan de voorschriften. Die eisen worden gespecificeerd in de netverklaring in overeenstemming met punt 2, c), van bijlage V.

3. De Commissie kan uitvoeringshandelingen vaststellen waarin de voor de toepassing van lid 2 van dit artikel te volgen criteria nader wordt bepaald. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 76, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

Artikel 9

Beheer van spoorweginfrastructuurcapaciteit

1. Infrastructuurbeheerders zien erop toe dat de infrastructuurcapaciteit in alle fasen van het in artikel 6 van deze verordening bedoelde capaciteitsbeheer wordt beheerd overeenkomstig de beginselen van artikel 26 van Richtlijn 2012/34/EU en artikel 2 van deze verordening.

2. Bij het nemen van beslissingen over spoorweginfrastructuurcapaciteit houden infrastructuurbeheerders rekening met de door de lidstaten overeenkomstig artikel 4 verstrekte strategische richtsnoeren en nationale eisen voor de benutting van spoorweginfrastructuurcapaciteit, indien de lidstaten dergelijke richtsnoeren en eisen hanteren. Bij de planning en capaciteitstoeiwijzing worden eerlijke, transparante en niet-discriminerende procedures gevolgd.

3. Infrastructuurbeheerders betrekken de aanvragers bij het plannen en het zo veel mogelijk toewijzen van capaciteit en gaan op zoek naar oplossingen die verenigbaar zijn met de capaciteitsbehoeften en de aanvragen voor capaciteitsrechten van de aanvragers, terwijl zij toezien op het optimale gebruik van de spoorweginfrastructuur op het betrokken net.

Artikel 10

Informatie over spoorweginfrastructuurcapaciteit

1. Infrastructuurbeheerders verstrekken aanvragers, toezichthoudende instanties en, waar passend, andere operationele belanghebbenden, nauwkeurige en actuele informatie over de beschikbaarheid van spoorweginfrastructuurcapaciteit 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 toewijzingsprocedures en telkens wanneer er toegewezen capaciteit wordt gewijzigd, zoals bedoeld in deel 4.

Infrastructuurbeheerders publiceren onverwijld alle actualisering van het in artikel 20 bedoelde plan voor capaciteitslevering en van de in artikel 32 bedoelde dienstregeling.

2. Infrastructuurbeheerders maken de in lid 1 van dit artikel bedoelde informatie bekend overeenkomstig artikel 66, lid 5.

3. Op verzoek van aanvragers verstrekken infrastructuurbeheerders de in lid 1 bedoelde informatie op basis van concrete specificaties van commerciële en operationele behoeften ("haalbaarheidsstudies"). Infrastructuurbeheerders ontvangen en beantwoorden dergelijke aanvragen voor grensoverschrijdende diensten op één plaats en in één verrichting, of via één interface.

*Artikel 11***Capaciteitsbeperkingen naar aanleiding van spoorweginfrastructuurwerken en spoorweginfrastructuur in slechte staat**

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

2. Bij de planning van spoorweginfrastructuurwerken handelt de infrastructuurbeheerder overeenkomstig artikel 2, lid 4, en artikel 3.

De infrastructuurbeheerder houdt met name op evenwichtige wijze rekening met de gevolgen van spoorweginfrastructuurwerken 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 spoorweginfrastructuurwerken in het kader van de in artikel 7 sexies van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde coördinatiemechanismen en, met betrekking tot grensoverschrijdende spoorwegdiensten, overeenkomstig artikel 57 van deze verordening.

4. Infrastructuurbeheerders plannen capaciteitsbeperkingen naar aanleiding van spoorweginfrastructuurwerken en informeren en raadplegen de aanvragers daarover voldoende van tevoren, rekening houdend met de verwachte gevolgen voor spoorwegondernemingen. Daartoe volgen de infrastructuurbeheerders het tijdschema en de eisen in deel 3 van bijlage I.

5. Voor capaciteitsbeperkingen met zeer grote gevolgen in de zin van deel 3, punt 1, van bijlage I mogen aanvragers de infrastructuurbeheerder vragen om te voorzien in een alternatieve planning voor de capaciteitsbeperking, teneinde een optie te zoeken en te kiezen 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 het getroffen traject als op de alternatieve trajecten, voor zover er, eventueel ook via andere netten, alternatieve trajecten bestaan, en wordt weerspiegeld in het in artikel 19 bedoelde capaciteitsmodel en het in artikel 20 bedoelde plan voor capaciteitslevering.

6. Infrastructuurbeheerders houden rekening met en beperken de gevolgen van spoorweginfrastructuurwerken voor grensoverschrijdend verkeer. Infrastructuurbeheerders coördineren overeenkomstig artikel 55 ten minste alle spoorweginfrastructuurwerken op de spoorlijnen die onderdeel zijn van de Europese vervoerscorridors, en alle andere spoorweginfrastructuurwerken met aanzienlijke grensoverschrijdende gevolgen.

De coördinatie heeft met name betrekking op de optimalisering van de planning van de spoorweginfrastructuurwerken en de terbeschikkingstelling van alternatieve capaciteit op de getroffen trajecten en op alternatieve trajecten zoals bedoeld in lid 5, tweede alinea, rekening houdend met de operationele en commerciële behoeften van aanvragers.

7. Verminderingen van de capaciteit of van de prestaties van spoorweginfrastructuur tot onder de ontwerpwaarden, die voortvloeien uit de slechte staat van activa, zoals beperkingen van de toegestane snelheid of asbelasting, worden eveneens als capaciteitsbeperkingen beschouwd. Dergelijke capaciteitsbeperkingen geven geen aanleiding tot boeten op grond van artikel 42, tenzij zij leiden tot een wijziging van de kenmerken van een toegewezen capaciteitsrecht die de aanvrager op het tijdstip van de toewijzing niet bekend was en deze wijziging overeenkomstig artikel 41, lid 6, als aanzienlijk wordt ingedeeld. De in artikel 10 uiteengezette informatieverplichtingen zijn van toepassing op dergelijke capaciteitsbeperkingen.

8. Infrastructuurbeheerders maken informatie bekend 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.

9. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 75 gedelegeerde handelingen vast te stellen om deel 3 van bijlage I te wijzigen, indien de daarin vermelde elementen ondoeltreffend zijn gebleken of tot grote uitvoeringsproblemen hebben geleid, of indien de sector nieuwe en algemeen aanvaarde beste praktijken heeft ontwikkeld, teneinde de gevolgen van capaciteitsbeperkingen naar aanleiding van spoorweginfrastructuurwerken voor het spoorverkeer en de administratieve lasten voor de infrastructuurbeheerders verder te beperken, rekening houdend met de plannings-, operationele, technische en commerciële overwegingen van de relevante belanghebbenden en de ervaring en adviezen van het ENIM.

Artikel 12

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

1. Een lidstaat kan de infrastructuurbeheerder eisen om de verlening van capaciteitsrechten aan een aanvrager te weigeren of in te trekken, indien de bevoegde instanties 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 tien dagen na de vaststelling van een besluit op basis van lid 1 de Commissie, de toezichthoudende instantie en, in het geval van capaciteitsrechten op meerdere netten, andere betrokken lidstaten in kennis van de vaststelling van een dergelijk besluit en van de redenen daarvoor. De lidstaten evalueren dergelijke besluiten regelmatig.

3. Indien een lidstaat bezorgdheid uit over een besluit dat door een andere lidstaat op basis van lid 1 van dit artikel is genomen, zorgen de betrokken lidstaten voor onderlinge coördinatie overeenkomstig artikel 56.

4. In het geval van capaciteitsrechten voor meerdere netten kan een betrokken lidstaat de Commissie om een aanbeveling verzoeken over het door een andere lidstaat op basis van lid 1 vastgestelde besluit.

Deel 2

Strategische capaciteitsplanning

Artikel 13

Strategische capaciteitsplanning

1. Strategische capaciteitsplanning omvat alle activiteiten die zijn uiteengezet in de artikelen 14 tot en met 27.

2. Strategische capaciteitsplanning resulteert in de volgende reeks planningsdocumenten, die steeds gedetailleerdere informatie verschaffen over de beschikbare capaciteit:

a) de in artikel 18 bedoelde capaciteitsstrategie;

b) het in artikel 19 bedoelde capaciteitsmodel;

c) het in artikel 20 bedoelde plan voor capaciteitslevering.

De inhoud en het tijdschema van de opstelling van die documenten zijn uiteengezet in de delen 1 en 2 van bijlage I.

De op grond van de eerste alinea, punten a), b) en c), opgestelde documenten worden door de infrastructuurbeheerder beschikbaar gesteld in ten minste twee officiële talen van de instellingen van de Unie.

3. Infrastructuurbeheerders stellen de planningsdocumenten vast als basis voor de volgende fase in het planningsproces.
4. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 75 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van:
 - i) delen van de gedetailleerde inhoud van de capaciteitsstrategie, van het capaciteitsmodel en van het plan voor capaciteitslevering in deel 1 van bijlage I, en
 - ii) de termijnen in deel 2 van bijlage I,

indien die elementen ondoeltreffend zijn gebleken of tot grote uitvoeringsproblemen hebben geleid, of indien de spoorwegsector nieuwe en algemeen aanvaarde beste praktijken heeft ontwikkeld, teneinde een efficiënt strategisch planningsproces te waarborgen en de operationele bezorgdheden van infrastructuurbeheerders en aanvragers weer te geven, rekening houdend met de ervaring en standpunten van het ENIM, aanvragers, toezichthoudende instanties en het ENRRB bij de uitvoering van de delen 1 en 2 van bijlage I.

5. Strategische capaciteitsplanning heeft geen betrekking op het verlenen van capaciteitsrechten aan individuele aanvragers overeenkomstig artikel 28.

Artikel 14

Algemene eisen voor strategische capaciteitsplanning

1. Infrastructuurbeheerders houden op een eerlijke, 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 19 bedoelde capaciteitsmodel en het in artikel 20 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 uitvoering van deze verordening en teneinde de grensoverschrijdende samenhang van het strategische planningsproces te ondersteunen, kan het ENIM, in overleg met operationele belanghebbenden en het ERP, een meer gedetailleerde en geharmoniseerde lijst opstellen waarin verder onderscheid wordt gemaakt tussen soorten spoorvervoersdiensten. Die lijst wordt opgenomen in het Europees kader voor capaciteitsbeheer.

3. Bij strategische capaciteitsplanning, met name het in artikel 19 bedoelde capaciteitsmodel en het in artikel 20 bedoelde plan voor capaciteitslevering, geven infrastructuurbeheerders aan welke vooraf geplande capaciteit geschikt is voor het verlenen van spoorvervoersdiensten over meerdere netten.

4. Bij strategische capaciteitsplanning wordt ook rekening gehouden met:
- a) de waargenomen structuur en ontwikkelingen van de vraag naar spoorweginfrastructuurcapaciteit, zoals bepaald op basis 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 spoorvervoer en spoorweginfrastructuurcapaciteit, zoals bepaald op basis van de in artikel 17 van deze verordening bedoelde analyse;
 - c) de door aanvragers aangekondigde capaciteitsbehoeften en de input uit de raadpleging van operationele belanghebbenden overeenkomstig artikel 15 van deze verordening;
 - d) de verwachte of geplande ontwikkeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteit, met name zoals opgenomen in het in artikel 8, lid 1, van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde indicatief meerjarenplan 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 spoorweginfrastructuurwerken die naar verwachting gevolgen zullen hebben voor het net;
 - 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 ander traject of volgens een andere dienstregeling te laten rijden, 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 bij de planning van spoorvervoerdiensten volgens een verschillende tijdshorizon te hanteren.
5. Strategische capaciteitsplanning weerspiegelt de capaciteit die is toegewezen via kaderovereenkomsten en voortschrijdende planning.
6. Strategische capaciteitsplanning heeft betrekking op de segmenten en knooppunten van het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk van het TEN-T, zoals vastgesteld in bijlage I bij Verordening (EU) 2024/1679. Infrastructuurbeheerders kunnen besluiten om in de strategische capaciteitsplanning andere segmenten en knooppunten van het door hen beheerde net op te nemen. De lidstaten kunnen, in overeenstemming met de in artikel 4 bedoelde strategische richtsnoeren, bepalen dat infrastructuurbeheerders strategische capaciteitsplanning uitvoeren op andere segmenten en knooppunten van het net dat door die infrastructuurbeheerders wordt beheerd.

De strategische capaciteitsplanning is gedetailleerd genoeg om capaciteitsplanning voor het net mogelijk te maken. Daartoe wordt het net weergegeven in segmenten en knooppunten die het mogelijk maken rekening te houden met relevante kenmerken van de vraag naar en de levering van capaciteit.

De lidstaten dragen de infrastructuurbeheerders op die segmenten en knooppunten te vermelden in het in artikel 49 van Richtlijn (EU) 2016/797 bedoelde infrastructuurregister.

7. Met het oog op de strategische capaciteitsplanning stellen infrastructuurbeheerders een strategische routekaart bestaande uit segmenten en knooppunten op waarin het volgende wordt omschreven:

- a) de geografische reikwijdte van de in artikel 18 bedoelde capaciteitsstrategie, het in artikel 19 bedoelde capaciteitsmodel en het in artikel 20 bedoelde plan voor capaciteitslevering;
- b) de alternatieve lijnen die in overweging worden genomen in het geval van de in artikel 11 bedoelde capaciteitsbeperkingen en in de context van de in artikel 21 bedoelde noodplanning.

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

8. 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 het in artikel 8, lid 1, van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde indicatief meerjarenplan voor de ontwikkeling van spoorweginfrastructuur.

9. De infrastructuurbeheerders evalueren en actualiseren de resultaten van de strategische capaciteitsplanning, met name rekening houdend met:

- a) de ontwikkeling van spoorweginfrastructuur;
- b) veranderingen in de marktvraag naar spoorweginfrastructuurcapaciteit, onder meer via de aangekondigde capaciteitsbehoeften;
- c) de resultaten van de in de delen 3 en 4 van dit hoofdstuk uiteengezette toewijzingsprocedures tijdens vorige dienstregelingsperioden, met inbegrip van de mate van benutting van spoorweginfrastructuurcapaciteit door aanvragers;
- d) inzichten op basis van overeenkomstig hoofdstuk III uitgevoerd verkeersbeheer;
- e) het resultaat van overeenkomstig hoofdstuk III uitgevoerd verstorings- en crisisbeheer;
- f) de resultaten van de prestatiebeoordeling overeenkomstig hoofdstuk IV.

10. Het ENIM ontwikkelt richtsnoeren met gemeenschappelijke instrumenten, methoden en procedurele regelingen voor strategische capaciteitsplanning en neemt deze op in het Europees kader voor capaciteitsbeheer.

11. De infrastructuurbeheerders houden rekening met die richtsnoeren in de in artikel 27 van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde netverklaring. In de netverklaring geven zij de redenen op voor alle afwijkingen van de in de richtsnoeren vastgelegde gemeenschappelijke instrumenten, methoden en procedurele regelingen.

Artikel 15

Raadpleging van belanghebbenden over strategische capaciteitsplanning

1. Infrastructuurbeheerders raadplegen overeenkomstig artikel 7 sexies van Richtlijn 2012/34/EU alle operationele belanghebbenden, met inbegrip van degenen die spoorvervoersdiensten over meerdere netten exploiteren, over strategische capaciteitsplanning, met inbegrip van de in artikel 13, lid 2, van deze verordening bedoelde planningsdocumenten, overeenkomstig het in deel 2 van bijlage I daarbij vastgelegde tijdschema.

2. Om operationele belanghebbenden die spoorvervoersdiensten over meerdere netten exploiteren te raadplegen, coördineren infrastructuurbeheerders onderling overeenkomstig artikel 55 en, voor Europese en grensoverschrijdende aangelegenheden, artikel 57.

*Artikel 16***Coördinatie over strategische capaciteitsplanning tussen infrastructuurbeheerders**

1. Infrastructuurbeheerders coördineren in voorkomend geval hun activiteiten met betrekking tot strategische capaciteitsplanning overeenkomstig artikel 55.

De coördinatie moet met name zorgen voor:

- a) samenhang van de strategische capaciteitsplanning op alle betrokken netten, met name wat betreft de capaciteitsstrategie, het capaciteitsmodel en het plan voor capaciteitslevering, de planning van spoorweginfrastructuurwerken en noodplanning;
- b) passende aandacht voor de capaciteitsbehoeften voor spoorvervoersdiensten over meerdere netten 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 en, in voorkomend geval, het ERP, toezichthoudende instanties en het ENRRB, de Europese coördinatoren en de autoriteiten van de lidstaten en, indien nodig, andere belanghebbenden.

2. Aanvragers hebben het recht hun bezorgdheden over de in artikel 13, lid 2, bedoelde planningsdocumenten aan het ENIM kenbaar te maken. Het ENIM kan een advies of aanbeveling over deze bezorgdheden goedkeuren en stelt het ENRRB daarvan in kennis.

3. Infrastructuurbeheerders houden rekening met elke aanbeveling die overeenkomstig lid 2 door het ENIM is goedgekeurd. Indien infrastructuurbeheerders de aanbeveling niet volgen, vermelden zij de redenen daarvoor in de planningsdocumenten.

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 17***Analyse van verwachte ontwikkelingen op de vervoersmarkt**

1. Infrastructuurbeheerders zorgen regelmatig voor het monitoren en analyseren van de vervoersmarkten en baseren hun algemene bedrijfsstrategie, capaciteits- en noodbeheer en investeringsbeslissingen hierop.

2. De netwerkcoördinator verricht regelmatig een vervoersmarktstudie over het net en de marktontwikkelingen voor grensoverschrijdende spoorwegdiensten. De netwerkcoördinator beoordeelt en actualiseert de vervoersmarktstudie als dit nodig is en in elk geval minstens om de vijf jaar. De resultaten van de marktstudie worden openbaar gemaakt.

3. De in lid 1 van dit artikel bedoelde analyse van de vervoersmarkten en de in lid 2 van dit artikel bedoelde marktstudie verschaffen met name input voor de in artikel 4 bedoelde strategische capaciteitsplanning, de in artikel 27 bedoelde indeling van spoorweginfrastructuurcapaciteit en capaciteitstoewijzing op basis van het in artikel 39 bedoelde formele geschillenbeslechtingsmechanisme.

Infrastructuurbeheerders houden rekening met de in lid 1 bedoelde analyse van de vervoersmarkt en de in lid 2 bedoelde marktstudie om hun algemene bedrijfsstrategie, capaciteits- en noodbeheer en investeringsbeslissingen te onderbouwen.

*Artikel 18***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 moet worden tegemoetgekomen, 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. De infrastructuurbeheerder zorgt voor de voorbereiding, publicatie en, waar nodig, actualisering van de capaciteitsstrategie overeenkomstig het in deel 2 van bijlage I uiteengezette tijdschema en inhoud.

*Artikel 19***Capaciteitsmodel**

1. De infrastructuurbeheerder stelt een capaciteitsmodel op dat de capaciteitsstrategie verfijnt op basis van de resultaten van de in artikel 15 bedoelde raadpleging van de operationele belanghebbenden en de in artikel 16 bedoelde raadplegings- en coördinatieactiviteiten, ook in de vorm van de in artikel 14, lid 4, punt c), bedoelde aangekondigde capaciteitsbehoeften.

Het capaciteitsmodel moet ervoor zorgen dat de capaciteitsbehoeften van verschillende segmenten van spoorvervoersdiensten en de behoeften van infrastructuurbeheerders om spoorweginfrastructuur te onderhouden, te vernieuwen en te ontwikkelen, met inbegrip van de verbetering van bestaande en aanleg van nieuwe spoorweginfrastructuur op evenwichtige wijze in overweging worden genomen. 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, indien nodig, het capaciteitsmodel overeenkomstig het tijdschema 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. De infrastructuurbeheerder heeft het recht om binnen redelijke grenzen een capaciteitsmodel voor te stellen dat afwijkt van de input die tijdens de raadpleging van de aanvragers is ontvangen. De infrastructuurbeheerder vermeldt de toepasselijke grenzen in zijn netverklaring. Het ENIM ontwikkelt richtsnoeren over die grenzen en neemt deze op in het Europees kader voor capaciteitsbeheer.

4. Indien de infrastructuurbeheerder binnen de in lid 3 van dit artikel bedoelde grenzen geen capaciteitsmodel kan opstellen, deelt hij de capaciteit op dat spoorweginfrastructuurelement in overeenkomstig artikel 27.

5. In voorkomend geval coördineren infrastructuurbeheerders overeenkomstig artikel 16 om ervoor te zorgen dat de resultaten van de capaciteitsindeling consistent zijn en om naadloze vervoersdiensten over meerdere netten te waarborgen.

6. Infrastructuurbeheerders documenteren en, voor zover relevant, rechtvaardigen elke aanzienlijke afwijking tussen het capaciteitsmodel en de capaciteitsstrategie voor dezelfde dienstregelingsperiode.

*Artikel 20***Plan voor capaciteitslevering**

1. De infrastructuurbeheerder stelt een plan voor capaciteitslevering op dat het capaciteitsmodel verfijnt op basis van het in artikel 15 bedoelde overleg met aanvragers, onder meer in de vorm van de in artikel 14, lid 4, punt c), bedoelde aankondigingen van capaciteitsbehoeften en van de in artikel 16 bedoelde coördinatie tussen infrastructuurbeheerders.

Het plan voor capaciteitslevering vormt de basis voor de capaciteitstoewijzing. Overeenkomstig de eisen van de delen 1 en 2 van bijlage I verstrekt het uitgebreide informatie over:

- a) de spoorweginfrastructuurcapaciteit die beschikbaar is voor toewijzing aan aanvragers;
- b) de spoorweginfrastructuurcapaciteit die niet beschikbaar is voor toewijzing.

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

2. Infrastructuurbeheerders stellen het plan voor capaciteitslevering op in overeenstemming met de resultaten van het in de artikelen 13 tot en met 19 bedoelde proces voor strategische capaciteitsplanning en met het tijdschema in deel 2 van bijlage I.

3. 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 het betrekking heeft. Het plan voor capaciteitslevering wordt verstrekt voor elke individuele dag van de desbetreffende dienstregelingsperiode.

4. Infrastructuurbeheerders documenteren en, in voorkomend geval, rechtvaardigen elke substantiële afwijking tussen het plan voor capaciteitslevering en het capaciteitsmodel voor dezelfde dienstregelingsperiode.

5. In het plan voor capaciteitslevering kunnen infrastructuurbeheerders spoorweginfrastructuurcapaciteit aanduiden als vooraf gepland. Vooraf geplande capaciteit betekent capaciteit waarvoor de infrastructuurbeheerder de kenmerken en volumes specificeert van de capaciteit die aanvragers kunnen aanvragen, regels uiteenzet voor de toewijzing van die capaciteit en het proces bepaalt om die capaciteit aan te vragen, overeenkomstig artikel 22. Bij de toewijzing van vooraf geplande capaciteit wordt rekening gehouden met de gespecificeerde kenmerken, regels en toewijzingsprocedures.

6. Vooraf geplande capaciteit wordt in het plan voor capaciteitslevering opgenomen in de vorm van de in artikel 22 bedoelde capaciteitsplanningsobjecten, die het volume en de kenmerken van de capaciteit specificeren en gekoppeld zijn aan toewijzingsregels en -processen waarmee die capaciteit beschikbaar wordt gesteld.

7. De infrastructuurbeheerder heeft het recht om binnen redelijke grenzen een plan voor capaciteitslevering voor te stellen dat afwijkt van het plan waarop de aanvragers input hebben geleverd. De infrastructuurbeheerder vermeldt de toepasselijke grenzen in zijn netverklaring. Het ENIM ontwikkelt richtsnoeren over die grenzen en neemt deze op in het Europees kader voor capaciteitsbeheer.

8. Indien de infrastructuurbeheerder niet in staat is binnen de in lid 7 van dit artikel bedoelde grenzen een plan voor capaciteitslevering op te stellen, deelt hij de capaciteit op dat spoorweginfrastructuurelement in overeenkomstig artikel 27.

9. In voorkomend geval coördineren infrastructuurbeheerders overeenkomstig artikel 16 om ervoor te zorgen dat de resultaten van de capaciteitsindeling consistent zijn en om naadloze vervoersdiensten over meerdere netten te waarborgen.

10. De infrastructuurbeheerder legt het ontwerpplan voor capaciteitslevering ter toetsing voor aan de toezichhoudende instantie, waarna de toezichhoudende instantie dit plan analyseert en een besluit kan 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 deze verordening, met Richtlijn 2012/34/EU of met de beginselen van transparantie en non-discriminatie, overeenkomstig de in deel 2 van bijlage I bij deze verordening bedoelde termijnen.

In voorkomend geval coördineren de toezichhoudende instanties met andere toezichhoudende instanties.

11. Het ENIM ontwikkelt richtsnoeren en neemt deze op in het in artikel 7 bedoelde Europees kader voor capaciteitsbeheer, waarin het volgende wordt uiteengezet:

- a) de middelen voor de publicatie van het plan voor capaciteitslevering, met inbegrip van digitale diensten, instrumenten, functies en interfaces;
- b) de procedure voor de raadpleging van aanvragers over het plan voor capaciteitslevering.

Artikel 21

Noodplanning

1. Infrastructuurbeheerders zetten een continu proces van noodplanning op en voeren dit uit om zich voor te bereiden op verstoringen van netactiviteiten en andere crisissituaties die gevolgen hebben voor het spoorverkeer.

Noodplanning vormt de basis voor verkeers-, verstorings- en crisisbeheer overeenkomstig artikel 44, teneinde snel te kunnen reageren in dergelijke situaties en de gevolgen voor het spoorverkeer tot een minimum te beperken.

Infrastructuurbeheerders documenteren de resultaten van hun noodplanning in een noodplan.

2. Noodplanning heeft met name betrekking op:

- a) de aanduiding van alternatieve trajecten, voor zover dergelijke trajecten bestaan, desgevallend via andere netten, die het mogelijk maken verkeer om te leiden in geval van niet-beschikbaarheid van spoorweginfrastructuurelementen van het kernnetwerk en uitgebreide kernnetwerk van het TEN-T, en van alle segmenten en knooppunten die onder de documenten voor strategische capaciteitsplanning vallen;
- b) een indicatieve planning van de beschikbare spoorweginfrastructuurcapaciteit op de overeenkomstig punt a) aangeduide alternatieve trajecten, waarbij op transparante wijze informatie wordt verstrekt over de spoorweginfrastructuurcapaciteit die beschikbaar is op die trajecten, die kan worden benut in geval van incidenten en met name verstoringen van het net overeenkomstig artikel 48;
- c) de vaststelling van regels en procedures voor verkeers- en crisisbeheer, met inbegrip van regels en procedures voor de uitwisseling van informatie tussen 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 deze procedures;
- d) de identificatie en lijst van instanties 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 44 en het in artikel 46 bedoelde Europees kader voor coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstorings- en crisisbeheer.

3. Infrastructuurbeheerders zorgen ervoor dat de noodplanning consistent is met de strategische capaciteitsplanning, met name de capaciteitsstrategie, het capaciteitsmodel, het plan voor capaciteitslevering, en met de in artikel 11 bedoelde planning van spoorweginfrastructuurwerken.

4. De resultaten van de noodplanning, met name de aanduiding van alternatieve trajecten, overeenkomstig lid 2, punt a), en de indicatieve capaciteitsplanning op alternatieve trajecten, overeenkomstig lid 2, punt b), worden opgenomen in het capaciteitsmodel en in het plan voor capaciteitslevering.

5. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast waarin wordt vastgelegd welke procedure en criteria moeten worden gevolgd voor de toepassing van lid 2 van dit artikel, met name voor situaties die gevolgen kunnen hebben voor grensoverschrijdend verkeer. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 76, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

Artikel 22

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

1. Infrastructuurbeheerders wijzen vooraf geplande capaciteit die is opgenomen in het in artikel 20 bedoelde plan voor capaciteitslevering toe via eerlijke, transparante en niet-discriminerende criteria en procedures.

Infrastructuurbeheerders nemen die criteria en procedures op in de netverklaring, rekening houdend met het in lid 4 bedoelde gemeenschappelijk kader.

2. Infrastructuurbeheerders kunnen capaciteitsplanningsobjecten, zoals vooraf geplande treinpaden bij het vooraf plannen van capaciteit om een specifiek dienstregelingsconcept te verstrekken, bundelen overeenkomstig de in artikel 4 bedoelde strategische richtsnoeren, indien dergelijke richtsnoeren worden verstrekt, en rekening houdend met de marktbehoeften van de aanvragers.

3. Capaciteitsplanningsobjecten definiëren de kenmerken en eigenschappen van verschillende types vooraf geplande capaciteit, met inbegrip van capaciteit die nog kan worden aangevraagd, capaciteit die is voorbehouden voor spoorweginfrastructuurwerken en capaciteit die reeds is toegewezen. Die kenmerken en eigenschappen omvatten alle aspecten die relevant zijn voor specifieke types vooraf geplande capaciteit, zoals traject, tijdschema, gegarandeerde of vereiste minimumsnelheid, maximumlengte, technische parameters en aantal treinpaden voor zowel passagiers- als voor goederentreinen.

4. Het ENIM stelt een gemeenschappelijk kader op voor de in lid 1 bedoelde criteria en procedures en neemt dit op in het Europees kader voor capaciteitsbeheer. In het gemeenschappelijk kader worden de voordelen van het voorbehouden van capaciteit voor specifieke types spoorvervoersdiensten of toewijzingsprocedures afgewogen tegen de behoefte aan flexibiliteit om tegemoet te komen aan de marktbehoeften bij capaciteitstoewijzing. Daartoe voorziet het gemeenschappelijk kader in de mogelijkheid om aanvragen voor capaciteitsrechten te aanvaarden die niet consistent zijn met het plan voor capaciteitslevering en de noodzaak om het plan voor capaciteitslevering dienovereenkomstig aan te passen.

5. Het ENIM stelt specificaties op voor de capaciteitsplanningsobjecten in een formaat dat voor mensen en machines leesbaar is. Het ENIM neemt die specificaties op in het Europees kader voor capaciteitsbeheer. Op basis van zijn ervaring met de toepassing van dit artikel verstrekt het ENIM informatie aan de Commissie over mogelijke wijzigingen van de technische specificaties inzake interoperabiliteit waarin Richtlijn (EU) 2016/797 voorziet en de uit hoofde van die richtlijn vastgestelde uitvoeringshandelingen, overeenkomstig artikel 66, lid 3, van deze verordening.

Artikel 23

Intensief benutte en overbelaste spoorweginfrastructuur

1. Infrastructuurbeheerders verklaren onverwijld dat een spoorweginfrastructuurelement intensief wordt benut of overbelast is als ten minste een van de volgende voorwaarden is vervuld:

- a) de benutting van spoorweginfrastructuurcapaciteit heeft de drempelwaarden voor intensief benutte of overbelaste spoorweginfrastructuur overschreden gedurende de in bijlage II vastgelegde referentieperioden tijdens de vorige of de lopende dienstregelingsperiode;
- b) infrastructuurbeheerders moeten capaciteit indelen op strategische capaciteitsplanning overeenkomstig artikel 19, lid 4, of artikel 20, lid 8;
- c) overeenkomstig artikel 11 geplande zeer grote spoorweginfrastructuurwerken die leiden tot capaciteitsbeperkingen, hebben tot gevolg dat de capaciteit intensief benut of overbelast wordt.

Infrastructuurbeheerders beoordelen de benutting van spoorweginfrastructuurcapaciteit op basis van objectieve, transparante en passende procedures en methoden.

2. Het ENIM ontwikkelt een gemeenschappelijke methode in verband met de benutting van spoorweginfrastructuurcapaciteit. Die methode zal worden opgenomen in het Europees kader voor capaciteitsbeheer.

3. In de in lid 1 bedoelde verklaring worden de dienstregelingsperiode, het spoorweginfrastructuurelement en de specifieke perioden gespecificeerd waarop zij betrekking heeft.

4. Tijdens de dienstregelingsperiode ingediende conflicterende capaciteitsaanvragen vormen geen reden om een spoorweginfrastructuurelement als intensief benut of overbelast aan te merken, tenzij ten minste een van de in lid 1 vermelde voorwaarden is vervuld.

5. Wanneer een spoorweginfrastructuurelement als intensief benut of overbelast is aangemerkt, verricht de infrastructuurbeheerder een capaciteitsanalyse overeenkomstig artikel 24, tenzij er in de vijf jaar voordat dat spoorweginfrastructuurelement als intensief benut of overbelast is aangemerkt al een capaciteitsvergrotingsplan, zoals voorzien bij artikel 25, is uitgevoerd waarin alle relevante factoren aan bod komen, of een dergelijk plan reeds in uitvoering is.

6. Voor spoorweginfrastructuurelementen die als intensief benut of overbelast zijn aangemerkt, reserveren de infrastructuurbeheerders capaciteit in het in artikel 20 bedoelde plan voor capaciteitslevering, rekening houdend met het resultaat van de in artikel 24 bedoelde capaciteitsanalyse.

7. De lidstaten dragen de infrastructuurbeheerders op spoorweginfrastructuurelementen die als intensief benut of overbelast zijn aangemerkt, te vermelden in het in artikel 49 van Richtlijn (EU) 2016/797 bedoelde infrastructuurregister.

8. De te volgen procedures en te gebruiken criteria in het geval spoorweginfrastructuur overbelast is verklaard, worden uiteengezet in de netverklaring en beantwoorden aan alle overeenkomstig lid 27 vastgestelde maatregelen en criteria.

9. De Commissie is gemachtigd om gedelegeerde handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 75 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, of wanneer de sector nieuwe en algemeen aanvaarde beste praktijken heeft ontwikkeld, teneinde te zorgen voor een efficiënt beheer van spoorweginfrastructuurcapaciteit op intensief benutte en overbelaste spoorweginfrastructuur 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.

*Artikel 24***Capaciteitsanalyse in geval van intensief benutte of overbelaste spoorweginfrastructuur**

1. De infrastructuurbeheerder verricht een capaciteitsanalyse binnen zes maanden nadat spoorweginfrastructuur als intensief benut of overbelast is aangemerkt, tenzij er in de vijf jaar voordat de infrastructuur als intensief benut of overbelast is aangemerkt al een capaciteitsvergrotingsplan is uitgevoerd waarin alle relevante factoren aan bod komen, of een dergelijk plan reeds in uitvoering is.

In die analyse wordt bepaald welke beperkingen van de spoorweginfrastructuurcapaciteit verhinderen dat door aanvragers uitgedrukte capaciteitsbehoeften worden opgenomen in het capaciteitsmodel of in het plan voor capaciteitslevering, of dat aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit 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 overbelasting te verlichten en de beschikbaarheid van de capaciteit te vergroten.

2. De capaciteitsanalyse houdt rekening met de kenmerken van de spoorweginfrastructuur in termen van spoorweginfrastructuurcapaciteit, mogelijkheden en interoperabiliteit, exploitatieprocedures, de aard van de verschillende diensten die op die infrastructuur worden geëxploiteerd en het gevolg van al die factoren voor de spoorweginfrastructuurcapaciteit. Maatregelen die eventueel kunnen worden genomen, zijn met name omleidingen, desgevallend via andere netten, aanpassingen van tijdschema's, snelheidswijzigingen, de harmonisering van exploitatieprocedures en verbeteringen van de spoorweginfrastructuur.

3. De infrastructuurbeheerders raadplegen de aanvragers over de ontwerpcapaciteitsanalyse overeenkomstig artikel 7 sexies van Richtlijn 2012/34/EU en, als het spoorweginfrastructuurelement deel uitmaakt van een Europese vervoerscorridor, overeenkomstig artikel 57 van deze verordening.

De infrastructuurbeheerder maakt het resultaat van de capaciteitsanalyse openbaar op zijn website. Het ENIM plaatst de links naar het resultaat van de capaciteitsanalyse op zijn website.

4. De infrastructuurbeheerders houden in voorkomend geval rekening met de resultaten van elke overeenkomstig dit artikel uitgevoerde capaciteitsanalyse in hun strategische planning, ook van andere betrokken netten, 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 het in artikel 8, lid 1, van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde indicatief meerjarenplan voor de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur en bij de bevoegde Europese coördinator.

*Artikel 25***Capaciteitsvergrotingsplan**

1. Binnen zes maanden na de voltooiing van een capaciteitsanalyse overeenkomstig artikel 24, stelt de infrastructuurbeheerder een capaciteitsvergrotingsplan op voor de spoorweginfrastructuurelementen die overeenkomstig artikel 23 als overbelast zijn aangemerkt.

In dat plan wordt het volgende vastgelegd:

- a) de redenen voor de overbelasting;
- b) de waarschijnlijke toekomstige ontwikkelingen van het verkeer;
- c) de beperkingen op de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur;

- d) de opties en kosten voor capaciteitsvergroting, met inbegrip van de in artikel 24, lid 2, bedoelde maatregelen en de te verwachten wijzigingen van de toegangsheffingen.

Op basis van een kostenbatenanalyse van de voorgestelde mogelijke maatregelen wordt in het capaciteitsvergrotingsplan ook bepaald welke acties moeten worden ondernomen om de spoorweginfrastructuurcapaciteit te verbeteren, samen met een tijdschema voor de uitvoering van de maatregelen.

2. Het capaciteitsvergrotingsplan wordt opgesteld na overleg met de gebruikers van de desbetreffende overbelaste spoorweginfrastructuur, overeenkomstig artikel 15.

Een lidstaat kan besluiten dat dergelijke plannen vooraf door hem moeten worden goedgekeurd.

3. De desbetreffende lidstaat houdt rekening met de capaciteitsvergrotingsplannen wanneer hij het in artikel 8, lid 1, van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde indicatief meerjarenplan voor de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur vernieuwt.

De betrokken Europese coördinator houdt rekening met de capaciteitsvergrotingsplannen in zijn werkplan, als bedoeld in artikel 53 van Verordening (EU) 2024/1679.

4. Onverminderd artikel 42 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 spoorweginfrastructuur:

a) de infrastructuurbeheerder stelt geen capaciteitsvergrotingsplan op;

b) de infrastructuurbeheerder boekt geen vooruitgang met de in het capaciteitsvergrotingsplan vastgelegde maatregelen.

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 mogelijke opties economisch of financieel niet levensvatbaar zijn.

Artikel 26

Gespecialiseerde spoorweginfrastructuur

1. Onverminderd lid 2 van dit artikel wordt spoorweginfrastructuurcapaciteit beschouwd als beschikbaar voor gebruik door alle types verkeer die verenigbaar zijn met het traject waarvan de exploitatie wordt gepland overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/797 en de specificaties van de op basis van die richtlijn vastgestelde uitvoeringshandelingen.

2. Wanneer er geschikte alternatieve trajecten bestaan en overeenkomstig de procedure van artikel 27 kan worden aangetoond dat dit vanuit sociaal, economisch en milieuoogpunt gerechtvaardigd is, kan de infrastructuurbeheerder, na raadpleging van de belanghebbende partijen, infrastructuurelementen aanduiden voor gebruik door specifieke types verkeer. In dat geval neemt de infrastructuurbeheerder de aanduiding op in de in artikel 13, 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 spoorweginfrastructuur wordt gebruikt door andere types verkeer indien er capaciteit beschikbaar is.

3. De lidstaten zien erop toe dat de op grond van lid 2 van dit artikel aangeduide spoorweginfrastructuur wordt vermeld in het in artikel 49 van Richtlijn (EU) 2016/797 bedoelde infrastructuurregister.

*Artikel 27***Capaciteitsindeling van spoorweginfrastructuur die als intensief benut of overbelast is aangemerkt**

1. De infrastructuurbeheerder deelt de capaciteit in op de spoorweginfrastructuurelementen die als intensief benut of overbelast worden aangemerkt aan de hand van een eerlijke, transparante en niet-discriminerende methode.

De infrastructuurbeheerder beschrijft de details van die methode, met inbegrip van alle toepasselijke parameterwaarden, in de netverklaring, rekening houdend met het Europees kader voor capaciteitsbeheer. De door de infrastructuurbeheerder bepaalde parameterwaarden worden gecoördineerd overeenkomstig artikel 7 sexies, punt d), van Richtlijn 2012/34/EU.

De infrastructuurbeheerder houdt rekening met de capaciteitsbehoefte voor spoorvervoersdiensten over meerdere netten.

2. De in lid 1 bedoelde methode omvat de volgende stappen:

- a) het ontwerp van alternatieve scenario's voor de indeling van de capaciteit die beschikbaar is voor verschillende types spoorvervoersdiensten, waarbij, indien mogelijk, wordt voorzien in alternatieve capaciteit op andere trajecten of in een alternatief tijdschema;
- b) de evaluatie en rangschikking van de in punt a) van dit lid bedoelde scenario's, rekening houdend met de operationele, sociaal-economische en milieucriteria van lid 3 van dit artikel;
- c) de selectie van het hoogst geklasseerde scenario op basis van de in punt b) van dit lid bedoelde evaluatie, en de dienovereenkomstige wijziging van het capaciteitsmodel en het plan voor capaciteitslevering.

De methode maakt het mogelijk rekening te houden met de behoefte aan spoorvervoersdiensten over meerdere netten in hun geheel.

3. De in lid 2, punt b), bedoelde evaluatie is gebaseerd op, maar niet beperkt tot, de volgende operationele, sociaal-economische en milieucriteria, afhankelijk van de beschikbaarheid van gegevens en rekening houdend met technische en operationele overwegingen en de benutting van de spoorweginfrastructuur:

- a) exploitatiekosten voor exploitanten van spoorvervoersdiensten en de daaruit voortvloeiende impact op de prijzen voor klanten van spoorvervoersdiensten;
- b) de tijdsgelateerde 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 verbindingen, met name wat betreft de overstaptijden en de frequentie van passagiers- en goederentreinen;
- d) de effecten op de externe kosten van vervoer, zoals ongevallen, emissies van luchtverontreinigende stoffen, broeikasgassen en door spoorvervoersdiensten veroorzaakt lawaai, en van de aannemelijke alternatieven daarvoor;
- e) het aantal vervoerde personen en het vervoerde volume goederen.

4. Het ENIM stelt een eerlijke, transparante en niet-discriminerende methode vast en stelt de lijst op van parameters met betrekking tot spoorvervoersdiensten en operationele, sociaal-economische en milieucriteria die nodig zijn voor de in lid 3 bedoelde beoordeling. In voorkomend geval stelt het ENIM standaardparameterwaarden of reeksen standaardwaarden vast. Het ENIM zorgt ervoor dat de parameterwaarden voldoende worden getest en gekalibreerd in een operationele context.

Het ENIM neemt de methode en de lijst van parameters en standaardparameterwaarden op in het Europees kader voor capaciteitsbeheer.

De infrastructuurbeheerder past, in voorkomend geval, de standaardparameterwaarden aan aan de lokale of nationale omstandigheden op basis van aanvaarde benaderingen en empirisch bewijs en past, indien van toepassing, de eisen van de lidstaten toe overeenkomstig artikel 4, lid 2, punt d).

Deel 3

Planning en capaciteitstoewijzing

Artikel 28

Capaciteitsrechten

1. Aanvragers kunnen, op grond van het publiek- of privaatrecht, bij de infrastructuurbeheerder een aanvraag indienen om een overeenkomst te sluiten waarbij spoorweginfrastructuurcapaciteitsrechten worden verleend tegen een heffing zoals voorzien in hoofdstuk IV, afdeling 2, van Richtlijn 2012/34/EU.

Infrastructuurbeheerders wijzen spoorweginfrastructuurcapaciteitsrechten aan de aanvragers toe in een van de volgende vormen:

- a) capaciteitsspecificaties;
- b) treinpaden.

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

2. Vóór de treinrit plaatsvindt, zetten infrastructuurbeheerders de in de vorm van een capaciteitsspecificatie toegewezen capaciteitsrechten om in capaciteitsrechten in de vorm van een treinpad, overeenkomstig de in de delen 4, 5 en 6 van bijlage I vastgelegde termijnen.

3. Capaciteitsrechten in de vorm van een treinpad mogen aan aanvragers worden toegewezen voor een termijn van maximaal één dienstregelingsperiode. Capaciteitsrechten in de vorm van een capaciteitsspecificatie mogen worden toegewezen voor een langere termijn dan één dienstregelingsperiode, overeenkomstig de artikelen 33 en 35.

4. Tenzij anders gespecificeerd in deze verordening worden de respectieve rechten en plichten van infrastructuurbeheerders en aanvragers met betrekking tot een capaciteitstoewijzing vastgelegd in contracten of in de nationale wetgeving.

5. 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 capaciteitstoewijzing 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 tien dagen voor het gebruik van de capaciteit mee welke spoorwegonderneming de capaciteit zal gebruiken. Daarbij wordt ook bewijs van aanvaarding door de spoorwegonderneming geleverd.

6. Wanneer een aanvrager voornemens is spoorweginfrastructuurcapaciteit aan te vragen om een passagiersdienst te exploiteren in een lidstaat waar het recht op toegang tot de spoorweginfrastructuur beperkt is overeenkomstig artikel 11 van Richtlijn 2012/34/EU, stelt hij de betrokken infrastructuurbeheerders en toezichthoudende instanties daarvan in kennis uiterlijk 18 maanden vóór de aanvang van de dienstregeling waarop de capaciteitsaanvraag betrekking heeft. Om de betrokken toezichthoudende instanties in staat te stellen de potentiële economische impact op bestaande openbaredienstcontracten te beoordelen, doen de toezichthoudende instanties zonder onnodige vertraging en uiterlijk binnen tien dagen kennisgeving aan alle bevoegde autoriteiten die een contract hebben gesloten voor een passagiersdienst op dat in een openbaredienstcontract vastgelegd traject, aan alle andere betrokken bevoegde autoriteiten die het recht hebben om de toegang te beperken uit hoofde van artikel 11 van Richtlijn 2012/34/EU en aan alle spoorwegondernemingen die het openbaredienstcontract op het traject van die passagiersdienst uitvoeren.

*Artikel 29***Methoden van capaciteitstoewijzing**

1. Infrastructuurbeheerders wijzen capaciteit toe aan aanvragers aan de hand van de in de artikelen 33 tot en met 36 bedoelde toewijzingsprocedures.

Elke wijziging van toegewezen capaciteit wordt eveneens als een capaciteitstoewijzing beschouwd.

2. Infrastructuurbeheerders wijzen spoorweginfrastructuurcapaciteit toe via digitale instrumenten en digitale diensten overeenkomstig artikel 66.

3. De infrastructuurbeheerder annuleert een capaciteitsrecht waarvan het gebruik gedurende een periode van minstens één maand beneden een bepaalde drempelwaarde lag, tenzij dit te wijten was aan niet-economische redenen buiten de controle van de aanvrager. In dat geval stelt de infrastructuurbeheerder de toezichthoudende instantie daarvan in kennis.

Het ENIM bepaalt de bandbreedtes van de drempelwaarden en neemt deze op in het Europees kader voor capaciteitsbeheer.

Infrastructuurbeheerders leggen de drempelwaarden vast in de netverklaring, rekening houdend met de door het ENIM bepaalde bandbreedtes voor drempelwaarden.

De toezichthoudende instantie monitort de eerlijke, transparante en niet-discriminerende toepassing van de verplichtingen op grond van dit lid en onderzoekt eventuele klachten die zij hierover ontvangt.

4. Als de infrastructuurbeheerder, overeenkomstig lid 3, capaciteitsrechten voor meerdere netten annuleert, stelt de toezichthoudende instantie die verantwoordelijk is voor die infrastructuurbeheerder de andere betrokken toezichthoudende instanties en het ENRRB daarvan in kennis.

*Artikel 30***Toewijzing en coördinatie van capaciteitsrechten voor meerdere netten**

1. Aanvragers hebben het recht capaciteitsrechten voor meerdere netten aan te vragen aan de hand van de in de artikelen 33 tot en met 36 bedoelde toewijzingsprocedures, met inbegrip van volledige heen- en terugritten, en hebben recht op een antwoord op die aanvraag van het overeenkomstig artikel 66, lid 5, ingestelde uniek loket.

Infrastructuurbeheerders coördineren de capaciteitstoewijzing voor spoorvervoersdiensten over meerdere netten overeenkomstig artikel 55, met name voor internationale spoorvervoersdiensten voor goederen of passagiers.

2. De in lid 1 bedoelde coördinatie moet er met name voor zorgen dat:

- a) een uniek contactpunt wordt aangewezen dat bevoegd is voor communicatie met de aanvrager over de aanvraag van capaciteitsrechten voor meerdere netten, waarvan de aanvrager na ontvangst van de aanvraag onverwijld in kennis wordt gesteld;
- b) de capaciteitsrechten voor meerdere netten voldoen aan de minimumkwaliteitscriteria in termen van samenhang tussen de netten en aspecten als traject, tijdschema, beschikbaarheid op verschillende rijdagen en status van de toewijzing;
- c) het proces van toewijzing van capaciteitsrechten voor meerdere netten, met inbegrip van met name het in artikel 38 bedoelde consensuele geschillenbeslechtingsmechanisme en het in artikel 39 bedoelde formele geschillenbeslechtingsmechanisme, consistent goed verloopt;

- d) alle wijzigingen van toegewezen capaciteitsrechten voor meerdere netten overeenkomstig deel 4 worden gecoördineerd, teneinde de integriteit van de capaciteitsrechten voor meerdere netten te allen tijde te waarborgen;
- e) onverminderd artikel 1, lid 7, de controles van de compatibiliteit met de trajecten voor uitzonderlijk vervoer voor militaire en defensiedoeleinden dat over meer dan één net loopt snel en efficiënt verlopen.

Als infrastructuurbeheerders geen uniek contactpunt aanwijzen, kiest de aanvrager welke infrastructuurbeheerder zal optreden als uniek contactpunt voor vragen met betrekking tot de specifieke capaciteitsaanvraag.

- 3. Een infrastructuurbeheerder annuleert geen capaciteitsrechten voor meerdere netten op uit hoofde van artikel 29, lid 3, zonder voorafgaande coördinatie met de andere betrokken infrastructuurbeheerders overeenkomstig artikel 55.

Als de infrastructuurbeheerder overeenkomstig artikel 29, lid 3, capaciteitsrechten voor meerdere netten annuleert, stelt hij de toezichthoudende instantie daarvan in kennis. Die toezichthoudende instantie informeert op haar beurt de andere betrokken toezichthoudende instanties en het ENRRB.

- 4. Aanvragen voor capaciteitsrechten voor meerdere netten worden op gelijke en niet-discriminerende wijze behandeld ten opzichte van aanvragen voor capaciteitsrechten voor één net.

- 5. Het ENIM bepaalt de gedetailleerde procedures en methoden ter bevordering van de uniforme toepassing van dit artikel, alsmede de in lid 2, punt b), bedoelde minimumkwaliteitscriteria, en neemt deze op in het Europees kader voor capaciteitsbeheer.

Artikel 31

Samenwerking bij de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en capaciteit in dienstvoorzieningen

- 1. Infrastructuurbeheerders en exploitanten van dienstvoorzieningen die diensten aanbieden die noodzakelijk zijn voor de exploitatie van spoorvervoersdiensten en wier dienstvoorzieningen deel uitmaken van het trans-Europees vervoersnetwerk als gespecificeerd in bijlage I bij Verordening (EU) 2024/1679, met inbegrip van die welke gelegen zijn in de stedelijke knooppunten zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 6, van die verordening, werken samen om te waarborgen dat de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en capaciteit 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 spoorweginfrastructuurcapaciteitsrechten en de in lid 1 van dit artikel bedoelde capaciteit in dienstvoorzieningen kunnen aanvragen via het in artikel 66, lid 5, opgerichte uniek loket.
- 4. Infrastructuurbeheerders kunnen met exploitanten van andere dienstvoorzieningen een overeenkomst sluiten voor de gezamenlijke levering van capaciteit.
- 5. Voor de toepassing van lid 3 coördineren infrastructuurbeheerders en exploitanten van dienstvoorzieningen de capaciteit en stellen zij capaciteitsrechten ter beschikking, met inbegrip van capaciteit in de dienstvoorziening die beantwoordt aan de eisen van de aanvrager, of leveren zij een inspanning om voor de gevraagde capaciteit een levensvatbaar alternatief aan te bieden.
- 6. De in lid 1 van dit artikel bedoelde exploitanten van de dienstvoorzieningen stellen overeenkomstig artikel 66, lid 5, informatie over de beschikbare capaciteit in digitale vorm ter beschikking van de infrastructuurbeheerder. Informatie in real time wordt verstrekt als die wordt ondersteund door de in artikel 66, lid 5, bedoelde digitale instrumenten.

7. Dit artikel is niet van toepassing op exploitanten van dienstvoorzieningen die een vrijstelling genieten uit hoofde van artikel 2 van Uitvoeringsverordening (EU) 2017/2177 van de Commissie ⁽¹⁸⁾.

Artikel 32

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 aan de hand van de in artikel 34 bedoelde jaarlijkse toewijzingsprocedure, rekening houden met capaciteitsrechten die zijn toegekend via in artikel 33 bedoelde kaderovereenkomsten en via het in artikel 35 bedoelde proces van 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 35 bedoelde proces van voortschrijdende planning of via het in artikel 36 bedoelde ad-hocproces, met wijzigingen van capaciteitsrechten overeenkomstig artikel 41 en met herschikkingen in het kader van het verstorings- en crisisbeheer overeenkomstig artikel 43.

Artikel 33

Capaciteitstoewijzing via kaderovereenkomsten

1. Aanvragers hebben het recht spoorweginfrastructuurcapaciteit te vragen voor een termijn die langer is dan één dienstregelingsperiode via kaderovereenkomsten.

In die kaderovereenkomsten worden de capaciteitsrechten vermeld die zijn toegewezen in de vorm van een capaciteitsspecificatie als bedoeld in artikel 28, lid 1, punt a). Kaderovereenkomsten kunnen geen betrekking hebben op capaciteitsrechten in de vorm van een treinpad.

De lidstaten mogen eisen dat kaderovereenkomsten eerst door de toezichthoudende instantie worden goedgekeurd. Als een kaderovereenkomsten grensoverschrijdend verkeer omvat, coördineren de betrokken toezichthoudende instanties onderling.

2. 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 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (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 5 en 6 van dit artikel. Dit belet de infrastructuurbeheerders niet de gevraagde capaciteit via kaderovereenkomsten toe te wijzen in gevallen waarin die capaciteit niet is voorbehouden in de planningsdocumenten, met inachtneming van lid 6 van dit artikel.

3. Tussen een aanvrager en meerdere infrastructuurbeheerders kan een kaderovereenkomst worden gesloten die betrekking heeft op meer dan één net.

4. Een aanvrager die partij is bij een kaderovereenkomst vraagt de infrastructuurbeheerder om de in de kaderovereenkomst opgenomen capaciteitsspecificaties om te zetten in een overeenkomstig treinpad, zoals bepaald in die overeenkomst. Die omzetting gebeurt overeenkomstig artikel 28, lid 2.

⁽¹⁸⁾ Uitvoeringsverordening (EU) 2017/2177 van de Commissie van 22 november 2017 betreffende de toegang tot dienstvoorzieningen en spoorgebonden diensten (PB L 307 van 23.11.2017, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2177/oj).

5. Infrastructuurbeheerders zorgen ervoor dat kaderovereenkomsten in overeenstemming zijn met:
- a) de planningsdocumenten met betrekking tot strategische capaciteitsplanning als bedoeld in artikel 13, lid 2;
 - b) de strategische richtsnoeren, met inbegrip van de mogelijke bindende elementen ervan, indien de lidstaten dergelijke richtsnoeren hebben verstrekt overeenkomstig artikel 4.

Naburige infrastructuurbeheerders coördineren hun strategische capaciteitsplanning met betrekking tot de beschikbare capaciteit voor grensoverschrijdende kaderovereenkomsten.

6. Kaderovereenkomsten mogen het gebruik van de betrokken infrastructuur door andere aanvragers of diensten niet uitsluiten. Daartoe bepalen infrastructuurbeheerders de maximale aandelen van de totale capaciteit die via kaderovereenkomsten mogen worden toegewezen en nemen zij die maxima op in de netverklaring.

7. Het moet mogelijk zijn om, onverminderd de artikelen 41 en 42, de voorwaarden van kaderovereenkomsten te wijzigen om de spoorweginfrastructuur beter te kunnen gebruiken. Andere wijzigingen van capaciteitsrechten die via kaderovereenkomsten worden toegewezen, geven aanleiding tot een boete overeenkomstig artikel 42.

8. 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, waarbij er sprake moet zijn van een aanzienlijke verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening.

9. Voor diensten die gebruikmaken van in artikel 26 bedoelde gespecialiseerde spoorweginfrastructuur, en waarvoor de aanvrager naar behoren kan aantonen dat deze aanzienlijke investeringen over een lange termijn vereisen, mogen kaderovereenkomsten worden gesloten voor een periode van maximaal 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, met inbegrip van een meerjarig afschrijvingsplan.

10. Infrastructuurbeheerders nemen de via kaderovereenkomsten toegewezen capaciteit op in het in artikel 19 bedoelde capaciteitsmodel en in het in artikel 20 bedoelde plan voor capaciteitslevering.

11. Het algemene karakter van elke kaderovereenkomst wordt meegedeeld aan alle belanghebbenden, met inachtneming van de commerciële vertrouwelijkheid.

12. 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 inzake de procedure en criteria voor het sluiten van kaderovereenkomsten en inzake de vorm en de inhoud van dergelijke overeenkomsten worden uiteengezet, teneinde de uniforme toepassing van dit artikel te waarborgen. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 76, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

Artikel 34

Capaciteitstoewijzing via de jaarlijkse toewijzingsprocedure

1. De infrastructuurbeheerder wijst capaciteit toe aan de hand van gelijktijdige capaciteitstoewijzing, teneinde zo veel mogelijk tegemoet te komen aan alle in artikel 32, lid 1, bedoelde aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit, met inachtneming van de leden 2, 3 en 4 van dit artikel. De infrastructuurbeheerder houdt zo veel mogelijk rekening met de door aanvragers aangegeven beperkingen, met inbegrip van de economische impact op hun activiteiten.

2. Overeenkomstig de artikelen 20 en 22 kan de infrastructuurbeheerder aanvragen voor capaciteitsrechten die niet in overeenstemming zijn met het plan voor capaciteitslevering, aanvaarden of weigeren.

Indien een aanvraag niet in overeenstemming is met het plan voor capaciteitslevering, heeft de infrastructuurbeheerder het recht om binnen redelijke grenzen spoorweginfrastructuurcapaciteit voor te stellen die afwijkt van de aangevraagde capaciteit, en/of het plan voor capaciteitslevering te wijzigen. In dergelijke gevallen past de infrastructuurbeheerder de in artikel 22, lid 1, bedoelde criteria en procedures toe.

Als de infrastructuurbeheerder aanvragen die niet in overeenstemming zijn met het plan voor capaciteitslevering aanvaardt, streeft hij ernaar het algemene evenwicht tussen de in artikel 20, lid 6, genoemde elementen van het plan voor capaciteitslevering te bewaren en geeft hij, in geval van conflicten met andere aanvragen, voorrang aan aanvragen die in overeenstemming zijn met het plan voor capaciteitslevering, en met name met de vooraf geplande capaciteit.

Als de infrastructuurbeheerder aanvragen die niet in overeenstemming zijn met het plan voor capaciteitslevering weigert, stelt hij de betrokken aanvrager onverwijld in kennis van zijn voornemen om de aanvraag te weigeren. De betrokken aanvrager heeft het recht een klacht in te dienen bij de toezichthoudende instantie.

Infrastructuurbeheerders stellen de toezichthoudende instantie minstens jaarlijks in kennis van alle ontvangen capaciteitsaanvragen die niet in overeenstemming waren met de in het plan voor capaciteitslevering vastgelegde parameters van de beschikbare capaciteit, ongeacht of die aanvragen werden aanvaard of geweigerd. Op basis van die informatie kan de toezichthoudende instantie een advies uitbrengen, waarin zij de infrastructuurbeheerder kan aanbevelen om het capaciteitsmodel te wijzigen.

3. In geval van een conflict tussen twee of meer capaciteitsaanvragen tracht de infrastructuurbeheerder dat eerst op te lossen via het in artikel 38 bedoelde consensuele geschillenbeslechtsmechanisme. Als dat consensuele geschillenbeslechtsmechanisme geen oplossing voor het capaciteitsconflict heeft opgeleverd, doet de infrastructuurbeheerder een beroep op het in artikel 39 bedoelde formele geschillenbeslechtsmechanisme.

4. Via de jaarlijkse toewijzingsprocedure toegewezen capaciteitsrechten kunnen het volgende omvatten:

a) capaciteitsspecificaties;

b) treinpaden.

Infrastructuurbeheerders zetten overeenkomstig deel 4 van bijlage I in de vorm van capaciteitsspecificaties verleende capaciteitsrechten om in treinpaden.

5. De infrastructuurbeheerder leeft het in deel 4 van bijlage I uiteengezette tijdschema voor de toewijzingsprocedure na.

6. De infrastructuurbeheerder neemt aanvragen die zijn ingediend na de in deel 4 van bijlage I vastgestelde termijn in overweging en wijst de capaciteit toe op basis van het beginsel "wie het eerst komt, het eerst maalt".

7. Voor aanvragen die na de termijn worden ingediend en waaraan niet kan worden voldaan met de resterende capaciteit die is voorbehouden voor de dienstregeling, noch met beschikbare niet-geplande capaciteit, tracht de infrastructuurbeheerder alternatieven aan te bieden via een ander traject.

8. De infrastructuurbeheerder raadpleegt de belanghebbenden over de ontwerpdienstregeling. Alle partijen die spoorweginfrastructuurcapaciteit hebben aangevraagd en andere partijen die de gelegenheid wensen te krijgen om opmerkingen te formuleren over de wijze waarop de dienstregeling een impact kan hebben op hun mogelijkheden om tijdens de dienstregelingsperiode spoorvervoersdiensten aan te kopen, worden als belanghebbenden beschouwd.

9. De infrastructuurbeheerder neemt passende maatregelen om alle geformuleerde punten van zorg te behandelen.

*Artikel 35***Capaciteitstoewijzing via het proces van voortschrijdende planning**

1. Ten minste voor goederenvervoer per spoor wijzen infrastructuurbeheerders spoorweginfrastructuurcapaciteit toe via het proces van voortschrijdende planning overeenkomstig de in deel 6 van bijlage I vastgelegde termijnen. Daartoe reserveren zij capaciteit in het in artikel 20 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 vormt voor infrastructuurbeheerders geen beletsel om de gevraagde capaciteit via het proces van voortschrijdende planning toe te wijzen in gevallen waarin die capaciteit niet is voorbehouden in de planningsdocumenten. Het proces van voortschrijdende planning mag het gebruik van de desbetreffende spoorweginfrastructuur 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, met inbegrip van de eerste in de aanvraag vermelde rijdag;
- b) capaciteitsspecificaties voor alle rijdagen na de dienstregelingsperiode, met inbegrip van de eerste in de aanvraag vermelde dag, voor een in deel 6 van bijlage I gespecificeerde maximumperiode.

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

3. Infrastructuurbeheerders en aanvragers kunnen gezamenlijk besluiten de via het proces van voortschrijdende planning toegekende capaciteitsspecificaties te wijzigen om de spoorinfrastructuur beter te kunnen gebruiken. Die wijzigingen worden niet beschouwd als wijzigingen van capaciteitsrechten waarop een boete uit hoofde van artikel 42 van toepassing is. Andere wijzigingen van via het proces van voortschrijdende planning toegewezen capaciteitsrechten geven aanleiding tot boeten overeenkomstig artikel 42.

4. Onverminderd artikel 20 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.

5. Overeenkomstig de in artikel 22 uiteengezette regels en procedures stellen infrastructuurbeheerders alles in het werk om alternatieve capaciteit aan te bieden voor aanvragen in het kader van de voortschrijdende planning als die aanvragen inconsistent zijn met het in artikel 20 bedoelde plan voor capaciteitslevering. Indien het niet mogelijk is een alternatief aan te bieden, kan de infrastructuurbeheerder weigeren capaciteit voor die inconsistente aanvragen toe te wijzen. De aanvrager heeft het recht een klacht in te dienen bij de toezichthoudende instantie.

6. Na een kennisgeving van de toezichthoudende instantie weigert de infrastructuurbeheerder aanvragen in het kader van de voortschrijdende planning als die aanvragen de kenmerken bezitten van capaciteit die normaal gezien overeenkomstig artikel 33 wordt toegewezen via kaderovereenkomsten. De toezichthoudende instantie stelt het ENRRB in kennis van die weigeringen en ziet toe op de consistente toepassing van dit lid.

7. Op basis van de ervaring van de toezichthoudende instanties, bevoegde autoriteiten, spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders en het ENRRB, kan de Commissie uitvoeringshandelingen vaststellen waarin nadere regels betreffende het proces van voortschrijdende planning worden uiteengezet, teneinde de uniforme toepassing van dit artikel te waarborgen. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 76, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

*Artikel 36***Capaciteitstoewijzing via het ad-hocproces**

1. De infrastructuurbeheerder beantwoordt zonder onnodige vertraging, en in elk geval binnen de in deel 7 van bijlage I vastgelegde termijnen, ad-hocaanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit die op een willekeurig ogenblik tijdens de geldigheid van de dienstregeling worden ingediend. Informatie over beschikbare reservecapaciteit wordt overeenkomstig artikel 10 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. Spoorweginfrastructuurcapaciteit op basis van ad-hocaanvragen wordt toegewezen volgens het beginsel “wie het eerst komt, het eerst maalt”.

*Artikel 37***Planning van capaciteitsbeperkingen naar aanleiding van spoorweginfrastructuurwerken**

1. Infrastructuurbeheerders leven het tijdschema en de eisen, zoals uiteengezet in de delen 3 en 8 van bijlage I, na wanneer zij spoorweginfrastructuurwerken plannen overeenkomstig dit artikel.

2. Bij het plannen van spoorweginfrastructuurwerken beperken infrastructuurbeheerders zo veel mogelijk de impact op vooraf geplande capaciteit die is opgenomen in het capaciteitsmodel of het plan voor capaciteitslevering.

3. Als het tijdschema van een capaciteitsbeperking naar aanleiding van spoorweginfrastructuurwerken een wijziging van een toegewezen capaciteitsrecht in de zin van artikel 41 vereist, stelt de infrastructuurbeheerder alles in het werk om alternatieve capaciteit aan te bieden aan de betrokken aanvragers die de spoorwegonderneming in staat stelt de betrokken 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.

4. Infrastructuurbeheerders nemen de capaciteitsbeperkingen naar aanleiding van spoorweginfrastructuurwerken, zodra die gepland zijn, op in het capaciteitsmodel of het plan voor capaciteitslevering, ongeacht het ogenblik waarop die beperkingen zijn gepland.

5. De infrastructuurbeheerder mag in de volgende gevallen afwijken van de in deel 3, tabel 1, van bijlage I vastgestelde termijnen en van de eis om capaciteitsbeperkingen met grote of zeer grote gevolgen op te nemen in het in artikel 19 bedoelde capaciteitsmodel:

- a) er kan worden aangetoond dat de door onvoorziene gebeurtenissen veroorzaakte capaciteitsbeperking noodzakelijk is om de veilige treinexploitatie te hervatten;
- b) de infrastructuurbeheerder, zijn aannemers of andere exploitanten die namens hem optreden, geen controle hebben over de timing van de beperkingen, of
- c) alle relevante operationele belanghebbenden daarmee instemmen.

In die gevallen raadpleegt de infrastructuurbeheerder onverwijld de betrokken aanvragers en exploitanten van dienstvoorzieningen en houdt hij hen op gezette tijden op de hoogte van de voortgang van de maatregelen om de normale exploitatie te herstellen.

Capaciteitsbeperkingen die wijzigingen van capaciteitsrechten na de toewijzing daarvan met zich meebrengen, moeten voldoen aan de eisen van artikel 41 en deel 8 van bijlage I.

*Artikel 38***Consensueel geschillenbeslechtsmechanisme en coördinatie van aanvragen**

1. Wanneer er in het kader van een gelijktijdige capaciteitstoewijzing conflicterende aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit zijn, tracht de infrastructuurbeheerder alle aanvragen zo goed mogelijk met elkaar te verzoenen door die aanvragen te coördineren.
2. Indien in een bepaalde situatie coördinatie vereist is, tracht de infrastructuurbeheerder middels coördinatie aan alle spoorweginfrastructuurcapaciteitsaanvragen tegemoet te komen en heeft hij het recht om, binnen een redelijke termijn, spoorweginfrastructuurcapaciteit voor te stellen die afwijkt van hetgeen was gevraagd. De infrastructuurbeheerder vermeldt de toepasselijke grenzen in zijn netverklaring. Het ENIM ontwikkelt richtsnoeren over die grenzen en neemt deze op in het Europees kader voor capaciteitsbeheer.
3. De infrastructuurbeheerder tracht alle conflicten op te lossen via overleg met de betrokken aanvragers. Dat overleg verloopt op basis van de volgende informatie, die binnen een redelijke termijn, kosteloos en in elektronische vorm wordt verstrekt:
 - a) capaciteitsrechten die door alle andere aanvragers zijn aangevraagd op dezelfde trajecten;
 - b) capaciteitsrechten die op voorlopige basis zijn toegewezen aan alle andere aanvragers op dezelfde trajecten;
 - c) overeenkomstig lid 2 op de betrokken trajecten voorgestelde alternatieve capaciteitsrechten;
 - d) alle bijzonderheden van de criteria die worden gebruikt in het proces van capaciteitstoewijzing.

Onverminderd artikel 3, lid 2, 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 spoorweginfrastructuurcapaciteitsaanvragen te faciliteren.

4. De infrastructuurbeheerder licht in zijn netverklaring de beginselen toe voor de coördinatie van capaciteitsaanvragen voor spoorvervoersdiensten.
5. Indien capaciteitsaanvragen niet zonder coördinatie kunnen worden ingewilligd, tracht de infrastructuurbeheerder middels coördinatie voor alle aanvragen een oplossing te vinden.
6. In geval van capaciteitsaanvragen voor meerdere netten wordt het in de leden 1, 2 en 3 van dit artikel uiteengezette consensuele geschillenbeslechtsmechanisme toegepast overeenkomstig artikel 55, en wordt de netwerkcoördinator daarbij betrokken.
7. Het ENIM ontwikkelt richtsnoeren voor het consensuele geschillenbeslechtsmechanisme voor capaciteitsaanvragen voor meerdere netten en neemt deze op in het Europees kader voor capaciteitsbeheer.

*Artikel 39***Formeel geschillenbeslechtsmechanisme**

1. Als het in artikel 38 bedoelde consensuele geschillenbeslechtsmechanisme geen oplossing van het conflict heeft opgeleverd, wijzen de infrastructuurbeheerders de spoorweginfrastructuurcapaciteit toe aan de hand van een eerlijke, transparante en niet-discriminerende methode.

De infrastructuurbeheerder beschrijft de details van die methode, met inbegrip van alle toepasselijke parameterwaarden, in de netverklaring, rekening houdend met het Europees kader voor capaciteitsbeheer. De door de infrastructuurbeheerder vastgelegde parameterwaarden worden gecoördineerd overeenkomstig artikel 7 sexies, punt c), van Richtlijn 2012/34/EU.

2. De in lid 1 bedoelde methode omvat de volgende stappen:

- a) het ontwerp van alternatieve scenario's voor de indeling van de capaciteit die beschikbaar is voor verschillende typen spoorvervoersdiensten, waarbij, indien mogelijk, wordt voorzien in alternatieve capaciteit op andere trajecten of in een alternatief tijdschema;
- b) de evaluatie en rangschikking van de in punt a) van dit lid bedoelde scenario's, rekening houdend met de operationele, sociaal-economische en milieucriteria van lid 3;
- c) de selectie van het hoogst geklasseerde scenario op basis van de in punt b) van dit lid bedoelde evaluatie, en de dienovereenkomstige wijziging van het capaciteitsmodel en het plan voor capaciteitslevering.

3. De in lid 2, punt b), bedoelde evaluatie is gebaseerd op, maar niet beperkt tot, de volgende operationele, sociaal-economische en milieucriteria, afhankelijk van de beschikbaarheid van gegevens en rekening houdend met technische en operationele overwegingen en de benutting van de spoorweginfrastructuur:

- a) de exploitatiekosten voor exploitanten van spoorvervoersdiensten en de daaruit voortvloeiende impact op de prijzen voor klanten van spoorvervoersdiensten;
- b) de tijdsgelateerde 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 de aansluitingen, met name wat betreft de overstaptijden en de frequentie van spoorvervoersdiensten voor passagiers en goederen;
- d) de effecten op de externe kosten van vervoer, zoals ongevallen, emissies van luchtverontreinigende stoffen, broeikasgassen en door spoorvervoersdiensten veroorzaakt lawaai, en van de aannemelijke alternatieven daarvoor;
- e) het aantal vervoerde personen en het vervoerde volume goederen.

4. Het ENIM stelt een eerlijke, transparante en niet-discriminerende methode vast en stelt de lijst op van parameters met betrekking tot spoorvervoersdiensten en sociaal-economische criteria die nodig zijn voor de in lid 3 bedoelde beoordeling. In voorkomend geval stelt het standaardparameterwaarden of reeksen standaardwaarden vast. Het ENIM zorgt ervoor dat die parameterwaarden voldoende worden getest en gekalibreerd in een operationele context.

Het ENIM neemt de methode, de lijst van parameters en de standaardparameterwaarden op in het Europees kader voor capaciteitsbeheer.

Infrastructuurbeheerders passen, in voorkomend geval, de standaardparameterwaarden aan aan de lokale of nationale omstandigheden op basis van aanvaarde benaderingen en empirisch bewijs en, indien van toepassing, in het licht van de eisen van de lidstaten overeenkomstig artikel 4, lid 2, punt d).

5. In het kader van het formele geschillenbeslechtingsmechanisme worden aanvragen voor capaciteitsrechten voor meerdere netten in hun geheel in overweging genomen. Indien, overeenkomstig lid 4, verschillende nationale parameters van toepassing zijn, worden die parameters toegepast op de respectieve delen.

6. In het geval van conflicterende capaciteitsaanvragen voor spoorvervoersdiensten waarvan de kenmerken en het sociaal-economisch profiel vergelijkbaar zijn, wijst de infrastructuurbeheerder de spoorweginfrastructuurcapaciteit toe op basis van een veiling of op een wijze die aan zo veel mogelijk aanvragers toegang verschaft. Voor de toepassing van die laatste methode is de goedkeuring van de toezichthoudende instantie vereist.

*Artikel 40***Tijdschema van de capaciteitstoewijzingsprocedures**

1. Voor de toepassing van de artikelen 33 tot en met 36, nemen de infrastructuurbeheerder en de aanvragers het in de delen 4 tot en met 7 van bijlage I uiteengezette tijdschema voor capaciteitstoewijzingsprocedures in acht.
2. Infrastructuurbeheerders kunnen in het tijdschema voor de toewijzing van capaciteitsrechten voor internationale spoorvervoersdiensten tijdsperioden en termijnen vastleggen die verschillen van die in deze verordening en in punt 2, b), van bijlage VI bij Richtlijn 2012/34/EU als:
 - a) de vaststelling van internationale treinpaden, in samenwerking met infrastructuurbeheerders van derde landen, op een net met een andere spoorwijdte dan het hoofdspoornet in de Unie, aanzienlijke gevolgen heeft voor het tijdschema van de capaciteitstoewijzing in het algemeen, of
 - b) de vaststelling van internationale treinpaden in samenwerking met infrastructuurbeheerders van andere derde landen aanzienlijke gevolgen heeft op het tijdschema van de capaciteitstoewijzing, voor zover een en ander geen gevolgen heeft voor de capaciteitstoewijzingsprocedures van andere infrastructuurbeheerders van de Unie.
3. De Commissie wordt gemachtigd om, overeenkomstig artikel 75, gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van de in de delen 4 tot en met 7 van bijlage I vastgelegde termijnen en duur en tot aanpassing, binnen de grenzen van het in de artikelen 33 tot en met 36 vastgelegde kader, van de daarin bepaalde mijlpalen en tijdsperioden, indien die elementen ondoeltreffend zijn gebleken of tot grote toepassingsproblemen hebben geleid, rekening houdend met de ervaring van infrastructuurbeheerders en aanvragers, teneinde de capaciteitstoewijzingsprocedures te rationaliseren, te zorgen voor een efficiënte toewijzingsprocedure en tegemoet te komen aan operationele, technische, commerciële en planningsbelangen van de relevante belanghebbenden in verband met de planning en toewijzing van capaciteit.

*Deel 4***Aanpassing en herschikking***Artikel 41***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 42 van toepassing en actualiseren de infrastructuurbeheerders onverwijld de in artikel 32 bedoelde dienstregeling.

2. Na de toewijzing van capaciteitsrechten houden infrastructuurbeheerders wijzigingen van capaciteitsrechten zo veel mogelijk beperkt, overeenkomstig de in artikel 2, lid 4, uiteengezette beginselen. Evenzo beperken aanvragers hun verzoeken tot wijziging van dergelijke capaciteitsrechten zo veel mogelijk.
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.
4. Een annulering van capaciteitsrechten wordt ook als een specifiek type wijziging beschouwd.
5. In het geval van wijzigingen van capaciteitsrechten kunnen infrastructuurbeheerders kortere termijnen hanteren voor de toewijzing van dergelijke rechten in vergelijking met de in deel 8 van bijlage I vermelde termijnen. Infrastructuurbeheerders verstrekken in de netverklaring informatie over de tijd die nodig is om een treinpad op te stellen.

6. De regels en procedures die moeten worden toegepast in geval van een wijziging van een capaciteitsrecht houden rekening met de operationele en commerciële gevolgen van de wijziging van het capaciteitsrecht. Daartoe delen infrastructuurbeheerders wijzigingen in op basis van hun gevolgen en identificeren zij de categorieën van wijzigingen die aanzienlijke gevolgen hebben, rekening houdend met de op basis van lid 10 door het ENIM vastgestelde procedures.

7. In geval van een wijziging van een capaciteitsrecht op meerdere netten stellen de betrokken infrastructuurbeheerders alles in het werk om de samenhang van de capaciteitsrechten over de volledige treinrit te garanderen.

Een annulering wegens overmacht op één net wordt beschouwd als een annulering wegens overmacht voor het capaciteitsrecht op het hele traject waarop dat capaciteitsrecht betrekking heeft.

De infrastructuurbeheerder die een wijziging van een capaciteitsrecht voor meerdere netten doorvoert, coördineert en is verantwoordelijk voor het proces van toewijzing van een alternatief capaciteitsrecht voor meerdere netten met de andere betrokken infrastructuurbeheerders en stelt de aanvrager en alle betrokken partijen in kennis van het resultaat van de coördinatie. Dat resultaat bestaat uit de toewijzing van een alternatief capaciteitsrecht op meerdere netten of de informatie dat er geen alternatief capaciteitsrecht beschikbaar is.

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

9. 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 termijnen. Als dit niet mogelijk is, verstrekt de infrastructuurbeheerder de aanvrager relevante informatie die hem in staat stelt een nieuwe aanvraag voor spoorweginfrastructuurcapaciteit in te dienen. Voor zover relevant wordt in die informatie verwezen naar het in artikel 20 bedoelde plan voor capaciteitslevering en de in artikel 21 bedoelde noodplanning.

10. Het ENIM zorgt voor de voorbereiding en vaststelling van uniforme procedures voor het beheer van wijzigingen van capaciteitsrechten na toewijzing, en neemt deze op in het Europees kader voor capaciteitsbeheer.

In die procedures worden criteria vastgelegd om een onderscheid te maken tussen wijzigingen op basis van hun commerciële en operationele gevolgen, met inbegrip van criteria om te bepalen of wijzigingen aanzienlijke gevolgen hebben.

Om een wijziging in te delen als een wijziging met aanzienlijke gevolgen, houdt het ENIM onder meer rekening met het vermogen van de spoorwegonderneming om de dienst overeenkomstig haar contractuele verplichtingen uit te voeren, vertragingen bij vertrek of wijzigingen van het traject die leiden tot een toename van de afstand, de reisduur, de spoortoegangsrechten of andere bijbehorende kosten, en drempels voor deze wijzigingen.

11. De Commissie stelt uiterlijk 12 december 2027 gedelegeerde handelingen vast overeenkomstig artikel 75 teneinde deel 8 van bijlage I te wijzigen met het oog op het garanderen van efficiënte aanpassings- en herschikkingsprocessen, rekening houdend met de operationele, technische, commerciële en planningsoverwegingen van de relevante belanghebbenden. In het kader daarvan overweegt de Commissie de invoering van herschikkingsvensters voor kleinere werken die niet zijn ingedeeld als werken met zeer grote, grote of middelgrote gevolgen en houdt zij ook rekening met de ervaring van infrastructuurbeheerders en aanvragers.

*Artikel 42***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 41, lid 6, als aanzienlijk wordt ingedeeld, betaalt hij een boete aan de andere partij. De boete moet doeltreffend, evenredig, afschrikkend en niet-discriminerend zijn.

2. De in lid 1 bedoelde boete is in de volgende omstandigheden niet verschuldigd:

- a) bij overmacht;
- b) wanneer een infrastructuurbeheerder capaciteitsrechten intrekt overeenkomstig door de lidstaten in overeenstemming met artikel 12 genomen maatregelen;
- c) wanneer een capaciteitsrecht wordt geannuleerd overeenkomstig artikel 29, lid 3;
- d) bij de wijziging van kaderovereenkomsten overeenkomstig artikel 33, lid 7;
- e) in geval van uitzonderingen overeenkomstig artikel 37, lid 5.

3. Er wordt een minimum- en maximumbedrag vastgelegd voor de boete, zoals bepaald in bijlage IV. De infrastructuurbeheerders vermelden de hoogte van de bedragen van de door de infrastructuurbeheerder en de aanvrager te betalen boete in de netverklaring onder voorbehoud van goedkeuring door de toezichthoudende instantie.

4. De door een infrastructuurbeheerder verschuldigde boete wordt niet gedifferentieerd naar marktsegment van de treindienst. De door een aanvrager verschuldigde boete wordt gedifferentieerd naar marktsegment van de treindienst.

5. De boete kan worden aangepast door ze te vermenigvuldigen met een factor tussen 0,1 en 2, afhankelijk van de gevolgen van de wijziging en overeenkomstig de volgende criteria:

- a) het tijdstip van de kennisgeving van de wijziging;
- b) indien de wijziging veroorzaakt is door de infrastructuurbeheerder en er alternatieve capaciteit bestaat, de kwaliteit van de alternatieve capaciteit, of
- c) indien de wijziging veroorzaakt is door de aanvrager, of de capaciteit opnieuw kan worden toegewezen en door een andere aanvrager kan worden gebruikt.

De maximale vermenigvuldigingsfactor mag alleen worden toegepast wanneer het capaciteitsrecht wordt geannuleerd.

6. Op basis van de criteria van lid 5 ontwikkelt het ENIM richtsnoeren voor de toepassing van de vermenigvuldigingsfactor en neemt het deze op in het Europees kader voor capaciteitsbeheer.

De infrastructuurbeheerder bepaalt de vermenigvuldigingsfactoren op basis van die richtsnoeren.

7. De infrastructuurbeheerder vermeldt in de netverklaring de vermenigvuldigingsfactoren die moeten worden toegepast op de door de infrastructuurbeheerder en de aanvrager te betalen boeten, onder voorbehoud van goedkeuring door de toezichthoudende instantie.

8. In het geval van een capaciteitsrecht voor meerdere netten wordt de totale boete berekend door het bedrag van de boeten, met inbegrip van de vermenigvuldigingsfactor, op elk net bij elkaar op te tellen, ermee rekening houdend dat:

- a) de verplichting om de boete aan de aanvrager te betalen geldt voor de infrastructuurbeheerder die verantwoordelijk is voor de wijziging van het capaciteitsrecht, rekening houdend met het volledige capaciteitsrecht; de door de infrastructuurbeheerder verschuldigde boete bedraagt driemaal het bedrag van de boete die op zijn eigen net verschuldigd is, maar is niet hoger dan de som van de boeten voor het volledige capaciteitsrecht;
- b) de verplichting om de boete aan de infrastructuurbeheerders te betalen geldt voor de aanvrager die om de wijziging heeft verzocht, rekening houdend met het volledige capaciteitsrecht; de boete wordt aan de betrokken infrastructuurbeheerders betaald overeenkomstig hun aandeel in het capaciteitsrecht voor meerdere netten.

9. Een infrastructuurbeheerder of een aanvrager heeft het recht om een geschil op te werpen bij de toezichthoudende instantie die verantwoordelijk is voor de wijziging van een capaciteitsrecht of de betaling van een boete. De toezichthoudende instantie neemt onverwijld een besluit, uiterlijk binnen een maand na het verzamelen van alle informatie die nodig is om de oorzaak van de wijziging te beoordelen.

10. In het geval van een capaciteitsrecht voor één net beslist de toezichthoudende instantie van de lidstaten van het capaciteitsrecht.

In het geval van capaciteitsrechten voor meerdere netten beslist de toezichthoudende instantie die verantwoordelijk is voor de infrastructuurbeheerder die optreedt als uniek contactpunt op grond van artikel 30.

De toezichthoudende instanties informeren het ENRRB en kunnen het ENRRB raadplegen over dergelijke besluiten. Wanneer het ENRRB wordt geraadpleegd, adviseert het de toezichthoudende instanties teneinde te waarborgen dat dergelijke besluiten consistent zijn en gebaseerd zijn op algemeen erkende beginselen.

11. De Commissie stelt overeenkomstig artikel 75 gedelegeerde handelingen vast om bijlage IV te wijzigen teneinde de minimum- en maximumbedragen van de boete aan te passen aan het inflatiepercentage. De hoogte van de boeten wordt om de twee jaar geëvalueerd op basis van het inflatiepercentage, dat wordt berekend aan de hand van het door Eurostat gepubliceerde Europees indexcijfer van de consumptieprijs. De eerste evaluatie van de hoogte van de boeten vindt plaats in 2033.

Artikel 43

Herschikking in het kader van verstoringen- en crisisbeheer

1. In het geval van een netstoring als bedoeld in artikel 48 of een crisissituatie als bedoeld in artikel 49 stellen de betrokken infrastructuurbeheerders alles in het werk om het door de storing getroffen verkeer te herschikken. Zij doen dit door, rekening houdend met de in lid 2 bedoelde richtsnoeren, spoorweginfrastructuurcapaciteit toe te wijzen op basis van de overeenkomstig artikel 21 opgestelde noodplannen, in nauwe samenwerking met operationele belanghebbenden en andere relevante belanghebbenden.

2. Het ENIM zorgt voor de ontwikkeling en vaststelling van richtsnoeren voor het beheer en de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit in geval van een netstoring als bedoeld in artikel 48 en neemt deze op in het Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstoringen- en crisisbeheer. Het ENIM ontwikkelt met name richtsnoeren betreffende de toepassing van het verstoringenbeheer en het beginsel "wie het eerst komt, het eerst maakt".

In het geval van verstoringenbeheer ontwikkelt het ENIM richtsnoeren betreffende de toe te passen procedures, die in voorkomend geval het in artikel 38 bedoelde consensuele geschillenbeslechtingsmechanisme en het in artikel 39 bedoelde formele geschillenbeslechtingsmechanisme omvatten. Het ENIM neemt die richtsnoeren op in het Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstoringen- en crisisbeheer als bedoeld in artikel 46.

3. Infrastructuurbeheerders en aanvragers kunnen op vrijwillige basis overeenkomsten sluiten die voorzien in de vervanging van bepaalde capaciteitsrechten in geval van een netstoring als bedoeld in artikel 48. Dergelijke overeenkomsten worden opgesomd in het in artikel 21 bedoelde noodplan.

4. Indien een netstoring als bedoeld in artikel 48 gevolgen heeft voor het verkeer op meer dan één net, coördineren de betrokken infrastructuurbeheerders de toewijzing van alternatieve capaciteit overeenkomstig artikel 55 en rekening houdend met het in artikel 46 bedoelde Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstoringen- en crisisbeheer.

HOOFDSTUK III

Verkeers-, verstoringen- en crisisbeheer

Artikel 44

Verkeersbeheer, verstoringenbeheer en crisisbeheer

1. Infrastructuurbeheerders voeren het verkeersbeheer uit overeenkomstig deze verordening, Richtlijn (EU) 2016/797 en de specificaties in de uit hoofde van die richtlijn vastgestelde uitvoeringshandelingen.

Daartoe voeren infrastructuurbeheerders het volgende uit:

- a) verkeersbeheer in normale operationele omstandigheden, dat het beheer omvat van incidenten met beperkte afwijkingen van de dienstregeling tot gevolg;
- b) verstoringenbeheer voor de aanpak van aanzienlijke verstoringen van netactiviteiten waarvoor actie op basis van overleg overeenkomstig artikel 48 vereist is;
- c) verkeersbeheer tijdens crisissituaties, zoals bedoeld in artikel 49.

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

Infrastructuurbeheerders houden met name verstoringen en de gevolgen ervan voor het spoorverkeer tot een minimum beperkt en:

- a) zorgen voor een snelle en gecoördineerde reactie op verstoringen, met name in het geval van netstoringen en crisissituaties;
- b) stabiliseren en optimaliseren het spoorverkeer tijdens de volledige duur van netstoringen en crisissituaties;
- c) verstrekken relevante, nauwkeurige en actuele informatie aan operationele belanghebbenden en andere betrokken partijen, met name autoriteiten die bevoegd zijn voor het beheer van crisissituaties buiten de spoorwegsector; die informatie wordt verstrekt via passende middelen, met inbegrip van de in artikel 66 bedoelde middelen.

Artikel 45

Regels en procedures voor verkeers- en verstoringenbeheer

1. Infrastructuurbeheerders stellen regels en procedures op om treinbewegingen die afwijken van de dienstregeling te beheren. Die regels en procedures worden opgenomen in de in artikel 27 van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde netverklaring en hebben betrekking op verkeersbeheer in de in artikel 44, 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 vervoerstypen. De regels en procedures kunnen prioriteitsregels omvatten voor het beheer tussen de verschillende typen verkeer en de specifieke procedures, criteria en doelstellingen die moeten worden toegepast in het kader van een aanpak die gebaseerd is op de optimalisering van een doelfunctie, zoals het tot een minimum beperken van de vertraging in minuten 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 technisch defect of een ongeval, neemt de infrastructuurbeheerder alle nodige maatregelen om de normale situatie te herstellen. Daartoe past de infrastructuurbeheerder het overeenkomstig artikel 21 opgestelde noodplan toe. Indien een verstoring mogelijke gevolgen heeft voor het grensoverschrijdend verkeer, werken de betrokken infrastructuurbeheerders samen om het grensoverschrijdend verkeer opnieuw normaal te laten verlopen, overeenkomstig het in artikel 46 bedoelde Europees kader voor de coördinatie van verkeers-, verstoring- en crisisbeheer.

4. Bij het vastleggen van de in lid 1 bedoelde regels en procedures houden infrastructuurbeheerders rekening met het in artikel 46 bedoelde Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstoring- en crisisbeheer. In de netverklaring geven zij de redenen voor alle afwijkingen van de in het Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstoring- en crisisbeheer vastgelegde gemeenschappelijke regels en procedures.

5. In geval van overmacht en, indien absoluut noodzakelijk, wegens een incident waardoor de spoorweginfrastructuur tijdelijk onbruikbaar is, kunnen toegewezen capaciteitsrechten zonder waarschuwing worden ingetrokken voor zo lang als nodig is om de infrastructuur te herstellen, terwijl er alles aan wordt gedaan om in mogelijke alternatieven te voorzien.

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. In geval van annulering van capaciteit brengen infrastructuurbeheerders de spoorwegondernemingen op de hoogte van hun tijdsbeheer, van de voortgang van herstellingen en van mogelijke alternatieven voor hun toegewezen capaciteit.

7. De lidstaten kunnen eisen dat de spoorwegondernemingen zelf betrokken worden bij de handhaving en controle van de inachtneming van de veiligheidsnormen en -voorschriften.

Artikel 46

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

1. Het ENIM zorgt uiterlijk 12 april 2028 voor het opstellen en goedkeuren van een Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstoring- en crisisbeheer overeenkomstig de in artikel 44 bedoelde beginselen, waarin gemeenschappelijke instrumenten, methoden en procedurele regelingen worden vastgelegd voor de coördinatie tussen infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen en andere operationele belanghebbenden, rekening houdend met de werkzaamheden van de artikel 3, lid 1, punt d), van Verordening (EU) 2021/2085 opgerichte Gemeenschappelijke Onderneming "Europese spoorwegen". Infrastructuurbeheerders houden zo veel mogelijk rekening met die gemeenschappelijke instrumenten, methoden en procedurele regelingen voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstoring- en crisisbeheer.

2. Tijdens de voorbereiding van de in artikel 27 van Richtlijn 2012/34/EU en artikel 6, lid 2, van deze verordening bedoelde netverklaring houden de infrastructuurbeheerders zo veel mogelijk rekening met het Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstoring- en crisisbeheer. In de netverklaring geven zij de redenen op voor alle afwijkingen van de in dit kader vastgelegde richtsnoeren voor de coördinatie.

3. Het ENIM publiceert een ontwerp van het Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstoring- en crisisbeheer, waarvoor het het ERP en de operationele belanghebbenden raadpleegt. Het ERP en de operationele belanghebbenden kunnen in het kader van die raadpleging tot drie maanden na de publicatie van dat ontwerp opmerkingen formuleren.

4. Het ENIM legt uiterlijk 12 oktober 2027 het definitieve ontwerp van het Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstoring- en crisisbeheer voor aan het ENRRB. Het ENRRB dient uiterlijk drie maanden na ontvangst van het door het ENIM opgestelde ontwerp bij het ENIM een aanbeveling in over het Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstoring- en crisisbeheer. Het ENIM houdt bij het goedkeuren van het Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstoring- en crisisbeheer zo veel mogelijk rekening met die aanbeveling.

5. Het Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstorings- en crisisbeheer omvat minstens de elementen die vermeld zijn in bijlage VI en wordt indien nodig geactualiseerd om rekening te houden met de ervaring van de operationele belanghebbenden en de activiteiten van het ENIM. Wanneer het Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstorings- en crisisbeheer wordt geactualiseerd, raadpleegt het ENIM het ERP en de operationele belanghebbenden en legt het een ontwerp ter aanbeveling voor aan het ENRRB, overeenkomstig de leden 3 en 4.

6. Bij de uitoefening van haar bevoegdheden met betrekking tot de netverklaring overeenkomstig artikel 56, leden 1 en 2, van Richtlijn 2012/34/EU, houdt de toezichthoudende instantie rekening met de aanbeveling van het ENRRB over het Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstorings- en crisisbeheer, overeenkomstig lid 2 van dit artikel en onverminderd het beginsel van onafhankelijkheid van toezichthoudende instanties.

7. De Commissie is overeenkomstig artikel 74 bevoegd om uitvoeringshandelingen vast te stellen waarin het Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstorings- en crisisbeheer, zoals gedefinieerd in lid 5 van dit artikel, wordt vastgelegd.

Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 76, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

Artikel 47

Coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstorings- en crisisbeheer

Infrastructuurbeheerders coördineren het verkeersbeheer overeenkomstig artikel 55 en op basis van het in artikel 46 bedoelde Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstorings- en crisisbeheer.

De coördinatie zorgt er met name voor 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 segmenten, 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, spoorwegondernemingen en andere operationele belanghebbenden, alsmede alle relevante structuren voor de governance van crisisbeheer op Unieniveau, indien van toepassing, ook overeenkomstig artikel 66.

Artikel 48

Netstoring

1. Als een incident leidt tot of waarschijnlijk zal leiden tot beperkingen van de netactiviteiten 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, rekening houdend met de in lid 7 bedoelde methode.

Als de geschatte vermoedelijke duur en gevolgen van het incident beantwoorden aan de criteria voor het uitroepen van netstoringen zoals uiteengezet in bijlage VII, roepen de betrokken infrastructuurbeheerders een netstoring uit en passen zij de in artikel 45 vastgestelde maatregelen toe.

2. Als de netstoring gevolgen heeft of waarschijnlijk zal hebben voor meer dan één net, roept de beheerder van de spoorweginfrastructuur waarop de netstoring plaatsvond een verstoring van meerdere netten uit en coördineert hij de acties overeenkomstig artikel 47, rekening houdend met het in artikel 46 bedoelde Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstorings- en crisisbeheer.

3. Indien de netstoring grensoverschrijdende gevolgen heeft en tot gevolg heeft dat de spoorvervoersdiensten gedurende meer dan 15 dagen gedeeltelijk of volledig wordt onderbroken, verstrekt de infrastructuurbeheerder aan de netwerkcoördinator zo spoedig mogelijk na het uitroepen 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.

Het incidentenrapport bevat informatie over alle operationele maatregelen die zijn genomen om alternatieve trajecten en het herstel van de reguliere diensten te waarborgen.

De netwerkcoördinator bezorgt het incidentenrapport 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 spoorweginfrastructuurcapaciteit.

De lidstaten kunnen van de infrastructuurbeheerder verlangen dat hij dergelijke informatie ter beschikking stelt van de in artikel 9, lid 1, van Richtlijn (EU) 2022/2557 bedoelde bevoegde autoriteit.

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 netstoringen, analyseert de reactie, trekt conclusies over de doeltreffendheid van het beheer van die incidenten, raadpleegt operationele belanghebbenden, rekening houdend met de door het ENIM overeenkomstig artikel 57, lid 2, opgestelde richtsnoeren, en brengt verslag uit aan het ENIM en het adviespanel inzake prestaties.

6. Het ENIM houdt rekening met de conclusies van de netwerkcoördinator over netstoringen bij de actualisering van het in artikel 46 bedoelde Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstorings- en crisisbeheer.

7. Het ENIM stelt een methode vast om de vermoedelijke duur en gevolgen van netstoringen op het verkeer in te schatten, bepaalt de minimuminhoud van het incidentenrapport en verstrekt een model voor het incidentenrapport. Het ENIM neemt die methode, die minimuminhoud en dat model op in het in artikel 46 bedoelde Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstorings- en crisisbeheer. Infrastructuurbeheerders houden rekening met die methode, die minimuminhoud en dat model.

Artikel 49

Crisissituaties

1. In crisissituaties of in geval van een dreigend risico op een crisissituatie in verband met de openbare veiligheid, epidemieën, natuurrampen of het milieu die kritieke gevolgen voor de vraag naar of het aanbod van spoorvervoersdiensten hebben of naar verwachting zullen hebben, mogen de lidstaten noodmaatregelen toepassen die, in afwijking van de regels van deze verordening en van de in hoofdstuk IV, afdeling 3, van Richtlijn 2012/34/EU vastgelegde regels voor de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit, het volgende omvatten:

a) de annulering van capaciteitsrechten zonder boete overeenkomstig artikel 42;

b) alternatieve beginselen, regels en procedures voor capaciteitsbeheer;

c) alternatieve procedures voor verkeersbeheer;

d) het gebruik van alternatieve trajecten;

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 gebruikmaken van bestaande noodplannen die zijn opgesteld overeenkomstig artikel 21. Hij coördineert die noodmaatregelen met andere lidstaten overeenkomstig artikel 56.

De inhoud en de duur van noodmaatregelen zijn beperkt tot hetgeen strikt noodzakelijk en evenredig 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 Verordening (EU) 2024/2747 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁹⁾ van toepassing is, stelt de betrokken lidstaat ook het door die lidstaat op grond van artikel 8 van die verordening aangewezen centraal verbindingsbureau in kennis van de op grond van dit artikel genomen maatregelen.

3. Overeenkomstig artikel 64 van deze verordening aangewezen focuspunten verstrekken informatie over de noodmaatregelen aan de Commissie, het ENIM, andere infrastructuurbeheerders, de in artikel 9, lid 1, van Richtlijn (EU) 2022/2557 bedoelde bevoegde autoriteit en andere belanghebbende partijen, en helpen die maatregelen te coördineren.

4. Als noodmaatregelen aanzienlijke gevolgen hebben voor het grensoverschrijdend verkeer, zorgen de infrastructuurbeheerders voor onderlinge coördinatie overeenkomstig artikel 55, rekening houdend met de door het ENIM overeenkomstig artikel 57, lid 2, opgestelde richtsnoeren. De coördinatie via specifieke coördinatiestructuren overeenkomstig artikel 55, lid 2, punt a), wordt uitgevoerd met deelname van de Commissie en de betrokken lidstaten.

5. Op verzoek van de Commissie verstrekken de toezichthoudende instanties en het ENRRB, indien noodmaatregelen aanzienlijke gevolgen hebben voor het grensoverschrijdend verkeer, hun advies over de noodmaatregelen aan de Commissie binnen de door haar vastgestelde termijn. De Commissie kan besluiten vaststellen die een lidstaat verplichten de noodmaatregelen in te trekken als deze niet noodzakelijk worden geacht.

6. Indien nodig of op verzoek van de Commissie verstrekken de lidstaten geactualiseerde informatie. 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 en de civiele bescherming, 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, en kan hij, indien nodig, toegewezen capaciteitsrechten annuleren. De betrokken overheidsinstanties wordt een boete opgelegd voor wijzigingen van capaciteitsrechten, overeenkomstig de in artikel 42 bedoelde beginselen.

⁽¹⁹⁾ Verordening (EU) 2024/2747 van het Europees Parlement en de Raad van 9 oktober 2024 tot vaststelling van een kader van maatregelen in verband met noodsituaties op de interne markt en met de veerkracht van de interne markt en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2679/98 van de Raad (verordening inzake noodsituaties op de interne markt en veerkracht van de interne markt) (PB L, 2024/2747, 8.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2747/oj>).

*Artikel 50***Uitwisseling van informatie over verkeersbeheer**

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

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

2. De infrastructuurbeheerder maakt de informatie toegankelijk overeenkomstig artikel 66.

3. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 75 van deze verordening gedelegeerde handelingen vast te stellen om bijlage IX bij deze verordening te wijzigen 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 houdend met de operationele, technische, commerciële en planningsoverwegingen van de belanghebbenden.

*HOOFDSTUK IV***Prestatiebeoordeling***Artikel 51***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. In voorkomend geval werkt het ENIM daartoe samen met de Europese coördinatoren, het adviespanel inzake prestaties en het ENRRB.

2. Infrastructuurbeheerders leggen in het in artikel 8, lid 3, van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde bedrijfsplan hun eigen prestatiedoelstellingen vast overeenkomstig de in artikel 52, lid 5, punt c), van deze verordening bedoelde criteria en procedures, rekening houdend met de doelstellingen die zijn vastgelegd in de in artikel 30, lid 2, van die richtlijn bedoelde beheersovereenkomsten. Die doelstellingen omvatten de in artikel 19, lid 1, punten a) en b), van Verordening (EU) 2024/1679 uiteengezette streefwaarden.

3. Infrastructuurbeheerders zorgen voor de vaststelling en uitvoering van procedures om toe te zien op en verslag uit te brengen over de vooruitgang op weg naar de verwezenlijking van de prestatiedoelstellingen, teneinde samen met de operationele belanghebbenden de oorzaken van ondermaatse prestaties te achterhalen en herstelmaatregelen te ontwerpen en uit te voeren om de prestaties te verbeteren. In het kader van die procedures wordt rekening gehouden met het in artikel 52 van deze verordening bedoelde Europees kader voor prestatiebeoordeling.

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

*Artikel 52***Europees kader voor prestatiebeoordeling**

1. Uiterlijk 12 augustus 2028 zorgt het ENIM voor de ontwikkeling en goedkeuring van een “Europees kader voor prestatiebeoordeling”, waarin gemeenschappelijke instrumenten, methoden en procedurele regelingen zijn vastgelegd, rekening houdend met de beginselen van artikel 2, lid 4, en artikel 44, lid 2, van deze verordening de operationele prioriteiten van artikel 19 van Verordening (EU) 2024/1679 en de uit hoofde van artikel 15, lid 6, van Richtlijn 2012/34/EU vastgestelde uitvoeringshandelingen. Infrastructuurbeheerders houden zo veel mogelijk rekening met die gemeenschappelijke instrumenten, methoden en procedurele regelingen bij de uitvoering van de prestatiebeoordeling.

2. Tijdens de voorbereiding van de in artikel 27 van Richtlijn 2012/34/EU en artikel 6, lid 2, van deze verordening bedoelde netverklaring houden de infrastructuurbeheerders zo veel mogelijk rekening met het Europees kader voor prestatiebeoordeling. In de netverklaring geven zij de redenen voor alle afwijkingen van de in het kader vastgelegde gemeenschappelijke instrumenten, methoden en procedurele regelingen.
3. Het ENIM publiceert een ontwerp van het Europees kader voor prestatiebeoordeling, waarover het het ERP en de operationele belanghebbenden raadpleegt. Het ERP en de operationele belanghebbenden kunnen in het kader van die raadpleging tot drie maanden na de publicatie van het ontwerp van het Europees kader voor prestatiebeoordeling opmerkingen formuleren.
4. Het ENIM legt uiterlijk 12 februari 2028 het definitieve ontwerp van het Europees kader voor prestatiebeoordeling voor aan het ENRRB. Het ENRRB dient uiterlijk drie maanden na ontvangst van het door het ENIM opgestelde definitieve ontwerp bij het ENIM een aanbeveling in over het Europees kader voor prestatiebeoordeling. Het ENIM houdt bij het goedkeuren van het Europees kader voor prestatiebeoordeling zo veel mogelijk rekening met die aanbeveling.
5. Het Europees kader voor prestatiebeoordeling heeft minstens betrekking op de in bijlage VIII uiteengezette prestatiegebieden. Het omvat met name:
 - a) een lijst van prioritaire prestatiekwesties die moeten worden aangepakt met betrekking tot de in die bijlage uiteengezette prestatiegebieden;
 - b) prestatie-indicatoren die het mogelijk maken toe te zien op de voortgang van de prestatiekwesties, met inbegrip van de methoden en gegevensvereisten om die indicatoren te berekenen;
 - c) criteria en procedures om prestatiedoelstellingen vast te leggen 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.
6. Het Europees kader voor prestatiebeoordeling wordt indien nodig geactualiseerd om rekening te houden met de ervaring van de operationele belanghebbenden en de activiteiten van het ENIM. Wanneer het Europees kader voor prestatiebeoordeling wordt geactualiseerd, raadpleegt het ENIM het ERP en de operationele belanghebbenden en legt het een ontwerp ter aanbeveling voor aan het ENRRB, overeenkomstig de leden 3 en 4.
7. Bij de uitoefening van haar bevoegdheden met betrekking tot de netverklaring overeenkomstig artikel 56, leden 1 en 2, van Richtlijn 2012/34/EU, houdt de toezichthoudende instantie rekening met de aanbeveling van het ENRRB over het Europees kader voor prestatiebeoordeling, overeenkomstig lid 4 en onverminderd het beginsel van onafhankelijkheid van toezichthoudende instanties.
8. De Commissie is overeenkomstig artikel 74 bevoegd uitvoeringshandelingen vast te stellen waarin het Europees kader voor prestatiebeoordeling wordt vastgelegd. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 76, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

Artikel 53

Europees prestatiebeoordelingsverslag

1. Onverminderd artikel 15 van Richtlijn 2012/34/EU en de op basis daarvan vastgestelde uitvoeringshandelingen, zorgt het ENIM uiterlijk 12 augustus 2029 voor de opstelling van een Europees prestatiebeoordelingsverslag op basis van het in artikel 52 van deze verordening bedoelde Europees kader voor prestatiebeoordeling. Jaarlijks wordt door het ENIM een actualisering van dat verslag opgesteld en bekendgemaakt.

2. Het adviespanel inzake prestaties bereidt een op zichzelf staand deel van het Europees prestatiebeoordelingsverslag voor met een beoordeling van de prestaties van spoorweginfrastructuurdiensten en spoorvervoersdiensten, aanbevelingen 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 ten minste betrekking op de lijnen die deel uitmaken van de Europese vervoerscorridors en omvat de in artikel 54, lid 3, punt g), van Verordening (EU) 2024/1679 bedoelde informatie. De gepresenteerde informatie moet voldoende gedetailleerd zijn wat het geografische toepassingsgebied betreft en moet betrekking hebben op een voldoende lange periode om zinvolle interpretaties mogelijk te maken.
4. Het Europees prestatiebeoordelingsverslag bevat een specifiek deel over de uitvoering van coördinatie tussen infrastructuurbeheerders overeenkomstig artikel 55 en over het in artikel 57 bedoelde raadplegingsmechanisme.

Artikel 54

Adviespanel inzake prestaties

1. Overeenkomstig de in artikel 76, lid 2, bedoelde procedure kan de Commissie een onpartijdig en bevoegd orgaan opzetten of aanwijzen, dat optreedt als adviespanel inzake prestaties. Het adviespanel inzake prestaties wordt opgericht als een onafhankelijk en onpartijdig deskundigenpanel. De leden ervan worden aangewezen op basis van hun verdiensten, waarbij wordt gezorgd voor een mix van vaardigheden en ervaring die relevant zijn voor het beheer van spoorcapaciteit, verkeer, verstoringen en crisissituaties. Het adviespanel inzake prestaties bestaat uit maximaal negen leden. De leden worden benoemd door de Commissie. Het panel komt ten minste vier keer per jaar bijeen. De werkzaamheden van het adviespanel inzake prestaties worden gefinancierd door de Commissie.

De leden van het adviespanel inzake prestaties worden benoemd voor een termijn van vier jaar en hun mandaat kan tweemaal worden verlengd.

2. Het adviespanel inzake prestaties voert de volgende taken uit:

- a) aanbevelingen verstrekken aan het ENIM over de vaststelling en beoordeling van het in artikel 52 bedoelde Europees kader voor prestatiebeoordeling, met inbegrip van prestatiegebieden, prestatiekwesties die in het kader van elk prestatiegebied moeten worden aangepakt, en de harmonisering van methoden, processen, criteria en definities voor het verzamelen en analyseren van gegevens met betrekking tot prestaties en prestatie-indicatoren;
- b) aanbevelingen verstrekken aan het ENIM, het ENRRB, infrastructuurbeheerders, aanvragers, toezichthoudende instanties, autoriteiten van de lidstaten en, indien relevant, andere belanghebbenden met betrekking tot corrigerende maatregelen op het gebied van capaciteitsbeheer en verkeers-, verstoringen- en crisisbeheer;
- c) de resultaten beoordelen van het ontwerp van het Europees prestatiebeoordelingsverslag en het in artikel 53, lid 2, bedoelde op zichzelf staande deel opstellen;
- d) adviezen en aanbevelingen verstrekken met betrekking tot de prestaties van spoorweginfrastructuurdiensten in verband met het in artikel 8, lid 1, van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde indicatief meerjarenplan voor de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur, het in artikel 8, lid 3, van die richtlijn bedoelde bedrijfsplan, de in artikel 30, lid 2, van die richtlijn bedoelde beheersovereenkomsten en de in artikel 35 van die richtlijn bedoelde prestatieregeling;
- e) advies verstrekken aan de Europese coördinatoren over kwesties die verband houden met de prestaties van spoorweginfrastructuurdiensten en spoorvervoersdiensten.

3. Het ENIM, de netwerkcoördinator, de infrastructuurbeheerders, de toezichhoudende instanties, het ENRRB en, voor zover relevant, andere belanghebbenden werken samen met het adviespanel inzake prestaties, met name door informatie over prestaties op eigen initiatief of op verzoek van het adviespanel inzake prestaties te verstrekken, en stellen alles in het werk om in hun werkzaamheden met betrekking tot het beheer van de prestaties van het spoor rekening te houden met zijn aanbevelingen.
4. Het adviespanel inzake prestaties eerbiedigt de vertrouwelijkheid van bedrijfsgeheimen bij het verwerken van de door relevante belanghebbenden of de Commissie verstrekte informatie.

HOOFDSTUK V

Europees netwerk voor coördinatie

Artikel 55

Coördinatie tussen infrastructuurbeheerders

1. De infrastructuurbeheerders zorgen voor onderlinge coördinatie en coördinatie met andere relevante belanghebbenden met betrekking tot de verantwoordelijkheden en taken die hen uit hoofde van deze verordening worden toevertrouwd.
2. Infrastructuurbeheerders doen met name het volgende:
 - a) organisatiestructuren, procedures en instrumenten vaststellen, al naargelang van toepassing, met inbegrip van de in artikel 66 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 64 bedoelde aangewezen focuspunten;
 - d) al naargelang van toepassing het ENIM of de netwerkcoördinator betrekken bij kwesties die van belang zijn voor de Unie;
 - e) een leidende entiteit aanwijzen, telkens wanneer meerdere actoren betrokken zijn bij de coördinatieactiviteiten, die verslag uitbrengt aan het ENIM en die verantwoordelijk is voor het organiseren van de raadplegingsactiviteiten overeenkomstig artikel 57;
 - f) gevallen waarin de afgesproken resultaten niet kunnen worden bereikt, doorverwijzen naar het ENIM;
 - g) de prestatiebeoordeling van de coördinatieactiviteiten uitvoeren overeenkomstig hoofdstuk IV.
3. De coördinatie kan op meer dan één niveau plaatsvinden, met name voor kwesties waarvoor zowel op Unieniveau als binnen een specifiek geografisch bereik coördinatie vereist is.
4. Wanneer het ENIM of de netwerkcoördinator betrokken zijn bij de coördinatie, zorgen zij ervoor dat terdege rekening wordt gehouden met grensoverschrijdende aspecten.
5. De coördinatie heeft betrekking op alle segmenten en knooppunten die deel uitmaken van de Europese vervoerscorridors.

De infrastructuurbeheerders kunnen de coördinatie uitbreiden tot aanvullende lijnen als alle betrokken infrastructuurbeheerders daarmee instemmen.

6. De coördinatie van de toewijzing van capaciteitsrecht voor meerdere netten overeenkomstig artikel 30 heeft betrekking op alle netten van de infrastructuurbeheerders die lid zijn van het ENIM.

*Artikel 56***Coördinatie tussen de lidstaten**

1. Om het internationale passagiers- en goederenvervoer per spoor te bevorderen, zorgen de lidstaten voor onderlinge coördinatie om de samenhang te waarborgen tussen hun respectieve strategische richtsnoeren en nationale eisen die overeenkomstig artikel 4 zijn vastgesteld. Met name bepalen en publiceren zij procedures en tijdschema's voor hun coördinatie.
2. Voor de toepassing van lid 1:
 - a) zorgen de lidstaten op het meest geschikte geografische niveau en, voor zover mogelijk, in het kader van bestaande fora, voor coördinatie teneinde effectieve en efficiënte resultaten te bereiken, met name op het niveau van de Europese vervoerscorridors;
 - b) betrekken de lidstaten in voorkomend geval de Europese coördinatoren, met name wanneer vooruitgang wordt geboekt op het gebied van de operationele prioriteiten van artikel 19 van Verordening (EU) 2024/1679;
 - c) nodigen de lidstaten de Commissie uit voor aangelegenheden waar coördinatie op Unieniveau vereist is of waar dat anderszins relevant is.

*Artikel 57***Raadplegingsmechanisme voor Europese en grensoverschrijdende kwesties**

1. Infrastructuurbeheerders zorgen voor passend en regelmatig overleg met belanghebbenden over Europese en grensoverschrijdende aangelegenheden. Daartoe houden zij rekening met de in lid 2 bedoelde richtsnoeren van het ENIM.
2. Het ENIM zorgt voor de opstelling, vaststelling en uitvoering van richtsnoeren met het oog op passend en regelmatig overleg met belanghebbenden over Europese en grensoverschrijdende aangelegenheden en neemt deze op in het Europees kader voor capaciteitsbeheer, het in artikel 46 bedoelde Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstorings- en crisisbeheer en het in artikel 52 bedoelde Europees kader voor prestatiebeoordeling. Die richtsnoeren worden opgesteld, na raadpleging van het ERP, en uitgevoerd met de steun van de netwerkcoördinator en de betrokkenheid van de focuspunten die overeenkomstig artikel 64 door infrastructuurbeheerders zijn aangeduid.
3. Wanneer het ENIM een aanbeveling of advies opstelt en goedkeurt die of dat geen verband houdt met het Europees kader voor capaciteitsbeheer, het Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstorings- en crisisbeheer, of het Europees kader voor prestatiebeoordeling, en die of dat waarschijnlijk aanzienlijke gevolgen zal hebben voor aanvragers, of andere operationele belanghebbenden of belanghebbende partijen, publiceert het een ontwerp, waarover het met het oog op overleg met de betrokken partijen, met inbegrip van het ERP, raadpleegt. De betrokkenen krijgen zes weken om feedback te geven over het ontwerpadvies of de ontwerpaanbeveling. Waar nodig worden de autoriteiten van de lidstaten hierbij betrokken.
4. Bij het opstellen van de in lid 2 bedoelde richtsnoeren en bij het goedkeuren van het definitieve advies of de definitieve aanbeveling als bedoeld in lid 3 houdt het ENIM rekening met de feedback van de betrokkenen. Wanneer het ENIM besluit geen rekening te houden met belangrijke onderdelen van de verstrekte feedback, vermeldt het de redenen daarvoor.

*Artikel 58***Organisatie van het ENIM**

1. Voor de toepassing van deze verordening wordt het in Richtlijn 2012/34/EU bedoelde Europees netwerk van infrastructuurbeheerders (ENIM) georganiseerd volgens dit artikel.
2. De leden van het ENIM verstrekken het ENIM de nodige middelen om zijn taken uit te voeren.
3. Alle infrastructuurbeheerders die verantwoordelijk zijn voor lijnen die deel uitmaken van het kernnetwerk en uitgebreide kernnetwerk van het TEN-T, zijn lid van het ENIM. Andere infrastructuurbeheerders die betrokken zijn bij strategisch capaciteitsbeheer op grond van artikel 14, kunnen lid zijn van het ENIM. Elk lid wijst een vertegenwoordiger en een plaatsvervanger aan.
4. Infrastructuurbeheerders die niet voor de in lid 3 bedoelde lijnen verantwoordelijk zijn en dus geen lid zijn van het ENIM, mogen zonder stemrecht deelnemen aan de besprekingen van het ENIM als waarnemer. Zij kunnen verklaringen indienen die het ENIM in overweging kan nemen.
5. Infrastructuurbeheerders die verantwoordelijk zijn voor lijnen die deel uitmaken van het kernnetwerk en uitgebreide kernnetwerk van het TEN-T 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 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 deelnamevoorwaarden.
6. Het ENIM kan op ad-hocbasis infrastructuurbeheerders van derde landen die niet onder lid 5 vallen en die spoorlijnen van het kernnetwerk en uitgebreide kernnetwerk van het TEN-T beheren, uitnodigen als waarnemer.
7. Het ENIM keurt zijn reglement van orde goed en maakt dit openbaar, na goedkeuring door de Commissie. Het ENIM organiseert zijn activiteiten overeenkomstig dat reglement van orde.
8. Besluiten van het ENIM komen met een tweederdemeerderheid tot stand. Indien gespecificeerd in het reglement van orde, kan het ENIM bepaalde besluiten bij gewone meerderheid nemen. Alle leden van één staat hebben samen één stem. Bij afwezigheid van een vertegenwoordiger van een lid mag de plaatsvervanger het stemrecht uitoefenen.
9. Het ENIM komt op gezette tijden bijeen. Het kiest een voorzitter uit zijn leden.
10. De Commissie is een niet-stemgerechtigd lid van het ENIM. Zij ondersteunt de werkzaamheden van het ENIM en faciliteert de coördinatie.
11. Het ENIM stelt zijn werkprogramma op. Dit werkprogramma bestrijkt een periode van twee tot vijf jaar. Het ENIM raadpleegt het ERP, aanvragers en andere operationele belanghebbenden volgens de in artikel 57 bedoelde richtsnoeren over het ontwerpwerkprogramma en raadpleegt de Commissie, het Spoorwegbureau van de Europese Unie (ERA), de Gemeenschappelijke Onderneming "Europese spoorwegen" en, in voorkomend geval, andere belanghebbenden. De betrokkenen krijgen vier weken om feedback te geven over het ontwerpwerkprogramma.

*Artikel 59***Verantwoordelijkheden van het ENIM**

1. Naast de in artikel 7 septies van Richtlijn 2012/34/EU vastgelegde taken is het ENIM verantwoordelijk voor alle taken die het uit hoofde van deze verordening krijgt toegewezen. Deze taken omvatten:
 - a) het goedkeuren van het Europees kader voor capaciteitsbeheer;
 - b) het goedkeuren van het in artikel 46 van deze verordening bedoelde Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstorings- en crisisbeheer;

- c) het goedkeuren van het in artikel 52 van deze verordening bedoelde Europees kader voor prestatiebeoordeling;
 - d) het vaststellen van een gemeenschappelijke structuur voor de netverklaring en een gemeenschappelijk tijdschema voor raadpleging als bedoeld in artikel 65 van deze verordening;
 - e) het overeenkomstig de bepalingen van deze verordening en op eigen initiatief goedkeuren van adviezen en aanbevelingen aan infrastructuurbeheerders;
 - f) het goedkeuren van adviezen en aanbevelingen aan infrastructuurbeheerders in de in artikel 55, lid 2, punt f), van deze verordening bedoelde gevallen;
 - g) het overeenkomstig de artikelen 55 en 64 van deze verordening organiseren van de coördinatie tussen infrastructuurbeheerders, met de bijdrage van de netwerkcoördinator.
2. Het ENIM heeft geen bevoegdheden op het gebied van beleidsvorming of regelgeving.
3. Het ENIM kan werkgroepen oprichten.

Artikel 60

Transparantie van het ENIM

1. Het ENIM zorgt ervoor dat zijn samenstelling, werkmethoden en alle relevante informatie over zijn werkzaamheden kunnen worden geraadpleegd op zijn website. Dit omvat de contactgegevens van specifieke coördinatiegroepen die door de infrastructuurbeheerders zijn opgericht, en referenties van coördinatie-instrumenten en -procedures overeenkomstig artikel 55.
2. Het ENIM nodigt de Europese coördinatoren en, indien relevant, vertegenwoordigers van het ERP, ERA-vertegenwoordigers van de lidstaten en vertegenwoordigers van andere instanties, 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 Verordening (EU) 2024/1679.

Artikel 61

Netwerkcoördinator

1. Het ENIM stelt uiterlijk 12 december 2026 een onpartijdige en bevoegde entiteit aan om alle in artikel 62 bedoelde functies uit te oefenen. Een dergelijke entiteit wordt aangesteld als de netwerkcoördinator.

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

In het reglement van orde van het ENIM, als bedoeld in artikel 58, lid 7, wordt het volgende vastgelegd:

- a) de voorwaarden voor de aanstelling van de netwerkcoördinator en de intrekking van de aanstelling;
- b) de procedure voor de toewijzing van eventuele aanvullende taken en plichten aan de netwerkcoördinator, en
- c) de regelingen voor het monitoren en beoordelen van de werkzaamheden van de netwerkcoördinator.

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, alsmede een jaarverslag over de uitvoering van het werkprogramma. Het ENIM keurt het jaarlijks werkprogramma en het jaarverslag goed voordat zij door de netwerkcoördinator worden aangenomen.

*Artikel 62***Taken van de netwerkcoördinator**

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

- a) dienstdoen als secretariaat en vergaderingen, documenten, besluiten en adviezen van het ENIM voorbereiden;
- b) bijdragen tot de voorbereiding van het Europees kader voor capaciteitsbeheer, het in artikel 46 bedoelde Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstorings- en crisisbeheer en het in artikel 52 bedoelde Europees kader voor prestatiebeoordeling;
- c) bijdragen tot de operationele coördinatie tussen infrastructuurbeheerders overeenkomstig artikel 55;
- d) binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallende en op nationaal niveau of op het niveau van de infrastructuurbeheerder vastgelegde regels, procedures en instrumenten identificeren die belemmeringen vormen voor spoorvervoersdiensten over meerdere netten, zoals uiteengezet in deze verordening, en methoden voorstellen aan het ENIM om de grensoverschrijdende spoorwegdiensten te vergemakkelijken;
- e) bijdragen tot de coördinatie tussen infrastructuurbeheerders op het gebied van strategische capaciteitsplanning overeenkomstig artikel 16 door specifieke dienstregelingen op te stellen die concurrerende langeafstandstreinpaden over meerdere netten vergemakkelijken;
- f) optreden als contactpunt namens infrastructuurbeheerders voor vragen in verband met capaciteitsplanning en -toewijzing, met name potentiële capaciteitsaanvragen, en voor verzoeken om informatie of contactpunten in verband met spoorincidenten en tijdelijke capaciteitsbeperkingen;
- g) optreden als eerste contactpunt voor belanghebbenden die belangstelling tonen in het gebruik van spoorvervoersdiensten, waarbij hij hen de contactgegevens bezorgt van relevante actoren zoals infrastructuurbeheerders en andere operationele belanghebbenden;
- h) optreden als contactpunt namens het ENIM voor aanvragers en andere operationele belanghebbenden met betrekking tot kwesties die niet uitdrukkelijk onder deze verordening vallen, met name het opstarten of wijzigen van grensoverschrijdende spoorvervoersdiensten of het organiseren van steun voor ad-hocactiviteiten, met name om de in artikel 49 bedoelde crisissituaties aan te pakken;
- i) op verzoek diensten aanbieden, met name op het gebied van digitale en IT-instrumenten, om de spoorvervoersdiensten te verbeteren en het trans-Europese spoorverkeer te stimuleren.

*Artikel 63***Organisatie van het ERP**

1. Uiterlijk 12 december 2026 kunnen andere operationele belanghebbenden dan infrastructuurbeheerders bij de Commissie een voorstel tot oprichting van het ERP indienen om hun uitwisselingen en overleg met het ENIM te vergemakkelijken. Het doel van het ERP is te zorgen voor een doeltreffende raadpleging van de spoorwegsector ten opzichte van het ENIM.

Een dergelijk voorstel omvat het reglement van orde van het ERP, met daarin werkafspraken en criteria voor de selectie en vernieuwing van zijn leden.

2. Het ERP maakt een evenwichtige vertegenwoordiging van de belangen van alle andere operationele belanghebbenden dan infrastructuurbeheerders mogelijk.

Het ERP staat open voor deelname op basis van eerlijke, transparante en niet-discriminerende criteria.

3. Binnen twee maanden na ontvangst van een voorstel uit hoofde van lid 1 beoordeelt de Commissie, na het advies van het ENRRB te hebben ingewonnen, of het voorstel voldoet aan de eisen van lid 2, met inbegrip van de vraag of er wijzigingen nodig zijn, naargelang het geval.

4. Na de uit hoofde van lid 3 bedoelde beoordeling en de goedkeuring van eventuele noodzakelijke wijzigingen in het voorstel deelt de Commissie mee dat zij instemt met de oprichting van het ERP.

Het ERP maakt vervolgens zijn reglement van orde openbaar op zijn website.

5. De oprichting van het ERP doet geen afbreuk aan het recht van andere operationele belanghebbenden dan infrastructuurbeheerders om op individuele basis te reageren op aanvragen voor raadplegingen door het ENIM en infrastructuurbeheerders.

6. Het ERP kan op eigen initiatief adviezen verstrekken.

7. Het ERP zendt een jaarverslag van zijn activiteiten aan de Commissie. Het verslag wordt gepubliceerd.

Artikel 64

Focuspunten voor coördinatie van infrastructuurbeheerders

1. De infrastructuurbeheerders wijzen focuspunten aan om te zorgen voor coördinatie tussen infrastructuurbeheerders overeenkomstig artikel 55. De focuspunten treden op als centrale interface tussen de organisatie van de infrastructuurbeheerder en de andere entiteiten die betrokken zijn bij de coördinatieactiviteiten.

2. Infrastructuurbeheerders stellen het ENIM onverwijld in kennis van alle wijzigingen met betrekking tot de focuspunten die in de in artikel 60, lid 1, bedoelde publicatie worden opgenomen.

Artikel 65

Gemeenschappelijke structuur, inhoud en tijdschema voor netverklaringen

1. Het ENIM zorgt uiterlijk 12 juni 2027 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 V bij deze verordening vermelde informatie, en van een gemeenschappelijk tijdschema voor de raadpleging van belanghebbenden over de ontwerpnetverklaring. Infrastructuurbeheerders houden zo veel mogelijk rekening met deze structuur en dit tijdschema bij de voorbereiding van de netverklaring.

2. Het ENIM dient uiterlijk 12 december 2026 het in lid 1 bedoelde ontwerp van de gemeenschappelijke structuur voor de netverklaring in. Binnen drie maanden na ontvangst van het door het ENIM opgestelde ontwerp dient het ENRRB bij het ENIM een aanbeveling in betreffende die gemeenschappelijke structuur. Het ENIM houdt rekening met die aanbeveling.

3. Bij de voorbereiding van de in artikel 27 van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde netverklaring houdt de infrastructuurbeheerder zo veel mogelijk rekening met het in artikel 7 van deze verordening bedoelde Europees kader voor capaciteitsbeheer, het in artikel 46 van deze verordening bedoelde Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstorings- en crisisbeheer en het in artikel 52 van deze verordening bedoelde Europees kader voor prestatiebeoordeling.

4. Infrastructuurbeheerders lichten in de netverklaring de redenen toe voor de afwijking van de structuur en het tijdschema als bedoeld in lid 1 en van de in lid 3 bedoelde Europese kaders, en stellen de bevoegde toezichthoudende instantie en het ENIM van die reden in kennis.

Artikel 66

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.

Door infrastructuurbeheerders gebruikte instrumenten voor capaciteitsbeheer voldoen aan de in hoofdstuk II van deze verordening vastgelegde eisen met betrekking tot het proces van capaciteitsplanning en -toewijzing. De digitale instrumenten voldoen aan de eisen van Richtlijn (EU) 2016/797 en de uit hoofde daarvan vastgestelde gedelegeerde handelingen en uitvoeringshandelingen om de interoperabiliteit van systemen en de afstemming van gegevens op het in artikel 49 van Richtlijn (EU) 2016/797 bedoelde infrastructuurregister te waarborgen. Infrastructuurbeheerders mogen gebruik blijven maken van instrumenten voor capaciteitsbeheer die vóór de in artikel 81, lid 2, punt d), van deze verordening bedoelde toepassingsdatum al bestonden, mits deze instrumenten de infrastructuurbeheerders in staat stellen aan de eisen van deze alinea te voldoen.

2. De uitgerolde digitale instrumenten en de verleende digitale diensten zorgen voor:

- a) doeltreffende prestaties en kwaliteit, met inbegrip van de volledige interoperabiliteit, van de diensten die infrastructuurbeheerders aan aanvragers verlenen;
- b) transparantie van het beheer van de spoorcapaciteit en het verkeersbeheer in al hun fasen, onder meer door middel van realtimeoplossingen die worden uitgewerkt met de relevante belanghebbenden en worden uitgerold overeenkomstig de eisen van Richtlijn (EU) 2016/797;
- c) beperking van de administratieve lasten voor aanvragers door elk stuk informatie slechts één keer te vragen en door informatie of gegevens op één plaats te verstrekken, ook met betrekking tot grensoverschrijdende diensten.

3. Indien technische specificaties voor interoperabiliteit moeten worden opgesteld voor de digitale instrumenten of de digitale diensten die nodig zijn om de processen van capaciteitsbeheer of verkeersbeheer te ondersteunen, of indien bestaande specificaties die geheel of gedeeltelijk betrekking hebben op die instrumenten, zoals vastgelegd in Richtlijn (EU) 2016/797 en de uit hoofde daarvan vastgestelde uitvoeringshandelingen, moeten worden gewijzigd, dragen het ENIM en de infrastructuurbeheerders bij tot het opstellen en bijhouden van die specificaties, in samenwerking met het ERA en de Gemeenschappelijke Onderneming "Europese spoorwegen" en aan de hand van het in artikel 5 van Richtlijn (EU) 2016/797 bedoelde proces.

4. Infrastructuurbeheerders dragen bij tot de werkzaamheden van de Gemeenschappelijke Onderneming "Europese spoorwegen" met betrekking tot kwesties die binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallen. Daartoe zorgen het ENIM en de infrastructuurbeheerders voor passende vertegenwoordiging in de in respectievelijk de artikelen 96 en 97 van Verordening (EU) 2021/2085 bedoelde stuurgroep voor de systeempijler en uitrolgroep.

5. Infrastructuurbeheerders, operationele belanghebbenden, 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 op basis van die richtlijn vastgelegde specificaties.

In het geval van spoorvervoersdiensten over meerdere netten of grensoverschrijdende 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.

Het ENIM richt een uniek loket op om aanvragers in staat te stellen op één plaats en in één verrichting capaciteitsrechten voor meerdere netten aan te vragen.

6. Infrastructuurbeheerders zien erop toe dat de in lid 1 van dit artikel genoemde digitale instrumenten en digitale diensten volledig operationeel zijn binnen de in artikel 81 van deze verordening vastgelegde termijnen. De netwerkcoördinator voorziet in gemeenschappelijke Europese digitale instrumenten en diensten voor capaciteits- en verkeersbeheer die zijn ontwikkeld en uitgerold overeenkomstig lid 3 van dit artikel. Het ERA monitort overeenkomstig artikel 23 van Verordening (EU) 2016/796 de uitrol van de digitale systemen en de overeenstemming ervan met de technische specificaties op het vlak van interoperabiliteit, coördineert de ontwikkeling en actualisering van deze specificaties en staat de Commissie bij in dit proces.

HOOFDSTUK VI

Regelgevend toezicht op capaciteits- en verkeersbeheer

Deel 1

Toezichthoudende instanties

Artikel 67

Verantwoordelijkheden van toezichthoudende instanties

1. De in artikel 56 van Richtlijn 2012/34/EU vastgelegde functies en bevoegdheden van een toezichthoudende instantie worden uitgeoefend met betrekking tot de kwesties die onder deze verordening vallen. De toezichthoudende instantie monitort met name de activiteiten van infrastructuurbeheerders, zoals uiteengezet in de 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. Een aanvrager, met inbegrip van een nationale, regionale of lokale autoriteit die verantwoordelijk is voor spoorvervoersdiensten heeft het recht overeenkomstig de procedure van artikel 56 van Richtlijn 2012/34/EU beroep in te stellen bij de toezichthoudende instantie als hij van mening is dat hij oneerlijk is behandeld, is gediscrimineerd of anderszins onrecht is aangedaan door de infrastructuurbeheerder toen hij de in de hoofdstukken II tot en met V van deze verordening uiteengezette activiteiten uitvoerde.

Deel 2

Europees netwerk van toezichthoudende instanties voor het spoor

Artikel 68

Samenwerking van toezichthoudende instanties binnen het ENRRB

1. Met het oog op het vervullen van hun verantwoordelijkheden op grond van deze verordening werken de toezichthoudende instanties samen in het kader van het uit hoofde van artikel 57, lid 1, van Richtlijn 2012/34/EU opgerichte ENRRB, onder meer via gezamenlijke raadplegingen en onderzoeken, door adviezen of aanbevelingen goed te keuren of via andere relevante activiteiten. Toezichthoudende instanties verstrekken overeenkomstig lid 6 van dit artikel 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 uiteengezet in dit deel.

2. In het geval van een klacht over 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 spoornetten in meer dan één 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 goedkeuring van een advies of aanbeveling.

4. Bij het nemen van besluiten over aangelegenheden die binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallen en die van invloed zijn op de toegang tot of het gebruik van spoornetten in meer dan één lidstaat, werken de betrokken toezichthoudende instanties samen onder coördinatie van het ENRRB om de samenhang van hun respectieve besluiten te waarborgen. 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 goedgekeurd en verstrekken deze besluiten aan het ENRRB.
5. Wanneer een toezichthoudende instantie een besluit goedkeurt dat afwijkt van een relevant advies of een relevante aanbeveling van het ENRRB of wanneer zij weigert een besluit goed te keuren, verstrekt zij het ENRRB uitleg waarin de verschillen worden toegelicht en waarin de redenen voor het niet volgen van de adviezen of aanbevelingen van het ENRRB worden uiteengezet en voegt zij de relevante toelichting aan haar besluit toe.
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 recht rechtmatig hebben opgevraagd. Die informatie mag alleen worden gebruikt voor de activiteiten die door de toezichthoudende instanties overeenkomstig deze verordening 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 69

Organisatie en structuur van het ENRRB

Voor de toepassing van 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.

Artikel 70

Taken en verantwoordelijkheden van het ENRRB

1. Naast de uit hoofde van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde taken heeft het ENRRB ook de in deze verordening vastgestelde taken en verantwoordelijkheden. Het ENRRB maakt alle adviezen of aanbevelingen die het heeft goedgekeurd 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, overeenkomstig artikel 68, en bevordert de onderlinge afstemming van besluiten van toezichthoudende instanties met betrekking tot grensoverschrijdende spoorwegdiensten.
3. Operationele belanghebbenden kunnen het ENRRB informeren 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. Indien 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 goed te keuren. In dergelijke gevallen stelt het ENRRB de betrokken toezichthoudende instanties onmiddellijk in kennis van zijn voornemen daartoe.

4. 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. Het ENRRB mag deze termijn verlengen voor bijzonder ingewikkelde kwesties.

5. Het ENRRB kan op verzoek van aanvragers of op eigen initiatief adviezen en aanbevelingen goedkeuren over besluiten van het ENIM of van de netwerkcoördinator. Wanneer het ENRRB een advies of aanbeveling uit hoofde van dit lid goedkeurt, stelt het de betrokken toezichthoudende instanties daarvan in kennis.

6. Het ENRRB stelt gemeenschappelijke beginselen en praktijken op voor het goedkeuren, door toezichthoudende instanties, van de besluiten waartoe die instanties uit hoofde van deze verordening zijn gemachtigd.

7. Het ENRRB verstrekt zijn adviezen of aanbevelingen aan de Commissie over eventuele tekortkomingen van het in artikel 16 bedoelde coördinatieproces en, op verzoek van de Commissie, over door de lidstaten genomen noodmaatregelen die aanzienlijke gevolgen hebben voor het grensoverschrijdend verkeer als bedoeld in artikel 49, lid 5.

8. Het ENRRB legt zijn advies of aanbeveling voor aan het ENIM met betrekking tot de door het ENIM uitgewerkte richtsnoeren over de omstandigheden die aanleiding geven tot een boete als bedoeld in artikel 42, lid 6.

9. Het ENRRB kan op eigen initiatief adviezen uitbrengen over aangelegenheden die onder zijn bevoegdheid vallen.

Artikel 71

Samenstelling en organisatie van de raad

1. De toezichthoudende instanties van elke lidstaat met een in gebruik zijnde spoornet, zijn leden van de raad. Zij wijzen een vertegenwoordiger en een plaatsvervanger in de raad aan.

De Commissie is een niet-stemgerechtigd lid van de raad en benoemt een vertegenwoordiger en een plaatsvervanger in de raad.

2. De leden van de raad en hun plaatsvervangers handelen onafhankelijk en objectief in het belang van de Unie, ongeacht specifieke nationale of persoonlijke belangen. Zij vragen noch aanvaarden instructies van regeringen, instellingen, personen of organen.

3. Een actuele lijst van de leden van de raad en hun plaatsvervangers wordt, samen met hun belangenverklaringen en contactgegevens, openbaar gemaakt door het secretariaat van het ENRRB.

4. De raad keurt zijn reglement van orde goed en publiceert dit, na goedkeuring door de Commissie. In het reglement van orde kunnen meer gedetailleerde stemprocedures worden vastgelegd, met name de procedure om te stemmen over dringende aangelegenheden.

5. De raad neemt besluiten met een tweederdemeerderheid van zijn leden, tenzij anders bepaald in het reglement van orde. Elk lid heeft één stem. Bij afwezigheid van een vertegenwoordiger van een lid mag de plaatsvervanger het stemrecht uitoefenen.

6. De raad wordt gezamenlijk voorgezeten door de Commissie en door een lid dat door en uit de raad wordt gekozen. De Commissie is een permanente medevoorzitter van de raad en de andere medevoorzitter wordt gekozen voor een periode van twee jaar.

7. Het secretariaat verleent de nodige diensten voor het organiseren van de vergaderingen en het uitvoeren van de werkzaamheden van de raad.

8. Overeenkomstig het reglement van orde van de raad kan de raad besluiten werkgroepen op te richten om de werkzaamheden 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 spoorweginfrastructuurdiensten.

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 instanties kunnen op ad-hocbasis voor deelname aan die werkgroepen worden uitgenodigd.

Artikel 72

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 doet met name het volgende:
 - a) overeenkomstig het in artikel 71, lid 5, vastgelegde, of daarin bedoelde, of het in artikel 71, lid 4, bedoelde reglement van orde adviezen of aanbevelingen van het ENRRB goedkeuren over klachten of onderzoeken die op grond van artikel 68, lid 3, door één of meer toezichthoudende instanties bij de raad zijn ingediend;
 - b) adviezen en aanbevelingen goedkeuren over beslissingen die het ENIM in samenwerking met de netwerkcoördinator binnen het toepassingsgebied van deze verordening neemt;
 - c) naar aanleiding van klachten van spoorwegondernemingen, exploitanten van dienstvoorzieningen of andere belanghebbenden aanbevelingen en adviezen van het ENRRB goedkeuren met betrekking tot de in artikel 63 bedoelde raadplegingen;
 - d) een jaarverslag over de activiteiten van het ENRRB opstellen en goedkeuren;
 - e) werkgroepen opzetten en hun voorzitters aanduiden;
 - f) ervoor zorgen dat de werkmethoden van het ENRRB en alle relevante informatie over zijn werkzaamheden, met inbegrip van adviezen en aanbevelingen, kunnen worden geraadpleegd op zijn website; deze website bevat contactgegevens voor klachten, contactinformatie voor specifieke werkgroepen en informatie over procedures.

HOOFDSTUK VII

Slotbepalingen

Artikel 73

Monitoring van Europese kaders

1. Het adviespanel inzake prestaties monitort de goedkeuring en toepassing van het in artikel 7 bedoelde Europees kader voor capaciteitsbeheer en de elementen daarvan, het in artikel 46 bedoelde Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstoring- en crisisbeheer en de elementen daarvan, en het in artikel 52 bedoelde Europees kader voor prestatiebeoordeling en de elementen daarvan.

2. Binnen twee jaar nadat het ENIM de in lid 1 bedoelde kaders heeft goedgekeurd, dient het adviespanel inzake prestaties bij het ENIM en de Commissie een verslag in over de toepassing van deze kaders, waarin de doeltreffendheid ervan wordt geëvalueerd. Het verslag kan ook aanbevelingen bevatten over de wijze waarop specifieke tekortkomingen moeten worden aangepakt. Indien het adviespanel inzake prestaties aanzienlijke tekortkomingen in de kaders heeft vastgesteld, verzoekt het het ENIM deze binnen drie maanden aan te pakken en het desbetreffende kader dienovereenkomstig bij te werken.

Dat verslag wordt openbaar gemaakt.

Het adviespanel inzake prestaties brengt ten minste om de drie jaar een verslag uit.

3. Het adviespanel inzake prestaties werkt nauw samen met de nationale toezichthoudende instanties en het ENRRB bij het monitoren van de kaders en het opstellen van het verslag. Het adviespanel inzake prestaties kan in voorkomend geval het ERP en andere operationele belanghebbenden raadplegen.

Artikel 74

Uitvoeringshandelingen met betrekking tot het monitoren van de Europese kaders

1. In de volgende gevallen stelt de Commissie uiterlijk 18 maanden na de datum waarop het ENIM het desbetreffende kader moet goedkeuren, een uitvoeringshandeling vast waarin de in de artikelen 7, 46 en 52 bedoelde Europese kaders, of elementen daarvan, worden vastgelegd:

- a) indien het ENIM er niet in slaagt het in artikel 7 bedoelde Europees kader voor capaciteitsbeheer, of elementen daarvan, uiterlijk 12 december 2027 goed te keuren;
- b) indien het ENIM er niet in slaagt het in artikel 46 bedoelde Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstorings- en crisisbeheer, of elementen daarvan, uiterlijk 12 april 2028 goed te keuren;
- c) indien het ENIM er niet in slaagt het in artikel 52 bedoelde Europees kader voor prestatiebeoordeling, of elementen daarvan, uiterlijk 12 augustus 2028 goed te keuren.

2. De Commissie stelt uiterlijk twaalf maanden na de bekendmaking van het verslag van het adviespanel inzake prestaties een uitvoeringshandeling vast waarin de in de artikelen 7, 46 en 52 bedoelde Europese kaders, of elementen daarvan, worden uiteengezet, indien zij, rekening houdend met het in artikel 73 bedoelde verslag van het adviespanel inzake prestaties, concludeert dat:

- a) de gemeenschappelijke instrumenten, methoden en procedurele regelingen, zoals uiteengezet in het Europees kader voor capaciteitsbeheer, ontoereikend zijn om de beoogde doelstellingen te verwezenlijken en het beheer van spoorweginfrastructuurcapaciteit of de coördinatie tussen infrastructuurbeheerders en andere operationele belanghebbenden te waarborgen;
- b) de gemeenschappelijke instrumenten, methoden en procedurele regelingen, zoals uiteengezet in het Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstorings- en crisisbeheer, ontoereikend zijn om de beoogde doelstellingen te verwezenlijken en te zorgen voor grensoverschrijdend verkeersbeheer tussen infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen en andere operationele belanghebbenden;
- c) de gemeenschappelijke instrumenten, methoden en procedurele regelingen, zoals uiteengezet in het Europees kader voor prestatiebeoordeling, ontoereikend zijn om de beoogde doelstellingen te verwezenlijken en te zorgen voor prestatiebeoordeling van de infrastructuurbeheerders die onder deze verordening vallen;

- d) het Europees kader voor capaciteitsbeheer niet volstaat om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen; of het Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstorings- en crisisbeheer niet volstaat om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen; of het Europees kader voor prestatiebeoordeling niet volstaat om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, of
 - e) het ENIM de tekortkomingen die het adviespanel inzake prestaties in het in artikel 73, lid 2, bedoelde verslag heeft geïdentificeerd, niet voldoende heeft aangepakt binnen de termijn van drie maanden.
3. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 76, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.
4. Bij de voorbereiding van de ontwerpuitvoeringshandelingen houdt de Commissie rekening met de werkzaamheden van het ENIM en het verslag van het adviespanel inzake prestaties, indien beschikbaar.

Artikel 75

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 11, lid 9, artikel 13, lid 4, artikel 23, lid 9, artikel 40, lid 3, artikel 41, lid 11, artikel 42, lid 11, en artikel 50, lid 3, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van 11 juni 2026. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.
3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 11, lid 9, artikel 13, lid 4, artikel 23, lid 9, artikel 40, lid 3, artikel 41, lid 11, artikel 42, lid 11, en artikel 50, 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 op grond van artikel 11, lid 9, artikel 13, lid 4, artikel 23, lid 9, artikel 40, lid 3, artikel 41, lid 11, artikel 42, lid 11, of artikel 50, 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 die termijn de Commissie hebben meegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

*Artikel 76***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.

Indien door het comité geen advies wordt uitgebracht, neemt de Commissie de ontwerpuitvoeringshandeling niet aan en is artikel 5, lid 4, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

*Artikel 77***Verslag en evaluatie**

Uiterlijk op 31 december 2033 evalueert 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 geëvalueerd:

- a) de gevolgen van deze verordening voor de prestaties van spoorweginfrastructuurdiensten;
- b) de gevolgen van deze verordening voor de ontwikkeling van spoorvervoersdiensten, met name internationale diensten, langeafstandsdiensten en goederendiensten;
- c) de werkzaamheden van het ENIM, de netwerkcoördinator en het ENRRB in het algemeen en met betrekking tot de ontwikkeling, goedkeuring en toepassing van gemeenschappelijke criteria, methoden en procedures;
- d) de doeltreffendheid van de coördinatiemechanismen binnen het in artikel 7 bedoelde Europees kader voor capaciteitsbeheer, het in artikel 46 bedoelde Europees kader voor de coördinatie van grensoverschrijdend verkeers-, verstoring- en crisisbeheer en het in artikel 52 bedoelde Europees kader voor prestatiebeoordeling;
- e) de doeltreffendheid van het regelgevend toezicht op nationaal en Europees niveau;
- f) de werking van de sociaal-economische, operationele en milieucriteria.

*Artikel 78***Wijzigingen in Richtlijn 2012/34/EU**

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

“c) de beginselen en procedures die bij de vaststelling en de inning van de heffingen voor het gebruik van spoorweginfrastructuur moeten worden toegepast, zoals bepaald in hoofdstuk IV.”;
 - b) artikel 2, lid 6, wordt geschrapt;
 - c) artikel 3, punten 20), 22), 23), 27) en 28), worden geschrapt;

d) artikel 7 ter wordt geschrapt;

e) artikel 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 op het net van de infrastructuurbeheerder zijn aangesloten en voor de dienstverlening in die voorzieningen, of neemt een verwijzing op naar een website waarop deze informatie kosteloos in elektronische vorm wordt aangeboden. De inhoud van de netverklaring is opgenomen in bijlage IV.”;

f) artikel 36 wordt geschrapt;

g) de artikelen 38 tot en met 54 worden geschrapt;

h) bijlage IV, punten 1) en 3), worden geschrapt;

i) bijlage VII wordt geschrapt.

2. Verwijzingen naar de geschrapte bepalingen van Richtlijn 2012/34/EU gelden als verwijzingen naar deze verordening en worden gelezen volgens de concordantietabel in deel 1 van bijlage X.

Artikel 79

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 van Richtlijn 2012/34/EU en bijlage IV, punt 3), en bijlage VII bij die richtlijn zijn niet van toepassing op activiteiten en taken die worden uitgevoerd in verband met de dienstregelingen die in werking treden op of na 14 december 2030.

Artikel 80

Intrekking

1. Verordening (EU) nr. 913/2010 wordt ingetrokken met ingang van 14 december 2030.

2. Verwijzingen naar de ingetrokken verordening gelden als verwijzingen naar deze verordening en worden gelezen volgens de concordantietabel in deel 2 van bijlage X.

Artikel 81

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. Deze verordening is van toepassing met ingang van 12 juni 2026. Echter:

a) artikel 29, lid 2, artikel 30, lid 1, en de artikelen 50 en 66 zijn van toepassing met ingang van 31 december 2027;

b) artikel 10, leden 1 en 2, is van toepassing met ingang van 1 januari 2029;

- c) de artikelen 2 en 3, hoofdstuk II, met uitzondering van artikel 7, artikel 10, leden 1 en 2, artikel 29, lid 2, en artikel 30, lid 1, en hoofdstuk III, met uitzondering van de artikelen 46, 49 en 50, zijn alleen van toepassing op activiteiten en taken die worden uitgevoerd in verband met de dienstregelingen die van kracht worden op of na 14 december 2030;
- d) artikel 78 is van toepassing met ingang van 14 december 2030.

3. Niettegenstaande lid 2 van dit artikel zijn artikel 7, lid 7, artikel 8, lid 3, artikel 21, lid 5, artikel 33, lid 12, artikel 35, lid 7, artikel 46, lid 7, en artikel 52, lid 8, alsmede artikel 11, lid 9, artikel 13, lid 4, artikel 23, lid 9, artikel 40, lid 3, artikel 41, lid 11, artikel 42, lid 11, en artikel 50, lid 3, waarbij respectievelijk uitvoerings- en gedelegeerde bevoegdheden aan de Commissie worden toegekend, van toepassing met ingang van 12 juni 2026.

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

Gedaan te Straatsburg, 20 mei 2026.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

R. METSOLA

Voor de Raad

De voorzitter

N. IOANNIDES

BIJLAGE I

OP TE STELLEN DOCUMENTEN EN TIJDSHEMA VOOR CAPACITEITSBEHEER

Deel 1

Door infrastructuurbeheerders op te stellen documenten in het kader van de in de artikelen 13, 18, 19 en 20 bedoelde strategische capaciteitsplanning

Document	Inhoud
Capaciteitsstrategie (artikel 18)	— Geografische reikwijdte van de capaciteitsstrategie: lijnen die onder de capaciteitsplanning vallen overeenkomst artikel 14, lid 6; — Geplande ontwikkeling van fysieke spoorweginfrastructuur, met inbegrip van nieuwe aanleg, verbetering, vernieuwing en sluiting/buitengebruikstelling, met vermelding van de kenmerken van die spoorweginfrastructuur; — Voorspelde ontwikkeling van de vraag naar spoorvervoersdiensten; — De strategische richtsnoeren van de lidstaten inzake de benutting van de capaciteit, indien de lidstaten dergelijke richtsnoeren hebben verstrekt; — Capaciteit die is toegewezen in kaderovereenkomsten en capaciteit die nodig kan zijn om vervoersdiensten te verlenen in het kader van openbardienstcontracten; — Informatie over de beschikbaarheid en benutting van spoorweginfrastructuur, waaronder spoorweginfrastructuur die als intensief benut of overbelast is verklaard; — Geplande spoorweginfrastructuurwerken die leiden tot capaciteitsbeperkingen met zeer grote gevolgen.
Capaciteitsmodel (artikel 19)	— Alle informatie in de capaciteitsstrategie, in voorkomend geval geactualiseerd en nader uitgewerkt; — Het totale volume van de voor aanvragers beschikbare capaciteit, met inbegrip van capaciteit op meerdere netten, per netsegment, met inbegrip van het volume beschikbare capaciteit per marktsegment van het spoorvervoer voor verschillende segmenten spoorvervoersdiensten en/of per toewijzingsprocedure, met inbegrip van vrijgehouden capaciteit voor latere aanvragen en capaciteit toegewezen door middel van kaderovereenkomsten; — Volume dat is voorbehouden voor capaciteitsbeperkingen naar aanleiding van spoorweginfrastructuurwerken naar impact op het geraamde verkeersvolume, als vastgelegd in deel 3 van deze bijlage; — Geografische bijzonderheden: uitsplitsing in passende delen van de planning die de kenmerken van spoorweginfrastructuur en vraag weerspiegelen; — Toepassingsduur: één dienstregelingsperiode; — Tijdelijke bijzonderheid: ten minste jaarlijks overzicht (capaciteitsbeperkingen) en één of meer representatieve dag/dagen (beschikbare capaciteit voor aanvragen).

Document	Inhoud
Plan voor capaciteitslevering (artikel 20)	— Alle informatie in het capaciteitsmodel, in voorkomend geval geactualiseerd en verder uitgewerkt; — Capaciteit die beschikbaar is voor toewijzing aan aanvragers voor de dienstregelingsperiode waarop het plan voor capaciteitslevering betrekking heeft: i) indien van toepassing uit hoofde van artikel 20, lid 5, en overeenkomstig artikel 20, leden 5 en 6, vooraf geplande capaciteit beschikbaar voor aanvragen, met inbegrip van capaciteit op meerdere netten, gedefinieerd in de vorm van capaciteitsobjecten overeenkomstig artikel 20, lid 6; ii) capaciteit die niet vooraf is gepland door de infrastructuurbeheerder; iii) capaciteit die beschikbaar is in de in artikel 31, lid 1, bedoelde dienstvoorzieningen. — Capaciteit die niet beschikbaar is voor toewijzing aan aanvragers: i) capaciteitsbeperkingen, gedefinieerd in de vorm van capaciteitsobjecten, met inbegrip van capaciteitsbeperkingen als bedoeld in deel 3, punt 2, van deze bijlage; ii) capaciteit die al is toegewezen via kaderovereenkomsten overeenkomstig artikel 33 of via de meerjarige voortschrijdende planning overeenkomstig artikel 35; iii) capaciteit die is voorbehouden voor andere dan de in de punten i) en ii) vermelde doelen, die duidelijk worden aangegeven door de infrastructuurbeheerder; iv) andere reeds toegewezen capaciteit, bij de actualisering van het plan voor capaciteitslevering tijdens de dienstregeling waarnaar het plan voor capaciteitslevering verwijst. — Alternatieve beschikbare capaciteit tijdens capaciteitsbeperkingen; — Alternatieve beschikbare capaciteit in geval van netstoringen; — Toepasselijke beperkingen voor het gebruik van gespecialiseerde spoorweginfrastructuur als bedoeld in artikel 26.

Deel 2

Tijdschema voor strategisch capaciteitsbeheer als bedoeld in de artikelen 13, 18, 19 en 20

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

De raadpleging van belanghebbenden over Europese en grensoverschrijdende kwesties vindt plaats overeenkomstig artikel 57, waarbij alle operationele belanghebbenden worden betrokken. De infrastructuurbeheerders coördineren de op te stellen documenten doorlopend in het kader van het coördinatieproces van artikel 55.

Document	Mijlpaal	Termijn (uiterlijk)
Capaciteitsstrategie (artikel 18)	Begin van de uitwerkingsfase van de capaciteitsstrategie	X-60
	Eerste raadpleging van operationele belanghebbenden	X-58
	Publicatie van de ontwerpstrategie en tweede raadpleging van operationele belanghebbenden over de ontwerpstrategie	X-39
	Bekendmaking van de definitieve capaciteitsstrategie na de laatste coördinatie tussen infrastructuurbeheerders en rekening houdend met eventuele opmerkingen van het ERP na de publicatie van de ontwerpcapaciteitsstrategie	X-36

Document	Mijlpaal	Termijn (uiterlijk)
Capaciteitsmodel (artikel 19)	Begin van de voorbereiding	X-36
	Aankondigingen van capaciteitsbehoeften door aanvragers en potentiële aanvragers en raadpleging van operationele belanghebbenden	X-24
	Publicatie van het ontwerpcapaciteitsmodel en start van de tweede raadpleging van de aanvragers en operationele belanghebbenden	X-21
	Einde van de raadpleging van aanvragers en operationele belanghebbenden en rekening houden met eventuele opmerkingen van de toezichthoudende instantie na de publicatie van het ontwerpcapaciteitsmodel	X-19
	Publicatie van het definitieve capaciteitsmodel na de laatste coördinatie tussen infrastructuurbeheerders	X-18
Plan voor capaciteitslevering (artikel 20)	Begin van de voorbereiding	X-18
	Raadpleging van aanvragers en operationele belanghebbenden	X-14
	Toezichthoudende instantie analyseert het ontwerpplan voor capaciteitslevering en kan een besluit nemen waarbij de infrastructuurbeheerder het plan voor capaciteitslevering moet wijzigen	X-14 tot X-13
	Bekendmaking van capaciteitsbeperkingen als bedoeld in punt 2 van deel 3 van deze bijlage	X-12
	Publicatie van het definitieve plan voor capaciteitslevering na laatste coördinatie tussen infrastructuurbeheerders	X-11
	Actualisering van het plan voor capaciteitslevering voor late aanvragen	X-6,5
	Bekendmaking van capaciteitsbeperkingen als bedoeld in punt 5 van deel 3 van deze bijlage	X-4
	Herbestemming van voor toewijzing gereserveerde capaciteit voor andere toewijzingsprocedures, 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: "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 het op te stellen document “capaciteitsstrategie” met betrekking tot de dienstregelingsperioden die beginnen in december 2030 en december 2031:

Capaciteitsstrategie (artikel 18)	Publicatie van de ontwerpstrategie en raadpleging van operationele belanghebbenden	X-38
	Bekendmaking van de definitieve capaciteitsstrategie na de laatste coördinatie tussen infrastructuurbeheerders en rekening houdend met eventuele opmerkingen van het ERP na de publicatie van de ontwerpcapaciteitsstrategie	X-36

Deel 3

Tijdschema en eisen voor de coördinatie, raadpleging en bekendmaking van capaciteitsbeperkingen naar aanleiding van de in de artikelen 11 en 37 bedoelde spoorweginfrastructuurwerken

1. Capaciteitsbeperkingen worden ingedeeld op basis van de duur ervan en de gevolgen ervan voor het verkeer (geraamd verkeersvolume op een spoorlijn per dag) volgens onderstaande tabel.

Tabel 1. Indeling van capaciteitsbeperkingen

	Duur	Gevolgen voor het verkeer	Afronding van de eerste coördinatie en raadpleging en bekendmaking van ontwerpcapaciteitsbeperkingen	Afronding van de tweede coördinatie en raadpleging over capaciteitsbeperkingen die gevolgen hebben voor meer dan één net	Bekendmaking van definitieve capaciteitsbeperkingen	Verstreking van gegevens over de aangeboden alternatieve treinpaden
Zeer grote gevolgen	Meer dan 30 dagen	Meer dan 50 %	X-24	X-18	X-12	
Grote gevolgen	Meer dan zeven dagen	Meer dan 30 %	X-24	X-13,5	X-12	
Middelgrote gevolgen	zeven dagen of minder	Meer dan 50 %		X-13,5	X-12	
Beperkte gevolgen	zeven dagen of minder	Meer dan 10 %			X-4	T-4 Passagiers T-1 Goederen

“X-m” betekent “m” maanden vóór de datum van inwerkingtreding van de dienstregeling (“X”), overeenkomstig deel 4.

“T-m” betekent “m” maanden voor het begin van de betrokken treinrit.

2. Wat betreft capaciteitsbeperkingen met zeer grote of grote gevolgen, maken de betrokken infrastructuurbeheerders alle capaciteitsbeperkingen en de voorlopige resultaten van een raadpleging van de aanvragers 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 bekend. Die spoorweginfrastructuurbeperkingen worden opgenomen in het in artikel 20 bedoelde plan voor capaciteitslevering.

3. Als de capaciteitsbeperkingen overeenkomstig punt 2 een eerste keer worden gepubliceerd, start de infrastructuurbeheerder een raadpleging van de aanvragers en de betrokken exploitanten van dienstvoorzieningen over de capaciteitsbeperkingen. Als overeenkomstig punt 4 een coördinatie is vereist tussen de eerste en de tweede publicatie van de capaciteitsbeperkingen, raadplegen de infrastructuurbeheerders de aanvragers en de betrokken exploitanten van dienstvoorzieningen een tweede keer tussen het einde van die coördinatie en de tweede publicatie van de capaciteitsbeperking.
4. Indien de gevolgen van de capaciteitsbeperkingen niet beperkt blijven tot één net, overleggen de infrastructuurbeheerders onderling en, indien nodig, met de betrokken aanvragers en exploitanten van dienstvoorzieningen, alvorens de capaciteitsbeperkingen overeenkomstig punt 1 bekend te maken.

De laatste coördinatie en raadpleging vóór de tweede publicatie wordt afgerond:

- a) uiterlijk 18 maanden vóór de wijziging van de dienstregeling voor capaciteitsbeperkingen met zeer grote gevolgen;
- b) uiterlijk 13 maanden en 15 dagen vóór de wijziging van de dienstregeling voor capaciteitsbeperkingen met grote gevolgen;
- c) uiterlijk 13 maanden en 15 dagen vóór de wijziging van de dienstregeling voor capaciteitsbeperkingen met middelgrote gevolgen.

De definitieve publicatie van capaciteitsbeperkingen met zeer grote, grote en middelgrote gevolgen wordt ten minste twaalf maanden vóór de wijziging van de betrokken dienstregeling voltooid.

5. Wat betreft capaciteitsbeperkingen met beperkte gevolgen die zich voordoen tijdens de volgende dienstregelingsperiode en waarvan de infrastructuurbeheerder uiterlijk zes maanden en 15 dagen vóór 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 de drempels en criteria voor het bundelen van capaciteitsbeperkingen in hun netverklaringen als bedoeld in punt 2 van bijlage V.
7. Als de infrastructuurbeheerder overeenkomstig de punten 1 of 5 of artikel 37, lid 5, 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 netverklaring als bedoeld in punt 2 van bijlage V. De infrastructuurbeheerder houdt die informatie actueel. Daarnaast publiceren de infrastructuurbeheerders deze informatie in digitale vorm overeenkomstig de artikelen 10 en 66.

8. Wat betreft capaciteitsbeperkingen met zeer 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 trajecten, 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. Indien de analyse van alternatieve capaciteitsbeperkingen meer dan één infrastructuurbeheerder betreft, overleggen de infrastructuurbeheerders onderling.

9. Wat betreft capaciteitsbeperkingen met zeer 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 indien er 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 die criteria bekend in de netverklaring.

10. Het ENIM maakt de onder punt 7 vereiste informatie bekend op zijn website.

Deel 4

Tijdschema voor capaciteitstoewijzing via de in de artikelen 34 en 40 bedoelde jaarlijkse toewijzingsprocedure

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

Mijlpaal of tijdsperiode	Termijn of duur
Geldigheidsduur van de dienstregeling ("dienstregelingsperiode")	Met ingang van middernacht op de tweede zaterdag van december tot middernacht op de tweede zaterdag van december van het volgende jaar
Inwerkingtreding van de dienstregeling	Op de tweede zaterdag van december om middernacht
Bekendmaking van het plan voor capaciteitslevering	Overeenkomstig deel 2 van deze bijlage

Mijlpaal of tijdsperiode	Termijn of duur
Bekendmaking van capaciteitsbeperkingen naar aanleiding van spoorweginfrastructuurwerken	Overeenkomstig de delen 2 en 3 van deze bijlage
Uiterste datum voor het indienen van aanvragen voor capaciteitsrechten	X-9,5
Opstelling van de ontwerpdienstregeling Uiterste termijn voor het indienen van een ontwerpcapaciteitsaanbod door de infrastructuurbeheerder(s) bij de aanvragers	X-7,5
Afronding van de raadpleging van de aanvragers	X-6,5
Uiterste termijn voor het indienen van een definitief capaciteitsaanbod door de infrastructuurbeheerder(s) bij aanvragers	X-5,5
Bekendmaking van de dienstregeling Uiterste datum voor de toewijzing van capaciteitsrechten aan aanvragers door de infrastructuurbeheerder	X-5,25
Omzetting van capaciteitsspecificaties in treinpaden	Door de infrastructuurbeheerders te specificeren in de netverklaring, rekening houdend met het in artikel 7 bedoelde Europees kader voor capaciteitsbeheer

Opmerking: "X-m" betekent "m" maanden vóór de datum van inwerkingtreding van de dienstregeling ("X").

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

Deel 5

Tijdschema voor capaciteitstoewijzing via in de artikelen 33 en 40 bedoelde kaderovereenkomsten

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

Tijdsperiode	Duur
Standaardgeldigheidsduur van kaderovereenkomsten	5 jaar
Omzetting van capaciteitsspecificaties in treinpaden	Tussen X-9,5 en X-7,5 (samen met coördinatie in het kader van de in deel 4 bedoelde jaarlijkse toewijzingsprocedure)

Opmerking: "X-m" betekent "m" maanden vóór de datum van inwerkingtreding van de dienstregeling ("X"), overeenkomstig deel 4.

Deel 6

Tijdschema voor het in de artikelen 35 en 40 bedoelde proces van voortschrijdende planning van capaciteitstoewijzing

De infrastructuurbeheerder en de aanvragers houden zich aan het volgende tijdschema tijdens het proces van voortschrijdende planning van capaciteitstoewijzing:

Mijlpaal of tijdsperiode	Termijn of duur
Vroegste termijn voor aanvragers om capaciteitsaanvragen in te dienen in het kader van het proces van voortschrijdende planning van capaciteitstoewijzing	Vier maanden voor de eerste treinrit
Uiterste termijn voor aanvragers om capaciteit in te dienen bij aanvragen in het kader van het proces van voortschrijdende planning van capaciteitstoewijzing	Eén maand voor de eerste treinrit
Maximale duur van de capaciteitsrechten die in het kader van het proces van voortschrijdende planning van capaciteitstoewijzing zijn verleend	36 maanden vanaf de start van de eerste treinrit
Omzetting van capaciteitsspecificaties in treinpaden voor overeenkomstig artikel 35, lid 2, punt a), verleende capaciteitsrechten	Te specificeren door de infrastructuurbeheerders, rekening houdend met het in artikel 7 bedoelde Europees kader voor capaciteitsbeheer
Omzetting van capaciteitsspecificaties in treinpaden voor overeenkomstig artikel 35, lid 2, punt b), verleende capaciteitsrechten	Te specificeren door de infrastructuurbeheerders, rekening houdend met het in artikel 7 bedoelde Europees kader voor capaciteitsbeheer
Maximumtermijn voor infrastructuurbeheerders om een aanbod van capaciteitsrechten in het kader van het proces van voortschrijdende planning van capaciteitstoewijzing op te stellen	15 dagen

Opmerking: "X-m" betekent "m" maanden vóór de datum van inwerkingtreding van de dienstregeling ("X"), overeenkomstig deel 4.

Deel 7

Tijdschema voor capaciteitstoewijzing via het in de artikelen 36 en 40 bedoelde ad-hocproces

Bij de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit via het ad-hocproces neemt de infrastructuurbeheerder het volgende tijdschema in acht:

Tijdsperiode	Duur
Maximumtermijn voor infrastructuurbeheerders om een aanbod van capaciteitsrechten op te stellen	Zeven kalenderdagen en in ieder geval 24 uur vóór het begin van de treindienst

Deel 8

Tijdschema voor wijzigingen van toegewezen capaciteit als bedoeld in artikel 41

Bij het wijzigen van spoorweginfrastructuurcapaciteitsrechten neemt de infrastructuurbeheerder het volgende tijdschema in acht:

Mijlpaal of tijdsperiode	Termijn of duur
Maximumtermijn voor de infrastructuurbeheerder om een alternatief capaciteitsrecht aan te bieden met betrekking tot één net	Vier kalenderdagen en in ieder geval 24 uur vóór het begin van de treindienst
Maximumtermijn voor infrastructuurbeheerders om een alternatief capaciteitsrecht aan te bieden met betrekking tot meerdere netten	Acht kalenderdagen en in ieder geval 24 uur vóór het begin van de treindienst

BIJLAGE II

DREMPELS OM TE VERKLAREN DAT SPOORWEGINFRASTRUCTUUR INTENSIEF BENUT EN OVERBELAST IS ALS
BEDOELD IN ARTIKEL 23

Benutting	Indeling	Capaciteitsbenutting	Referentieperiode
Heterogeen verkeer	Intensief benut	> 85 % van de theoretische capaciteit	Meer dan vier uur gedurende meer dan 200 dagen per jaar
Heterogeen verkeer	Overbelast	> 95 % van de theoretische capaciteit	Meer dan vier uur gedurende meer dan 250 dagen per jaar
Homogeen verkeer	Intensief benut	> 90 % van de theoretische capaciteit	Meer dan vier uur gedurende meer dan 200 dagen per jaar
Homogeen verkeer	Overbelast	> 95 % van de theoretische capaciteit	Meer dan vier uur gedurende meer dan 250 dagen per jaar

Onder “capaciteitsbenutting” wordt verstaan de verhouding tussen de toegewezen capaciteit of voor voorgaande dienstregelingsperioden, het werkelijke aantal rijdende treinen en de theoretisch beschikbare capaciteit op een spoorweginfrastructuurelement op basis van de in artikel 23, lid 2, bedoelde methode.

“Homogeen verkeer” betekent dat treinen op het betrokken segment 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 segment.

BIJLAGE III

INHOUD VAN HET IN ARTIKEL 7 BEDOELDE EUROPEES KADER VOOR CAPACITEITSBEHEER

Het in artikel 7 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 capaciteitsplanning	Artikel 14, lid 2
Gemeenschappelijke instrumenten, methoden en procedurele regelingen voor strategische capaciteitsplanning, onder meer voor de coördinatie tussen infrastructuurbeheerders en de raadpleging van belanghebbenden, ook voor aankondigingen van capaciteitsbehoeften	Artikel 14, lid 4, artikel 14, lid 10, artikel 15, artikel 16, artikel 19, lid 1, en artikel 57
Richtsnoeren tot vaststelling van de procedures en methoden die moeten worden gebruikt voor de analyse van de vervoersmarkt	Artikel 17, lid 3
Middelen voor de bekendmaking van het plan voor capaciteitslevering en het proces van raadpleging van aanvragers	Artikel 20, lid 11
Richtsnoeren voor het bepalen van de grenzen waarbinnen de infrastructuurbeheerder een capaciteitsmodel of een plan voor capaciteitslevering kan voorstellen dat afwijkt van de ontvangen input	Artikel 19, lid 3, artikel 20, lid 7
Criteria en procedures voor de toewijzing van vooraf geplande capaciteit die is opgenomen in het plan voor capaciteitslevering	Artikel 22, lid 4
Specificaties voor de capaciteitsplanningsobjecten in een formaat dat voor mensen en machines leesbaar is	Artikel 22, lid 5
Gemeenschappelijke methode voor de benutting van spoorweginfrastructuurcapaciteit	Artikel 23, lid 2
Beoordelmethode en lijst van parameters met betrekking tot spoorvervoersdiensten en sociaal-economische en milieucriteria, met inbegrip van de lijst van parameters, standaardparameterwaarden of reeksen standaardwaarden	Artikel 27, lid 4, artikel 39, lid 4
Kenmerken van capaciteitsspecificaties	Artikel 28, lid 1
Bereik van drempelquota voor de annulering van ongebruikte capaciteitsrechten	Artikel 29, lid 3

Element	Referentie(s)
Procedures en methoden voor de coördinatie van de toewijzing van capaciteitsrechten voor meerdere netten, met inbegrip van minimumkwaliteitseisen	Artikel 30, lid 5
Richtsnoeren voor de vaststelling van de beperkingen met betrekking tot de verschillen tussen capaciteitsaanvragen van aanvragers en spoorweginfrastructuurcapaciteit die door infrastructuurbeheerders wordt voorgesteld in het kader van het consensuele geschillenbeslechtsingsproces	Artikel 38, lid 2
Richtsnoeren voor het consensuele geschillenbeslechtsingsmechanisme, met inbegrip van ten minste één capaciteitsaanvraag voor meerdere netten	Artikel 38, lid 7
Procedures om wijzigingen van capaciteitsrechten na toewijzing te beheren	Artikel 41, lid 10
Richtsnoeren voor de toepassing van een vermenigvuldigheidsfactor op boeten	Artikel 42, lid 6
Richtsnoeren voor passend en regelmatig overleg met belanghebbenden betreffende Europese en grensoverschrijdende kwesties	Artikel 57, lid 2

BIJLAGE IV

MINIMUM- EN MAXIMUMNIVEAU VAN DE BOETE OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 42

Het minimumniveau van de boete vóór een eventuele aanpassing bedraagt 1 EUR/km van het betrokken treinpad.

Het maximumniveau van de boete vóór een eventuele aanpassing bedraagt 8 EUR/km van het betrokken treinpad.

BIJLAGE V

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 deel waarin de aard van de voor spoorwegondernemingen beschikbare spoorweginfrastructuur en de voorwaarden voor de toegang tot die infrastructuur worden beschreven. In dat 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 capaciteitsbeheer. Dit deel bevat de algemene kenmerken van de spoorweginfrastructuur 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 capaciteitsbeheersproces 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) het tijdschema 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 38 bedoelde consensuele geschillenbeslechtsmechanisme en het in artikel 39 bedoelde formele geschillenbeslechtsmechanisme;
 - 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 spoorweginfrastructuur intensief benut of overbelast is;
 - h) bijzonderheden over de beperkingen inzake het gebruik van spoorweginfrastructuur;
 - i) een verklaring voor eventuele afwijkingen van het in artikel 7 bedoelde Europees kader;
- 3) een deel over activiteiten, met inbegrip van verkeers-, verstorings- en crisisbeheer. Hierin wordt de toepassing beschreven van de voorschriften van deze verordening en van Richtlijnen (EU) 2016/797, (EU) 2016/798 en 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 46 van deze verordening 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 beheersovereenkomst;
 - b) procedures om toe te zien 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 herstelmaatregelen te nemen om ze te verbeteren;
 - c) een verklaring voor eventuele afwijkingen van het in artikel 52 van deze verordening bedoelde Europees kader.
-

BIJLAGE VI

INHOUD VAN HET IN ARTIKEL 46 BEDOELDE EUROPEES KADER VOOR DE COÖRDINATIE VAN
GRENDOVERSCHRIJDEND VERKEERS-, VERSTORINGS- EN CRISISBEHEER

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

Element	Referentie(s)
Regels en procedures voor verkeers- en verstoringsbeheer waarmee infrastructuurbeheerders rekening moeten houden bij het vaststellen van regels en procedures voor verkeersbeheer	Artikel 45
Gemeenschappelijke regels en procedures voor de coördinatie van verkeers-, verstorings- en crisisbeheer tussen infrastructuurbeheerders en met operationele belanghebbenden	Artikel 44, artikel 45, artikel 46, leden 1 en 4, artikel 47 en artikel 48
Richtlijnen voor het beheer en de toewijzing van capaciteit in geval van netstoringen en crisissituaties	Artikel 43, 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 47
Procedures, regels, instrumenten en interfaces voor communicatie en informatie-uitwisseling, met inbegrip van geharmoniseerde digitale instrumenten en interfaces, tussen infrastructuurbeheerders, operationele belanghebbenden en andere relevante belanghebbenden, met name overheidsinstanties	Artikel 47, artikel 50 en artikel 66
Beginnelsen voor de oprichting van specifieke coördinatiegroepen met betrekking tot verkeers-, verstorings- en crisisbeheer	Artikel 55, lid 2
Regelingen voor simulatie en opleiding, met name met betrekking tot storingen en crisissituaties	Artikel 49, lid 7
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	Artikel 48, lid 7
Richtsnoeren voor passend en regelmatig overleg met belanghebbenden betreffende Europese en grensoverschrijdende kwesties	Artikel 57, lid 2

BIJLAGE VII

DE IN ARTIKEL 48 BEDOELDE NETSTORINGEN

Soort incident	Geraamde vermoedelijke duur	Geraamde vermoedelijke gevolgen
Netstoring	Om de beschikbare capaciteit voor treinbenutting terug te brengen naar het niveau van vóór het incident zijn drie of meer dagen nodig	— 50 % of meer van de treinen op het betrokken segment die op één net rijden, heeft een operationele behandeling nodig — Minder dan 50 % van de treinen op het betrokken segment die op meer dan één net rijden, heeft (naar verwachting) een operationele behandeling nodig
Verstoring van meerdere netten	Om de beschikbare capaciteit voor treinbenutting terug te brengen naar het niveau van vóór het incident zijn drie of meer dagen nodig	— Minstens 50 % van de treinen op het betrokken segment die op meer dan één net rijden, heeft (naar verwachting) een operationele behandeling nodig

BIJLAGE VIII

DE IN ARTIKEL 52 BEDOELDE INHOUD VAN HET EUROPEES KADER VOOR PRESTATIEBEOORDELING

Prestatiegebied	Relevante kwesties (indicatief)
Spoorweginfrastructuur en uitrusting	— Capaciteit en capaciteiten van de fysieke infrastructuur en de bijbehorende uitrusting, met inbegrip van de uitrol van TEN-T-normen — Vermindering van spoorweginfrastructuurcapaciteit of mogelijkheden van de infrastructuur als gevolg van het uitstel van de vernieuwing, het onderhoud of de reparatie van spoorweginfrastructuur
Spoorweginfrastructuurcapaciteit	— 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, per net en over meerdere netten — Stabiliteit van het capaciteitsaanbod, met name in verband met spoorweginfrastructuurwerken — Overbelaste spoorweginfrastructuur — Geplande haltetijden van treinen aan grensstations
Verkeersbeheer	— 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	— Aandeel verkeer dat tijdens de verstoring of crisis via een ander traject 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 — Specifieke problemen die zich hebben voorgedaan (kwalitatief)
Uitrol en prestaties van digitale diensten, instrumenten en interfaces	— Ondersteuning van de processen in verband met capaciteits-, verkeers- en verstoringsbeheer — Volledigheid en kwaliteit van de verstrekte informatie en gegevens en toegankelijkheid voor operationele belanghebbenden — Afstemming op de Europese architectuur die is ontwikkeld door de Gemeenschappelijke Onderneming "Europese spoorwegen" en met de toepasselijke technische specificaties overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/797

Prestatiegebied	Relevante kwesties (indicatief)
Naleving van de regelgeving; regelgevend toezicht	— Procesindicatoren voor toezicht op de naleving van regels en procedures — Klachten ingediend bij toezichthoudende instanties en het ENRRB

Regelingen om de prestaties van het verkeers-, verstorings- en crisisbeheer te evalueren, met inbegrip van de coördinatie tussen operationele belanghebbenden

Richtsnoeren voor passend en regelmatig overleg met belanghebbenden betreffende Europese en grensoverschrijdende kwesties, als bedoeld in artikel 57, lid 2

BIJLAGE IX

DE IN ARTIKEL 50 BEDOELDE INFORMATIE DIE MOET WORDEN VERSTREKT AAN OPERATIONELE
BELANGHEBBENDEN

De volgende informatie, die in voorkomend geval wordt verstrekt overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/797 en de uit hoofde daarvan vastgestelde toepasselijke uitvoeringshandelingen, en die onderworpen is aan de respectieve verantwoordelijkheden van belanghebbenden zoals bedoeld in Uitvoeringsverordening (EU) 2026/253 ⁽¹⁾ van de Commissie, wordt verstrekt uit hoofde van artikel 50 van deze verordening:

Door de infrastructuurbeheerder verstrekte informatie:

- Treinnummer
- Treinrapportering
- Treinpadtoewijzing
- Treinritinformatie en treinprognose-informatie
- Informatie betreffende storting aan de dienstverlening
- Gegevensuitwisseling voor kwaliteitsverbetering

Door andere operationele belanghebbenden verstrekte informatie:

- Vrachtbriefgegevens
- Aanvraag toewijzing treinpad
- Treinvoorbereiding
- Treinritinformatie en treinprognose-informatie
- Informatie betreffende storting aan de dienstverlening
- Geschat tijdstip van vertrek (*Estimated Time of Departure* — ETD), geschat tijdstip van overdracht (*Estimated Time of Interchange* — ETI), geschat tijdstip van aankomst (*Estimated Time of Arrival* — ETA) van de verzending
- Wagonbeweging
- Gegevensuitwisseling voor kwaliteitsverbetering

⁽¹⁾ Uitvoeringsverordening (EU) 2026/253 van de Commissie (EU) van 6 februari 2026 betreffende een technische specificatie inzake het subsysteem telematica van het spoorwegsysteem in de Europese Unie met het oog op de interoperabiliteit van het delen van gegevens in het spoorvervoer ("TSI TEL") en tot intrekking van Verordeningen (EU) nr. 454/2011 ("TSI TAP") en (EU) nr. 1305/2014 ("TSI TAF") (PB L, 2026/253, 10.2.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/253/oj).

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 40, lid 2
Artikel 3, punt 20	Artikel 23 en bijlage II
Artikel 3, punt 22	Artikelen 38 en 39
Artikel 3, punt 23	Artikel 5, punt 6, en artikel 33
Artikel 3, punt 27	Artikel 5, lid 9
Artikel 3, punt 28	Artikel 5, punt 14
Artikel 7 ter, lid 1	Artikel 3, lid 1
Artikel 7 ter, lid 2	Artikel 3, lid 3
Artikel 7 ter, lid 3	Artikel 3, lid 4, en artikel 2, lid 4, punt b)
Artikel 36	Artikel 42
Artikel 38, lid 1	Artikel 28, lid 1, tweede alinea, en artikel 28, lid 5
Artikel 38, lid 2	Artikel 28, lid 3
Artikel 38, lid 3	Artikel 28, lid 4
Artikel 38, lid 4	Artikel 28, lid 6
Artikel 39, lid 1	Artikel 13, lid 3
Artikel 39, lid 2	Artikel 3, lid 2
Artikel 40, lid 1	Artikel 16, artikel 30 en artikel 55
Artikel 40, lid 2	Artikel 58, lid 10, artikel 61, lid 2, artikel 67, lid 1, artikel 68, leden 1 en 7
Artikel 40, lid 3	Artikel 58, leden 3 en 8
Artikel 40, lid 4	Artikel 56, lid 1

Richtlijn 2012/34/EU	Deze verordening
Artikel 40, lid 5	—
Artikel 41, lid 1	Artikel 8, lid 1
Artikel 41, lid 2	Artikel 8, lid 2
Artikel 41, lid 3	Artikel 8, lid 3
Artikel 42, lid 1	Artikel 33, lid 1
Artikel 42, lid 2	Artikel 33, lid 6
Artikel 42, lid 3	Artikel 33, lid 7
Artikel 42, lid 4	Artikel 33, lid 7
Artikel 42, lid 5	Artikel 33, lid 8, en bijlage I, deel 5
Artikel 42, lid 6	Artikel 33, lid 9
Artikel 42, lid 7	Artikel 33, lid 11
Artikel 42, lid 8	Artikel 33, lid 12
Artikel 43, lid 1	Artikel 40, lid 1, artikel 34, leden 5, 6, en 7, artikel 35, leden 1 en 2, en bijlage I, delen 2, 4, 5, 6 en 7
Artikel 43, lid 2	Artikel 11, lid 9, artikel 13, lid 2, artikel 23, lid 9, artikel 40, lid 3, en artikel 41, lid 11
Artikel 43, lid 3	—
Artikel 44, lid 1	Artikel 28, lid 1
Artikel 44, lid 2	Artikel 34, leden 6 en 7
Artikel 44, lid 3	Artikel 33, lid 4
Artikel 44, lid 4	Artikel 30 en artikel 66, lid 5
Artikel 45, lid 1	Artikel 34, lid 1
Artikel 45, lid 2	Artikel 27
Artikel 45, lid 3	Artikel 34, lid 9
Artikel 45, lid 4	Artikel 34, lid 9

Richtlijn 2012/34/EU	Deze verordening
Artikel 46, lid 1	Artikel 38, lid 1
Artikel 46, lid 2	Artikel 38, lid 2
Artikel 46, lid 3	Artikel 38, lid 3
Artikel 46, lid 4	Artikel 38, lid 4
Artikel 46, lid 5	Artikel 38, lid 2
Artikel 46, lid 6	Artikel 39
Artikel 47, lid 1	Artikel 23, lid 1, en bijlage II
Artikel 47, lid 2	Artikel 23, lid 5
Artikel 47, lid 3	Artikel 27, lid 1
Artikel 47, lid 4	Artikel 9, leden 1 en 2, en artikel 13, lid 3
Artikel 47, lid 5	Artikel 9, lid 1, en artikel 35
Artikel 47, lid 6	Artikel 23, lid 6
Artikel 48, lid 1	Artikel 36, lid 1
Artikel 48, lid 2	Artikel 20, lid 5
Artikel 49, lid 1	Artikel 26, lid 1
Artikel 49, lid 2	Artikel 26, lid 2
Artikel 49, lid 3	Artikel 26, lid 3
Artikel 50, lid 1	Artikel 24, lid 1
Artikel 50, lid 2	Artikel 24, lid 2
Artikel 50, lid 3	Artikel 24, lid 1
Artikel 51, lid 1	Artikel 23, lid 1
Artikel 51, lid 2	Artikel 25, leden 1 en 2
Artikel 51, lid 3	Artikel 25, lid 4
Artikel 51, lid 4	Artikel 25, lid 5

Richtlijn 2012/34/EU	Deze verordening
Artikel 52, lid 1	Artikel 14, lid 9
Artikel 52, lid 2	Artikel 29, lid 3
Artikel 53, lid 1	Artikel 37, lid 1
Artikel 53, lid 2	Artikel 11, leden 2 en 4, en artikel 37, lid 3
Artikel 53, lid 3	Artikel 10, lid 1
Artikel 54, lid 1	Artikel 45, lid 3
Artikel 54, lid 2	Artikel 45, lid 5
Artikel 54, lid 3	Artikel 45, lid 7

2. Concordantietabel voor Verordening (EU) nr. 913/2010

Verordening (EU) nr. 913/2010	Deze verordening
Artikelen 1 tot en met 7	—
Artikel 8	Artikel 58, leden 1 tot en met 7, leden 9, 10 en 11, en artikel 60, lid 1, punten a), b) en c) en g), en lid 2
Artikel 9, lid 1	Artikel 16, lid 1, artikel 24, leden 3 en 4, artikel 25, lid 3, en artikel 61
Artikel 9, lid 1, punten a), c), d) en e), artikel 9, leden 2 tot en met 5	—
Artikel 9, lid 1, punt b)	Artikel 17 en artikel 24, leden 3 en 4
Artikel 10	—
Artikel 11	Artikel 58, leden 1 tot en met 7 en lid 9, 10 en 11
Artikelen 12 tot en met 18	—
Artikel 19	Artikel 51 en artikel 70, leden 7 en 8
Artikelen 20 tot en met 25	—