

II

(Niet-wetgevingshandelingen)

VERORDENINGEN

UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2016/545 VAN DE COMMISSIE

van 7 april 2016

betreffende procedures en criteria voor kaderovereenkomsten tot toewijzing van spoorinfrastructuurcapaciteit

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte ⁽¹⁾ en met name artikel 42, lid 8,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij het sluiten van kaderovereenkomsten dienen infrastructuurbeheerders de beschikbare infrastructuurcapaciteit zo effectief mogelijk te benutten. Aanvragers die een kaderovereenkomst voor infrastructuurcapaciteit wensen te sluiten met het oog op investeringen in hun aanbod hebben soms echter behoefte aan meer rechtszekerheid over de beschikbare infrastructuurcapaciteit gedurende meer dan één dienstregelingsperiode.
- (2) In het kader van de jaarlijkse procedure voor de opstelling van de dienstregeling dienen infrastructuurbeheerders reservecapaciteit beschikbaar te houden voor vooraf vastgelegde treinpaden overeenkomstig artikel 14, leden 3 en 5, van Verordening (EU) nr. 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁾. Bovendien dienen zij reservecapaciteit beschikbaar te houden voor ad-hocaanvragen overeenkomstig artikel 48, lid 2, van Richtlijn 2012/34/EU. Kaderovereenkomsten mogen evenmin een belemmering vormen voor de jaarlijkse opstelling van de dienstregeling overeenkomstig artikel 42 van Richtlijn 2012/34/EU. Infrastructuurbeheerders dienen derhalve minstens in reservecapaciteit te voorzien en rekening te houden met die beperkingen alvorens een deel van de resterende capaciteit bij kaderovereenkomst toe te wijzen.
- (3) Potentiële aanvragers hebben behoefte aan transparantie over de bij kaderovereenkomst toegewezen capaciteit en de nog beschikbare indicatieve capaciteit van een lijn. Om administratieve lasten in verband met kaderovereenkomsten te vermijden, moeten potentiële aanvragers vooraf weten hoe groot de kans is dat hun aanvragen zullen worden goedgekeurd. Infrastructuurbeheerders moeten het overzicht van de bij kaderovereenkomst toegewezen capaciteit derhalve opnemen in hun netverklaring. In het overzicht van de bij kaderovereenkomst toegewezen capaciteit moet worden gespecificeerd of kaderovereenkomsten gelden voor goederentreinen, voor passagiers-treinen of voor beide.
- (4) Infrastructuurbeheerders en aanvragers moeten enerzijds over een zekere flexibiliteit beschikken voor de indiening van aanvragen tot het sluiten van kaderovereenkomsten voor infrastructuurcapaciteit. Anderzijds sorteren criteria die een optimaal gebruik van de beschikbare infrastructuurcapaciteit waarborgen het meeste effect wanneer ze op zoveel mogelijk aanvragers tegelijk worden toegepast. Derhalve moeten infrastructuurbeheerders die geen vaste jaarlijkse of meerjarige termijn hanteren bij andere potentiële aanvragers peilen naar eventuele belangstelling voor het sluiten van kaderovereenkomsten alvorens een kaderovereenkomst te sluiten.

⁽¹⁾ PB L 343 van 14.12.2012, blz. 32.

⁽²⁾ 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).

- (5) Aanvragers moeten zich ervan bewust zijn dat infrastructuurbeheerders verplicht zijn om de beschikbare infrastructuurcapaciteit zo effectief mogelijk te benutten, zowel op hun eigen net als in onderling overleg binnen de Europese spoorwegruimte. Die verplichting moet gedurende de volledige looptijd van een kaderovereenkomst gelden, alsook voor op grond van kaderovereenkomsten toegewezen treinpaden. Om een optimaal gebruik van de beschikbare infrastructuurcapaciteit te waarborgen, moeten partijen die besluiten een kaderovereenkomst te sluiten derhalve reeds op de hoogte zijn van de bij deze verordening vastgestelde criteria.
- (6) In kaderovereenkomsten moet geen specifiek treinpad worden gespecificeerd, maar wel een tijdvenster dat voldoende flexibel is in afwachting van de jaarlijkse programmering van treinpaden. Niet voor elke dienst moet even nauwkeurig worden bepaald op welk tijdstip een trein zal rijden, maar het belang daarvan moet tot uiting komen in de amplitude van het afgesproken tijdvenster.
- (7) Om een nieuwe spoorvervoersdienst op te zetten moeten vooraf de nodige technische en veiligheidsvergunningen worden aangevraagd en/of nieuw rollend materieel worden aangeschaft, een proces dat meerdere jaren in beslag kan nemen. Investerders moeten zekerheid hebben over de beschikbare capaciteit om dergelijke beslissingen te kunnen nemen. Om die reden is het gerechtvaardigd om aanvragers de nodige tijd te geven tussen het sluiten van een overeenkomst en de aanvang van de diensten op grond van die overeenkomst, zodat hij de vereiste vergunningen en certificaten kan aanvragen en rollend materiaal kan aanschaffen. Aanvragers die kunnen aantonen dat zij deze tijd nodig hebben om de geplande diensten op te zetten, mogen niet worden benadeeld door een inkorting van de looptijd van de kaderovereenkomsten.
- (8) De vaststelling van criteria voor het sluiten van kaderovereenkomsten moet infrastructuurbeheerders in staat stellen de beschikbare infrastructuurcapaciteit op de markt te brengen en zo effectief mogelijk te benutten overeenkomstig artikel 26 van Richtlijn 2012/34/EU.
- (9) Kaderovereenkomsten moeten het mogelijk maken concurrerende aanvragen te coördineren en derhalve te voldoen aan bepaalde criteria inzake de toewijzing van beschikbare capaciteit aan andere aanvragers en de wijziging en teruggave van bij kaderovereenkomst toegewezen capaciteit.
- (10) De coördinatie en raadpleging van aanvragers die reeds partij zijn bij een kaderovereenkomst kan extra inspanningen vragen van infrastructuurbeheerders en aanvragers. Die inspanningen kunnen buitensporig zijn op lijnen en tijdstippen waar het gebruik van capaciteit op grond van kaderovereenkomsten ver beneden het verzadigingspunt blijft. Bijgevolg moeten infrastructuurbeheerders in die gevallen de mogelijkheid krijgen af te wijken van de bij deze verordening vastgestelde procedures en criteria. Wanneer de berekening van het verzadigingspunt of de invoering van drempelwaarden complex of arbitrair wordt geacht, kunnen de lidstaten verlangen dat de infrastructuurbeheerders die afwijkingmogelijkheid niet benutten. In dat geval moet de regelgevende instantie alle kaderovereenkomsten vooraf goedkeuren om de administratieve lasten trachten te beperken.
- (11) Er kunnen conflicten ontstaan tussen aanvragen voor nieuwe kaderovereenkomsten en bestaande overeenkomsten of tussen treinpaden die op grond van een kaderovereenkomst worden aangevraagd en treinpaden die niet op grond van een dergelijke overeenkomst worden aangevraagd in het kader van de jaarlijkse opstelling van de dienstregeling. In dergelijke gevallen moet de infrastructuurbeheerder tussen de partijen bemiddelen en hen verzoeken hun aanvragen aan te passen om deze op elkaar af te stemmen. In het kader van die afstemming kan het toegekende tijdvenster worden gewijzigd of een andere route worden voorgesteld. Artikel 46 van Richtlijn 2012/34/EU voorziet in een procedure om een oplossing te vinden voor concurrerende aanvragen van treinpaden en moet als model worden gehanteerd voor kaderovereenkomsten.
- (12) Wanneer de overeenkomstig artikel 47, leden 3 tot en met 6, van Richtlijn 2012/34/EU vastgestelde en gepubliceerde prioriteitscriteria bij de opstelling van de dienstregeling voorrang hebben op de vraag of een aanvraag voor treinpaden in het kader van de jaarlijkse opstelling van de dienstregeling al dan niet wordt ingediend op grond van een kaderovereenkomst, mag niet worden verlangd dat de infrastructuurbeheerder de voor kaderovereenkomsten vastgestelde criteria toepast, maar dient hij de voor de jaarlijkse opstelling van de dienstregeling vastgestelde criteria toe te passen.
- (13) Het is belangrijk dat infrastructuurbeheerders bij de toewijzing van infrastructuurcapaciteit over een zo groot mogelijke flexibiliteit beschikken, met dien verstande dat aan redelijke eisen van de aanvrager moet worden voldaan. Infrastructuurbeheerders dienen voor de sluiting van nieuwe kaderovereenkomsten transparante criteria te hanteren.
- (14) Aanvragers mogen op grond van kaderovereenkomsten niet meer capaciteit aanvragen dan ze werkelijk nodig hebben. Indien de bij kaderovereenkomst toegewezen capaciteit gedurende een bepaalde periode niet of slechts gedeeltelijk wordt benut, moet de kaderovereenkomst worden herzien teneinde de aanvrager de onbenutte capaciteit te doen afstaan („use it or lose it”), tenzij hij kan aantonen dat hij die capaciteit niet heeft kunnen gebruiken door omstandigheden waar hij geen vat op heeft.

- (15) Infrastructuurbeheerders moeten samenwerken om ervoor te zorgen dat kaderovereenkomsten voor treinen die gebruikmaken van meer dan één netwerk coherent zijn en beantwoorden aan het kwaliteitsniveau dat aanvragers redelijkerwijs mogen verwachten. Die coherentie moet worden gewaarborgd vanaf het sluiten van de kaderovereenkomst tot het moment waarop de treinpaden worden toegekend.
- (16) Een redelijke compensatieregeling kan aanvragers ertoe aansporen realistische aanvragen voor kaderovereenkomsten in te dienen en elke wijziging van de capaciteitsbehoefte in het kader van die overeenkomsten mee te delen zodra zij er weet van hebben.
- (17) Eventuele tussen de partijen afgesproken compensaties voor de wijziging of beëindiging van kaderovereenkomsten mogen niet tot discriminatie leiden. De compensatie moet evenredig zijn met de beoogde doelstellingen, daadwerkelijk worden betaald en, indien nodig, worden afgedwongen. Om de stimulerende werking te handhaven en discriminatie te voorkomen, mag de kaderovereenkomst de infrastructuurbeheerder niet de mogelijkheid bieden af te zien van een compensatie wanneer de aanvrager een nieuwe kaderovereenkomst sluit.
- (18) Bovendien moeten lidstaten de mogelijkheid krijgen sommige bepalingen van deze verordening gedurende een beperkte termijn niet toe te passen op kaderovereenkomsten die zijn gesloten vanaf 15 maart 2003, namelijk de uiterste datum voor de omzetting van Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ of, voor de lidstaten die na die datum tot de Europese Unie zijn toegetreden, vanaf de datum van toetreding tot de Europese Unie. Aangezien in artikel 17, lid 3, van Richtlijn 2001/14/EG bepaald is dat een kaderovereenkomst moet kunnen worden gewijzigd of beperkt om een beter gebruik van de spoorweginfrastructuur mogelijk te maken, moeten die bepalingen van de onderhavige verordening ook gelden voor belangrijke wijzigingen van kaderovereenkomsten die na de inwerkingtreding van deze verordening worden overeengekomen.
- (19) De Commissie kan deze verordening herzien in het licht van de ervaring die is opgedaan met de toepassing daarvan of met de toepassing van Verordening (EU) nr. 913/2010 betreffende Europese corridors voor het goederenvervoer per spoor.
- (20) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het bij artikel 62, lid 1, van Richtlijn 2012/34/EU opgerichte comité,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Onderwerp

Bij deze verordening worden de procedure en criteria vastgesteld die moeten worden gevolgd voor het sluiten van kaderovereenkomsten.

Artikel 2

Definities

Voor de toepassing van deze verordening zijn, naast de definities van artikel 3 van Richtlijn 2012/34/EU, de volgende definities van toepassing:

1. „bij kaderovereenkomst toegewezen capaciteit”: op grond van een kaderovereenkomst toegekende infrastructuurcapaciteit;
2. „overzicht van de bij kaderovereenkomst toegewezen capaciteit”: het overzicht van de op de lijnen van een bepaald net bij kaderovereenkomst toegewezen capaciteit, met een indicatie van het volume en de aard van de capaciteit die op die lijnen nog beschikbaar is, al dan niet met een grafische weergave, ter kennisgeving aan potentiële aanvragers van kaderovereenkomsten;

⁽¹⁾ Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering (PB L 75 van 15.3.2001, blz. 29).

3. „tijdvenster”: de in de kaderovereenkomst gespecificeerde periode waarbinnen men in het kader van de opstelling van de dienstregeling één of meerdere treinpaden wil toekennen;
4. „controletermijn”: een door de infrastructuurbeheerder gedefinieerde termijn van maximaal twee uur om de bij kaderovereenkomst toegewezen capaciteit te vergelijken met de resterende beschikbare capaciteit om potentiële aanvragers van kaderovereenkomsten in kennis te stellen van de indicatieve toegekende capaciteit en de nog beschikbare capaciteit.

Artikel 3

Overzicht van de bij kaderovereenkomst toegewezen capaciteit

1. De infrastructuurbeheerder stelt een overzicht op van de bij kaderovereenkomst toegewezen capaciteit, waarin voor elke lijn en controletermijn, desgevallend uitgesplitst per type dienst, de volgende informatie wordt vermeld:
 - a) de reeds bij kaderovereenkomst toegewezen capaciteit en het aantal treinpaden;
 - b) voor infrastructuur waarvoor reeds kaderovereenkomsten zijn gesloten, de indicatieve capaciteit die nog bij kaderovereenkomst kan worden toegewezen;
 - c) voor elk baanvak desgevallend de maximumcapaciteit die bij kaderovereenkomsten kan worden toegewezen.
2. Het overzicht van de bij kaderovereenkomst toegewezen capaciteit dient de commerciële vertrouwelijkheid in acht te nemen.
3. Overeenkomstig artikel 42, lid 7, van Richtlijn 2012/34/EU neemt de infrastructuurbeheerder het overzicht van de bij kaderovereenkomst toegewezen capaciteit op in de netverklaring of vermeldt hij daarin een link naar een openbare website waarop dat overzicht of minstens een algemene beschrijving van elke kaderovereenkomst kan worden geraadpleegd. Artikel 27, lid 1, van Richtlijn 2012/34/EU betreffende de vergoeding en talen van de netverklaring is ook van toepassing op het overzicht van de bij kaderovereenkomst toegewezen capaciteit.
4. De infrastructuurbeheerder actualiseert het overzicht van de bij kaderovereenkomst toegewezen capaciteit binnen drie maanden na de sluiting van een kaderovereenkomst, een ingrijpende wijziging daarvan of de beëindiging van een overeenkomst. Hij maakt deze informatie bekend met inachtneming van de commerciële vertrouwelijkheid.

Artikel 4

Afstemming van netverklaringen

Infrastructuurbeheerders brengen hun netverklaring in overeenstemming met de eisen van deze verordening en publiceren het overzicht van de bij kaderovereenkomst toegewezen capaciteit op de datum van de eerste wijziging van de dienstregeling na de bekendmaking van deze verordening in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 5

Toewijzing van capaciteit bij kaderovereenkomst

1. De infrastructuurbeheerder kan potentiële aanvragers verzoeken hun aanvragen voor kaderovereenkomsten voor het verstrijken van een jaarlijkse of meerjarige termijn in te dienen. Na afloop van die termijn behandelt hij onverwijld de ingediende aanvragen. Indien de infrastructuurbeheerder voor aanvragen van kaderovereenkomsten meerjarige termijnen hanteert, publiceert hij de jaarlijkse termijnen waarbinnen hij de na de meerjarige termijn ingediende aanvragen onverwijld behandelt.

2. Een infrastructuurbeheerder die geen jaarlijks of meerjarige termijn oplegt en die een aanvraag tot het sluiten of wijzigen van een kaderovereenkomst ontvangt, doet wat redelijkerwijs haalbaar is om andere potentiële aanvragers in kennis te stellen van zijn voornemen om een kaderovereenkomst te sluiten en geeft hen vier maanden de tijd om te reageren. De infrastructuurbeheerder kan besluiten andere potentiële aanvragers niet in kennis te stellen van een verzoek tot kleine wijziging van een kaderovereenkomst die geen impact heeft op andere kaderovereenkomsten.

De infrastructuurbeheerder neemt onverwijld een beslissing over verzoeken om een kaderovereenkomst te sluiten.

3. Wanneer twee of meer partijen verzoeken een kaderovereenkomst te sluiten voor dezelfde capaciteit, onderzoekt de infrastructuurbeheerder beide aanvragen tegelijk en neemt hij over allebei tegelijk een beslissing.

4. Wanneer voor lijnen van een goederencorridor een kaderovereenkomst moet worden gesloten of ingrijpend moet worden gewijzigd en de beheersraad de wens heeft uitgedrukt daarvan in kennis te worden gesteld, informeert de infrastructuurbeheerder de beheersraad van de betrokken goederencorridor(s) als bedoeld in artikel 13 van Verordening (EU) nr. 913/2010. De infrastructuurbeheerder stelt de beheersraad minstens één maand voor de sluiting of ingrijpende wijziging van de kaderovereenkomst in kennis van die informatie.

5. Niettegenstaande het besluit om kaderovereenkomsten te sluiten, kan een infrastructuurbeheerder op niet-discriminerende basis en, desgevallend, mits de regelgevende instantie daar vooraf mee instemt, besluiten geen kaderovereenkomsten aan te bieden voor lijnen die overeenkomstig artikel 47, lid 1, van Richtlijn 2012/34/EU overbelast zijn verklaard. De infrastructuurbeheerder vermeldt in het overzicht van de bij kaderovereenkomst toegewezen capaciteit voor welke lijnen hij geen kaderovereenkomsten aanbiedt alvorens aanvragers op te roepen overeenkomstig lid 1 aanvragen in te dienen voor kaderovereenkomsten voor andere lijnen. De goedkeuring van de regelgevende instantie geldt voor een termijn van maximaal twee jaar en wordt niet automatisch verlengd.

6. De infrastructuurbeheerder motiveert zijn beslissing om een kaderovereenkomst te sluiten, te weigeren of te wijzigen. De redenen worden schriftelijk meegedeeld aan de aanvrager die gevraagd heeft een overeenkomst sluiten of te wijzigen.

Artikel 6

Sluiten van kaderovereenkomsten

1. Alvorens een nieuwe overeenkomst te sluiten, een bestaande overeenkomst te verlengen of ingrijpend te verhogen, dan wel de via een bestaande kaderovereenkomst toegewezen capaciteit uit te breiden, houdt een infrastructuurbeheerder onder meer rekening met de volgende elementen:

- a) het waarborgen van een optimaal gebruik van de beschikbare infrastructuurcapaciteit, met inbegrip van de benutting van andere netten en rekening houdend met geplande capaciteitsbeperkingen;
- b) de legitieme commerciële behoeften van de aanvrager wanneer de aanvrager heeft aangetoond dat hij daadwerkelijk voornemens en in staat is om de via de kaderovereenkomst gevraagde capaciteit te benutten;
- c) de behoeften van passagiers, het goederenvervoer en investeerders, waaronder overheids- en particuliere instanties;
- d) het waarborgen van de niet-discriminerende toegang tot de infrastructuur, rekening houdend met de beschikbaarheid van de daaraan gekoppelde faciliteiten en de in die faciliteiten geleverde diensten, voor zover de infrastructuurbeheerder over die informatie beschikt;
- e) de financiering van de infrastructuurbeheerder en de toekomstige ontwikkeling van het net;
- f) het bevorderen van een efficiënte exploitatie van de infrastructuur en, in de mate van het mogelijke, de bijbehorende faciliteiten, met inbegrip van geplande onderhouds-, verbeterings- en vernieuwingswerkzaamheden;
- g) de capaciteitsbehoeften van internationale goederencorridors als bedoeld in artikel 14 van Verordening (EU) nr. 913/2010;
- h) het waarborgen van een evenredig, doelgericht, transparant, billijk en toereikend beheer van het net;

- i) eventuele eerdere onderbenutting van bij kaderovereenkomsten toegewezen capaciteit en de redenen voor die onderbenutting als bedoeld bij artikel 11, leden 2 en 3, van deze verordening;
- j) de prioriteitscriteria voor de toewijzing van treinpaden bij de opstelling van de dienstregeling als bedoeld in artikel 47 van Richtlijn 2012/34/EU en verklaringen betreffende overbelaste infrastructuur;
- k) desgevallend, de noodzaak om de financiële prestaties op lange termijn van op grond van openbaredienstcontracten aangeboden openbaar vervoer te waarborgen.

De infrastructuurbeheerder vermeldt in de netverklaring met welke andere elementen, naast de onder a) tot en met k) genoemde elementen, hij rekening wil houden.

2. Een kaderovereenkomst omvat de volgende elementen:

- a) een regeling voor de indiening van een verzoek tot wijziging van de bij kaderovereenkomst toegewezen capaciteit in gevallen als bedoeld in de artikelen 8 tot en met 11 en artikel 13 van deze verordening;
- b) een regeling voor de wijziging van de bij kaderovereenkomst toegewezen capaciteit in het geval van permanente wijzigingen aan de infrastructuur die noodzakelijk zijn om ervoor te zorgen dat deze beter wordt gebruikt;
- c) een regeling die het mogelijk maakt vrijwillig afstand te doen van bij kaderovereenkomst toegewezen capaciteit of die capaciteit te verschuiven.

In een kaderovereenkomst mogen geen bepalingen worden opgenomen die een infrastructuurbeheerder verbieden, wanneer de capaciteit beschikbaar is, om een andere aanvrager toegang te verlenen tot één of meerdere lijnen van zijn netwerk.

3. Aanvragers kunnen verlangen dat de bij kaderovereenkomst toegewezen capaciteit vanaf een bepaald tijdstip beschikbaar is, doch uiterlijk vijf jaar na de indiening van hun verzoek. Infrastructuurbeheerders aanvaarden dergelijke verzoeken wanneer één van de volgende redenen aan de basis ligt van de termijn die nodig is om de dienst aan te vangen:

- a) de kaderovereenkomst is een voorwaarde voor de financiering van rollend materieel dat voor de nieuwe dienst nodig is;
- b) de vergunningsprocedure voor het onder a) bedoelde rollend materieel moet nog worden afgerond;
- c) de planning voor het begin van de exploitatie van verlaadpunten of overslagterminals of de opening van aansluitende infrastructuur;
- d) investeringen in infrastructuur die moeten worden uitgevoerd wanneer de capaciteitsuitbreiding nog niet beschikbaar is;
- e) een clausele in een bestaand openbaredienstcontract.

De infrastructuurbeheerder of de aanvrager kan de regelgevende instantie verzoeken in te stemmen met een langere periode dan de in de eerste zin van de eerste alinea bedoelde termijn. De regelgevende instantie kan hiermee instemmen om andere redenen dan de in de onder a) tot en met e) van de eerste alinea genoemde redenen. Capaciteit die bij kaderovereenkomst is toegewezen, maar niet wordt benut vanwege de termijn die nodig is om een nieuwe dienst op te zetten, moet voor andere aanvragers beschikbaar blijven.

4. Een verzoek tot sluiting van een kaderovereenkomst dat bij de infrastructuurbeheerder is ingediend na de termijn als bedoeld in artikel 5, lid 1, wordt niet door de infrastructuurbeheerder verworpen maar overeenkomstig artikel 5 op niet-discriminerende basis behandeld in het kader van de volgende procedure. Wanneer een infrastructuurbeheerder potentiële aanvragers oproept hun aanvraag tot het sluiten van een kaderovereenkomst in te dienen voor een meerjarige termijn en hij na die termijn nog een aanvraag ontvangt, verwerkt hij deze hetzij tegen de jaarlijkse termijn overeenkomstig artikel 5, lid 1, dan wel overeenkomstig artikel 5, lid 2.

Bij verzoeken die aan de in lid 3 van dit artikel vastgestelde criteria voldoen wordt bij de vaststelling van de looptijd van de kaderovereenkomst geen rekening gehouden met de ontvangstdatum van het verzoek tot het sluiten van een kaderovereenkomst. Dit geldt niet voor aanvragers waaraan op de betrokken lijn op grond van een kaderovereenkomst reeds capaciteit of treinpaden zijn toegewezen.

*Artikel 7***Overeenkomst inzake tijdsvensters**

De infrastructuurbeheerder stelt in overleg met de aanvrager geval per geval een tijdvenster vast dat zo nauw mogelijk moet aansluiten bij de controletermijn teneinde de toewijzing van capaciteit op grond van de kaderovereenkomst te faciliteren. Dat tijdvenster wordt bepaald in het licht van de behoeften van de treindienst.

Een tijdvenster bedraagt maximaal 24 uur. In uitzonderlijke gevallen, op verzoek van de aanvrager en na voorafgaande goedkeuring door de regelgevende instantie, kan de infrastructuurbeheerder een tijdvenster van meer dan 24 uur toestaan.

Wanneer het tijdvenster meer dan twee uur bedraagt, zorgt de infrastructuurbeheerder ervoor dat de bij kaderovereenkomst toegewezen capaciteit zo nauw mogelijk aansluit bij een controletermijn van twee uur.

Tijdvensters die onder één kaderovereenkomst of onder verschillende kaderovereenkomsten vallen, mogen elkaar overlappen. Partijen die een kaderovereenkomst sluiten kunnen afspraken maken over de frequentie van de treindienst.

*Artikel 8***Plafonds voor de toewijzing van capaciteit via kaderovereenkomsten**

1. De infrastructuurbeheerder verdeelt elke periode van 24 uur in controletermijnen van maximaal twee uur. Bij de toewijzing van capaciteit op grond van een kaderovereenkomst koppelt de infrastructuurbeheerder de tijdvensters aan controletermijnen.
2. Wanneer de door de infrastructuurbeheerder op grond van kaderovereenkomsten toegewezen capaciteit niet meer dan 70 % van de maximumcapaciteit binnen een bepaalde controletermijn bedraagt, kan de infrastructuurbeheerder beslissen artikel 9, leden 3 tot en met 6, artikel 10 en artikel 11, lid 1, inzake controletermijnen niet toe te passen. De maximumcapaciteit wordt berekend op basis van de bestaande en de geplande intervallen tussen treinen en het geraamde aantal treinen op de betrokken lijn. De infrastructuurbeheerder vermeldt in de netverklaring de methode die hij gebruikt om de maximumcapaciteit in het kader van deze alinea te berekenen.
3. Wanneer de kaderovereenkomst vooraf door de regelgevende instantie moet worden goedgekeurd overeenkomstig artikel 42, lid 1, tweede alinea, van Richtlijn 2012/34/EU, kan de betrokken lidstaat besluiten lid 2, artikel 9, leden 3 tot en met 6, en/of artikel 10 niet toe te passen.

*Artikel 9***Coördinatie van concurrerende aanvragen voor kaderovereenkomsten voor een willekeurig tijdstip na afloop van de volgende dienstregelingsperiode**

1. Wanneer een infrastructuurbeheerder geconfronteerd wordt met conflicten tussen bestaande kaderovereenkomsten en aanvragen voor nieuwe overeenkomsten of de wijziging van overeenkomsten, dan wel tussen aanvragen tot het sluiten van nieuwe kaderovereenkomsten, zijn de beginselen van de coördinatieprocedure voor de aanvraag van treinpaden van artikel 46, leden 3 en 4, van Richtlijn 2012/34/EU van toepassing.
2. De infrastructuurbeheerder tracht via een eerste coördinatieronde de beste oplossing te vinden voor concurrerende aanvragen of conflicten tussen een aanvraag en bestaande kaderovereenkomsten.
3. Wanneer na de eerste coördinatieronde, nadat de betrokkenen de door de infrastructuurbeheerder voorgestelde oplossing hebben verworpen, blijkt dat aanvragen voor nieuwe overeenkomsten of de wijziging van bestaande overeenkomsten niet verzoenbaar zijn met de bestaande overeenkomsten, beoordeelt de infrastructuurbeheerder de aanvragen en, desgevallend, de bestaande kaderovereenkomsten in het licht van de criteria van artikel 10, leden 2 tot en met 4.

4. Op basis van de beoordeling overeenkomstig lid 3 organiseert de infrastructuurbeheerder een tweede coördinatieronde. Indien na de tweede coördinatieronde geen oplossing wordt gevonden en de gevraagde kaderovereenkomst tot een betere benutting van de infrastructuur leidt, verzoekt de infrastructuurbeheerder de op grond van bestaande kaderovereenkomsten toegewezen capaciteit te wijzigen.
5. Indien na de tweede coördinatieronde geen oplossing wordt gevonden en indien de gevraagde kaderovereenkomst niet leidt tot een betere benutting van de infrastructuur dan de bestaande kaderovereenkomst(en), verwerpt de infrastructuurbeheerder de aanvraag.
6. De infrastructuurbeheerder kan een verzoek tot sluiting van een kaderovereenkomst afwijzen indien de extra inkomsten die de nieuwe kaderovereenkomst zou opleveren niet minstens even hoog liggen als de mogelijke compensatie als bedoeld in artikel 13 ten gevolge van de wijzigingen als bedoeld in lid 4 van dit artikel.
7. Indien verzoeken tot het sluiten van kaderovereenkomsten niet kunnen worden ingewilligd vanwege een reëel of verwacht gebrek aan infrastructuurcapaciteit, kan de infrastructuurbeheerder de betrokken infrastructuur overeenkomstig artikel 47 van Richtlijn 2012/34/EU overbelast verklaren.

Artikel 10

Coördinatie van concurrerende aanvragen van treinpaden in het kader van kaderovereenkomsten tijdens de dienstregelingsprocedure

1. Wanneer aanvragen voor treinpaden in het kader van de programmering als bedoeld in artikel 45 van Richtlijn 2012/34/EU niet kunnen worden ingewilligd vanwege een conflict met een bestaande kaderovereenkomst, organiseert de infrastructuurbeheerder een eerste coördinatieronde overeenkomstig artikel 46 van Richtlijn 2012/34/EU. Een dergelijke coördinatieronde moet plaatsvinden, zelfs wanneer de partijen bij de kaderovereenkomst hun tijdvenster vrijwillig hebben afgestaan of gewijzigd. Indien de infrastructuurbeheerder de aanvragen niet op elkaar kan afstemmen, onderzoekt hij de kaderovereenkomsten en aanvragen van treinpaden overeenkomstig de in de leden 2 en 3 genoemde criteria.

Indien, op basis van die criteria, blijkt dat de gevraagde treinpaden, tot een betere benutting van de infrastructuur zouden leiden en indien de extra inkomsten die de toewijzing van die treinpaden opleveren minstens even hoog liggen als de mogelijke compensatie als bedoeld in artikel 13 als gevolg van de wijziging of beëindiging van één of meerdere kaderovereenkomsten, verzoekt de infrastructuurbeheerder de bestaande kaderovereenkomsten voor de volgende dienstregelingsperiode te wijzigen.

2. De infrastructuurbeheerder houdt rekening met de volgende criteria:
 - a) een wijziging vormt geen bedreiging voor de levensvatbaarheid van het verdienmodel van de exploitant die de bij kaderovereenkomst toegewezen capaciteit bezit of van de economische context van een openbaardienstcontract;
 - b) een wijziging vormt geen bedreiging voor de levensvatbaarheid van het verdienmodel van de infrastructuurbeheerder indien die alleen de betrokken lijn beheert;
 - c) een kaderovereenkomst is van ondergeschikt belang ten opzichte van de prioriteitscriteria die voor de toewijzing van treinpaden worden toegepast in het kader van de opstelling van de dienstregeling overeenkomstig de regels voor capaciteitstoe wijzing als bedoeld in artikel 39 van Richtlijn 2012/34/EU, waaronder de bij de artikelen 47 en 49 van Richtlijn 2012/34/EU vastgestelde regels;
 - d) de totale capaciteit die één exploitant op de lijn bezit of heeft aangevraagd, is aanzienlijk;
 - e) de legitieme commerciële behoeften van een aanvrager die heeft aangetoond dat hij daadwerkelijk voornemens en in staat is de bij kaderovereenkomst gevraagde capaciteit te benutten;
 - f) de lengte van de dienst, met inbegrip van de op andere netwerken afgelegde afstand, is aanzienlijk korter dan de andere;
 - g) de resterende looptijd van de kaderovereenkomst of het ondernemingsplan is beperkt en de investeringen zijn volledig of grotendeels afgeschreven.

De lidstaten kunnen in het kader van de capaciteitstoewijzing als bedoeld in artikel 39 van Richtlijn 2012/34/EU de volgorde van belangrijkheid van deze criteria bepalen.

3. Na goedkeuring door de toezichhoudende instantie kan de infrastructuurbeheerder extra criteria invoeren bovenop de onder a) tot en met g) genoemde criteria. Indien de infrastructuurbeheerder besluit aan deze criteria een verschillend gewicht toe te kennen, moet de weging daarvan worden goedgekeurd door de toezichhoudende instantie.

4. Voor grensoverschrijdend verkeer kunnen infrastructuurbeheerders in onderling overleg aanvullende criteria hanteren of het gewicht van de criteria wijzigen.

5. In afwijking van de leden 1, 2 en 3 kan de infrastructuurbeheerder besluiten dat in geval van concurrerende aanvragen voor treinpaden de regels voor capaciteitstoewijzing als bedoeld in artikel 39 van Richtlijn 2012/34/EU, waaronder de overeenkomstig de artikelen 47 en 49 van Richtlijn 2012/34/EU in het kader van de jaarlijkse opstelling van de dienstregeling gehanteerde prioriteitscriteria, worden toegepast op alle aanvragen, ongeacht de vraag of ze al dan niet zijn ingediend op grond van een kaderovereenkomst. Indien een infrastructuurbeheerder daartoe besluit en een eerste coördinatieperiode als bedoeld in lid 1 geen oplossing voor conflicterende aanvragen oplevert, past hij de regels voor capaciteitstoewijzing toe als bedoeld in artikel 39 van Richtlijn 2012/34/EU, met inbegrip van de overeenkomstig de artikelen 47 en 49 vastgestelde prioriteitscriteria. Indien een infrastructuurbeheerder besluit dit lid toe te passen vermeldt hij dat duidelijk in de gesloten kaderovereenkomst.

Artikel 11

Aanpassing van bij kaderovereenkomst toegewezen capaciteit in kaderovereenkomsten

1. Op regelmatige tijdstippen evalueren infrastructuurbeheerders de kaderovereenkomsten in overleg met de aanvragers om de bij kaderovereenkomst toegewezen capaciteit te bekijken. Aanvragers stellen de infrastructuurbeheerder onverwijld in kennis van hun voornemen om het gebruik van bij kaderovereenkomst toegewezen capaciteit volledig of gedeeltelijk stop te zetten.

2. Indien de aanvrager tijdens de jaarlijkse programmering overeenkomstig artikel 44, lid 3, van Richtlijn 2012/34/EU geen treinpaden aanvraagt op grond van de kaderovereenkomst, schreeft de infrastructuurbeheerder de op basis van de kaderovereenkomst toegewezen capaciteit dienovereenkomstig terug in het kader van de lopende jaarlijkse opstelling van de dienstregeling. Dat gebeurt tenzij de aanvrager onverwijld rechtvaardigt waarom hij geen treinpaden aanvraagt en de redenen daarvoor buiten zijn wil vallen.

3. De infrastructuurbeheerder bepaalt en publiceert in de netverklaring de eisen met betrekking tot het aandeel van de bij kaderovereenkomst toegewezen capaciteit dat door partijen bij kaderovereenkomsten moet worden benut. Dat aandeel moet evenredig zijn, rekening houdend met de op de lijn gebruikte capaciteit. Indien dat niet het geval is, kan de regelgevende instantie eisen dat dit aandeel wordt aangepast.

Wanneer een partij bij een overeenkomst voornemens is dat aandeel van de bij kaderovereenkomst toegewezen capaciteit gedurende meer dan één maand niet te benutten stelt hij de infrastructuurbeheerder hiervan onverwijld en uiterlijk één maand vooraf van in kennis.

Wanneer een partij bij de overeenkomst de bij kaderovereenkomst toegewezen capaciteit gedurende meer dan één maand niet of niet volledig heeft benut en hij de infrastructuurbeheerder niet minstens één maand vooraf in kennis heeft gesteld van zijn voornemen om dat niet te doen, vermindert de infrastructuurbeheerder de tijdens de lopende dienstregeling aan deze partij bij kaderovereenkomst toegewezen capaciteit, tenzij de onderbenutting het gevolg is van redenen buiten diens wil. De infrastructuurbeheerder kan de bij kaderovereenkomst aan deze partij toegewezen capaciteit beperken voor de periode na de lopende dienstregeling.

De infrastructuurbeheerder biedt een aanvrager de bij kaderovereenkomst toegewezen capaciteit aan, onverminderd het recht van de partij bij die overeenkomst om die capaciteit aan te vragen overeenkomstig de bepalingen inzake ad-hoc aanvragen als bedoeld in artikel 48, lid 1, van Richtlijn 2012/34/EU.

4. Bij het aanbieden van nieuwe capaciteit aan een aanvrager op basis van een kaderovereenkomst houdt de infrastructuurbeheerder rekening met de eventuele onderbenutting van bij kaderovereenkomst toegewezen capaciteit of het uitblijven van aanvragen van treinpaden op basis van die overeenkomst en de redenen die daaraan ten grondslag liggen.

*Artikel 12***Samenwerking voor de toewijzing van capaciteit op meerdere netwerken op grond van kaderovereenkomsten**

1. Bij aanvragen voor diensten die gebruikmaken van meerdere netwerken van het spoorwegsysteem in de Unie zorgen infrastructuurbeheerders er in de mate van het mogelijke voor dat:
 - a) wanneer voor een bepaald treinpad één of meer kaderovereenkomsten zijn gesloten, de tijdvensters overeenstemmen met de in het kader van die kaderovereenkomsten afgesproken of gevraagde tijdvensters en dat de geplande capaciteit waarin de verschillende overeenkomsten voorzien, overeenstemt;
 - b) de treinpaden tijdens de programmering op elkaar worden afgestemd.

Bij een aanvraag tot het sluiten van een kaderovereenkomst of wanneer een dergelijke overeenkomst van kracht is voor een trein die gebruik maakt van meer dan één netwerk, kunnen de betrokken infrastructuurbeheerders op verzoek van de aanvrager een van de betrokken infrastructuurbeheerders belasten met de coördinatie van de verzoeken tot het sluiten van kaderovereenkomsten of tot wijziging van dergelijke overeenkomsten.

2. Indien het niet haalbaar is om de tijdvensters en treinpaden op elkaar af te stemmen, organiseren de betrokken infrastructuurbeheerders een coördinatieronde om een geschikt alternatief voor te stellen of schriftelijk te motiveren waarom geen geschikt alternatief kan worden voorgesteld. De aanvrager stelt de infrastructuurbeheerders waarbij de aanvraag wordt ingediend in kennis van elk potentieel of feitelijk verzoek om voor dezelfde treindienst een aanvullende kaderovereenkomst te sluiten.

De infrastructuurbeheerder houdt tijdens de coördinatie rekening met capaciteitsbeperkingen, bijvoorbeeld ten gevolge van onderhoudswerkzaamheden, zodra hij daar kennis van heeft genomen.

3. Voor de toepassing van deze verordening werken de infrastructuurbeheerders samen overeenkomstig artikel 40 van Richtlijn 2012/34/EU, ook wanneer zij geen kaderovereenkomsten aanbieden en zij zich voor de toewijzing van capaciteit hebben geassocieerd.

*Artikel 13***Compensatie**

1. Een partij die verlangt dat in een kaderovereenkomst overeenkomstig artikel 42, lid 4, van Richtlijn 2012/34/EU wordt voorzien in een compensatieregeling, verzet zich niet tegen een vraag van de tegenpartij om in vergelijkbare compensaties te voorzien.
2. De financiële compensaties die in de kaderovereenkomst zijn vastgesteld, mogen niet hoger liggen dan de kosten, directe verliezen en uitgaven (waaronder de inkomstenderving) die redelijkerwijs in rekening kunnen worden gebracht of kunnen worden verwacht door de partij waaraan compensatie wordt verleend voor de wijziging of beëindiging van de overeenkomst. De partij waaraan compensatie wordt verleend, neemt alle redelijke stappen om de wijziging van de overeenkomst te voorkomen of te beperken, de beëindiging daarvan te voorkomen of de impact daarvan te beperken, en om alle kosten, verliezen en uitgaven van derde partijen terug te vorderen, dan wel de kosten, directe verliezen en uitgaven (waaronder gedeelde inkomsten) te beperken.
3. In de volgende gevallen vraagt de infrastructuurbeheerder geen terugbetaling van andere kosten dan de administratiekosten voor de wijziging of beëindiging van de kaderovereenkomst:
 - a) de aanvrager heeft geen controle over de oorzaak van de wijziging of beëindiging van de overeenkomst en de infrastructuurbeheerder is daar onverwijld van in kennis gesteld;
 - b) een door dezelfde aanvrager ingediende aanvullende aanvraag voor bij kaderovereenkomst toegewezen capaciteit, die essentieel was voor de levensvatbaarheid van de dienst, is afgewezen;
 - c) de infrastructuurbeheerder heeft de treinpaden en bij kaderovereenkomst toegewezen capaciteit opnieuw kunnen toewijzen waardoor de verliezen door de wijziging of opzegging van de kaderovereenkomst reeds zijn weggewerkt.

4. In de kaderovereenkomst wordt geen clausule opgenomen waarbij afstand wordt gedaan van compensatie wanneer de aanvrager capaciteit aanvraagt die los staat van de geannuleerde capaciteit. Er wordt geen compensatie gevraagd voor wijzigingen die slechts een minimale impact hebben op de afgesproken capaciteit.
5. Op verzoek van de regelgevende instantie toont de infrastructuurbeheerder aan dat de compensatie tijdig is betaald.

Artikel 14

Afwijking

Indien een infrastructuurbeheerder geen kaderovereenkomsten aanbiedt en er ook geen bestaande overeenkomsten van toepassing zijn, zijn de artikelen 1 tot en met 11 en artikel 13, niet van toepassing op zijn netwerk. Een verklaring in die zin wordt opgenomen in de netverklaring.

De lidstaten kunnen besluiten de artikelen 1 tot en met 11 niet toe te passen op kaderovereenkomsten die zijn gesloten voor 15 maart 2003.

Artikel 15

Niet-toepassing van sommige bepalingen

De lidstaten kunnen besluiten artikel 6, lid 2, en de artikelen 7, 8, 9, 10, 11 of 13 gedurende een periode van maximaal vijf jaar niet toe te passen op kaderovereenkomsten die zijn gesloten voor 28 april 2016.

In afwijking van lid 1 geldt de in de eerste zin bedoelde mogelijkheid niet voor wijzigingen van kaderovereenkomsten waarover na 28 april 2016 een akkoord werd bereikt en waardoor de bij kaderovereenkomst toegewezen capaciteit zou toenemen of waardoor de looptijd van een kaderovereenkomst wordt verlengd.

Artikel 16

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

Zij is van toepassing met ingang van 1 december 2016.

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

Gedaan te Brussel, 7 april 2016.

Voor de Commissie
De voorzitter
Jean-Claude JUNCKER
