

## 461

**Besluit van 21 november 2015, houdende regels met betrekking tot de vergoeding minimumtoegangspakket en de toegang tot dienstvoorzieningen en de levering van diensten op het gebied van spoor en houdende wijziging van enkele algemene maatregelen van bestuur ter implementatie van richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruiimte (PbEU 2012, L 343/32) (Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruiimte)**

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 10 juli 2015 nr. IENM/BSK-2015/121487, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruiimte (PbEU 2012, L 343/32) en de artikelen 31, 61, 62, vierde lid, zesde lid, onderdelen a en d, en zevende lid, 67, eerste en tweede lid, 68, eerste lid, en 68a, tweede lid, van de Spoorwegwet;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 11 september 2015, No.W14.15.0238/IV);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 13 november 2015, nr. IenM/BSK-2015/192671, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

### **HOOFDSTUK 1 ALGEMENE BEPALINGEN**

#### **Artikel 1. Begripsbepalingen**

In dit besluit en de daarop rustende bepalingen, wordt verstaan onder:  
*alternatief traject*: alternatief traject als bedoeld in artikel 3, onderdeel 9, van richtlijn 2012/34/EU;

*dienstregelingsjaar*: de periode gelegen tussen het moment, bedoeld in bijlage VII, onderdeel 2, eerste volzin, van richtlijn 2012/34/EU, waarop de wijziging van de dienstregeling plaatsvindt en het daarop volgende moment waarop wijziging van de dienstregeling plaatsvindt;

*levensvatbaar alternatief*: levensvatbaar alternatief als bedoeld in artikel 3, onderdeel 10, van richtlijn 2012/34/EU;

*methode voor toerekening*: methode voor de toerekening van de kosten aan het aan spoorwegondernemingen aangeboden minimumtoegangspakket als bedoeld in artikel 63, eerste lid, van de wet;

*redelijke winst*: redelijke winst als bedoeld in artikel 3, onderdeel 17, van richtlijn 2012/34/EU;

*uitvoeringsverordening (EU) 2015/909*: uitvoeringsverordening (EU) 2015/909 van de Europese Commissie van 12 juni 2015 betreffende de modaliteiten voor de berekening van de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien (PbEU 2015, L 148);

*wet*: Spoorwegwet.

## **HOOFDSTUK 2 VERGOEDING MINIMUMTOEGANGSPAKKET**

### *§ 1. Methode voor toerekening*

#### **Artikel 2. Toepassing en reikwijdte**

1. De beheerder hanteert voor het berekenen van de vergoeding voor het minimumtoegangspakket de methode voor toerekening overeenkomstig deze paragraaf en overeenkomstig de voorschriften in uitvoeringsverordening (EU) 2015/909.

2. De beheerder hanteert de methode voor toerekening voor de gehele hoofdspoorweginfrastructuur op eenzelfde wijze.

#### **Artikel 3. Totale kosten**

1. Uit de totale begrote kosten van de beheerder wordt een kostenbasis afgeleid, die bestaat uit de kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst, bedoeld in artikel 31, derde lid, van richtlijn 2012/34/EU en die dient tot het bepalen van de vergoeding voor het minimumtoegangspakket.

2. De totale begrote kosten mogen gebaseerd zijn op de gemiddelde totale begrote kosten gedurende een periode van ten hoogste tien jaren.

3. De beheerder kan in de methode voor toerekening een correctiemechanisme opnemen waarbij een correctie wordt toegepast voor zover er een verschil bestaat tussen de begrote kosten voor toerekening en de kosten die zijn weergegeven in de jaarrekening of jaarrekeningen van de periode waar de begrote kosten voor de vorige methode voor toerekening betrekking op hebben.

#### **Artikel 4. Toerekening van kosten**

In de methode voor toerekening worden kosten als volgt toegerekend aan de kostenbasis, bedoeld in artikel 3, eerste lid:

a. kosten die in hun geheel rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst, worden volledig toegerekend aan de kostenbasis;

b. kosten die voor een deel rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst, worden naar rato toegerekend aan de kostenbasis;

c. kosten die niet rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst, worden niet toegerekend aan de kostenbasis.

## **Artikel 5. Wijze en beschrijving van de toerekening van kosten**

1. De beheerder bepaalt op basis van:
  - a. empirische gegevens, of
  - b. de opinies van experts, indien de beheerder niet de beschikking heeft en in redelijkheid ook niet kan hebben over empirische gegevens, welke kosten als bedoeld in artikel 4, onderdeel b, worden toegerekend aan de kostenbasis, bedoeld in artikel 3, eerste lid.
2. De methode voor toerekening bevat een beschrijving van de wijze waarop kosten aan de kostenbasis worden toegerekend.
3. De beschrijving, bedoeld in het tweede lid, maakt het oorzakelijk verband tussen kosten en de toerekening aan de kostenbasis aannemelijk.

## **Artikel 6. Diensten en gebruiksklassen**

1. De beheerder kan binnen het minimumtoegangspakket verschillende diensten onderscheiden en voor ieder van deze diensten een aparte vergoeding hanteren.
2. De beheerder kan binnen de onderscheiden diensten verschillende kostengeoriënteerde gebruiksklassen hanteren en voor deze gebruiksklassen verschillende vergoedingen hanteren, voor zover de totale vergoedingen binnen de dienst gelijk blijven aan de kostenbasis van deze dienst.
3. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot de binnen het minimumtoegangspakket te hanteren diensten en de kostengeoriënteerde gebruiksklassen.

## **Artikel 7. Bepalen van de vergoeding**

1. De beheerder bepaalt de vergoedingen voor het minimumtoegangspakket door de kostenbasis, bedoeld in artikel 3, eerste lid, te delen door de corresponderende begrote gebruiksomvang van het minimumtoegangspakket.
2. Indien de beheerder kan aantonen dat de waarden, bedoeld in artikel 5, tweede lid, van uitvoeringsverordening (EU) 2015/909 voor verschillende delen van de hoofdspoorweginfrastructuur sterk uiteenlopen, kan de beheerder de vergoeding voor het minimumtoegangspakket ook voor delen van de hoofdspoorweginfrastructuur apart bepalen door, na opdeling van de hoofdspoorweginfrastructuur, voor elk deel de kostenbasis te delen door de begrote gebruiksomvang van het minimumtoegangspakket van dat deel van de hoofdspoorweginfrastructuur.
3. Voor zover toepassing is gegeven aan artikel 6, eerste lid, bepaalt de beheerder de vergoedingen voor de onderscheiden diensten door de kostenbasis van deze diensten te delen door de begrote gebruiksomvang van de desbetreffende dienst.
4. Voor zover toepassing is gegeven aan artikel 6, tweede lid, bepaalt de beheerder de vergoedingen voor de onderscheiden gebruiksklassen door de kostenbasis van deze gebruiksklassen te delen door de begrote gebruiksomvang van de desbetreffende gebruiksklasse.
5. De beheerder kan in de methode voor toerekening een correctiemechanisme opnemen waarbij een correctie wordt toegepast voor zover er een verschil bestaat tussen de begrote gebruiksomvang voor toerekening en de gerealiseerde gebruiksomvang die is weergegeven in het jaarverslag of de jaarverslagen van de periode waar de begrote gebruiksomvang voor toerekening betrekking op heeft.

## **Artikel 8. Correctie vanwege wijziging van de methode voor toerekening**

De beheerder kan op de vergoedingen correcties aanbrengen indien in enig dienstregelingsjaar een vergoeding is gehanteerd op basis van een methode voor toerekening die de Autoriteit Consument en Markt heeft goedgekeurd en nadien gewijzigd is op basis van een in rechte onaanastbaar geworden:

- a. rechterlijke uitspraak, of
  - b. besluit van de Autoriteit Consument en Markt,
- voor zover de vergoeding die in rekening is gebracht afwijkt van de vergoeding die in rekening zou zijn gebracht door middel van de nadien gewijzigde methode voor toerekening.

### *§ 2 Goedkeuring van de methode voor toerekening*

## **Artikel 9. Toezenden aan de Autoriteit Consument en Markt**

1. De beheerder zendt de aanvraag voor goedkeuring voor de methode voor toerekening ten minste negen maanden voorafgaand aan de datum van publicatie van de netverklaring van het dienstregelingsjaar waarop de volgende methode voor toerekening van toepassing is aan de Autoriteit Consument en Markt.

2. De beheerder zendt de eerste methode voor toerekening uiterlijk op 31 maart 2017 ter goedkeuring aan de Autoriteit Consument en Markt.

## **Artikel 10. Goedkeuring van de methode voor toerekening**

1. De Autoriteit Consument en Markt keurt de methode voor toerekening goed indien voldaan is aan de eisen gesteld op grond van de artikelen 2 tot en met 8, de eisen gesteld in de uitvoeringshandelingen, bedoeld in artikel 31, derde lid, van richtlijn 2012/34/EU en de eisen gesteld krachtens artikel 20, tweede lid, onderdelen b en c.

2. In afwijking van het eerste lid, kan de Autoriteit Consument en Markt goedkeuring verlenen na een vereenvoudigde toets als bedoeld in artikel 7 van uitvoeringsverordening (EU) 2015/909, indien de kosten voor het minimumtoegangspakket minder bedragen dan de in artikel 7 van die uitvoeringsverordening genoemde waarden.

3. De Autoriteit Consument en Markt kan voorwaarden verbinden aan de goedkeuring van de methode voor toerekening.

4. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot de goedkeuring van de methode voor toerekening door de Autoriteit Consument en Markt, waarbij de in het tweede lid vermelde waarden kunnen worden opgehoogd tot maximaal tweemaal de in uitvoeringsverordening (EU) 2015/909 genoemde waarden.

## **Artikel 11. Termijn van de goedkeuring**

1. De Autoriteit Consument en Markt keurt de methode voor toerekening goed voor een periode van ten hoogste vijf dienstregelingsjaren.

2. Indien de methode voor toerekening niet of niet tijdig wordt goedgekeurd door de Autoriteit Consument en Markt, wordt de geldigheid van de meest recent goedgekeurde methode voor toerekening verlengd tot het moment dat een besluit van de Autoriteit Consument en Markt tot goedkeuring van een nieuwe methode voor toerekening in rechte onaanastbaar is geworden.

## HOOFDSTUK 3 DIENSTVOORZIENINGEN EN DIENSTEN

### *§ 1. Toepassingsbereik*

#### **Artikel 12. Reikwijdte**

Dit hoofdstuk is niet van toepassing op:

- a. lokale spoorwegen als bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Wet lokaal spoor, en
- b. bijzondere spoorwegen als bedoeld in artikel 2 van de wet voor zover in particulier bezit en uitsluitend gebruikt door de eigenaar voor diens goederenvervoer.

### *§ 2. Toegang tot dienstvoorzieningen en de levering van diensten daarbinnen*

#### **Artikel 13. Toegang tot dienstvoorzieningen**

Een exploitant van een dienstvoorziening verleent aan een spoorwegonderneming op een niet-discriminerende wijze toegang, inclusief toegang via het spoor, tot de dienstvoorzieningen, bedoeld in bijlage II, punt 2, van richtlijn 2012/34/EU, en de diensten die in deze voorzieningen worden geleverd.

#### **Artikel 14. Transparante en niet-discriminerende toegang**

1. Indien een exploitant van een dienstvoorziening als bedoeld in bijlage II, punt 2, onder a, b, c, d, g en i, van richtlijn 2012/34/EU onder de directe of indirecte zeggenschap staat van een instantie of onderneming die ook actief is en een machtspositie heeft op de nationale markten voor spoorvervoerdiensten waarvoor de dienstvoorziening wordt gebruikt, is deze exploitant, ter waarborging van een volledig transparante en niet-discriminerende toegang tot de dienstvoorziening en de daarin te leveren diensten, zodanig georganiseerd dat deze ten aanzien van organisatie en besluitvorming onafhankelijk is van deze instantie of onderneming.

2. De exploitant en de instantie of onderneming, bedoeld in het eerste lid, voeren gescheiden boekhoudingen voor alle dienstvoorzieningen als bedoeld in bijlage II, punt 2, van richtlijn 2012/34/EU.

3. Indien een dienstvoorziening als bedoeld in bijlage II, punt 2, onder a, b, c, d, g en i, van richtlijn 2012/34/EU door de beheerder wordt geëxploiteerd of de exploitant ervan onder de directe of indirecte zeggenschap staat van de beheerder, wordt aan de onafhankelijkheid, bedoeld in het eerste lid, voldaan indien wordt voldaan aan de vereisten genoemd in artikel 7 van richtlijn 2012/34/EU.

#### **Artikel 15. Procedure verzoek om toegang**

1. Een exploitant van een dienstvoorziening beantwoordt een verzoek van een spoorwegonderneming om toegang tot en levering van diensten in een dienstvoorziening als bedoeld in bijlage II, punt 2, van richtlijn 2012/34/EU binnen de daarvoor krachtens artikel 70, derde lid, van de wet vastgestelde redelijke termijn.

2. Het verzoek wordt slechts afgewezen indien er een levensvatbaar alternatief is dat de spoorwegonderneming in staat stelt de betrokken goederen- of passagiersvervoerdienst op hetzelfde traject of op een alternatief traject onder economisch aanvaardbare voorwaarden te exploiteren.

3. Onverminderd het tweede lid motiveert een exploitant als bedoeld in artikel 14, eerste lid, een afwijzing van een verzoek schriftelijk, waarbij tevens wordt aangegeven welke levensvatbare alternatieven er zijn in andere dienstvoorzieningen.

4. Onverminderd het tweede lid is een exploitant van een dienstvoorziening niet verplicht om te investeren in middelen of voorzieningen teneinde aan alle verzoeken van spoorwegondernemingen tegemoet te kunnen komen.

#### **Artikel 16. Toegang tot aanvullende diensten**

Indien een exploitant van een dienstvoorziening voorziet in een aanvullende dienst als bedoeld in bijlage II, punt 3, van richtlijn 2012/34/EU, biedt hij deze op verzoek en op niet-discriminerende wijze aan een spoorwegonderneming aan.

#### **Artikel 17. Toegang tot ondersteunende diensten**

1. Een spoorwegonderneming mag een exploitant van een dienstvoorziening om een bijkomende reeks in bijlage II, punt 4, van richtlijn 2012/34/EU bedoelde ondersteunende diensten verzoeken.

2. De exploitant, bedoeld in het eerste lid, is niet verplicht een dienst als bedoeld in het eerste lid te verlenen.

3. Wanneer de exploitant van een dienstvoorziening een of meer ondersteunende diensten als bedoeld in het eerste lid aan een of meer spoorwegondernemingen aanbiedt, biedt hij deze op verzoek en op niet-discriminerende wijze aan alle spoorwegondernemingen aan.

#### **Artikel 18. Stationsportfolio**

Een exploitant van een passagiersstation als bedoeld in bijlage II, punt 2, onder a, van richtlijn 2012/34/EU, maakt jaarlijks kenbaar welke diensten als bedoeld in bijlage II, punt 2, onder a, van richtlijn 2012/34/EU de exploitant levert op dat station, en onder welke voorwaarden en tegen welke vergoeding hiertoe toegang wordt verleend, op zodanige wijze dat een spoorwegonderneming zich per dienst of dienstvoorziening op basis van een redelijk aanbod in ieder geval een getrouw beeld kan vormen van:

- a. de betreffende dienst of dienstvoorziening;
- b. de geldende, economisch aanvaardbare, voorwaarden en vergoedingen;
- c. de procedure voor het afnemen van de dienst of dienstvoorziening;
- d. de standaardelementen in de gebruiksovereenkomst;
- e. de van toepassing zijnde geschillenbeslechtingsprocedure.

#### *§ 3. Vergoedingen*

#### **Artikel 19. Kosten plus redelijke winst**

Een vergoeding bedraagt niet meer dan de kosten die nodig zijn om een dienst te verrichten, vermeerderd met een redelijke winst, indien deze dienst betrekking heeft op het verlenen van toegang via het spoor binnen een dienstvoorziening als bedoeld in bijlage II, punt 2, van richtlijn 2012/34/EU ten behoeve van het verlenen van een desbetreffende dienst in die voorziening of op het verlenen van een dienst als bedoeld in bijlage II, punt 3 of 4, van richtlijn 2012/34/EU die slechts door één exploitant van een dienstvoorziening wordt aangeboden.

## HOOFDSTUK 4 REGELS TER GOEDE UITVOERING

### Artikel 20. Nadere regels

1. In het belang van een goede uitvoering van dit besluit kunnen bij ministeriële regeling nadere regels worden gesteld met betrekking tot:
  - a. het omschrijven van dienstvoorzieningen als bedoeld in bijlage II, punt 2, van richtlijn 2012/34/EU;
  - b. het vaststellen van voorwaarden en de wijze van jaarlijks kenbaar maken, bedoeld in artikel 18;
  - c. de wijze waarop kosten kunnen worden vastgesteld en toegerekend, benodigd om een dienst te verrichten, vermeerderd met een redelijke winst als bedoeld in artikel 19;
  - d. artikel 68a van de wet.
2. Bij ministeriële regeling kunnen tevens nadere regels worden gesteld met betrekking tot:
  - a. de te volgen procedure en criteria voor toegang tot dienstvoorzieningen, die onder andere noodzakelijk kunnen zijn voor de goede uitvoering van de uitvoeringshandelingen, bedoeld in artikel 13, negende lid, van richtlijn 2013/34/EU;
  - b. de toerekening van kosten aan het minimumtoegangspakket, die onder andere noodzakelijk kunnen zijn voor de goede uitvoering van de uitvoeringshandelingen op grond van artikel 31, derde lid, van richtlijn 2012/34/EU;
  - c. de eisen aan de methode voor toerekening, die onder andere noodzakelijk kunnen zijn voor de goede uitvoering van de uitvoeringshandelingen op grond van artikel 31, derde lid, van richtlijn 2012/34/EU.

## HOOFDSTUK 5 WIJZIGING VAN ANDERE ALGEMENE MAATREGELEN VAN BESTUUR

*§ 1. Wijziging van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen*

### Artikel 21

Het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 10 komt te luiden:

#### Artikel 10

Een aanvraag tot verlening van een bedrijfsvergunning bevat met het oog op het vereiste van financiële draagkracht de laatste jaarrekening of jaarbalans van de aanvrager alsmede de informatie, bedoeld in bijlage III van richtlijn 2012/34/EU.

B

In paragraaf 7 van hoofdstuk 2 wordt na artikel 10 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

## **Artikel 11**

Voor de verlening van een bedrijfsvergunning maakt Onze Minister gebruik van een vastgestelde modelvergunning als bedoeld in bijlagen I en II van uitvoeringsverordening (EU) 2015/171 van de Europese Commissie van 4 februari 2015 betreffende bepaalde aspecten van de procedure voor de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen (PbEU 2015, L 29) en met inachtneming van het daaromtrent bepaalde in artikel 3 van die uitvoeringsverordening.

C

Artikel 12, tweede lid, komt te luiden:

2. In elk geval meldt een spoorwegonderneming:

- a. een wijziging van de naam van de onderneming of van een van de namen van de natuurlijke personen of rechtspersonen die gezamenlijk als spoorwegonderneming optreden;
- b. een voorgenomen ingrijpende wijziging of uitbreiding van de activiteiten van de spoorwegonderneming.

*§ 2. Wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur*

## **Artikel 22**

Het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de omschrijving van het begrip *internationaal overeengekomen paden* wordt «artikel 15 van richtlijn 2001/14/EG» vervangen door: artikel 40, eerste en vijfde lid, van richtlijn 2012/34/EU.

2. De omschrijving van het begrip *openbaar vervoer* komt te luiden: voor een ieder openstaand personenvervoer per trein volgens een dienstregeling;.

B

Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel a vervalt.
2. Onderdelen b tot en met f worden verletterd tot a tot en met e.

C

Artikel 4 komt te luiden:

## **Artikel 4**

1. De beheerder zorgt voor een eerlijke, niet-discriminerende en transparante verdeling van de capaciteit.

2. De beheerder en gerechtigden nemen bij de capaciteitsverdelingsprocedure voor de normale dienstregeling de procedure van de artikelen 44, 45 en 46 en het tijdschema van bijlage VII van richtlijn 2012/34/EU in acht.



3. De beheerder sluit een gerechtigde uit van toewijzing van capaciteit als bedoeld in artikel 57, derde lid, van de wet, nadat hiertoe door de Autoriteit Consument en Markt op grond van de artikelen 70 of 71, tweede lid, van de wet een onherroepelijk besluit is genomen.

4. De beheerder eerbiedigt de commerciële vertrouwelijkheid van de aan hem door gerechtigden verstrekte gegevens.

## D

In artikel 4a, eerste lid, wordt «artikel 21, zesde lid, van richtlijn 2001/14/EG» vervangen door: artikel 46, zesde lid, van richtlijn 2012/34/EU.

## E

Aan artikel 6, derde lid, wordt na de laatste volzin een zin toegevoegd, luidende: De beheerder stelt de gerechtigden zo spoedig mogelijk in kennis van de niet-beschikbaarheid van de capaciteit vanwege bedoeld onderhoud en werkzaamheden.

## F

Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt «een verhoging als bedoeld in artikel 62, derde lid, van de wet» vervangen door: een heffing als bedoeld in artikel 62, zesde lid, onderdeel a, van de wet.

2. In de aanhef van het tweede lid wordt «de verhoging, bedoeld in artikel 62, derde lid, van de wet» vervangen door: de heffing, bedoeld in artikel 62, zesde lid, onderdeel a, van de wet.

3. In het tweede lid, onderdeel b, wordt «artikel 25 van richtlijn 2001/14/EG» vervangen door: artikel 50 van richtlijn 2012/34/EU.

4. In het tweede lid, onderdeel c, wordt «artikel 26 van richtlijn 2001/14/EG» vervangen door: artikel 51 van richtlijn 2012/34/EU.

5. In het derde lid wordt «de verhoging» vervangen door: de heffing.

6. In de aanhef van het vierde lid wordt «de verhoging, bedoeld in artikel 62, derde lid, van de wet» vervangen door: de heffing, bedoeld in artikel 62, zesde lid, onderdeel a, van de wet.

7. In het vierde lid, onderdeel a, wordt «de verhoging» vervangen door «de heffing» en wordt «artikel 25 van richtlijn 2001/14/EG» vervangen door: artikel 50 van richtlijn 2012/34/EU.

8. In het vierde lid, onderdeel b, wordt «artikel 26 van richtlijn 2001/14/EG» vervangen door: artikel 51 van richtlijn 2012/34/EU.

9. In het vijfde lid wordt «artikel 26 van richtlijn 2001/14/EG» vervangen door: artikel 51 van richtlijn 2012/34/EU.

## G

In paragraaf 6 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

## **Artikel 14**

Dit besluit berust mede op de artikelen 59, vierde lid, en 62, zesde lid, onderdeel a, en zevende lid, van de Spoorwegwet.

## **HOOFDSTUK 6. OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN**

### **Artikel 23. Overgangsbepaling**

Tot de datum waarop de eerste goedkeuring van de methode voor toerekening, bedoeld in artikel 10, in rechte onaantastbaar is geworden, hanteert de beheerder voor het berekenen van de vergoeding voor het minimumtoegangspakket de methode van toerekening die wordt toegepast voor het dienstregelingsjaar 2016 en die is opgenomen in de netverklaring voor het dienstregelingsjaar 2016, alsmede in de daarop volgende jaren.

### **Artikel 24. Omhangbepaling**

Het Besluit HSL-heffing 2015 berust op artikel 62, zesde lid, onderdeel d, en zevende lid, van de Spoorwegwet.

### **Artikel 25. Inwerkingtreding**

De artikelen van dit besluit treden in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

### **Artikel 26. Citeertitel**

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

Wassenaar, 21 november 2015

Willem-Alexander

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
S.A.M. Dijkema

Uitgegeven de *zevende* december 2015

De Minister van Veiligheid en Justitie,  
G.A. van der Steur

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt met de daarbij behorende stukken openbaar gemaakt door publicatie in de Staatscourant.

# NOTA VAN TOELICHTING

## I Algemeen deel

### 1. Inleiding

Richtlijn 2012/34/EU (herschikking) tot instelling van één Europese spoorwegruimte (hierna: de richtlijn)<sup>1</sup> is op 15 december 2012 in werking getreden. Deze richtlijn is grotendeels geïmplementeerd in de Spoorwegwet, de Wet personenvervoer 2000 en de Wet lokaal spoor<sup>2</sup>. Daarnaast vindt implementatie plaats in dit besluit.

Ten eerste behelst het besluit een verdere uitwerking van het heffingskader voor de vergoeding voor het minimumtoegangspakket (voorheen de «gebruiksvergoeding»). Conform de richtlijn is een spoorwegonderneming voor het gebruik van de hoofdspoorweginfrastructuur een vergoeding verschuldigd aan de infrastructuurbeheerder (hierna: de beheerder). Een beheerder in de zin van het onderhavige besluit is hetgeen daaronder wordt verstaan in artikel 1 van de Spoorwegwet («houder van een concessie als bedoeld in artikel 16, eerste lid, van de Spoorwegwet»). De beheerder stelt de hoogte van deze vergoeding vast. Op grond van de richtlijn is deze vergoeding gelijk aan de kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst. In dit besluit is de vaststelling van de methode voor de toerekening van kosten die ten grondslag ligt aan deze vergoeding geregeld. Daarnaast bevat dit besluit regels over de goedkeuring van deze methodiek door de Autoriteit Consument en Markt (verder: de ACM).

Ten tweede bevat het besluit nadere regels omtrent de verlening van toegang tot dienstvoorzieningen en de levering van diensten. Deze nadere regels betreffen onder meer de transparante informatievoorziening over vergoedingen en de voorwaarden voor toegang. Hierbij is het uitgangspunt dat een exploitant aan spoorwegondernemingen op non-discriminatoire basis toegang verleent tot dienstvoorzieningen en diensten.

Ten derde zijn het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen en het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur in overeenstemming gebracht met de richtlijn en de op de richtlijn gebaseerde uitvoeringsverordening over de bedrijfsvergunning<sup>3</sup>.

Deze onderwerpen worden in het vervolg van de toelichting besproken. De transponeringstabel is in hoofdstuk II van deze toelichting opgenomen.

### 2. Systematiek

In dit besluit zijn de regels inzake de vergoeding minimumtoegangspakket en de toegang tot dienstvoorzieningen en diensten op hoofdlijnen geregeld. Indien nodig kan daaraan bij ministeriële regeling nadere invulling worden gegeven. Voor deze systematiek is gekozen omdat een aantal onderwerpen uit de richtlijn nader uitgewerkt wordt in Europese

<sup>1</sup> Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PbEU 2012, L 343/32).

<sup>2</sup> Wet van 30 september 2015 tot wijziging van de Spoorwegwet en enige andere wetten in verband met de implementatie van richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PbEU 2012, L 343/32) (Stb. 361).

<sup>3</sup> Uitvoeringsverordening (EU) 2015/171 van de Europese Commissie van 4 februari 2015 betreffende bepaalde aspecten van de procedure voor de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen (PbEU 2015, L 29).

regels. In de richtlijn is namelijk in een aantal artikelen de bevoegdheid voor de Europese Commissie (verder: de Commissie) opgenomen om uitvoeringshandelingen vast te stellen, ter nadere uitwerking van de richtlijn. Het betreft zowel de mogelijkheid daartoe als de verplichting om die uitwerking voor een specifieke datum gereed te hebben. De Commissie kiest de verordening als instrument voor de nadere uitwerkingen. Deze uitvoeringsverordeningen zijn rechtstreeks bindend.

Momenteel bereidt de Commissie deze verordeningen voor een groot aantal van de uitvoeringshandelingen voor. Voor de in dit besluit geregelde onderwerpen gaat het om de vergoeding voor het minimumtoegangspakket (de modaliteiten voor het berekenen van de kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst), de toegang tot dienstvoorzieningen en levering van diensten en de bedrijfsvergunning. Laatstgenoemde leidt tot aanpassing van bestaande regelgeving.

De uitvoeringsverordening inzake de vergoeding voor het minimumtoegangspakket is op 16 april 2015 aangenomen. Het is op dit moment niet bekend wanneer deze verordening in het publicatieblad van de Europese Unie zal worden gepubliceerd. De verordening over dienstvoorzieningen en diensten is nog niet opgesteld. De gekozen systematiek voorkomt dat het besluit op of vlak na het tijdstip van inwerkingtreding niet in overeenstemming blijkt te zijn met de Europese regels. Tevens kan tijdig worden voldaan aan wijzigingen daarvan.

Verder is er voor gekozen om in dit besluit geen invulling te geven aan eisen die in de richtlijn niet zijn uitgewerkt. Nadere invulling van deze (open) Europese regels houdt het risico in dat er – onbedoeld – andere drempels worden opgeworpen. De spoorwegmarkt is daarmee niet gediend. Daarnaast kan dit leiden tot onjuiste implementatie. Gezien voorgaande afwegingen, worden in dit besluit enkel de omschrijvingen uit de richtlijn gehanteerd.

Als voorbeeld kan worden genoemd de omkering van de bewijslast. Dit is aan de orde indien een spoorwegonderneming een verzoek tot toegang tot diensten als bedoeld in bijlage II, punt 2, of de levering van zulke diensten wil afwijzen. Zoals in de memorie van toelichting bij het voorstel van wet tot wijziging van de Spoorwegwet in verband met de implementatie van de richtlijn<sup>4</sup> is aangegeven, is dit een belangrijke wijziging ten opzichte van de oude richtlijnen van het eerste spoorpakket. Afwijzing van een verzoek tot toegang mag alleen indien er levensvatbare alternatieven zijn die de verzoekende onderneming in staat stellen de vervoerdienst op hetzelfde traject of op alternatieve trajecten onder economisch aanvaardbare voorwaarden te exploiteren. De richtlijn bevat geen nadere kaders voor de spoorwegonderneming om te bepalen of er daadwerkelijk sprake is van zo'n levensvatbaar alternatief. De beantwoording van die vraag zal immers verschillend zijn, afhankelijk van de specifieke verzoeker. Achterliggende reden voor het omkeren van de bewijslast is het wegnemen van een barrière voor de toetreding van andere spoorwegondernemingen tot de spoorwegmarkten van de lidstaten van de Europese Unie. Een nadere nationale invulling zou dit teniet kunnen doen.

Daarnaast heeft de Commissie op grond van artikel 15 van de richtlijn een toezichthoudende rol op de spoorwegmarkt. Wijzigingen van de Europese regels kunnen hieruit voortvloeien.

De gekozen systematiek maakt het mogelijk dat tijdig aan Europese ontwikkelingen en aan Europese uitvoeringshandelingen kan worden voldaan.

---

<sup>4</sup> Kamerstukken II 2013/14, 33 965, nr. 3.

### **3. Vergoeding minimumtoegangspakket**

Ter implementatie van de richtlijn zijn onder andere de artikelen 62 en 63 van de Spoorwegwet gewijzigd bij de eerdergenoemde wet. In die artikelen zijn regels vastgesteld voor de vergoeding voor het minimumtoegangspakket. Het gaat hier om een vergoeding die een spoorwegonderneming betaalt aan de beheerder die gelijk is aan de kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst. Het besluit stelt nadere regels vast omtrent de vergoeding voor het minimumtoegangspakket.

#### *3.1 Invulling heffingskader*

Op basis van artikel 29, eerste lid, van de richtlijn dienen de lidstaten een heffingskader op te stellen, dat gebaseerd is op de heffingsbeginselen uit artikel 31 van de richtlijn. Het heffingskader en de heffingsvoorschriften worden gevormd door artikel 62 van de Spoorwegwet en de artikelen 2 tot en met 11 van het besluit en indien een ministeriële regeling op grond van dat besluit over de vergoeding minimumtoegangspakket wordt opgesteld, mede door die regeling. Indien er regels zijn opgesteld over de heffingen, bedoeld in de artikelen 32 tot en met 36 van richtlijn 2012/34/EU, maken die regels eveneens onderdeel uit van het heffingskader. Hoofdstuk 2 van dit besluit dient ter verdere invulling van het heffingskader. Daarin zijn allereerst de regels vastgesteld die worden bedoeld in artikel 62, vierde en vijfde lid, van de Spoorwegwet. Het gaat hier om nadere regels voor de vaststelling van de vergoeding voor het minimumtoegangspakket. Daarnaast bevat het besluit regels voor de goedkeuring door de ACM van de methode voor de toerekening van kosten (hierna: methode voor toerekening) die ten grondslag ligt aan de vergoeding voor het minimumtoegangspakket, zoals bedoeld in artikel 63, derde lid, van de Spoorwegwet. De totale kosten, opgenomen in de begroting van de beheerder, vormen het uitgangspunt van de methode voor toerekening. Ter uitvoering van het heffingskader kunnen bij ministeriële regeling in de zogenaamde «heffingsvoorschriften» aanvullende eisen worden gesteld aan de door de beheerder vast te stellen methode voor toerekening en aan de goedkeuringsprocedure van de methode voor toerekening door de ACM. De regels op basis van artikel 62, zesde lid, van de Spoorwegwet, over tariefdifferentiatie in de vorm van aanvullende heffingen, bijtellingen, kortingen en aftrek (de prijsprikkels) zullen in een andere algemene maatregel van bestuur worden vastgesteld.

Zoals in paragraaf 2 is uiteengezet, is er voor gekozen om het kader voor de toerekening van de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien als bedoeld in artikel 31, derde lid, van de richtlijn, en de methode voor toerekening op hoofdlijnen te regelen. Indien nodig kan daaraan bij ministeriële regeling nadere invulling worden gegeven.

#### *3.2 Vergoeding voor het minimumtoegangspakket*

Het minimumtoegangspakket is gedefinieerd in bijlage II, punt 1, van de richtlijn. Het bevat essentiële diensten die de beheerder verleent aan een spoorwegonderneming om het exploiteren van treindiensten mogelijk te maken. Het gaat hier om:

- het behandelen van aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit;
- het recht gebruik te maken van de toegewezen capaciteit;
- het gebruik van de spoorweginfrastructuur, inclusief de aansluitingen en wissels op het net;
- treinbeheer met inbegrip van seinen, regeling, treindienstleiding en de

overdracht en levering van informatie over treinbewegingen;

- in voorkomend geval het gebruik van elektrische voedingsinstallaties ten behoeve van de tractie;
- alle andere informatie die nodig is om de dienst waarvoor capaciteit aangevraagd is, tot stand te brengen of te exploiteren.

De beheerder heeft de mogelijkheid om de vergoeding voor het minimumtoegangspakket voor bovengenoemde diensten toe te rekenen aan door de beheerder vastgestelde tariefdragers. Het minimumtoegangspakket is van toepassing op alle als hoofdspoorweginfrastructuur aangewezen spoorweginfrastructuur. Op de gehele hoofdspoorweginfrastructuur wordt dus één methode voor toerekening toegepast voor de berekening van de vergoeding voor het minimumtoegangspakket.

Op basis van artikel 31, derde lid, van de richtlijn, is de vergoeding voor het minimumtoegangspakket kostengeoriënteerd: alleen de kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst mogen onderdeel uitmaken van de vergoeding voor het minimumtoegangspakket. Het vereiste van kostenoriëntatie geldt eveneens wanneer op basis van artikel 31, zesde lid, van de richtlijn de vergoeding voor het minimumtoegangspakket evenredig wordt verdeeld over een voldoende aantal treindiensten en tijden, teneinde ongewenste onevenredige schommelingen te vermijden.

### *3.3 Methode voor de toerekening van kosten*

De aan de spoorwegonderneming in rekening gebrachte (kostengeoriënteerde) vergoeding voor het minimumtoegangspakket komt tot stand aan de hand van een door de beheerder vastgestelde methode voor toerekening. Dit besluit bevat regels waaraan deze methode voor toerekening dient te voldoen.

De beheerder hanteert een methode voor toerekening, welke in 2012 is afgestemd tussen de beheerder en de ACM. Die methode is gewijzigd naar aanleiding van het besluit van de Autoriteit Consument en Markt van 2 juli 2015. De methode voor toerekening is het uitgangspunt voor het vaststellen van de vergoeding voor het minimumtoegangspakket. De uitgangspunten van de methode voor toerekening uit dit besluit en de desbetreffende uitvoeringsverordening van de Europese Commissie worden voor het eerst opgenomen in de definitieve netverklaring van 2018 dan wel 2019. Tot die tijd hanteert de beheerder de hiervoor bedoelde methode.

De begroting van de beheerder vormt het uitgangspunt voor de methode voor toerekening, conform de huidige praktijk van de beheerder op basis van de in 2012 afgestemde methode voor toerekening. Dit betekent dat de methode voor toerekening uitgaat van door de beheerder begrote totale kosten, waarbij de beheerder deze kosten mag baseren op gemiddelde totale kosten over een aantal jaren. Vervolgens dient vastgesteld te worden welke van deze kosten rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst. Het is mogelijk voor de beheerder om onderlinge verschillen in kostencategorieën te verwerken. De kosten die de beheerder toerekent aan het minimumtoegangspakket dienen evenwel de totale kosten uit de begroting niet te overschrijden.

De kosten die geheel of gedeeltelijk toegerekend worden aan het minimumtoegangspakket, worden uiteindelijk in de vorm van tarieven als vergoeding in rekening gebracht aan spoorwegondernemingen. Deze tarieven dienen te worden berekend door de (gedeeltelijke) kosten die toe te rekenen zijn aan het minimumtoegangspakket te delen door de begrote volumes van gebruik.

Op basis van artikel 31, derde lid, van de richtlijn heeft de Commissie in de betreffende uitvoeringsverordening modaliteiten vastgesteld voor het berekenen van deze rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeiende kosten. Dit betreft bepalingen over de stappen ter berekening van de integrale kostenbasis van de vergoeding voor het minimumtoegangspakket, het bepalen welke kosten wel of niet vallen onder de kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst, alsmede de overgangsbepalingen voor de infrastructuurbeheerder. Deze modaliteiten zijn integraal van toepassing op de door de beheerder vast te stellen methode voor toerekening van de vergoeding voor het minimumtoegangspakket.

### *3.4 Goedkeuring door de Autoriteit Consument en Markt*

De ACM keurt de door de beheerder vastgestelde methode voor toerekening vooraf goed. Pas na onherroepelijke goedkeuring door de ACM, mag de beheerder de methode voor toerekening toepassen bij het vaststellen van de vergoeding voor het minimumtoegangspakket. Dit systeem leidt tot een transparant speelveld voor zowel de beheerder als de spoorwegondernemingen, met duidelijkheid over de totstandkoming van gehanteerde tarieven voor het minimumtoegangspakket. De ACM keurt de methode voor toerekening goed op basis van de door de Commissie vast te stellen uitvoeringshandelingen, en aan de hand van de eisen geformuleerd in dit besluit. De goedkeuringsprocedure van de ACM heeft betrekking op drie aspecten. Ten eerste toetst de ACM de kostenbasis van de methode voor toerekening. Ten tweede toetst de ACM in hoeverre de beheerder in de methode voor toerekening opgevoerde kosten toerekent aan het minimumtoegangspakket en de bepaling van de «rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeiende kosten» correct uitvoert. Ten derde toetst de ACM de beschrijving van de methode.

Op de voorbereiding van een besluit omtrent goedkeuring van de methode voor toerekening is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Wanneer de ACM de door de beheerder vastgestelde methode voor toerekening goedkeurt, heeft deze goedgekeurde methode voor toerekening een geldigheid van ten hoogste vijf dienstregelingjaren. Met deze geldigheidsduur wordt beoogd stabiliteit en transparantie te scheppen voor beheerder en spoorwegonderneming gedurende een periode die afzonderlijke dienstregelingjaren overstijgt.

## **4. Dienstvoorzieningen en diensten**

In het besluit zijn regels opgenomen over de voorwaarden voor toegang tot dienstvoorzieningen en de levering van diensten en daarmee ook de vergoedingen voor deze toegang en de bijbehorende transparante informatievoorziening. De artikelen over dienstvoorzieningen en diensten zijn gebaseerd op de artikelen 67 tot en met 68a van de Spoorwegwet.

### *4.1 Recht op toegang*

Het kernprincipe van het recht op toegang tot dienstvoorzieningen en diensten in de richtlijn is dat de exploitant van een dienstvoorziening<sup>5</sup> (verder: exploitant) toegang tot de diensten en dienstvoorzieningen genoemd in bijlage II bij de richtlijn, op non-discriminatoire basis verleent

<sup>5</sup> In artikel 1 van de Spoorwegwet omschreven als: een exploitant van een dienstvoorziening als bedoeld in artikel 3, onderdeel 12 van richtlijn 2012/34/EU; i.e. iedere publieke of privaatrechtelijke entiteit die verantwoordelijk is voor het beheer van een of meer dienstvoorzieningen of voor het verrichten van een of meer diensten voor spoorwegondernemingen als bedoeld in bijlage II, punten 2 tot en met 4.



aan spoorwegondernemingen. Het verlenen van non-discriminatoire toegang betekent dat de exploitant van een dienstvoorziening geen toegangsvoorwaarden oplegt die een spoorwegonderneming direct of indirect benadelen ten opzichte van andere spoorwegondernemingen.

Voor de verdere uitleg van het begrip non-discriminatie komt al snel het mededingingsrecht in beeld. Met dit mededingingsrechtelijk aanknooppunt kan bij de uiteindelijke beoordeling van tarieven en voorwaarden aansluiting worden gezocht bij de omschrijving van het begrip discriminatie zoals die is neergelegd in artikel 102, onderdeel c, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. Er is dan tevens sprake van discriminatie in geval van gelijkwaardige prestaties waarvoor verschillende tarieven of voorwaarden gelden, als dit verschil in behandeling leidt tot een nadeel in de concurrentiepositie van gebruikers van dienstvoorzieningen en diensten.

Het besluit verwijst naar bijlage II, punten 2, 3 en 4, van de richtlijn. Dit betekent dat direct naar de categorie als daarin genoemd wordt verwezen in plaats van de categorieën over te nemen in Nederlandse wetgeving. De opsomming van diensten als bedoeld in punt 2, is limitatief. De bijlage is opgedeeld in vier categorieën waarvoor verschillende regimes gelden. De vier categorieën zijn:

1. diensten in het minimumtoegangspakket (bijlage II, punt 1);
2. dienstvoorzieningen en de daarin verleende diensten (bijlage II, punt 2);
3. aanvullende diensten (bijlage II, punt 3);
4. ondersteunende diensten (bijlage II, punt 4).

Punt 1 van bijlage II bevat het minimumtoegangspakket, zie hiervoor de toelichting in paragraaf 3. Dit is geen onderdeel van het onderwerp dienstvoorzieningen en diensten.

Indien de beheerder punt 2, 3 of 4 diensten aanbiedt, als weergegeven in bijlage II van de richtlijn, is de beheerder een exploitant van een dienstvoorziening. Dit geldt bijvoorbeeld voor de situatie waarin de beheerder een tankinstallatie aanbiedt.

#### *4.1.1 Toegang tot de spoorweginfrastructuur*

Om het recht op toegang tot dienstvoorzieningen en diensten te kunnen verwezenlijken, is het nodig om de dienstvoorzieningen en de daarin verleende diensten te bereiken. Meer specifiek betekent dit onder meer recht op toegang tot de volgende soorten infrastructuur:

1. spoorinfrastructuur die zee- en binnenhavens verbindt aan de hoofdspoorweginfrastructuur (hierna: HSWI);
2. de spoorweg die de dienstvoorzieningen (als genoemd in bijlage II van de richtlijn) verbindt aan de HSWI;
3. de spoorweg op het privéterrein van een exploitant met een dienstvoorziening – «toegang via het spoor» genoemd.

Infrastructuur die slechts één eindgebruiker bedient of kan bedienen, kan worden uitgezonderd van het recht op toegang. De eindgebruiker is diegene die de infrastructuur benut voor diens eigen goederenvervoer.

#### *4.1.2 Toegang tot dienstvoorzieningen en de levering van diensten daarbinnen (bijlage II, punt 2)*

In het besluit wordt ook het recht op toegang tot dienstvoorzieningen en de daarin geleverde diensten in punt 2 van bijlage II uitgewerkt. Het betreft dienstvoorzieningen die nauw verband houden met het minimumtoegangspakket maar daartoe niet behoren. Het gaat onder meer om passagiersstations en tankinstallaties. De richtlijn verplicht exploitanten



om spoorwegondernemingen onder voorwaarden toegang te verlenen tot dienstvoorzieningen en de daarin verleende diensten. Een voorbeeld is de voorwaarde dat een aanvraag voor bepaalde diensten alleen mag worden afgewezen door een exploitant als een levensvatbaar alternatief beschikbaar is die de verzoekende spoorwegonderneming in staat stelt haar vervoerdienst op hetzelfde traject of op een alternatief traject onder economisch aanvaardbare voorwaarden te exploiteren.

Remisestations (ook wel aangeduid als opstelsporen) maken in Nederland onderdeel uit van de spoorweginfrastructuur en verbinden deze met private spoorwegen, die al dan niet leiden naar dienstvoorzieningen. Remisestations worden in de richtlijn ook als dienstvoorzieningen aangewezen (punt 2 van bijlage II). Het gebruik van remisestations betekent dat gebruik wordt gemaakt van de hoofdspoorweginfrastructuur. Daarom is besloten om – gelijk het staande beleid – het gebruik van de opstelsporen en de spoorwegen die (ook) dienst doen als remisestations niet tot de dienstvoorzieningen of diensten te rekenen maar tot het gebruik van de hoofdspoorweginfrastructuur en daarmee tot het minimumtoegangspakket. Dit heeft gevolgen voor de vergoedingen die in rekening mogen worden gebracht (zie vergoedingen). De extra voorzieningen ter plaatse van remisestations die naast het gebruik van de spoorweg worden aangeboden, behoren wel tot de punt 2 diensten.

#### *4.1.3 Procedure*

Indien een spoorwegonderneming een verzoek tot toegang tot een bijlage II, punt 2 dienst indient, dient de exploitant deze te beantwoorden binnen een redelijke, door de ACM bepaalde termijn. Een exploitant mag een verzoek tot toegang tot een dienstvoorziening en de daarin verleende diensten die vallen onder punt 2 van bijlage II slechts afwijzen als een levensvatbaar alternatief beschikbaar is. Dit is een omkering van de bewijslast ten opzichte van de vroegere situatie. Deze regels zijn neergelegd in het besluit. Er is sprake van een levensvatbaar alternatief wanneer dit de spoorwegonderneming in staat stelt op hetzelfde traject of op alternatieve trajecten de betrokken goederen- of passagiersvervoerdienst onder economisch aanvaardbare voorwaarden te exploiteren. De levensvatbaarheid van een alternatief is onder andere afhankelijk van de aard van de gevraagde dienst en van de identiteit van de verzoekende spoorwegonderneming. De exploitant is niet verplicht om te investeren in middelen of voorzieningen teneinde aan alle verzoeken van spoorwegondernemingen tegemoet te komen.

Indien een exploitant bepaalde dienstvoorzieningen<sup>6</sup> uit bijlage II, punt 2, beheert en de toegang daartoe weigert, moet hij dit schriftelijk motiveren. De exploitant dient aan te geven wat het levensvatbare alternatief is. Spoorwegondernemingen kunnen een klacht indienen bij de ACM. De levensvatbaarheid van een alternatief kan door de ACM worden beoordeeld op grond van de definitie opgenomen in dit besluit en met inachtneming van het reguliere mededingingsrecht. Afhankelijk van het specifieke verzoek kan de ACM bij haar beoordeling aspecten betrekken als de frequentie van het gebruik, de vraag of het eenmalig of langdurig gebruik betreft, het belang van de verzoeker, de vraag of de verzoeker al dan niet is gevestigd in Nederland en het eventueel spoedeisend karakter van het verzoek.

Meer in het bijzonder ten aanzien van dienstvoorzieningen en diensten als bedoeld in bijlage II, punt 2, onderdelen a, f en i van de richtlijn geldt

---

<sup>6</sup> Bijlage II, punt 2, onder a, b, c, d, g en i.

dat de ACM ex ante toezicht houdt. Dit toezicht vindt regeling in de artikelen 68b en 68c van de Spoorwegwet<sup>7</sup>.

Het gaat hierbij bijvoorbeeld om toegang tot passagiersstations en bijbehorende diensten, zoals loketruimte, wachtruimte en betaalpaaltjes, en om andere diensten en voorzieningen.

Er is voor gekozen om dit toezicht te beperken tot situaties waarin er sprake is van een aanbesteding van een concessie voor regionaal openbaar vervoer per trein en er maar één aanbieder is van de genoemde dienstvoorzieningen of diensten op één locatie. Deze worden in de praktijk voornamelijk aangeboden door de grootste marktpartij, momenteel NS, of door de beheerder. Transparante en evenwichtige prijzen en voorwaarden die op voorhand getoetst zijn door de ACM, kunnen voorkomen dat er achteraf gerechtelijke procedures worden opgestart over de hoogte van de vergoeding of het niet tijdig bieden van transparantie over deze tarieven.

Het is van belang dat een exploitant van dienstvoorzieningen redelijke vergoedingen vraagt aan de spoorwegondernemingen. De bewijslast daarvoor ligt bij de partij die het tarief voorstelt. De ACM is bevoegd om de redelijkheid van de tarieven te toetsen en voorts, om aan de tarieven nadere regels te stellen.

#### *4.1.4 Exploitanten onder zeggenschap van een spoorwegonderneming met machtspositie*

Om transparantie te garanderen dienen exploitanten van bepaalde dienstvoorzieningen<sup>8</sup> die onder (directe of indirecte) zeggenschap staan van een spoorwegonderneming die actief is op de nationale markten voor spoorvervoersdiensten waarvoor de dienstvoorziening wordt gebruikt en daarop een machtspositie heeft, aan twee onafhankelijkheidseisen te voldoen. In de eerste plaats moet de exploitant organisatorisch en wat de besluitvorming aangaat onafhankelijk zijn van de spoorwegonderneming. Het is niet eenvoudig om in algemene zin te omschrijven wat moet worden verstaan onder de hier bedoelde organisatorische scheiding. Duidelijk is in elk geval dat indien de exploitant aantoont dat er sprake is van afzonderlijke rechtspersonen, of een aparte afdeling binnen een rechtspersoon een dergelijke organisatorische scheiding kan worden aangenomen. In de tweede plaats is een boekhoudkundige scheiding tussen de exploitant en de spoorwegonderneming vereist. Dit betekent in ieder geval dat de exploitant gescheiden balansen en winst -en -verliesrekeningen moet voeren.

Wanneer de exploitant van bepaalde dienstvoorzieningen<sup>9</sup>, waaronder tankinstallaties, onder zeggenschap staat van de beheerder dient te worden voldaan aan de eisen gesteld in artikel 7 van de richtlijn. Deze borgen de onafhankelijkheid van de beheerder ten opzichte van spoorwegondernemingen.

#### *4.1.5 Vergoedingen*

De vergoedingen die in rekening worden gebracht voor dienstvoorzieningen en de daarin verleende diensten mogen niet meer bedragen dan een kostengeoriënteerd tarief, vermeerderd met een redelijke winst. Er is ruimte om tariefdifferentiatie toe te passen.

Het gebruik van de spoorweg ter plaatse van remisestations (opstelsporen) betreft gebruik van de hoofdspoorweginfrastructuur en wordt niet

<sup>7</sup> Kamerstukken II 2014/15, 33 965, nr. 20.

<sup>8</sup> Bijlage II, punt 2, onder a, b, c, d, g en i.

<sup>9</sup> Bijlage II, punt 2, onder a, b, c, d, g en i.

tot de diensten en dienstvoorzieningen maar tot het minimumtoegangs-pakket gerekend. Dit betekent dat de beheerder remisestations uitsluitend tegen een kostengeoriënteerd tarief mag aanbieden en daarboven geen redelijke winst in rekening mag brengen. Ook voor de spoorweginfrastructuur die dienstvoorzieningen verbindt met de hoofdspoorweginfrastructuur, mag enkel een kostengeoriënteerd tarief in rekening worden gebracht.

#### *4.1.6 Aanvullende en ondersteunende diensten*

Aan de toegang tot de diensten onder punt 3 en 4 van bijlage II worden minder voorwaarden gesteld. De voorwaarden zijn opgenomen in het besluit. Aanvullende diensten dienen door de exploitant op verzoek op niet-discriminerende wijze te worden aangeboden aan spoorwegondernemingen. Het gaat bijvoorbeeld om het voorverwarmen van passagiers-treinen.

Voor ondersteunende diensten, zoals kaartautomaten op passagiersstations en de technische keuring van rollend materieel, bestaat geen plicht voor de exploitant om de dienst te verlenen. Indien een exploitant echter besluit om een ondersteunende dienst te verlenen aan een spoorwegonderneming die hierom verzoekt, zal hij deze op niet-discriminerende wijze aan alle spoorwegondernemingen moeten aanbieden.

Voor vergoedingen voor aanvullende en ondersteunende diensten gelden enkel voorwaarden in het geval dat slechts één exploitant de aanvullende of ondersteunende dienst in Nederland aanbiedt. Als binnen Nederland geen levensvatbaar alternatief voor de dienst bestaat op het moment dat de spoorwegonderneming de dienst aanvraagt, geldt de voorwaarde dat de vergoeding niet meer mag bedragen dan een kostengeoriënteerd bedrag vermeerderd met een redelijke winst.

#### *4.2 Informatie betreffende vergoedingen*

Om de transparantie in de markt te bevorderen, is de exploitant verplicht om informatie betreffende toegang en vergoedingen mede te delen aan de beheerder. Deze verplichting vloeit voort uit artikel 68a Spoorwegwet. De mogelijkheid om bij ministeriële regeling nadere regels te stellen is opgenomen in het besluit. Ook is het mogelijk dat de exploitant deze informatie ontsluit via een link naar de eigen website, waar de informatie kosteloos in elektronische vorm wordt aangeboden. De verplichting om informatie betreffende vergoedingen bekend te maken, geldt voor alle exploitanten die diensten leveren aan spoorwegondernemingen, onafhankelijk van de categorie.

De beheerder heeft de plicht om deze informatie in de netverklaring op te nemen of via de verkregen link te ontsluiten. De exploitant is uiteraard verantwoordelijk voor de tijdigheid, juistheid en volledigheid van de informatie. De beheerder is vervolgens verantwoordelijk voor de juistheid en volledigheid van de opname in de netverklaring van de gegevens zoals aangeboden door de exploitant. Daar waar de beheerder zelf exploitant is van een dienstvoorziening is de beheerder zelf verantwoordelijk voor de juistheid en volledigheid van de gegevens die daarover in de netverklaring worden opgenomen. Zo nodig kunnen bij ministeriële regeling nadere eisen aan de informatievoorziening worden gesteld.

#### 4.2.1 Stationsportfolio<sup>10</sup>

Naar aanleiding van de Quick scan «personenvervoer per spoor» door de ACM is in de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 11 november 2013<sup>11</sup> toegezegd om aanvullend een onderzoek te laten uitvoeren. Dit betreft een eventuele bevoegdheid voor de ACM om de tarieven en voorwaarden voor toegang tot diensten en voorzieningen op stations vooraf te toetsen. De resultaten van dit onderzoek zijn opgeleverd in juni 2014. Verwezen zij naar de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 23 juni 2014<sup>12</sup>.

Naar aanleiding van de uitkomsten van het onderzoek zijn de belangrijkste uitgangspunten en eisen voor de stationsportfolio in wet- en regelgeving neergelegd. Hieraan wordt invulling worden gegeven door het opzetten van een stationswebsite. Op basis van artikel 68a van de Spoorwegwet worden in het kader van dit besluit de exploitanten die diensten leveren op stations verplicht om jaarlijks gegevens te verstrekken, bijvoorbeeld via de publicatie van een stations portfolio (in de vorm van een stationswebsite). Het gaat vooral om ProRail en NS Stations. ProRail is de eigenaar en exploitant van de door haar beheerde railverkeer- en vervoerinfrastructuur (RVVI) met een publieke, transfer-functie. NS Stations beheert de overige delen van het station met een commerciële bestemming. De voorzieningen op een station voor reisinformatie worden door NS Reizigers geëxploiteerd. Derhalve zijn er vaak meer partijen in beeld. Meer partijen kunnen dus diensten aanbieden op passagiersstations maar zij beheren niet dezelfde dienstvoorzieningen of leveren niet dezelfde diensten. Er is telkens slechts één exploitant van een specifieke dienstvoorziening of dienst op het passagiersstation. Elke partij speelt als exploitant een eigen rol.

Wat de jaarlijkse verplichting betreft, is aangesloten bij artikel 27 van de richtlijn. Tevens is er aansluiting gezocht met de netverklaring van ProRail. Die bevat immers ook toegangsvoorwaarden tot stations. Hoewel het hierbij om dezelfde gegevens kan gaan, zal het oogmerk verschillend zijn. De netverklaring is een veelomvattend document dat niet alleen praktische, technische informatie bevat over het spoorwegnet dat ProRail beheert. Het bevat bijvoorbeeld ook de toegangsvoorwaarden voor het spoor en beschrijft daarnaast het proces van capaciteitsaanvragen en de toegang tot verschillende diensten die ProRail verleent.

De stationsportfolio heeft met name betrekking op de diensten en voorzieningen op stations zoals bedoeld in bijlage II, punt 2, onder a, van de richtlijn. Er moet een invulling worden gegeven aan de volgende onderwerpen:

- een beschrijving van diensten en voorzieningen op stations en de tarieven en voorwaarden die daarvoor gelden;
- een beschrijving van de procedure voor het afnemen van bovenbedoelde diensten en voorzieningen;
- een geschillenbeslechtsprocedure;
- het opnemen van standardelementen van de gebruiksovereenkomst zoals bijvoorbeeld rechten en plichten van betrokken partijen en wijzigingsvoorwaarden.

De ACM gaat na of de stationsportfolio in overeenstemming is met de wettelijke eisen en doelstellingen zoals vastgelegd in dit besluit en kan

<sup>10</sup> Zoals in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel tot wijziging van o.m. de Spoorwegwet is aangegeven, is de term «stationsnetverklaring» vervangen door het begrip «stationsportfolio»; Kamerstukken II 2013/14, 33 965, nr. 3.

<sup>11</sup> Kamerstukken II 2013/14, 29 984, nr. 442.

<sup>12</sup> Kamerstukken II 2013/14, 29 984, nr. 518.

indien gewenst suggesties aan NS en ProRail geven om onderdelen daarvan aan te passen.

Tot de toezichthoudende taak van de ACM hoort in dit kader ook het toezicht houden op de naleving van de wettelijke eisen waaronder de bovengenoemde voorwaarden en algemene principes als transparantie, redelijke en billijke voorwaarden, non-discriminatie en kostengeoriënteerde tarieven. De ACM kan naar aanleiding van een klacht van een spoorwegonderneming of op eigen initiatief onderzoek doen en naar aanleiding hiervan maatregelen nemen. Die zijn: een last onder dwangsom of een bestuurlijke boete opleggen, een toezeggingsbesluit nemen of een bindende aanwijzing geven.

Indien mocht blijken dat de gestelde voorwaarden en het toezicht door ACM op de stationsportfolio niet voldoende transparantie en helderheid geven, kan bij ministeriële regeling een nadere invulling worden gegeven aan de gestelde voorwaarden.

De NS heeft naar aanleiding van de quick scan van ACM reeds aangegeven om, in samenwerking met ProRail, vooruitlopend op de implementatie van de richtlijn een stationsportfolio voor diensten op stations op te stellen met tarieven en voorwaarden<sup>13</sup>. Hieraan wordt invulling gegeven door het opzetten van een stationswebsite. Zoals hierboven is uiteengezet, is het opstellen van de stationsportfolio in dit besluit verankerd en zijn aan de inhoud daarvan nadere voorwaarden gesteld.

## **5. Wijziging andere besluiten**

De implementatie van richtlijn 2012/34/EU bevat tevens wijzigingen van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen en van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Daarnaast zou de implementatie een wetstechnische aanpassing van het Besluit HSL-heffing vergen. Die wijziging wordt meegenomen in een andere in voorbereiding zijnde aanpassing van genoemd besluit. Wel is voorzien in een omhangbepaling.

## **6. Administratieve lasten en bedrijfseffecten**

### *Administratieve lasten*

Het besluit heeft geen aanvullende administratieve last voor het bedrijfsleven tot gevolg, naast de vier administratieve lasten en één lastenreductie die in het kader van de implementatie van de richtlijn in de Spoorwegwet reeds zijn geïdentificeerd. Er is ook geen sprake van administratieve lasten voor de burger.

### *Bedrijfseffecten*

Een van de doelen van de richtlijn is het bevorderen van een financieel draagkrachtige spoormarkt, waaronder financieel gezonde bedrijven. Het besluit blijft binnen die kaders. De baten en lasten die de richtlijn met zich meebrengt zijn daarnaast beperkt doordat de richtlijn een herschikking van drie richtlijnen is. De inhoudelijke wijzigingen zijn dus beperkt. Op een aantal punten zal sprake zijn van bedrijfseffecten.

De transparantie van de kostentoe rekening ten behoeve van het vaststellen van de vergoeding die spoorwegondernemingen verschuldigd zijn voor het gebruik van de hoofdspoorweginfrastructuur, is verbeterd.

<sup>13</sup> Brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu aan de Tweede Kamer van 11 november 2013 (Kamerstukken II 2013/14, 29 984, nr. 442).

Deze vergoeding voor het minimumtoegangspakket is nu gebaseerd op een door de beheerder vastgestelde methode voor toerekening die moet worden goedgekeurd door de ACM. De vergoeding bevat, net als voorheen het geval was, alleen de kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst. Deze methode voor toerekening en de ex ante goedkeuring ervan door ACM leiden tot een transparant(er) speelveld voor spoorwegondernemingen, met duidelijkheid over de totstandkoming van de gehanteerde vergoeding voor het minimumtoegangspakket.

Het besluit bevat verder nadere regels over de verlening van non-discriminatoire toegang tot dienstvoorzieningen en de levering van diensten. Die regels leiden tot een verbetering van de non-discriminatoire toegang tot voor spoorwegondernemingen essentiële dienstvoorzieningen en diensten (bijlage II, punt 2, van de richtlijn). In de richtlijn worden voorwaarden<sup>14</sup> gesteld aan exploitanten van essentiële dienstvoorzieningen en diensten, zoals de plicht om binnen een redelijke termijn te reageren op een verzoek tot levering van een dienst. Ook wordt voorgeschreven dat de toegang tot een dienst of dienstvoorziening alleen mag worden geweigerd wanneer een levensvatbaar alternatief beschikbaar is. Deze voorwaarden bieden sterkere waarborgen voor een non-discriminatoire toegang voor alle spoorwegondernemingen tot diensten die van belang zijn voor het kunnen uitvoeren van hun treindiensten.

Daarnaast wordt de informatievoorziening over diensten op stations verbeterd. Exploitanten van stations als bedoeld in bijlage II, punt 2, onder a, van de richtlijn zijn verplicht om jaarlijks kenbaar te maken welke diensten worden geleverd op een station op zodanige wijze dat alle spoorwegondernemingen inzicht wordt geboden in de voorwaarden voor toegang tot dienstvoorzieningen en de levering van diensten op stations en de daarvoor gehanteerde vergoedingen. Deze verplichting betreft in ieder geval NS en ProRail. Door transparante informatievoorziening is de informatiepositie van alle spoorwegondernemingen verbeterd en wordt een gelijk speelveld gecreëerd. Het betreft hier een nadere invulling van een verplichting uit de richtlijn om informatie te publiceren over de toegangsvoorwaarden en vergoedingen van diensten. De verplichting leidt tot eenmalige nalevingskosten van € 11.840 en jaarlijkse nalevingskosten van € 2.960.

## **7. Adviezen**

Voor de onderwerpen vergoeding minimumtoegangspakket en toegang tot dienstvoorzieningen en de daarin te leveren diensten zijn stakeholders-bijeenkomsten georganiseerd. Stakeholders hebben tijdens en na de bijeenkomsten de mogelijkheid gekregen om inbreng te leveren op een eerder concept van het besluit.

### *7.1. Handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid*

Een concept van dit besluit is voor een handhaafbaarheids- en uitvoerbaarheidstoets voorgelegd aan de ACM en ProRail, en voor een handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets aan de ILT. Zowel de ACM als ProRail plaatsen kanttekeningen bij het ontwerp-besluit. De ACM met name over de regels voor de verlening van toegang tot dienstvoorzieningen en de levering van diensten, en ProRail met name over de vergoeding voor het minimumtoegangspakket. Deze kanttekeningen zijn mondeling besproken met de ACM en ProRail en waar

---

<sup>14</sup> Verwezen zij naar paragraaf 4 van het algemeen deel van deze toelichting.

mogelijk meegenomen in de verdere uitwerking van het besluit en de nota van toelichting.

#### *Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)*

De betrokkenheid van ILT betreft vooral de bedrijfsvergunning. De ILT geeft in haar brief van 29 juli 2014 aan dat de administratieve last voor spoorwegondernemingen om de meest recente jaarrekening bij de ILT – of bij een andere daartoe bevoegde Europese instantie – in te dienen al bestaat. De nota van toelichting is dienovereenkomstig aangepast.

#### *Autoriteit voor Consument en Markt*

De ACM merkt in haar brief van 15 augustus 2014 op het concept besluit voor de vergoeding voor het minimumtoegangspakket voldoende uitvoerbaar en handhaafbaar te vinden. ACM heeft technische en juridische opmerkingen gemaakt over de methodiek voor de toerekening van de kosten die ten grondslag ligt aan de vergoeding voor het minimum toegangspakket. Deze punten zijn nader uitgewerkt in hoofdstuk 2 van het besluit en in de nota van toelichting. Inzake de dienstenvoorzieningen en de levering van diensten wil de ACM op een aantal punten verder gaan dan de richtlijn voorschrijft. Het kabinet zet, conform huidig beleid, in op tijdige en beleidsarme implementatie van Europese regelgeving. Met de ACM zijn procesafspraken gemaakt over de belangrijkste bevindingen uit de toets. Zo heeft het ministerie samen met de ACM gezien of en hoe een aantal open normen uit de richtlijn in procedurele zin nader kunnen worden uitgewerkt met het oog op een betere uitvoerbaarheid van het besluit. Waar mogelijk is de nota van toelichting verduidelijkt. Zo is de bevoegdheid van de ACM om onderzoek uit te voeren naar partijen die beschikken over een dominante positie verduidelijkt in de toelichting op artikel 14 van dit besluit. Er is voor gekozen om open normen die in de definities van de richtlijn staan, niet in nationale regels nader in te vullen. Dit is in paragraaf 2 toegelicht. Ook is afgesproken dat het ministerie een specifieke vraag over de duidelijkheid van de lijst inzake bijlage II, punt 2, zal voorleggen aan de sector via het Overleg Infrastructuur en Milieu. De ACM is van mening dat jaarlijkse publicatie als bedoeld in artikel 18 van het besluit niet noodzakelijk is, want belangstellenden hebben behoefte aan duidelijkheid over tarieven en voorwaarden voor de lange termijn. De jaarlijkse publicatie is in lijn met artikel 27, tweede lid, van de richtlijn. Dit artikel vereist dat de jaarlijkse netverklaring van ProRail informatie bevat over de voorwaarden voor toegang tot dienstvoorzieningen. Het ligt in het verlengde van de richtlijn om de stationsportfolio hierbij te laten aansluiten.

#### *ProRail*

ProRail plaatst in haar brief van 30 juli 2014 technische en juridische kanttekeningen bij de uitvoerbaarheid van het heffingskader voor de vergoeding voor het minimumtoegangspakket. Over deze punten heeft op 4 september 2014 technisch en juridisch overleg met ProRail plaatsgevonden. De conclusie van dit overleg was dat deze punten oplosbaar zijn. De voorstellen van ProRail zijn grotendeels verwerkt in het ontwerpbesluit.

#### *7.2. Overleg Infrastructuur en Milieu*

Eveneens is een concept van dit besluit voor commentaar voorgelegd aan het Overleg Infrastructuur en Milieu (OIM). Reacties op deze consultatie zijn afkomstig van NS, Historisch Railvervoer Nederland (HRN) en KNV. Het OIM heeft met name gereageerd op de belangrijkste onder-



werpen in dit concept besluit, namelijk het heffingskader voor de vergoeding minimum toegangspakket en de toegang tot diensten en dienstvoorzieningen. Aan het OIM is een specifieke vraag voorgelegd aan de sector over de duidelijkheid van de lijst inzake bijlage II, punt 2. Op dit punt heeft de consultatie echter geen reacties opgeleverd. Op basis hiervan is geconcludeerd dat de lijst voldoende duidelijk is en aanpassing van ontwerpbesluit of nota van toelichting niet aangewezen is.

NS

NS stelt voor om de totstandkoming van het onderhavige besluit niet af te ronden voordat de definitieve tekst van de Europese uitvoeringsverordeningen over de vergoeding voor het minimumtoegangspakket en de toegang tot dienstvoorzieningen en de levering van diensten bekend zijn. Dit leidt volgens NS tot enige vertraging, maar maakt de inhoud van het besluit consistent en robuust. Door te wachten met vaststelling van het voorliggende besluit, wordt voorkomen om nadere regels te stellen bij ministeriële regeling. NS vindt dit laatste onwenselijk en betreurt het dat er nu een besluit voorligt zonder dat duidelijk is of er zulke regels komen en wat daarvan de inhoud is. Voor het kabinet staat tijdige implementatie voorop. Dit is staand kabinetsbeleid. Uitstel is dan ook onwenselijk. In dit besluit zijn de regels inzake de vergoeding minimumtoegangspakket en de toegang tot dienstvoorzieningen en diensten op hoofdlijnen geregeld. Indien nodig kan daaraan bij ministeriële regeling nadere invulling worden gegeven. Voor deze systematiek is juist gekozen om te voorkomen dat deze onderwerpen op of vlak na het tijdstip van inwerking-treding niet in overeenstemming blijken te zijn met de Europese uitvoeringsverordeningen. De huidige planning van de Commissie voor de uitvoeringsverordening over de vergoeding voor het minimumtoegangspakket maakt eventuele aanpassing van dit besluit voor de implementatiedatum van de richtlijn mogelijk. NS wil graag inzicht krijgen in de vraag of regels zullen worden gesteld per ministeriële regeling en zo ja, wat daarvan de inhoud is. Het kabinet is van mening dat op dit moment een ministeriële regeling niet noodzakelijk lijkt ter uitvoering van de Europese uitvoeringsverordeningen of op andere gronden. Een nadere invulling bij ministeriële regeling zou overigens technische of procedurele uitwerkingen van het ontwerpbesluit betreffen, en geen principiële punten zoals NS aangeeft. Tenslotte stelt NS voor om de wettelijke argumenten voor het afwijzen van dienstvoorzieningen uit te breiden. Het kabinet merkt op dat dit niet conform de richtlijn is. Een verbreding zou een nationale kop betekenen, wat afwijkt van de algemene regel van beleidsarme implementatie. Wel bestaat de mogelijkheid om een klacht in te dienen bij de ACM indien een partij zich benadeeld voelt. De ACM zal vervolgens een besluit nemen over deze klacht.

*Historisch Railvervoer Nederland (HRN)*

HRN betoogt dat museumspoorwegen inzake dienstvoorzieningen en diensten moeten worden uitgezonderd van toepasselijkheid van richtlijn 2012/34/EU en dat die richtlijn dat ook mogelijk maakt. Dit is echter niet mogelijk. Museumlijnen vallen onder de werking van de richtlijn. De museumlijnen kunnen niet worden geacht te behoren tot de uitzonderingscategorieën genoemd in artikel 2, eerste lid, van de richtlijn. Dit blijkt uit de definities in de richtlijn van onder meer regionale spoorvervoersdiensten. Het kabinet verwacht niet dat de toepasselijkheid van de richtlijn in de praktijk tot veel problemen zal leiden voor HRN.



KNV merkt in haar reactie op dat het ministerie eerdere overwegingen over het wetsvoorstel ter implementatie van richtlijn 2012/3/4EU naast zich heeft gelegd. Die hadden echter betrekking op het wetsvoorstel waarop het onderhavige besluit berust. De opmerkingen zijn bij het opstellen van dat wetsvoorstel betrokken.

Verder geeft KNV aan de verhoging van de gebruiksvergoeding, zoals opgenomen in het Regeerakkoord, in te vinden druisen tegen het principe van onderhandelbaarheid. De onderhandelbaarheid van tarieven verdwijnt echter met de implementatie van de richtlijn in nationale regelgeving. In aanvulling op het verdwijnen van de onderhandelbaarheid wordt de rol van de toezichthouder versterkt. Dit geschiedt via een ex ante toetsing door de ACM op de methodiek voor de toerekening van kosten voor de vergoeding van het minimumtoegangspakket zoals gehanteerd door de infrastructuurbeheerder. De procedure voor het ex ante toezicht door ACM is in dit besluit nader uitgewerkt.

KNV mist in het concept besluit de voorwaarde dat heffingen slechts toegepast mogen worden in zoverre als de markt deze kan dragen. Met de implementatie van de richtlijn is de systematiek inzake de vergoeding voor het minimumtoegangspakket en de aanvullende heffingen en kortingen verduidelijkt. De richtlijn bevat het kader voor de vergoeding voor het gebruik van de hoofdspoorweginfrastructuur. Dat kader bestaat enerzijds uit de vergoeding voor het minimumtoegangspakket (VMT) en anderzijds uit heffingen, kortingen, bijtellingen en aftrek (hierna: prijsprikkels). De VMT is door iedere gebruiker van de hoofdspoorweginfrastructuur verschuldigd en is gelijk aan de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien. De in de richtlijn genoemde prijsprikkels zijn optioneel: er kan gebruik van worden gemaakt of niet. Indien een prijsprikkel wordt gehanteerd moet die voldoen aan de eisen van de richtlijn. Dit is uitgewerkt in de Spoorwegwet. Daarin is bepaald dat bij of krachtens algemene maatregel van bestuur prijsprikkels als bedoeld in de richtlijn kunnen worden toegepast. Dit omvat tevens de voorwaarde dat een heffing kan worden opgelegd «voor zover de vervoersmarkt dit toelaat». In de Memorie van toelichting bij het wetsvoorstel ter implementatie van richtlijn 2012/34/EU is dat toegelicht. Het al dan niet toepassen van prijsprikkels is in de Spoorwegwet eveneens als een keuze opgenomen. De mogelijkheid van prijsprikkels wordt niet geregeld in dit conceptbesluit, maar komt in een separaat besluit aan de orde, dat een eigen wetgevingstraject volgt. Dit besluit regelt het heffingskader voor de vergoeding minimum toegangspakket. De KNV zal bij het separate traject van de prijsprikkels worden betrokken.

## 8. Voorhang

Een concept van dit besluit is met toepassing van artikel 61, vierde lid, van de Spoorwegwet en de voorgestelde artikelen 62, elfde lid, 68, vijfde lid en 68a, derde lid, van de Spoorwegwet<sup>15</sup> op 8 juni 2015 in voorhang overgelegd aan de Eerste en Tweede Kamer der Staten-Generaal<sup>16</sup>. Beide Kamers hebben vragen gesteld over het ontwerpbesluit. Deze zijn beantwoord bij brief van 1 juli 2015 respectievelijk in de memorie van antwoord, die op 3 juli 2015 is verstuurd<sup>17</sup>. Zowel de Eerste als de Tweede Kamer hebben gevraagd hoe het amendement inzake het ex ante toezicht

<sup>15</sup> Voorstel van wet, houdende wijziging van de Spoorwegwet en enige andere wetten in verband met de implementatie van richtlijn 2012/34/EU van het Europees parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PbEU 2012, L 343/32), Kamerstukken I 2014/15, 33 965, A.

<sup>16</sup> Kamerstukken II 2014/15, 33 965, nr. 21 en Kamerstukken I 2014/15, 33 965,

<sup>17</sup> Kamerstukken II 2014/15, 33 965, nr. 22 en Kamerstukken I 2014/15, 33 965,D.

door de ACM op dienstvoorzieningen en diensten en het amendement inzake onverwijld informatieverstrekking<sup>18</sup> in de uitvoeringsregelgeving doorwerkt en of de amendementen niet leiden tot aanpassing van het (ontwerp)besluit. Het ex ante regime zoals opgenomen in de nieuwe artikelen 68b en 68c van de Spoorwegwet wordt geheel in die wet geregeld en vergt daarom geen nadere uitwerking in het ontwerpbesluit. Dat geldt eveneens voor de verplichting om onverwijld informatie te verstrekken zoals opgenomen in het nieuwe artikel 68a, tweede lid, van de Spoorwegwet.

Beide Kamers hebben vragen gesteld over de vergoeding minimumtoegangspakket. Zo merkte de Tweede Kamer op dat de goedkeuring van de methode voor toerekening voor vijf jaar wordt verleend. Zij vroeg hoe gewaarborgd wordt dat de goedgekeurde toerekening representatief is. De ACM geeft goedkeuring aan de methode voor toerekening en niet aan de uitkomst van de tariefberekening van één of meerdere jaren. De ACM houdt ook toezicht op de correcte uitvoering van de goedgekeurde methodiek in de jaren waarvoor deze geldig is. De Eerste Kamer vroeg onder meer waarom de regering heeft gekozen voor het achterwege laten van regels in het wetsvoorstel of daaronder hangende regelgeving, die de laagste, meest efficiënte vergoeding voor het minimumtoegangspakket verankeren. Het wetsvoorstel en de daaronder hangende regelgeving dienen ertoe om te verzekeren dat de vergoeding gelijk is aan de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien. Dat ProRail efficiënt moet omgaan met de haar ter beschikking gestelde middelen is verankerd in artikel 5 van de beheerconcessie. Op deze wijze wordt toegezien op de efficiëntie.

De Tweede Kamer informeerde of het niet kwetsbaar is dat de spoorwegondernemingen (en de exploitant waarop zij directe of indirecte zeggenschap heeft) zelf bepalen of er sprake is van een machtspositie als bedoeld in artikel 14 van dit besluit. Deze keuze volgt rechtstreeks uit artikel 13, derde lid, van de richtlijn, dat is uitgewerkt in artikel 14 van het ontwerpbesluit. Dit past in het streven naar één-op-één implementatie. In de artikelsgewijze toelichting is in dit verband nog aangegeven dat de hier bedoelde ondernemingen goed in staat zijn in het kader van de richtlijn hun eigen positie op de desbetreffende markt en de desbetreffende dienstvoorziening te beoordelen en om te beoordelen of artikel 14 van het besluit op hen van toepassing is. Zij weten dus zeer wel wat hun aandeel is op die markt. Daarnaast houdt de ACM toezicht op het naleven van de verplichtingen die uit artikel 14 voortvloeien.

De voorhang heeft niet geleid tot aanpassingen.

## II Transponeringstabel

De transponeringstabel met betrekking tot richtlijn 2012/34/EU betreft de artikelen die in dit besluit (nader) zijn geïmplementeerd. Bij een aantal richtlijnartikelen wordt tevens de implementatie op wetsniveau opgenomen, dit ter verduidelijking van de gehele implementatie. Verder zij verwezen naar de memorie van toelichting bij het voorstel van wet tot wijziging van de Spoorwegwet en enige andere wetten in verband met de implementatie van richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PbEU 2012, L 343/32). In de tabel wordt met «besluit» bedoeld: het Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU.

Daarnaast is in de transponeringstabel Uitvoeringsverordening (EU) 2015/171 van de Europese Commissie van 4 februari 2015 betreffende bepaalde aspecten van de procedure voor de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen (PbEU 2015, L 29) opgenomen voor zover die tot aanpassing van de Nederlandse regelgeving leidt.

<sup>18</sup> Zie voetnoot 7.

Artikel richtlijn	Implementatie	Beleidsruimte	Toelichting op keuze beleidsruimte
3, onderdelen 9, 10, 17 en bijlage VII, punt 2	Artikel 1 besluit		
13, tweede lid	Artikel 13 besluit		
13, derde lid	Artikel 14 besluit		
13, vierde lid	Artikel 15 besluit		
13, zevende lid	Artikel 16 besluit		
13, achtste lid	Artikel 17 besluit		
13, negende lid	Artikel 20, tweede lid, onderdeel a, besluit		
20 en bijlage III	Artikel 10 Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat (artikel 21, onderdeel B, besluit)		
24, zesde lid	Artikel 12, tweede lid, Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen (artikel 21, onderdeel D, besluit)		
29, eerste lid, eerste alinea, 30, achtste lid	Artikelen 62 Spoorwegwet en 2 tot en met 11 besluit; tevens artikel 20, tweede lid, onderdelen b en c, van dit besluit, voor zover daarover een ministeriële regeling is opgesteld		
31, derde lid, tweede alinea	Artikel 20, tweede lid, onderdeel c, besluit		
31, vierde lid, 50 en 51	Artikel 7 Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur (artikel 22, onderdeel F, besluit)		
31, zevende en achtste lid	Artikel 19 besluit		
39, 44, 45, 46 en bijlage VII	Artikel 4 Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur (artikel 22, onderdeel C, besluit)		
40, eerste en vijfde lid	Artikel 1 Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur (artikel 22, onderdeel A, besluit)		
53, derde lid	Artikel 6, derde lid, Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur (artikel 22, onderdeel E, besluit)		
Artikel Uitvoeringsverordening (EU) 2015/171 van de Europese Commissie van 4 februari 2015 betreffende bepaalde aspecten van de procedure voor de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen (PbEU 2015, L 29)	Uitvoering	Beleidsruimte	Toelichting op keuze beleidsruimte
3 en bijlagen I en II	Artikel 11 Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen (artikel 21, onderdeel B, besluit)		

### **III Artikelsgewijze toelichting**

#### **Artikel 1 begripsomschrijvingen**

Voor de omschrijving van wat moet worden verstaan onder een *alternatief traject* wordt verwezen naar artikel 3, onderdeel 9, van de richtlijn. Het is een ander traject tussen hetzelfde vertrekpunt en aankomstpunt voor zover beide trajecten onderling uitwisselbaar zijn voor het exploiteren van de betrokken goederen- of passagiersvervoerdienst door de spoorwegonderneming.

Een levensvatbaar alternatief in de zin van artikel 3, onderdeel 10, van de richtlijn is de toegang tot een andere dienstvoorziening die economisch gezien aanvaardbaar is voor de spoorwegonderneming en deze laatste in staat stelt om de betrokken goederen- of passagiersvervoerdienst te exploiteren.

Voor dit besluit is aansluiting gezocht bij een *dienstregelingsjaar*, in tegenstelling tot een kalenderjaar. Op grond van bijlage VII, punt 2, van de richtlijn gaat een dienstregelingsjaar steeds in op de tweede zaterdag van december om middernacht.

*Redelijke winst* in de zin van de richtlijn (artikel 3, onderdeel 17) is een rendementsvergoeding op basis van eigen vermogen, waarbij rekening wordt gehouden met het risico aan inkomstenzijde of het ontbreken daarvan, waaraan de opbrengst van de dienstvoorziening is blootgesteld, en die in de lijn ligt van de gemiddelde opbrengst voor de betrokken sector in de afgelopen jaren. Bij het bepalen van wat hier concreet onder moet worden verstaan, is het wenselijk dat de methodiek voor het vaststellen van de rendementsvergoeding consistent is met andere gereguleerde sectoren. Zo stelt de ACM ten behoeve van de tariefregulering de hoogte van de vermogenskosten vast voor het Loodswezen, de landelijke netbeheerder TenneT, de landelijke gastransportbeheerder GTS, de regionale netbeheerders elektriciteit en gas, KPN Wholesale en vaste en mobiele gespreksafgifte. De ACM kan voor het bepalen van de rendementsvergoeding voor het eigen vermogen dezelfde uitgangspunten hanteren die worden toegepast in de andere gereguleerde sectoren. Zo is voor de kostenvoet eigen vermogen het Capital Asset Pricing Model gebruikelijk. Uiteraard is de ACM bevoegd om over het voorgaande beleidsregels op te stellen.

#### **Artikel 2 toepassing en reikwijdte methode voor toerekening**

Artikel 63, eerste lid, van de wet verplicht de beheerder om een methode voor de toerekening van de kosten op te stellen. In dit besluit worden de eisen geformuleerd waaraan deze methode voor toerekening moet voldoen.

In artikel 2 is uitvoeringsverordening (EU) 2015/909 expliciet benoemd. Deze uitvoeringsverordening heeft betrekking op de modaliteiten voor de berekening van de kosten die rechtstreeks voortvloeien aan de exploitatie van de treindienst. Aan de voorschriften die in deze rechtstreeks werkende uitvoeringsverordening staan, moet ook worden voldaan bij het opstellen van de methode voor toerekening. Door uitvoeringsverordening (EU) 2015/909 expliciet te benoemen, wordt dit buiten twijfel gesteld en bestaat duidelijkheid over de toepasselijkheid van Europese regels.

Artikel 2, tweede lid, maakt duidelijk dat de methode voor toerekening van toepassing is op de gehele hoofdspoorweginfrastructuur. Dat houdt in dat de methode voor toerekening ook wordt toegepast op bijvoorbeeld de Betuweroute en de hogesnelheidslijn. Dit vloeit voort uit het feit dat de

richtlijn geen onderscheid aanbrengt binnen de spoorweginfrastructuur en dus op de gehele hoofdspoorweginfrastructuur van toepassing is.

Voorts omvat de hoofdspoorweginfrastructuur de infrastructuurelementen die zijn genoemd in bijlage I van de richtlijn. Perrons en het seinwezen behoren bijvoorbeeld ook tot de hoofdspoorweginfrastructuur. Voor zover van de infrastructuurelementen, genoemd in bijlage I van de richtlijn, gebruik wordt gemaakt ten behoeve van het minimumtoegangspakket, beslaat de methode voor toerekening ook deze infrastructuurelementen. Dat wil zeggen dat de kosten die voor deze infrastructuurelementen worden gemaakt ten behoeve van het minimumtoegangspakket, ook in de vergoeding voor het minimumtoegangspakket tot uitdrukking moeten komen. Op grond van artikel 7 is het overigens wel mogelijk dat er in de methode voor toerekening rekening wordt gehouden met de verschillen die kunnen bestaan tussen verschillende onderdelen van de hoofdspoorweginfrastructuur.

### **Artikel 3 totale kosten**

De methode voor toerekening heeft tot doel om uit de totale kosten van de beheerder, de kosten af te leiden die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst en zijn toe te rekenen aan het minimumtoegangspakket. Er moet met andere woorden uit de totale kosten een kostenbasis worden afgeleid. Deze kostenbasis wordt vervolgens gebruikt om de hoogte van de vergoeding voor het minimumtoegangspakket te bepalen.

Er is voor gekozen om de methode voor toerekening te baseren op begrote kosten. Deze keuze is gemaakt omdat de methode voor toerekening al in een vroeg stadium af moet zijn. De methode voor toerekening moet ruim anderhalf jaar vóór het dienstregelingsjaar waarop het betrekking heeft, worden toegezonden aan de ACM. Ook vindt de subsidieaanvraag van ProRail plaats op basis van een begroting. Mede om de inkomsten uit de vergoeding voor het minimumtoegangspakket hierop aan te laten sluiten is ervoor gekozen om de begroting van de beheerder als uitgangspunt te nemen.

De basis van de methode voor toerekening wordt aldus gevormd door de begrote totale kosten. Het begrip totale begrote kosten is in het besluit niet nader gedefinieerd. ProRail vraagt ieder jaar een subsidie aan op basis van de begroting in het beheerplan. Het beheerplan bevat echter slechts de begroting voor het komende jaar en biedt dus geen aanknopingspunt voor meerdere jaren. Daarom wordt in het besluit zonder nadere invulling bepaald dat de totale begrote kosten van de beheerder de basis vormen voor de methode voor toerekening.

De totale kosten kunnen per jaar verschillen. Om fluctuaties te voorkomen, is in artikel 3, tweede lid, voorzien in een mogelijkheid voor de beheerder om een gemiddelde te nemen van de totale kosten over meerdere jaren. De bevoegdheid tot het nemen van een gemiddelde van de totale kosten vloeit voort uit artikel 31, zesde lid, van de richtlijn. De omvang van de gebruiksvergoeding dient niettemin te worden gerelateerd aan de kosten die aan de diensten moeten worden toegeschreven. De bevoegdheid bestaat, overeenkomstig de richtlijn, echter slechts indien deze gebruikt wordt om fluctuaties te voorkomen. Dit is toegestaan voor een aantal van ten hoogste tien jaren. Dat is het aantal jaren dat gangbaar is in de praktijk. Bij het middelen van kosten over verschillende jaren en het berekenen van de hoogte van de vergoeding is een indexatiecorrectie noodzakelijk.

In het besluit is de mogelijkheid voor een correctiemechanisme geïntroduceerd. De beheerder kan ervoor kiezen een correctiemechanisme

toe te passen waarbij het verschil tussen de begrote kosten en de gerealiseerde kosten zoals deze zijn weergegeven in de jaarrekening of de jaarrekeningen, kan worden gecorrigeerd.

#### **Artikel 4 toerekening van kosten**

Artikel 4 bepaalt dat voor het berekenen van de vergoeding van het minimumtoegangspakket uitsluitend de rechtstreeks aan dit pakket toe te rekenen kosten bepalend zijn. De vergoeding voor het minimumtoegangspakket is kostengeoriënteerd. Alleen de kosten die aan het minimumtoegangspakket toe te rekenen zijn mogen dus tot uitdrukking komen in de vergoeding hiervoor. Om deze reden wordt voor het berekenen van de vergoeding voor het minimumtoegangspakket een kostenbasis gebruikt. De kostenbasis in de methode voor toerekening heeft geen betrekking op de specifieke bedragen in een specifiek jaar. Dit kan immers van jaar tot jaar verschillen. De kostenbasis geeft weer in hoeverre kostenposten worden toegerekend aan de vergoeding voor het minimumtoegangspakket. Op basis van de kostenbasis wordt vervolgens in een specifiek jaar de vergoeding berekend voor het minimumtoegangspakket. Op grond van artikel 71 van de Spoorwegwet is de ACM bevoegd om hier ex post toezicht op uit te oefenen.

Het onderscheid tussen het minimumtoegangspakket en overige diensten wordt ingegeven door bijlage II van de richtlijn. In de richtlijn wordt een onderscheid gemaakt in diensten die onder het minimumtoegangspakket vallen en overige diensten en voorzieningen. Het voorverwarmen van de trein is bijvoorbeeld een dergelijke aanvullende dienst. De kosten hiervoor mogen niet worden toegerekend aan het minimumtoegangspakket. Het gebruik van de elektrische voedingsinstallaties daarentegen valt wel onder het minimumtoegangspakket. De kosten hiervoor moeten dan ook aan de kostenbasis die dient tot het bepalen van de vergoeding voor het minimumtoegangspakket worden toegerekend.

Er zijn kosten die voor een gedeelte toe te rekenen zullen zijn aan het minimumtoegangspakket, maar daar ook voor een deel buiten zullen vallen, bijvoorbeeld de kosten voor het personeel. Daarvan is een deel toe te rekenen aan het minimumtoegangspakket en zal voor dat deel ook moeten worden toegerekend aan de vergoeding voor het minimumtoegangspakket.

Van belang is dat alleen de kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst worden toegerekend aan de vergoeding voor het minimumtoegangspakket. Vaste kosten, die weliswaar vallen onder het minimumtoegangspakket, maar niet rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst, worden aldus niet toegerekend aan de vergoeding voor het minimumtoegangspakket. Ook kosten die bijvoorbeeld ontstaan door weersomstandigheden, kunnen niet worden toegerekend aan het minimumtoegangspakket. Hoewel een storm schade aan kan richten en hier kosten voor de infrastructuurbeheerder uit voort kunnen vloeien, kunnen deze kosten niet rechtstreeks worden toegerekend aan de exploitatie van de treindienst. Daarom mogen deze kosten niet worden toegerekend aan de vergoeding voor het minimumtoegangspakket.

Tot slot is van belang dat de richtlijn geen onderscheid maakt tussen kosten die worden gedragen door de beheerder en kosten die worden gedragen door derden. Zo worden kosten van aanleg en onderhoud van de HSL niet gedragen door ProRail, maar door Infrasppeed B.V. Desalniettemin zal de beheerder ook dergelijke door derden gemaakte kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst tot uitdrukking moeten brengen in de vergoeding. De richtlijn biedt geen

ruimte om deze kosten niet in rekening te brengen omdat de beheerder ze niet zelf draagt. ProRail dient in de eigen organisatie het risico van dubbele dekking te borgen.

### **Artikel 5 wijze en beschrijving van de toerekening van kosten**

Op grond van artikel 4, onderdeel b, worden kosten die voor een deel rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst, naar rato toegerekend aan de kostenbasis, bedoeld in artikel 4. Artikel 5 schrijft voor op welke wijze deze toerekening dient te gebeuren.

Dat is ten eerste op basis van empirische gegevens. ProRail beschikt over bedrijfsmodellen en kan deze modellen gebruiken om te berekenen welke kosten rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst. Ten tweede kan op basis van de opinies van experts worden bepaald voor welk deel kosten rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst. Deze tweede optie kan slechts worden gebruikt indien de beheerder geen empirische gegevens tot zijn beschikking heeft en redelijkerwijs ook niet kan hebben. Dit laatste is het geval indien het bijvoorbeeld disproportioneel veel zou kosten om deze gegevens te verzamelen.

Om transparantie te waarborgen, wordt in artikel 5 voorts bepaald dat de beheerder een beschrijving moet geven van de wijze waarop kosten worden toegerekend aan het minimumtoegangspakket. Deze beschrijving moet op grond van het derde lid aannemelijk maken dat kosten rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst.

### **Artikel 6 diensten en gebruiksklassen**

Artikel 6, eerste lid, maakt het mogelijk dat er binnen het minimumtoegangspakket verschillende diensten kunnen worden onderscheiden. De beheerder kan bijvoorbeeld binnen het minimumtoegangspakket de diensten «treinpad» en «bovenleiding» onderscheiden en voor deze diensten aparte vergoedingen hanteren.

Binnen de diensten is het uit het oogpunt van kostenoriëntatie wenselijk dat een onderscheid mogelijk is in gebruiksklassen. Een zware trein kan bijvoorbeeld meer kosten met zich meebrengen dan een lichte trein, aangezien de slijtage van de infrastructuur groter kan zijn. Dit zal vervolgens tot uitdrukking komen in verschillende vergoedingen voor de te onderscheiden gebruiksklassen.

Deze verschillende vergoedingen voor de te onderscheiden diensten en gebruiksklassen zullen door de beheerder in de netverklaring gepubliceerd worden. Dit vloeit voort uit bijlage IV van de richtlijn en artikel 58 van de Spoorwegwet.

Daarbij blijft kostenoriëntatie het uitgangspunt en moeten de opbrengsten van de diensten binnen het minimumtoegangspakket gelijk zijn aan de kosten van het minimumtoegangspakket, voor zover deze rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst. Met het oog op de uitvoerbaarheid is het evenwel niet noodzakelijk dat er een direct causaal verband kan worden aangetoond tussen de hoogte van een specifieke vergoeding en de kosten.

### **Artikel 7 bepalen van de vergoeding**

De vergoeding voor het minimumtoegangspakket wordt per dienstregelingsjaar vastgesteld. Deze vergoeding wordt bekend gemaakt in de netverklaring die op het desbetreffende dienstregelingsjaar van toepassing is. Deze netverklaring wordt ten minste vier maanden vóór het verstrijken van de termijn voor het indienen van capaciteitsaanvragen gepubliceerd.



De hoogte van de vergoeding wordt uiteindelijk bepaald door de kosten die kunnen worden toegerekend aan het minimumtoegangspakket te delen door de begrote gebruiksomvang van het minimumtoegangspakket.

Artikel 7 maakt het ook mogelijk om de vergoeding voor het minimumtoegangspakket apart te berekenen voor delen van de hoofdspoorweginfrastructuur. Deze mogelijkheid wordt ingegeven door artikel 5 van uitvoeringsverordening (EU) 2015/909. Om aan te sluiten op de Nederlandse terminologie is in artikel 7 bepaald dat de hoofdspoorweginfrastructuur mag worden onderverdeeld in verschillende delen indien de beheerder kan aantonen dat de waarden, bedoeld in artikel 5, tweede lid, van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/909 voor verschillende delen van de hoofdspoorweginfrastructuur sterk uiteenlopen. Op deze wijze is het mogelijk om rekening te houden met de verschillen die kunnen bestaan tussen delen van de hoofdspoorweginfrastructuur.

Indien er binnen het minimumtoegangspakket verschillende diensten zijn onderscheiden, dan worden de kosten die aan die dienst kunnen worden toegerekend, gedeeld door de begrote gebruiksomvang van de desbetreffende dienst.

Voor de begrote gebruiksomvang is er, net als voor de begrote totale kosten, de mogelijkheid van een correctiemechanisme geïntroduceerd in het besluit. Het verschil met de begrote totale kosten is dat de begrote gebruiksomvang niet in de jaarrekening staat vermeld, maar in het jaarverslag of de jaarverslagen. Voor het overige is de werking hetzelfde en kan worden verwezen naar de toelichting bij artikel 3.

### **Artikel 8 correctie vanwege wijziging methode voor toerekening**

Het is mogelijk dat een methode voor toerekening, na goedkeuring door de ACM, moet worden gewijzigd. Indien een spoorwegonderneming een klacht indient bij de ACM over de vergoeding van het minimumtoegangspakket, kan dit leiden tot een besluit van de ACM dat noopt tot wijziging van de methode voor toerekening. Ook is het mogelijk dat een besluit van de ACM uitmondt in een procedure voor de rechter. Uitkomst hiervan kan zijn dat de ACM op basis van de rechterlijke uitspraak een besluit neemt en ProRail de opdracht geeft tot wijziging van de methode voor toerekening, of dat de rechter hier zelf een opdracht toe geeft.

Het kan zijn dat er al vergoedingen in rekening zijn gebracht op basis van de foutieve methode voor toerekening. In dat geval is er een vergoeding in rekening gebracht die gecorrigeerd moet worden. Artikel 8 voorziet in een mogelijkheid voor de beheerder om dit te doen in het jaar volgend op de wijziging van de methode voor toerekening.

Om de rechtszekerheid te borgen, is bepaald dat slechts tot correctie kan worden overgegaan als de rechterlijke uitspraak of het besluit van de ACM in rechte onaantastbaar is geworden. Indien er dus nog (hoger) beroep open staat, is het toepassen van een correctie niet mogelijk.

Indien de methode voor toerekening is gewijzigd op basis van een besluit van de ACM of een rechterlijke uitspraak, is het niet vereist dat de gehele methode voor toerekening wederom aan de ACM wordt gezonden ter goedkeuring. Uiteraard zal er op worden toegezien dat de wijziging correct wordt doorgevoerd, maar een gehele goedkeuringsprocedure voor de methode voor toerekening wordt niet proportioneel geacht.

### **Artikel 9 toezenden aan de ACM**

De netverklaring vormt voor spoorwegondernemingen het uitgangspunt bij het aanvragen van capaciteit in een bepaald dienstregelingsjaar. Het is noodzakelijk dat in de netverklaring bekend is welke vergoedingen gehanteerd zullen worden. Hiervoor is een door de ACM goedgekeurde methode voor toerekening nodig. In overleg met de ACM is er vanuit



gegaan dat de ACM negen maanden nodig heeft om een methode voor toerekening goed te keuren.

In overleg met de beheerder en de ACM is bepaald dat de beheerder de eerste methode voor toerekening uiterlijk op 31 maart 2017 naar de ACM stuurt. Deze termijn biedt de mogelijkheid om – waar nodig – voorafgaand aan de toezending voor goedkeuring de spoorsector te consulteren. De datum sluit aan bij de uitvoeringsverordening (EU) 2015/909. Op grond van artikel 9 van die verordening moeten de infrastructuurbeheerders hun kostentoerekeningsmethode uiterlijk 3 juli 2017 aan de toezichthouders op de spoorwegmarkt ter informatie sturen. In dit besluit is ervoor gekozen om aan te sluiten bij de totstandkomingsprocedure van de netverklaring. Daarin moet immers de informatie over de vergoeding voor het minimumtoegangspakket worden opgenomen. Het is uiteraard mogelijk dat de eerste methode voor toerekening eerder dan 31 maart 2017 aan de ACM ter goedkeuring wordt voorgelegd. In artikel 23 is geregeld welke methode de beheerder hanteert totdat er een door de ACM op grond van artikel 10 in rechte onaantastbare goedkeuring van de methode voor toerekening is verleend.

### **Artikel 10 goedkeuring van de methode voor toerekening**

De methode voor toerekening behoeft op grond van artikel 63, tweede lid, van de wet de voorafgaande goedkeuring van de ACM. De materiële eisen waaraan deze methode voor toerekening moet voldoen, staan in de artikelen 2 tot en met 8. Daarnaast moet worden voldaan aan de uitvoeringsverordening inzake de vergoeding voor het minimumtoegangspakket die op 16 april 2015 is aangenomen.

Uitvoeringsverordening 2015/909 biedt de mogelijkheid voor een vereenvoudigde toets van de toezichthouder, indien de kosten voor het minimumtoegangspakket onder bepaalde waarden blijven. Daarmee kan een aanzienlijke kostenbesparing gerealiseerd worden. De ACM bepaalt of van deze bevoegdheid gebruik wordt gemaakt en welke vorm de vereenvoudigde toets aanneemt. Voor de eerste methode voor toerekening, bedoeld in artikel 9, tweede lid, wordt geen gebruik gemaakt van een vereenvoudigde toets.

Tot slot kunnen bij ministeriële regeling nadere eisen worden gesteld. Op grond van artikel 10 zal ACM voor een besluit tot goedkeuring aan deze regelgeving toetsen. In artikel 10 is voorts bepaald dat de ACM aan de goedkeuring voorwaarden kan verbinden. Hiermee wordt enige flexibiliteit bij de goedkeuring bewerkstelligd.

### **Artikel 11 termijn van de goedkeuring**

De methode voor toerekening wordt goedgekeurd voor een periode van ten hoogste vijf jaren. Enerzijds zorgt een periode van vijf jaar voor stabiliteit in de methode voor toerekening. Anderzijds vraagt een methode voor toerekening om herziening na verloop van tijd en de veranderende praktijk.

Artikel 11, tweede lid, stelt regels voor het geval dat een methode voor toerekening niet of niet tijdig wordt goedgekeurd. In dat geval zal de meest recent goedgekeurde methode voor toerekening zijn geldig behouden totdat er een volgende methode voor toerekening is goedgekeurd. Omdat de ACM de bevoegdheid heeft om op basis van artikel 71 van de wet een last onder dwangsom op te leggen, bestaat er voldoende prikkel om in overeenstemming met de wet- en regelgeving een methode voor toerekening op te stellen.

## **Artikel 12 reikwijdte**

In artikel 12 is de reikwijdte van hoofdstuk 3, dienstvoorzieningen en diensten, bepaald. Hiermee wordt toepassing gegeven aan artikel 2, derde lid, van de richtlijn. Zo heeft dat hoofdstuk geen betrekking op lokale spoorwegen en bijzondere spoorwegen voor zover die in particulier bezit zijn en uitsluitend worden gebruikt door de eigenaar voor diens goederenvervoer.

## **Artikel 13 toegang tot dienstvoorzieningen**

Artikel 13 strekt ter implementatie van artikel 13, tweede lid, van de richtlijn. Hierin is bepaald dat een exploitant aan een spoorwegonderneming op een niet-discriminerende wijze toegang heeft, inclusief toegang via het spoor, tot de dienstvoorzieningen, bedoeld in bijlage II, punt 2, van richtlijn 2012/34/EU, en de diensten die in deze voorzieningen reeds aan een of meer spoorwegonderneming worden geleverd.

Volledigheidshalve wordt nog opgemerkt dat onder het bereik van artikel 13 tevens valt hetgeen regeling vindt in artikel 10, eerste lid, tweede volzin, en tweede lid, tweede volzin, van de richtlijn. Hierin is bepaald dat goederenvervoersdiensten toegang hebben tot spoorwegen die zee- en binnenhavens verbinden met een hoofdspoorweg. Hetzelfde geldt ten aanzien van de (andere) voorzieningen genoemd in bijlage II, punt 2, van de richtlijn die een verbinding hebben met een hoofdspoorweg en voor de toegang tot spoorwegen die meer dan één eindgebruiker bedienen of kunnen bedienen. Tot slot geldt dit ook voor de internationale passagiersvervoersdiensten.

## **Artikel 14 transparante en niet-discriminerende toegang**

In aanvulling op artikel 13 geeft ook artikel 14 uitvoering aan artikel 13, tweede (en derde) lid, van de richtlijn. Het betreft de situatie dat een exploitant van een dienstvoorziening onder zeggenschap staat van een instantie of onderneming met dominantie op een of meer nationale markten voor spoorvervoersdiensten waarvoor de dienstvoorziening wordt gebruikt en actief is op die markt. De richtlijn geeft, door de koppeling met de exploitatie van de desbetreffende dienstvoorziening, voldoende helderheid over hoe de desbetreffende relevante markt bepaald kan worden. Artikel 13, derde lid, van de richtlijn, en derhalve ook artikel 14 van dit besluit, legt de verantwoordelijkheid om te bepalen of er sprake is van een machtspositie in eerste instantie bij de desbetreffende spoorwegonderneming en exploitant. Zij zijn goed in staat om op basis van deze teksten en hun eigen positie op de desbetreffende markt en de desbetreffende dienstvoorziening te beoordelen of zij aan de verplichtingen van artikel 14 van dit besluit moeten voldoen. Voor de uitleg van het begrip machtspositie moet worden aangesloten bij het reguliere mededingingsrecht, het gaat derhalve om entiteiten die een economische machtspositie hebben. Op basis van de richtlijn kan verondersteld worden dat sprake is van marktmacht bij een marktaandeel van meer dan 40% op de relevante markt. De ACM kan reeds op basis van de Instellingswet Autoriteit Consument en Markt en de Mededingingswet een onderzoek doen naar misbruik van een economische machtspositie op de spoormarkt. Zij kan de resultaten van dat onderzoek uiteraard gebruiken bij haar toezichthoudende taken op grond van de Spoorwegwet en dit besluit. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn bij de behandeling van een klacht op grond van artikel 71 van de Spoorwegwet over – vermeende – discriminatie van een spoorwegonderneming bij de toegang tot een bijlage II, punt 2 dienst.

Uit artikel 13, derde lid, van de richtlijn blijkt dat de bepaling enkel betrekking heeft op de dienstvoorzieningen als bedoeld in bijlage II, punt 2, onder a, b, c, d, g en i van de richtlijn.

De onafhankelijkheid, bedoeld in het eerste lid, omvat niet het vereiste dat voor dienstvoorzieningen een afzonderlijke rechtspersoon moet worden opgericht. In de richtlijn is aangegeven dat hieraan kan worden voldaan door binnen één rechtspersoon verschillende afdelingen op te richten.

Het kan voorkomen dat een dienstvoorziening wordt geëxploiteerd door een beheerder of door een exploitant die onder diens directe of indirecte zeggenschap staat. In dat geval wordt geacht te zijn voldaan aan de eis van onafhankelijkheid indien wordt voldaan aan de eisen van artikel 7 van de richtlijn (artikel 14, derde lid).

Ingevolge het tweede lid voert de exploitant gescheiden boekhoudingen voor dienstvoorzieningen in de zin van bijlage II, punt 2. Uit artikel 56, twaalfde lid, van de richtlijn in samenhang met bijlage VIII kan blijken wat voor eisen aan een dergelijke boekhouding worden gesteld. Ingevolge artikel 70, negende lid, van de Spoorwegwet dient de desbetreffende informatie op verzoek aan de ACM te worden verstrekt.

### **Artikel 15 procedure verzoek om toegang**

Artikel 15 bevat de procedure om toegang te kunnen krijgen tot een dienstvoorziening en daarin diensten geleverd te krijgen in de zin van bijlage II, punt 2, van de richtlijn. De basis voor deze bepaling is artikel 13, vierde lid, van de richtlijn.

Allereerst is hiervoor van belang dat een onderneming na een desbetreffend verzoek binnen een redelijke termijn een antwoord krijgt. Voor het bepalen van die redelijke termijn verwijst artikel 15 naar artikel 70, derde lid, Spoorwegwet. Afhankelijk van de situatie kunnen verschillende termijnen worden gehanteerd. De ACM stelt deze termijnen vast en maakt die bekend in de Staatscourant. Voor een dienst in de zin van bijlage II, punt 2 van de richtlijn, zal deze termijn naar verwachting kort kunnen zijn, omdat het aanbod op het tijdstip waarop een verzoek wordt gedaan, in feite al gereed zal zijn. Dit geldt zeker voor de diensten die vermeld staan in bijvoorbeeld een stationsportfolio.

### **Artikel 16 toegang tot aanvullende dienst**

Voor zogenaamde aanvullende diensten als bedoeld in bijlage II, punt 3, van de richtlijn geldt dat een exploitant van een dienstvoorziening deze op verzoek van een spoorwegonderneming, op niet-discriminerende wijze aanbiedt. Met dit voorschrift wordt uitvoering gegeven aan artikel 13, zevende lid, van de richtlijn.

### **Artikel 17 toegang tot ondersteunende dienst**

Ter uitvoering van artikel 13, achtste lid, van de richtlijn, is in artikel 17 bepaald dat een exploitant ten aanzien van de zogenaamde ondersteunende diensten (bijlage II, punt 4, van de richtlijn) niet verplicht is deze, na een desbetreffend verzoek, te verlenen. Dit is echter anders indien een dergelijke dienst al aan een andere onderneming wordt aangeboden. Dan wordt de dienst aan de verzoekende onderneming aangeboden «op niet-discriminerende wijze». Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat ook een beheerder exploitant kan zijn.

### **Artikel 18 stationsportfolio**

Artikel 18, dat uitvoering geeft aan artikel 68a van de Spoorwegwet, verplicht de exploitant van een station om jaarlijks zichtbaar te maken welke tarieven en voorwaarden worden gehanteerd voor het leveren van diensten en voorzieningen (bijvoorbeeld wachtruimte, loketruimte of

locatie voor het plaatsen van ov-chippaaltjes). Dit concretiseert de verplichting tot eerlijke toegang tot diensten en voorzieningen.

Een mogelijke uitwerking van artikel 18 in de vorm van een zogenaamde stationsportfolio brengt met zich mee dat een spoorwegonderneming die voornemens is een dienst af te nemen op een station zich op voorhand, op basis van een redelijk aanbod, een getrouw beeld kan vormen voor de in dat verband geldende, economisch aanvaardbare, voorwaarden en tarieven, procedure en standaardelementen. De voorwaarden en tarieven zullen dan ook per dienst en per stationstype worden uitgesplitst. Artikel 18 leidt tot het transparant maken van het aanbod en bepaalt tevens dat het aanbod tegen redelijke voorwaarden dient te geschieden. Zo wordt invulling gegeven aan de begrippen redelijkheid en billijkheid zoals verwoord in de brief aan de Tweede Kamer van 23 juni 2014 met betrekking tot de voorwaarden waartegen dat aanbod wordt gedaan. Gelet hierop en op artikel 68 van de Spoorwegwet waarin onder meer is bepaald dat de exploitant van een dienstvoorziening op verzoek inzicht geeft in de voorwaarden en methoden van berekening van de gehanteerde vergoeding, is het vanzelfsprekend dat ten tijde van het publiceren van bijvoorbeeld een stationsportfolio ook snel en eenvoudig inzicht door de exploitant kan worden gegeven in de wijze waarop die vergoeding is opgebouwd.

Meer informatie is te vinden in het algemeen deel van deze toelichting. Ten aanzien van de geschillenbeslechtsprocedure wordt opgemerkt dat partijen niet verplicht zijn om daarvan gebruik te maken. Doel van deze procedure is een snelle afhandeling mogelijk te maken zonder inbreng van anderen. Dit laat onverlet dat partijen direct een klacht bij de ACM kunnen indienen.

#### **Artikel 19 kosten plus redelijke winst**

Voor het verlenen van toegang via het spoor binnen een dienstvoorziening in de zin van bijlage II, punt 2, van de richtlijn, alsmede voor de daarbinnen te leveren diensten geldt een tariefmaximum van «kosten vermeerderd met redelijke winst». De basis voor deze bepaling is artikel 31, zevende en achtste lid, van de richtlijn. Voor de in de punten 3 en 4 van bijlage II vermelde aanvullende onderscheidenlijk ondersteunende diensten geldt hetzelfde uitgangspunt van «kosten vermeerderd met redelijke winst», indien de dienst slechts door één exploitant wordt aangeboden. Het antwoord op de vraag of hiervan sprake is, zal in de loop van de tijd kunnen verschillen, bijvoorbeeld door het toe- of uitreden van exploitanten. Hierbij wordt er overigens wel uitgegaan van een exploitant in Nederland.

#### **Artikel 20 nadere regels**

Artikel 20 biedt de mogelijkheid om bij ministeriële regeling nadere regels te stellen indien dat voor de goede uitvoering van dit besluit dan wel van uitvoeringsmaatregelen van de Commissie op basis van de richtlijn nodig is.

Het eerste lid betreft de mogelijkheid om bij ministeriële regeling nadere regels te stellen ten aanzien van een aantal in dit besluit geregelde aspecten van de toegang tot dienstvoorzieningen en de levering van diensten.

In het besluit wordt rechtstreeks verwezen naar de dienstvoorzieningen en diensten, bedoeld in bijlage II, punt 2, van de richtlijn en de begripsbepalingen van die richtlijn. De richtlijn bevat van een aantal van die diensten, zoals «groot onderhoud» een definitie (zie artikel 3 van de richtlijn). Het valt echter niet uit te sluiten dat het in de praktijk van de uitvoering aangewezen is een nu nog niet te voorziene verdere verduidelijking te geven van de dienstvoorzieningen en de daarin te verlenen

diensten. Het eerste lid, onderdeel a, maakt dit mogelijk. Het betreft hier alleen het verduidelijken van bijlage II en geen aanvullingen op bijlage II in de zin van het aanwijzen van nog meer diensten, omdat de opsomming in de richtlijn een limitatief karakter heeft.

Onderdeel b van het eerste lid, maakt het mogelijk om nadere voorschriften te kunnen stellen ten aanzien van het vaststellen van voorwaarden aan nadere uitwerking van artikel 18. Het gaat dan om voorwaarden die de exploitant van een station kan stellen aan het verlenen van toegang tot een dienstvoorziening en het verlenen van diensten in zo'n dienstvoorziening.

In het eerste lid, onderdeel c, is voorzien in een delegatiegrondslag ten aanzien van de toetsing door de ACM. Dit maakt het mogelijk dat kan worden gereageerd op inzichten en veranderingen in de praktijk.

De mogelijke uitvoeringsregels, bedoeld in onderdeel d, hebben betrekking hebben op artikel 68a van de Spoorwegwet. Het kan hierbij onder meer gaan om:

- voorschriften ten aanzien van de website waarop de hierboven bedoelde informatie kosteloos en in elektronische vorm kan worden aangeboden;
- de manier van het bekendmaken door een exploitant van een dienstvoorziening aan de beheerder van de voorwaarden voor toegang tot en vergoedingen voor een dienstvoorziening en de daarbij te leveren diensten, alsmede het wijzigen daarvan.

Het tweede lid ziet met name op de mogelijkheid om nadere regels te stellen die nodig zijn voor een goede uitvoering van een aantal uitvoeringshandelingen van de Commissie. Het gaat om de uitwerking van de modaliteiten en om eisen aan de methode voor toerekening, bedoeld in artikel 31, derde lid, van de richtlijn en om de te volgen procedure en criteria voor toegang tot de diensten die worden aangeboden in de in bijlage II, punten 2, 3 en 4, van de richtlijn bedoelde voorzieningen.

## **Artikel 21 wijziging Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen**

### *Onderdeel A*

Om te kunnen beoordelen of de aanvrager voldoet aan het vereiste van financiële draagkracht, dient de aanvrager bij zijn aanvraag de laatste jaarrekening of, indien de aanvrager geen jaarrekening kan overleggen, een balans te overleggen. Voorts dient de aanvrager informatie te overleggen als genoemd in bijlage III van richtlijn 2012/34/EU. Deze informatie ziet bijvoorbeeld op de beschikbare financiële middelen, kapitalen die als garantie kunnen dienen of lasten die op het vermogen van de onderneming drukken.

### *Onderdeel B*

Een verleende bedrijfsvergunning geldt voor het gehele grondgebied van de Europese Unie. Vanwege de gewenste eenvormigheid zal een bedrijfsvergunning derhalve worden verleend overeenkomstig een door de Commissie vast te stellen modelvergunning.

### *Onderdeel C*

Deze wijziging betreft een uitbreiding van de meldplicht van spoorwegondernemingen ten aanzien van wijzigingen waarvan redelijkerwijs kan worden aangenomen dat zij gevolgen hebben voor de bedrijfsvergunning en de daaraan verbonden beperkingen en voorschriften. Naast het reeds genoemde onderdeel a, is de spooronderneming ingevolge het nieuwe onderdeel b in het tweede lid gehouden om de Minister van Infrastructuur en Milieu zo spoedig mogelijk te informeren in geval van een ingrijpende wijziging of uitbreiding van de activiteiten van de spooronderneming. Op deze wijze kan snel worden beoordeeld of de spooronderneming in staat is en blijft om zijn spoorwegactiviteiten op een veilige manier uit te oefenen.

### **Artikel 22 wijziging Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur**

#### *Onderdelen A, D, F en G*

De wijzigingen in de onderdelen A, D en F betreffen wijzigingen van wetstechnische aard, zoals vernummering en aanpassing aan terminologie. Het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur berust mede op de artikelen 59 en 62 van de Spoorwegwet. Die artikelen zijn gewijzigd bij de Wet van 30 september 2015 tot wijziging van de Spoorwegwet en enige andere wetten in verband met de implementatie van richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PbEU 2012, L 343/32) (Stb. 361). Onderdeel G voorziet in de aanpassing aan deze gewijzigde delegatiegrondslagen.

#### *Onderdeel B*

Deze wijziging is aangekondigd in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel tot wijziging van de Spoorwegwet en enige andere wetten in verband met de implementatie van richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PbEU 2012, L 343/32). De verdeling van capaciteit in de vorm van treinpaden is een wezenlijk onderdeel van de regels met betrekking tot de toegangsovereenkomst. Daarom is dat element in artikel 59 van de Spoorwegwet geregeld. Artikel 3, onderdeel a, van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur is derhalve vervallen.

#### *Onderdeel C*

Ingevolge artikel 57, derde lid, van de wet, is het verhandelen en het overdragen van infrastructuurcapaciteit door een gerechtigde niet toegestaan, op straffe van uitsluiting van verdere toewijzing van capaciteit. In het nieuwe artikel 4, derde lid, van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur is hiertoe aan beheerder de bevoegdheid gegeven, nadat door de ACM op grond van de artikelen 70 of 71 van de wet een in rechte onaanastbaar besluit is genomen ter vaststelling dat de betrokken gerechtigde daadwerkelijk onrechtmatig capaciteit heeft verhandeld of overgedragen.

## Onderdeel E

Indien capaciteit niet beschikbaar is vanwege onderhoud of werkzaamheden dan moet de beheerder de gerechtigden daarvan zo spoedig mogelijk in kennis stellen. Dit kan bijvoorbeeld via de website van de beheerder.

Artikel 6, derde lid, van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur biedt de beheerder de mogelijkheid om alleen de betrokken gerechtigden te informeren. Het is immers met name voor hen van belang te weten of er onderhoud of werkzaamheden gepland zijn.

### **Artikel 23**

De beheerder stelt overeenkomstig hoofdstuk 2, paragraaf 1, een methode voor toerekening op die hij hanteert voor het berekenen van de vergoeding voor het minimumtoegangspakket. Deze methode wordt toegepast nadat die door de ACM is goedgekeurd. Het is niet mogelijk om op het moment van inwerkingtreding van dit besluit al een volledig overeenkomstig het besluit opgestelde en goedgekeurde methode voor toerekening te hebben. Daarom is in artikel 23 een overgangsvoorziening opgenomen. De beheerder hanteert de methode van toerekening die in 2012 tussen de beheerder en de ACM is afgestemd en nadien is gewijzigd naar aanleiding van het besluit van de ACM van 2 juli 2015. In de netverklaring is een link opgenomen naar die methode. De beheerder hanteert de systematiek voor de vergoedingen voor het dienstregulingsjaar 2016 voor het minimumtoegangspakket totdat de ACM overeenkomstig artikel 10 de conform dit besluit opgestelde methode voor goedkeuring heeft goedgekeurd en die goedkeuring in rechte onaanastbaar is geworden.

### **Artikel 24**

Artikel 62 van de Spoorwegwet, waarop het Besluit HSL-heffing 2015, berust, is gewijzigd bij Wet van 30 september 2015 tot wijziging van de Spoorwegwet en enige andere wetten in verband met de implementatie van richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PbEU 2012, L 343/32) (Stb. 361). Artikel 23 voorziet in de aanpassing aan deze gewijzigde delegatiegrondslagen.

### **Artikel 25 inwerkingtreding**

Ten aanzien van de inwerkingtreding wordt afgeweken van de systematiek van de vaste verandermomenten omdat het implementatie van Europese regels betreft.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
S.A.M. Dijkma