

NL

NL

NL



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 11.12.2008  
COM(2008) 852 definitief

2008/0247 (COD)

Voorstel voor een

**VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**inzake een Europees spoorwegnet voor een concurrerend goederenvervoer**

{SEC(2008) 3028}

{SEC(2008) 3029}

(door de Commissie ingediend)

## TOELICHTING

### **1. UITDAGINGEN VAN DE ONTWIKKELING VAN HET GOEDERENVERVOER PER SPOOR**

#### **1.1. Aanleg van een duurzaam vervoerssysteem: een zeer belangrijk doel voor de Gemeenschap**

Het feit dat de Gemeenschap haar verplichtingen op het gebied van de vermindering van broeikasgassen en de verbetering van de milieuprestaties van haar economie moet nakomen, en de steeds grotere druk op de energiebronnen zijn zeer belangrijke elementen van het communautaire vervoersbeleid.

De Gemeenschap wil dan ook een zo schoon en efficiënt mogelijk vervoerssysteem voor haar burgers en bedrijven tot stand brengen. Om dat te bereiken heeft de Commissie in haar tussentijdse evaluatie van het Witboek Vervoer<sup>1</sup> voorgesteld zich te concentreren op de ontwikkeling van "comodaliteit", dat wil zeggen een optimaal gebruik van alle vervoersmodaliteiten, al dan niet gecombineerd.

Deze ontwikkeling berust met name op de verwezenlijking van een echte Europese vervoersmarkt. Het luchtvervoer en het vervoer over de weg hebben op dit punt al veel vooruitgang geboekt. Het spoorvervoer heeft op dit gebied echter nog een lange weg af te leggen.

#### **1.2. Uitdagingen op het gebied van het vervoer per spoor**

De goederenvervoersdiensten per spoor zijn sinds 1 januari 2007 opengesteld voor concurrentie. De traditionele exploitanten hebben hun activiteiten geherstructureerd of werken daaraan. Er verschijnen ook nieuwe marktdeelnemers. De kwaliteit van de door de infrastructuurbeheerders aan de exploitanten geleverde diensten is in veel lidstaten nog altijd onvoldoende en moet worden verbeterd. De komende jaren zou de vraag naar spoorvervoer in veel regio's van de Unie aanzienlijk kunnen toenemen.

De markt voor goederenvervoer per spoor, waarvan ongeveer de helft wordt gevormd door internationale diensten, zal zich echter niet op de goede manier kunnen ontwikkelen wanneer de spoorweginfrastructuur geen betere dienstverlening biedt aan de exploitanten van goederenvervoersdiensten. Daartoe moeten verschillende moeilijkheden worden overwonnen: het feit dat er veel meer aandacht is voor passagierstreinen dan voor het goederenverkeer, zowel qua keuze van investeringen als qua beheer van de capaciteit en het spoorwegverkeer, waardoor het goederenvervoer per spoor in de meeste lidstaten zeer nadelig wordt beïnvloed; nationale infrastructuurbeheerders die te versnipperd handelen, te weinig of onvoldoende efficiënte aansluitingen tussen de spoorweginfrastructuur en de andere vervoersmodaliteiten.

De infrastructuurbeheerders moeten dus meer samenwerken. De menging van passagiers- en goederentreinen moet anders worden beheerd, althans op de belangrijke assen voor het goederenvervoer. Ten slotte is het aanbod van voldoende aantal intermodale installaties die aan goederenexploitanten een dienstverlening van hoge kwaliteit kunnen leveren een zeer

---

<sup>1</sup> COM(2006) 314 definitief van 22.6.2006.

belangrijke factor voor de ontwikkeling van het gecombineerde vervoer, een strategisch segment van de markt voor modern goederenvervoer per spoor.

Wanneer dit niet gebeurt, zal het goederenvervoer per spoor zich niet goed kunnen ontwikkelen en zijn rol in de totstandbrenging van co-modaliteit in Europa niet volledig kunnen spelen.

## **2. VERBETERING VAN DE KWALITEIT VAN DE AAN GOEDERENEXPLOITANTEN AANGEBODEN INFRASTRUCTUUR OP EEN SPECIFIEK NET**

### **2.1. Reeds genomen maatregelen**

De laatste jaren zijn zowel op nationaal als op communautair niveau veel initiatieven genomen om de dienstverlening van de infrastructuurbeheerders te verbeteren. Er wordt vooruitgang geboekt met de rationalisatie van de investeringen, het gebruik van nieuwe technologieën en de vaststelling van regels voor het beheer van de steeds geavanceerdere infrastructuur.

Meer in het bijzonder op Europees niveau hebben de achtereenvolgende spoorwegpakketten ertoe geleid dat de lidstaten hun spoorwegen zijn gaan moderniseren en hun nationale systemen zijn gaan integreren. Met de richtlijnen die samen het eerste, het tweede en het derde spoorwegpakket vormen en die bepalingen bevatten over de toegang tot en tarifiering van de infrastructuur, over het beheer van de capaciteit daarvan en het spoorwegverkeer, over de veiligheid van het spoorvervoer en over de ontwikkeling van de interoperabiliteit, is er een Europees wetgevend en beleidskader tot stand gebracht dat de modernisering van het spoor stimuleert.

Voorts dragen het programma van het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-V), de ontwikkeling en invoering van het Europese signaleringssysteem voor het spoor (European Rail Traffic Management System – ERTMS) en de technische specificatie voor telematicatoepassingen voor het goederenvervoer (TAF TSI) bij aan de ontwikkeling van de interoperabiliteit en aan een beter geïntegreerd beheer van de spoorinfrastructuur in Europa. In het kader van de invoering van ERTMS zijn bijvoorbeeld internationale corridors met voorrang voor goederenverkeer vastgesteld. De totstandbrenging daarvan vereist actieve samenwerking tussen infrastructuurbeheerders. Laatstgenoemden hebben ook het initiatief genomen bijeen te komen binnen een organisatie, RailNetEurope genaamd, die bepaalde diensten verleent aan de exploitanten van internationaal goederenvervoer en de samenwerking tussen infrastructuurbeheerders op het gebied van capaciteitsbeheer stimuleert.

### **2.2. Nog bestaande problemen**

Al deze initiatieven dragen bij aan een beter beheer van de infrastructuur. Om de nodige vooruitgang te boeken voor de integratie van het spoor en voor de ontwikkeling van het goederenverkeer moeten die inspanningen worden geïntensiveerd en moet het tempo worden opgevoerd. Dat betekent in de eerste plaats verbetering of versterking van:

- de samenwerking tussen infrastructuurbeheerders om de belemmeringen die de grenzen vormen voor het goederenverkeer weg te nemen en om op internationaal niveau, om te beginnen op de belangrijkste assen, hun investeringen en de exploitatie van de beschikbare capaciteit te coördineren;

- de ontwikkeling en het beheer van intermodale terminals voor het spoor;
- de kwaliteit en de betrouwbaarheid van de aan het goederenvervoer toegewezen infrastructuurcapaciteit.

In het kader van de reeds gerealiseerde ERTMS-corridors heeft de samenwerking tussen lidstaten en infrastructuurbeheerders hoofdzakelijk betrekking op de investeringen, waarbij er van corridor tot corridor qua intensiteit aanzienlijke verschillen zijn. Voor de totstandbrenging van een beter evenwicht op het vlak van de exploitatie van de verschillende soorten verkeers op het spoorweganet is in dit stadium overigens geen actie van betekenis ondernomen, terwijl dat een uiterst belangrijke factor is voor de verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening op het gebied van het goederenvervoer per spoor in Europa (zie mededeling COM(2008) 536 over de kwaliteit van de dienstverlening op het gebied van het goederenvervoer per spoor).

### **3. NIEUWE INITIATIEVEN BLIJKEN NOODZAKELIJK**

#### **3.1. Alle actoren zijn voorstander van communautaire actie op dit terrein**

De Commissie heeft er zich in de mededeling van 18 oktober 2007 "Naar een spoorweganet met voorrang voor goederenverkeer" toe verbonden in 2008 voorstellen in te dienen voor de gecoördineerde totstandbrenging van internationale spoorwegcorridors met voorrang voor het goederenverkeer. Aan deze optie is de voorkeur gegeven boven de totstandbrenging van spoorwegcorridors die volledig voorbehouden zijn aan het goederenverkeer, een optie die bezwaarlijk werd geacht omdat zij te ver gaat voor het gestelde doel, te duur is en alleen op lange termijn kan worden verwezenlijkt. Naar aanleiding van deze verbintenis heeft de Commissie alle betrokken actoren uitvoerig geraadpleegd.

Eerst hebben ongeveer vijftien experts uit de sector met de diensten van de Commissie de problemen van het goederenvervoer per spoor op het punt van de infrastructuur en de mogelijkheden voor vooruitgang nauwkeurig in kaart gebracht. De conclusies van deze groep, die zijn opgenomen in een verslag met aanbevelingen per actiegebied, vormden de belangrijkste basis van dit voorstel.

Vervolgens is een openbare raadpleging gestart. Talrijke betrokken partijen, lidstaten, spoorwegexploitanten, infrastructuurbeheerders, ondernemingen, verenigingen en bevrachters hebben zich kunnen uitspreken over dit dossier en hun mening kunnen geven over de voorstellen van de Commissie.

De belangrijkste conclusie van deze twee acties is dat de totstandbrenging op korte termijn van internationale spoorwegcorridors voor een concurrerend goederenverkeer substantieel zou bijdragen aan het concurreren van het spoor.

De Raad van 7 en 8 april 2008 heeft de Commissie voorts verzocht "maatregelen te ontwerpen voor een efficiënte exploitatie van internationale spoorwegdiensten voor het goederenverkeer, door infrastructuurbeheerders intensiever te doen samenwerken op het gebied van exploitatie en investeringen, en door na te gaan op welke grensoverschrijdende spoorwegcorridors, inclusief intermodale trajecten, voor efficiënte internationale goederenverkeersstromen moet worden gezorgd, in de vorm van capaciteit en planning van investeringen en in de vorm van voldoende en betrouwbare rijpaden". Het Europees Parlement, dat een speciaal verslag over dit onderwerp heeft vastgesteld, het Economisch en

Sociaal Comité en het Comité van de Regio's hebben eveneens de wens te kennen gegeven dat zo spoedig mogelijk voortgang wordt gemaakt met dit dossier.

### **3.2. Verordening inzake het Europese spoorwegnet voor een concurrerend en begeleidende maatregelen**

Rekening houdend met al deze elementen heeft de Commissie drie opties onderzocht (geen nieuwe actie ondernemen, de reeds bestaande acties intensiveren en eventueel nieuwe beleidsinitiatieven nemen; nieuwe wetgevingsmaatregelen voorstellen) om een Europees spoorwegnet voor een concurrerend goederenvervoer tot stand te brengen, dat bestaat uit internationale corridors. Zij heeft een analyse verricht van de kwalitatieve en kwantitatieve gevolgen van deze opties<sup>2</sup>.

Volgens deze analyse zou de derde optie de meest positieve gevolgen hebben en aan zowel de Gemeenschap als de lidstaten garanties bieden met betrekking tot de collectieve betrokkenheid bij het nagestreefde doel. De grootste onzekerheid van deze optie is de termijn voor de vaststelling en inwerkingtreding van de nieuwe wetgevingsmaatregelen.

Deze conclusies, de noodzaak om snelle vooruitgang te boeken op het gebied van de integratie van de nationale spoorweginfrastructuurnetten opdat de integratie van het spoor die van de andere vervoersmodaliteiten benadert, en de noodzaak daartoe de regels voor het beheer van de infrastructuur langs een goederencorridor nauwgezet te harmoniseren, brengen de Commissie ertoe bij het Parlement en de Raad een voorstel in te dienen voor een verordening inzake de totstandbrenging van een Europees spoorwegnet voor een concurrerend goederenvervoer.

Het voorstel voor een verordening van de Commissie heeft met name betrekking op de procedures voor de selectie van de corridors en voor het beleid met betrekking tot de volledige corridors, alsook op de kenmerken die deze corridors moeten hebben. Het maakt deel uit van de hiervoor genoemde reeks initiatieven en bepalingen, zoals het TEN-V-programma, de ERTMS-corridors en de vigerende communautaire wetgeving inzake spoorvervoer.

Met het oog op de noodzaak snel te handelen en om de lopende acties met dezelfde doelstellingen als het onderhavige initiatief te bevorderen en te sturen stelt de Commissie naast dit voorstel voor een verordening een aantal begeleidende maatregelen voor. Zij zal de oprichting van samenwerkingsverbanden tussen lidstaten voor de totstandbrenging van corridors en de gemeenschappelijke planning van investeringen stimuleren. Zij zal alle spoorweginfrastructuurbeheerders van de Unie regelmatig bijeenroepen om de uitwisseling van goede praktijken te bevorderen en onderwerpen van gemeenschappelijk belang aan de orde te stellen.

Voorts biedt de lopende evaluatie van het TEN-V-beleid de kans dit initiatief te coördineren met het TEN-V beleid, waardoor belangrijke synergieën tot stand kunnen worden gebracht, zowel op het punt van de maatregelen om meer efficiëntie te bereiken bij de totstandbrenging en exploitatie van infrastructuur van Europees belang als op het gebied van de investeringen.

---

<sup>2</sup> Werkdocument van de diensten van de Commissie.

#### **4. ALGEMENE BEGINSELEN VAN HET VOORSTEL VOOR EEN VERORDENING**

Dit voorstel is in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel. Het bevat bepalingen die betrekking hebben op het transnationale beheer van spoorweginfrastructuur, die niet door elke lidstaat afzonderlijk zouden kunnen worden uitgevoerd. Het is eveneens in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel, aangezien het gemeenschappelijke doelstellingen en procedures vaststelt voor de lidstaten en de spoorweginfrastructuurbeheerders. Ten slotte vormt het voorstel een aanvulling en is het gebaseerd op de bestaande spoorwegwetgeving. Het vergemakkelijkt de interpretatie ervan en draagt daardoor bij aan de vereenvoudiging van de op communautair niveau vastgestelde wetgeving.

Dit voorstel bestaat uit vijf hoofdstukken waarvan er drie betrekking hebben op de opzet en het bestuur van het Europese spoorwegnet voor een concurrerend goederenvervoer, investeringen in de infrastructuur, de terminals en de uitrusting ervan, en de exploitatie van de goederencorridors. Hoofdstuk I bevat de algemene bepalingen en hoofdstuk V de slotbepalingen.

Voor elke goederencorridor is de voorgestelde aanpak gebaseerd op een regelmatige marktanalyse en een regelmatige raadpleging van de gebruikers, de vaststelling van een uitvoeringsplan met de maatregelen om aan hun behoeften te voldoen en om de naleving van de bepalingen van het voorstel voor een verordening te waarborgen. De beheerders van de infrastructuur en de terminals worden belast met de uitvoering ervan, met ondersteuning en onder leiding van de lidstaten die betrokken zijn bij de verwezenlijking van de desbetreffende goederencorridor.

##### **4.1. Opzet en bestuur van het Europese spoorwegnet voor een concurrerend goederenvervoer**

Hoofdstuk II legt om te beginnen de verplichtingen van de lidstaten op het gebied van de totstandbrenging van internationale spoorwegcorridors voor een concurrerend goederenvervoer en de procedure voor de selectie van deze corridors vast. Deze bepalingen moeten de kwaliteit van de voorgestelde corridors en de samenhang tussen de verschillende voorgestelde corridors kunnen waarborgen. Tevens is bepaald dat alle lidstaten waarvan de geografische context niet onverenigbaar is met deze doelstellingen, deelnemen aan de totstandbrenging van het Europese spoorwegnet voor een concurrerend goederenvervoer.

De voorgestelde methode houdt het volgende in: de wetgeving stelt een algemene verplichting voor de lidstaten vast om binnen het TEN-V goederencorridors tot stand te brengen; de lidstaten stellen gezamenlijk de corridors vast die zij tot stand willen brengen; deze keuze wordt op communautair niveau bekrachtigd via de comitéprocedure en na onderzoek van de relevantie van de voorgestelde corridor en van de samenhang tussen alle voorgestelde goederencorridors.

Dit hoofdstuk bevat ook de essentiële kenmerken van het beheersorgaan voor elke goederencorridor. De Commissie heeft zich voor de vaststelling van die essentiële kenmerken gebaseerd op de opgedane ervaring, met name in het kader van de ERTMS-corridors en de door RailNetEurope tot stand gebrachte corridors, op de elementen die de groep van experts heeft ingebracht, en op de resultaten van de openbare raadpleging. In het algemeen is gebleken dat het voor het welslagen van deze onderneming absoluut noodzakelijk is een internationale structuur op te zetten die de coördinatie tussen lidstaten en infrastructuurbeheerders langs een corridor kan stimuleren.

## **4.2. Investeringsen**

Hoofdstuk III legt de na te leven verplichtingen inzake een goederencorridor vast op het gebied van de coördinatie en programmering van de investeringen en op het gebied van de ontwikkeling van de interoperabiliteit van de verschillende bestreken netten en van de verbetering van de capaciteit van de treinen. De ontwikkeling van de interoperabiliteit zal veel winst opleveren op het vlak van de reistijden, de capaciteit en de productiviteit van het goederenvervoer per spoor. De capaciteitsverhoging van de treinen, door bijvoorbeeld mogelijk te maken dat lengere treinen over de gehele corridor kunnen rijden, zal de productiviteit van het goederenvervoer per spoor eveneens sterk ten goede komen.

In dit hoofdstuk stelt de Commissie ook voor om een netwerk van strategische terminals voor elke corridor vast te stellen. De goede aansluiting van elke goederencorridor op de rest van het netwerk en op andere transportmodaliteiten, in zeehavens of in het binnenland, is namelijk van cruciaal belang voor het succes van dit initiatief. Voor elke corridor moet derhalve een doeltreffende strategie worden vastgesteld voor de ontwikkeling van met name intermodale terminals en voor de afstemming van de capaciteit daarvan op de behoeften van het goederenvervoer op de corridor.

## **4.3. Exploitatie van een goederencorridor**

In hoofdstuk IV worden zeven essentiële punten behandeld: de ontwikkeling van interoperabele procedures; een betere coördinatie van de exploitatie van het spoorwegverkeer, zowel tussen infrastructuurbeheerders onderling als tussen infrastructuurbeheerders en beheerders van terminals; een betere toegang tot de infrastructuur en de terminals; een gunstige behandeling van goederentreinen wat de toewijzing van rijpaden en het beheer van het spoorwegverkeer betreft; het toezicht op de kwaliteit van de dienstverlening op een goederencorridor; de samenwerking tussen toezichthoudende instanties.

Een betere coördinatie van de exploitatie van de goederencorridor zou het mogelijk moeten maken tegen beperkte kosten de prestaties van het internationale goederenvervoer op die corridor te verbeteren. Zij houdt bijvoorbeeld in dat aanvragers van rijpaden zich kunnen richten tot één loket voor elk verzoek om toewijzing van een rijpad dat verscheidene netten omvat. De effectbeoordeling heeft uitgewezen dat een goede coördinatie van de exploitatie van de terminals en van de hoofdinfrastructuur de prestaties van het goederenvervoer per spoor aanzienlijk zou kunnen verbeteren. Zij zou met name tot vermindering van de wachttijden van de treinen voor toegang tot de terminals of tot de hoofdinfrastructuur vanaf de terminals leiden.

De kwaliteit van de informatie over de voorwaarden voor de toegang tot alle diensten die noodzakelijk zijn om een goederentrein goed te laten rijden, zal voorts een niet-discriminerende toegang tot alle infrastructuurdiensten van de goederencorridor mogelijk maken.

Wat het evenwicht tussen de goederen- en de personentreinen betreft, is de doelstelling te garanderen dat er voor de goederentreinen kwalitatief goede en betrouwbare rijpaden zijn die, wat de internationale rijpaden betreft, uit onderling samenhangende nationale rijpaden bestaan. Ook zijn in dit hoofdstuk bepalingen opgenomen over een betere behandeling van goederentreinen op het gebied van de exploitatie van het spoorwegverkeer. Doel is met name aan het goederenvervoer per spoor garanties te bieden inzake de betrouwbaarheid en de kwaliteit van de diensten die de infrastructuurbeheerders leveren. Deze garanties, waarover



het goederenvervoer per spoor over het algemeen niet beschikt, zouden slechts een beperkte weerslag mogen hebben op de prestaties van het personenverkeer. Ook mogen zij geen te zware belasting vormen en daardoor het optimale beheer van de infrastructuur belemmeren.

Alle hiervoor beschreven maatregelen moeten een positief effect hebben op de prestatie van het goederenvervoer per spoor. Deze effecten moeten worden gemeten en regelmatig worden geanalyseerd. Daarom bepaalt hoofdstuk IV dat voor elke corridor prestatie-indicatoren moeten worden vastgesteld en dat deze regelmatig moeten worden geactualiseerd.

Voorstel voor een

**VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**inzake een Europees spoorweginfrastructuur voor een concurrerend goederenvervoer**

**(voor de EER relevante tekst)**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 71, lid 1,

Gezien het voorstel van de Commissie<sup>3</sup>,

Gezien van het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>4</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>5</sup>,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag<sup>6</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In het kader van de strategie van Lissabon voor groei en werkgelegenheid en de strategie voor duurzame ontwikkeling van de Gemeenschap is de totstandbrenging van een interne spoorwegmarkt, met name voor het goederenvervoer, een essentiële stap op weg naar een duurzame mobiliteit.
- (2) Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering<sup>7</sup> was een belangrijke stap in de verwezenlijking van de interne spoorwegmarkt.
- (3) Om concurrerend te kunnen zijn met andere vervoerswijzen, moet het internationaal en binnenlands goederenvervoer per spoor, dat sinds 1 januari 2007 zijn opengesteld voor concurrentie, beschikken over een spoorweginfrastructuur van goede kwaliteit, die de mogelijkheid biedt snelle goederenvervoerdiensten met een aantrekkelijke reistijd aan te bieden, en die betrouwbaar is, dat wil zeggen dat de verleende dienst daadwerkelijk voldoet aan de contractuele verbintenissen die zijn aangegaan met de spoorwegexploitanten.

---

<sup>3</sup> PB C van , blz. .

<sup>4</sup> PB C van , blz. .

<sup>5</sup> PB C van , blz. .

<sup>6</sup> Advies van het Europees Parlement van ... en gemeenschappelijk standpunt van de Raad van ...

<sup>7</sup> PB L 75 van 15.3.2001, blz. 29.

- (4) De Raad heeft tijdens zijn bijeenkomst van 7 en 8 april 2008 geconcludeerd dat een efficiënte benutting van infrastructuur moet worden bevorderd en dat de capaciteit van de spoorweginfrastructuur waar nodig moet worden uitgebreid door maatregelen op Europees en nationaal niveau, met name wetgevende initiatieven.
- (5) In die context zou de totstandbrenging van een spoorwegnet voor een concurrerend goederenvervoer waarop goederentreinen in goede omstandigheden kunnen rijden en vlot van het ene nationale net naar het andere kunnen rijden, de gebruiksvoorwaarden van de infrastructuur kunnen verbeteren.
- (6) Met het oog op de totstandbrenging van een Europees spoorwegnet voor een concurrerend goederenvervoer tonen de reeds genomen initiatieven op het gebied van de spoorweginfrastructuur aan dat de totstandbrenging van internationale corridors die voorzien in de specifieke behoeften van een of meer duidelijk geïdentificeerde marktsegmenten, de meest geschikte methode is.
- (7) Het spoorwegnet voor een concurrerend goederenvervoer moet in samenhang met het trans-Europees vervoersnetwerk ("TEN-V") worden opgezet. Daartoe is de gecoördineerde ontwikkeling van de twee netten noodzakelijk, en in het bijzonder de integratie van de internationale goederencorridors in het bestaande TEN-V. Bovendien moeten op communautair niveau uniforme regels worden vastgesteld voor deze goederencorridors. In voorkomend geval zou de totstandbrenging van deze corridors financieel ondersteund kunnen worden in het kader van het TEN-V-programma<sup>8</sup>.
- (8) In het kader van een goederencorridor moet gezorgd worden voor een goede coördinatie tussen de betrokken lidstaten en infrastructuurbeheerders, moet voldoende prioriteit worden gegeven aan het goederenverkeer, moeten efficiënte en voldoende verbindingen met de andere vervoersmodaliteiten tot stand worden gebracht, en moeten voorwaarden worden geschapen die de ontwikkeling van concurrentie tussen de aanbieders van goederenvervoersdiensten per spoor bevorderen.
- (9) De totstandbrenging van een goederencorridor zou op communautair niveau moeten worden onderzocht en goedgekeurd volgens criteria en een procedure die transparant en duidelijk omschreven zijn en die de lidstaten en de infrastructuurbeheerders voldoende besluitvormings- en beheersruimte laten om maatregelen te nemen die zijn afgestemd op hun specifieke behoeften.
- (10) Om de coördinatie tussen de lidstaten en de infrastructuurbeheerders te bevorderen, zou voor elke goederencorridor een bestuursorgaan moeten worden ingesteld dat bestaat uit de verschillende bij die goederencorridor betrokken infrastructuurbeheerders.
- (11) Om aan de behoeften van de markt te voldoen zouden de voorwaarden voor de verwezenlijking van een goederencorridor moeten worden gepresenteerd in een uitvoeringsplan, met daarin de acties om de prestaties van het goederenvervoer per spoor te verbeteren en het tijdschema voor de uitvoering daarvan. Om te zorgen dat de geplande of uitgevoerde acties voor de totstandbrenging van een goederencorridor

---

<sup>8</sup> PB L 228 van 23.9.1995, blz. 1, gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1655/1999 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 197 van 29.7.1999, blz. 1) en Verordening (EG) nr. 807/2004 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 143 van 30.4.2004, blz. 46).

voorzien in de behoeften of verwachtingen van alle gebruikers van de goederencorridor, moeten deze gebruikers voorts regelmatig worden geraadpleegd volgens duidelijk vastgestelde procedures.

- (12) Om de samenhang en de continuïteit van de infrastructuurcapaciteit die beschikbaar is langs de goederencorridor te waarborgen, moeten de investeringen in de goederencorridor worden gecoördineerd tussen de lidstaten en de betrokken infrastructuurbeheerders en worden afgestemd op de behoeften van de goederencorridor. Het programma voor de uitvoering van deze investeringen zou moeten worden gepubliceerd met het oog op informatieverstrekking aan de aanvragers die op de corridor kunnen opereren. Er moet ook worden geïnvesteerd in de ontwikkeling van interoperabele systemen en de capaciteitsverhoging van de treinen.
- (13) Om dezelfde redenen moeten ook zware onderhoudswerkzaamheden, die heel vaak grote gevolgen hebben voor de capaciteit van de spoorweginfrastructuur, op het niveau van de goederencorridor worden gecoördineerd en moet hierover regelmatig actuele informatie worden bekendgemaakt.
- (14) Voor de bevordering van de ontwikkeling van goederenvervoer per spoor in de Gemeenschap is het eveneens noodzakelijk infrastructuur en systemen voor de ontwikkeling van het intermodaal goederenvervoer tot stand te brengen.
- (15) De betrokken lidstaten en de voor de goederencorridor bevoegde nationale veiligheidsautoriteiten kunnen overeenkomsten sluiten inzake de wederzijdse erkenning van voertuigen en treinbestuurders. De veiligheidsautoriteiten van de bij de goederencorridor betrokken lidstaten dienen bij de tenuitvoerlegging van die overeenkomsten samen te werken.
- (16) Om het aanvragen van infrastructuurcapaciteit voor internationale goederenvervoersdiensten per spoor gemakkelijker te maken, moet één loket worden ingevoerd voor elke goederencorridor. Dit dient gebaseerd te worden op de bestaande initiatieven, met name die van RailNetEurope, een organisatie die fungeert als coördinatie-instrument van de infrastructuurbeheerders en die bepaalde diensten levert aan de exploitanten van internationaal goederenvervoer.
- (17) Gelet op de verschillende tijdschema's voor de programmering van de dienstregelingen voor de diverse soorten verkeer is het wenselijk dat erop wordt toegezien dat aanvragen van infrastructuurcapaciteit voor het goederenvervoer niet onnodig worden beperkt door aanvragen voor het personenvervoer, gezien met name de respectieve sociaal-economische waarde ervan.
- (18) Treinen die goederen vervoeren waarvoor een tijdige en stipte verzending van cruciaal belang is, zouden voldoende voorrang moeten krijgen bij een stremming van het spoorverkeer.
- (19) Met het oog op meer concurrentie tussen aanbieders van goederenvervoersdiensten per spoor op de goederencorridor is het wenselijk dat aan andere aanvragers dan spoorwegondernemingen of hun samenwerkingsverbanden wordt toegestaan infrastructuurcapaciteit aan te vragen.

- (20) Om het beheer van de goederencorridor te optimaliseren en voor een vlotter verloop en betere prestaties van het internationaal goederenvervoer per spoor te zorgen, dient te worden toegezien op een goede coördinatie tussen de toezichthoudende instanties voor spoorwegverkeer op verschillende netten van de goederencorridor. Met het oog op een betere benutting van de spoorweginfrastructuur dient het beheer van die infrastructuur en van de strategische terminals langs de goederencorridor te worden gecoördineerd.
- (21) Om de toegang tot de informatie over het gebruik van alle hoofdinfrastructuren van de goederencorridor te vergemakkelijken en een toegang zonder discriminatie tot die infrastructuur te waarborgen, is het wenselijk dat aan alle aanbieders van internationale goederenvervoersdiensten per spoor een netverklaring met al deze informatie ter beschikking wordt gesteld.
- (22) Om de voordelen van de acties voor de totstandbrenging van de goederencorridor objectief te kunnen meten en teneinde voor een efficiënt toezicht op deze acties te kunnen zorgen, dienen prestatie-indicatoren voor de dienst langs de goederencorridor te worden vastgesteld en regelmatig te worden bekendgemaakt.
- (23) Voor een betere verbreiding van goede praktijken en met het oog op een efficiënt toezicht op het beheer van het Europese spoorwegnet voor een concurrerend goederenvervoer dient de samenwerking tussen alle infrastructuurbeheerders van de Gemeenschap met ondersteuning van de Commissie te worden versterkt.
- (24) Aangezien het doel van deze verordening, namelijk het tot stand brengen van een Europees spoorwegnet voor een concurrerend goederenvervoer met een aantal goederencorridors, onvoldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en dus beter op communautair niveau kan worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap maatregelen nemen in overeenstemming met het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het in dit artikel opgenomen evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om dit doel te bereiken.
- (25) Voor de coördinatie van de investeringen en het beheer van de capaciteit en het verkeer moeten billijke regels worden opgesteld die gebaseerd zijn op samenwerking tussen de infrastructuurbeheerders, die in het kader van een internationale spoorwegcorridor een degelijke dienstverlening moeten bieden aan de exploitanten van goederenvervoer .
- (26) De voor de uitvoering van deze verordening vereiste maatregelen moeten worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden.
- (27) De Commissie moet met name de bevoegdheid krijgen om de voor de uitvoering van deze verordening vereiste voorwaarden en criteria vast te stellen. Deze hebben een algemene strekking en zijn bedoeld om niet-essentiële elementen van deze verordening te wijzigen en deze verordening aan te vullen met niet-essentiële elementen; derhalve dienen zij te worden vastgesteld overeenkomstig de regelgevingsprocedure met toetsing als bedoeld in artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

## HOOFDSTUK I

### ALGEMENE BEPALINGEN

#### *Artikel 1*

#### **Onderwerp en werkingssfeer**

1. Deze verordening stelt de regels vast voor de totstandbrenging en de organisatie van het Europese spoorwegnet voor een concurrerend goederenvervoer, bestaande uit internationale spoorwegcorridors voor een concurrerend goederenvervoer (hierna "goederencorridors" genoemd). In deze verordening worden de regels vastgesteld voor de selectie en organisatie van de goederencorridors, evenals geharmoniseerde beginselen voor de planning van de investeringen en voor het beheer van de capaciteit en het verkeer.
2. Deze verordening is van toepassing op het beheer en het gebruik van spoorweginfrastructuur voor binnenlandse en internationale spoorwegdiensten, met uitzondering van:
  - a) autonome plaatselijke en regionale netwerken voor personenvervoersdiensten op spoorweginfrastructuur;
  - b) netten die uitsluitend bestemd zijn voor stads- en voorstadsvervoersdiensten voor reizigers;
  - c) regionale netten die uitsluitend worden gebruikt voor regionaal goederenvervoer door één spoorwegonderneming die niet onder Richtlijn 91/440/EEG<sup>9</sup> valt, zolang geen andere aanvrager capaciteit op dat net aanvraagt;
  - d) spoorweginfrastructuur in particulier bezit die uitsluitend door de eigenaar voor diens goederenvervoer gebruikt wordt.

#### *Artikel 2*

#### **Definities**

1. Voor de toepassing van deze verordening zijn de definities in artikel 2 van Richtlijn 2001/14/EG van toepassing.
2. Naast de definities als bedoeld in lid 1, zijn de volgende definities van toepassing:
  - a) "goederencorridor": het geheel van spoorlijnen die zich op het grondgebied van de lidstaten en, in voorkomend geval, van Europese derde landen bevinden en die een of meer strategische terminals verbinden met een of meer andere

---

<sup>9</sup> PB L 237 van 24.8.1991, blz. 25.

strategische terminals, en die bestaan uit een hoofdas, alternatieve routes en sporen die deze verbinden, alsmede de spoorweginfrastructuur en de uitrusting daarvan in de goederenterminals, de rangeerstations en de aansluitingen daartussen;

- b) "uitvoeringsplan": het document met de strategie, de acties en de middelen waarmee de betrokken partijen tijdens een bepaalde periode de activiteiten willen ontwikkelen die vereist en voldoende zijn om de goederencorridor te ontwikkelen;
- c) "zware onderhoudswerkzaamheden": elke werkzaamheid of reparatie aan de spoorweginfrastructuur en de uitrusting daarvan die nodig is om treinen over de goederencorridor te laten rijden waarvoor reservering van infrastructuurcapaciteit overeenkomstig artikel 28 van Richtlijn 2001/14/EG is vereist;
- d) "terminal": een langs de goederencorridor aangebrachte installatie die speciaal is ingericht om hetzij het laden en/of lossen van goederentreinen mogelijk te maken en om overslag mogelijk te maken tussen goederenvervoersdiensten per spoor en weg-, zee-, waterweg- en luchtvervoersdiensten, hetzij goederentreinen te kunnen samenstellen of de samenstelling daarvan te kunnen wijzigen;
- e) "strategische terminal": een terminal van de goederencorridor die opengesteld is voor alle aanvragers en die een belangrijke rol speelt bij het goederenvervoer per spoor over de goederencorridor;
- f) "één loket": door de infrastructuurbeheerders van de goederencorridor opgerichte gemeenschappelijke instantie die aanvragers in staat stelt op één enkele plaats en in één enkele handeling een rijpad aan te vragen voor een traject dat minimaal één grens overschrijdt.

## HOOFDSTUK II

### OPZET EN BESTUUR VAN HET EUROPESE SPOORWEGNET VOOR EEN CONCURREEREND GOEDERENVERVOER

#### *Artikel 3*

##### **Selectie van de goederencorridors**

1. De goederencorridor beoogt de exploitatie mogelijk te maken van internationale en binnenlandse goederenvervoersdiensten per spoor op het grondgebied van ten minste twee lidstaten. De corridor bezit de volgende kenmerken:
  - a) hij maakt deel uit van TEN-V;
  - b) hij maakt een aanzienlijk ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor mogelijk;

- c) hij is gerechtvaardigd op basis van een sociaaleconomische analyse. Die analyse heeft onder meer betrekking op de delen van de goederencorridor waar de toewijzing van infrastructuurcapaciteit grote gevolgen heeft voor het goederen- en personenverkeer. Voorts wordt een analyse gemaakt van de belangrijkste effecten op de externe kosten;
  - d) voor de verwezenlijking van de corridor is een uitvoeringsplan opgesteld.
- 2. De totstandbrenging of wijziging van een goederencorridor wordt voorgesteld door de betrokken lidstaten. Zij dienen daartoe bij de Commissie een voorstel in dat samen met de betrokken infrastructuurbeheerders is opgesteld, rekening met de in de bijlage vastgestelde criteria.
- 3. De verwezenlijking van de goederencorridors verloopt als volgt:
  - a) uiterlijk een jaar na de inwerkingtreding van deze verordening moet voor het grondgebied van elke lidstaat die ten minste twee landgrenzen met andere lidstaten heeft, ten minste één voorstel voor een goederencorridor worden ingediend;
  - b) uiterlijk drie jaar na de inwerkingtreding van deze verordening moet het grondgebied van elke lidstaat ten minste beschikken over:
    - i) een goederencorridor;
    - ii) twee goederencorridors indien de jaarlijkse prestaties van het goederenvervoer per spoor in de betrokken lidstaat hoger zijn dan of gelijk zijn aan 30 miljard tonkilometer;
    - iii) drie goederencorridors indien de jaarlijkse prestaties van het goederenvervoer per spoor in de betrokken lidstaat hoger zijn dan of gelijk zijn aan 70 miljard tonkilometer.
- 4. De Commissie onderzoekt de in lid 2 bedoelde voorstellen voor de totstandbrenging van goederencorridors en stelt, in overeenstemming met de in artikel 18, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure, uiterlijk een jaar na de inwerkingtreding van deze verordening een besluit vast inzake een eerste reeks goederencorridors. In het kader van dat onderzoek dienen de in de bijlage genoemde criteria in aanmerking te worden genomen.
- 5. In de goederencorridor kunnen delen van spoorwegnetten van Europese derde landen worden opgenomen. In voorkomend geval moeten die delen in overeenstemming zijn met het TEN-V-beleid.
- 6. De in lid 4 bedoelde lijst van goederencorridors wordt geleidelijk gewijzigd en aangevuld op basis van de voorstellen voor de totstandbrenging of wijziging van een goederencorridor, en na een besluit van de Commissie dat is vastgesteld in overeenstemming met de in artikel 18, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure. De voorstellen van de lidstaten worden onderzocht met inachtneming van de in de bijlage opgenomen criteria.
- 7. Wanneer tussen twee of meer lidstaten onenigheid bestaat over de ontwikkeling of wijziging van een goederencorridor die betrekking heeft op de op hun grondgebied



gelegen spoorweginfrastructuur, raadpleegt de Commissie, op verzoek van een van de betrokken lidstaten, het in artikel 18 bedoelde comité hierover. Het advies van het comité wordt ter kennis van gebracht van de betrokken lidstaten. De betrokken lidstaten houden met dit advies rekening om een oplossing te vinden.

8. De maatregelen met het oog op aanpassing van de bijlage, welke een algemene strekking hebben en bedoeld zijn om niet-essentiële elementen van deze verordening te wijzigen, worden vastgesteld in overeenstemming met de in artikel 18, lid 4, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

#### *Artikel 4*

### **Beleid inzake de goederencorridors**

1. De bij een goederencorridor betrokken lidstaten werken samen met het oog op de ontwikkeling van de goederencorridor overeenkomstig het uitvoeringsplan ervan. Zij stellen de algemene doelstellingen van de goederencorridor vast en zien erop toe dat deze doelstellingen worden nagestreefd in het uitvoeringsplan.
2. Voor elke goederencorridor richten de betrokken infrastructuurbeheerders, zoals gedefinieerd in artikel 2 van Richtlijn 2001/14/EG, een bestuursorgaan op dat belast is met de vaststelling, de aansturing van de verwezenlijking en de actualisering van het uitvoeringsplan voor de goederencorridor. Het bestuursorgaan brengt regelmatig verslag uit van zijn activiteiten aan de betrokken lidstaten, en in voorkomend geval aan de in artikel 17 bis van Beschikking 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>10</sup> bedoelde Europese coördinatoren voor prioritaire TEN-V-projecten die in de goederencorridor zijn geïntegreerd.
3. Het bestuursorgaan is een onafhankelijke juridische entiteit. Het kan worden opgericht in de vorm van een Europees economisch samenwerkingsverband in de zin van Verordening (EEG) nr. 2137/85<sup>11</sup> en bezit de status van een dergelijk samenwerkingsverband.
4. De leden van het bestuursorgaan stellen de directeur van het orgaan aan voor een termijn van ten minste drie jaar.
5. Er wordt een werkgroep opgericht, bestaande uit de beheerders en eigenaars van de in artikel 9 bedoelde strategische terminals van de goederencorridor. Deze werkgroep kan advies uitbrengen over elk voorstel van het bestuursorgaan dat rechtstreekse gevolgen heeft voor de investeringen in en het beheer van de strategische terminals. Het bestuursorgaan kan geen met dat advies strijdige besluiten nemen.

#### *Artikel 5*

### **Maatregelen voor verwezenlijking van de goederencorridor**

1. Het door het bestuursorgaan goedgekeurde uitvoeringsplan bevat:

---

<sup>10</sup> PB L 228 van 9.9.1996.

<sup>11</sup> PB L 199 van 31.7.1985, blz. 1.

- a) een beschrijving van de kenmerken van de goederencorridor, alsook het programma voor de uitvoering van de maatregelen die noodzakelijk zijn voor de verwezenlijking van de goederencorridor;
  - b) de essentiële elementen van de in lid 3 bedoelde marktstudie;
  - c) de doelstellingen van het bestuursorgaan op het gebied van de prestatie van de goederencorridor, uitgedrukt in kwaliteit van de dienstverlening en capaciteit van de goederencorridor volgens de bepalingen van artikel 16;
  - d) het in lid 4 van dit artikel bedoelde programma voor de verwezenlijking en verbetering van de prestaties van de goederencorridor.
2. Het uitvoeringsplan wordt regelmatig aangepast, rekening houdend met de ontwikkelingen met betrekking tot de uitvoering van de erin vervatte maatregelen, de markt voor goederenvervoer per spoor op de goederencorridor en de prestaties die worden gemeten overeenkomstig artikel 16, lid 2.
  3. Er wordt een marktstudie uitgevoerd. Deze studie heeft betrekking op de geconstateerde en verwachte ontwikkelingen van het verkeer op de goederencorridor en de elementen van het vervoerssysteem die daaraan zijn gekoppeld. Hierbij worden de verschillende goederen- en personenverkeersstromen onderzocht. In de studie komen de belangrijkste elementen aanbod van de sociaaleconomische analyse als bedoeld in artikel 3, onder c). De studie wordt ten minste één keer per jaar geactualiseerd. De resultaten van deze studie worden gebruikt om het uitvoeringsplan voor de goederencorridor aan te passen.
  4. Er wordt een programma opgesteld voor de verwezenlijking van de goederencorridor en de verbetering van de prestaties daarvan. Dit programma omvat met name de gemeenschappelijke doelstellingen, de technische keuzes en het tijdschema van de voor de spoorweginfrastructuur en de uitrusting daarvan noodzakelijke acties ter uitvoering van alle in de artikelen 7 tot en met 16 bedoelde maatregelen.

#### *Artikel 6*

#### **Raadpleging van de aanvragers**

1. Ten behoeve van een passende participatie van de aanvragers in de zin van artikel 2 van Richtlijn 2001/14/EG, die gebruik kunnen maken van de goederencorridor, stelt het bestuursorgaan overlegmechanismen in.
2. De aanvragers voor het gebruik van de goederencorridor worden vóór de goedkeuring van het uitvoeringsplan en bij de actualisering ervan geraadpleegd door het bestuursorgaan. Wanneer het bestuursorgaan en de aanvragers geen overeenstemming bereiken, kunnen laatstgenoemden zich tot de Commissie wenden, die het in artikel 18, lid 1, bedoelde comité overeenkomstig de procedure van artikel 18, lid 2, hierover raadpleegt.

## HOOFDSTUK III

### INVESTERINGEN IN DE GOEDERENCORRIDOR

#### *Artikel 7*

##### **Planning van de investeringen**

1. Het bestuursorgaan stelt op en keurt goed:
  - a) een gemeenschappelijk plan voor infrastructuurinvesteringen met betrekking tot de goederencorridor voor de lange termijn, dat wil zeggen voor ten minste 10 jaar;
  - b) in voorkomend geval een gemeenschappelijk investeringsplan met betrekking tot de goederencorridor voor de middellange termijn (ten minste 2 jaar).

De investeringsplannen bevatten een lijst van geplande projecten voor de uitbreiding, vernieuwing of aanpassing van de spoorweginfrastructuur en de uitrusting daarvan langs de corridor en van de desbetreffende financiële behoeften.

2. De in lid 1 bedoelde investeringsplannen bevatten een strategie voor de invoering van interoperabele systemen langs de goederencorridor die aan alle essentiële eisen en technische specificaties voldoet die overeenkomstig Richtlijn 2008/57/EG<sup>12</sup> van toepassing zijn op de spoorwegnetten. Deze strategie is gebaseerd op een kosten-batenanalyse van de invoering van deze systemen. Zij moet coherent zijn met de nationale en Europese plannen voor de invoering van interoperabele systemen, met name het plan voor invoering van het Europees signaleringssysteem voor spoorwegen (ERTMS).
3. In voorkomend geval wordt in de investeringsplannen melding gemaakt van de geplande Europese bijdrage uit hoofde van het TEN-V-programma, en wordt daarin de strategische samenhang daarmee gemotiveerd.
4. De in lid 1 bedoelde investeringsplannen bevatten tevens een strategie voor de capaciteitsverhoging van goederentreinen die op de goederencorridor kunnen rijden. De strategie kan gebaseerd zijn op een grotere lengte, een ruimer profiel of een grotere asbelasting voor treinen die op de goederencorridor rijden.
5. De in lid 1 bedoelde investeringsplannen worden bekendgemaakt in de in artikel 15 bedoelde verklaring en worden regelmatig geactualiseerd. Zij maken deel uit van het uitvoeringsplan van de goederencorridor.

#### *Artikel 8*

##### **Zware onderhoudswerkzaamheden**

---

<sup>12</sup> PB L 191 van 18.7.2008, blz. 1.

De infrastructuurbeheerders van de goederencorridor coördineren ten minste één keer per jaar hun programma's voor zware onderhoudswerkzaamheden aan de infrastructuur en de uitrusting ervan.

#### *Artikel 9*

##### **Strategische terminals**

1. Het bestuursorgaan stelt in overleg met de in artikel 4, lid 5, bedoelde werkgroep een strategie vast voor de ontwikkeling van de strategische terminals om te zorgen dat deze voldoen aan de behoeften van het goederenverkeer per spoor dat op de goederencorridor rijdt.
2. Het bestuursorgaan neemt adequate maatregelen voor de uitvoering van deze strategie. Het evalueert de strategie regelmatig.

#### HOOFDSTUK IV

##### **BEHEER VAN DE GOEDERENCORRIDOR**

#### *Artikel 10*

##### **Eén loket voor aanvragen van internationale rijpaden**

1. Het bestuursorgaan voert één loket in voor de aanvraag van rijpaden voor een goederentrein die ten minste één grens overschrijdt via de goederencorridor.
2. Elke aanvraag voor een rijpad voor een goederentrein die ten minste één grens overschrijdt of gebruik maakt van verschillende netten langs de goederencorridor moet worden ingediend bij het in lid 1 bedoelde loket.
3. De betrokken toezichthoudende instanties, als bedoeld in artikel 17 van deze verordening, zien erop toe dat de activiteiten van het ene loket op transparante en niet-discriminerende wijze worden uitgeoefend.

#### *Artikel 11*

##### **Prioritair goederenvervoer**

1. Het bestuursorgaan stelt categorieën goederenvervoer vast die voor de hele goederencorridor gelden. Ten minste één van deze categorieën (hierna "prioritair goederenvervoer" genoemd) omvat goederen waarvan het vervoer zeer tijdgevoelig is en die dus snel en gegarandeerd stipt vervoerd moeten worden.
2. De criteria voor de vaststelling van de categorieën goederenverkeerstypen worden, in voorkomend geval, in overeenstemming met de in artikel 18, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure vastgesteld.

## *Artikel 12*

### **Aan de goederentreinen toegewezen rijpaden**

1. In afwijking van artikel 20, lid 2, van Richtlijn 2001/14/EG reserveren de infrastructuurbeheerders van de goederencorridor, vóór de jaarlijkse bepaling van de dienstregeling als bedoeld in artikel 18 van Richtlijn 2001/14/EG op basis van het geobserveerde goederenvervoer en de marktstudie als bedoeld in artikel 5, lid 1, de nodige rijpaden voor toekomstig prioritair goederenvervoer.
2. De infrastructuurbeheerders houden binnen de definitieve dienstregeling een reservecapaciteit aan om snel en adequaat te kunnen reageren op de in artikel 23 van Richtlijn 2001/14/EG bedoelde ad-hocaanvragen voor capaciteit. Deze capaciteit moet voldoende zijn om de aanvragen voor rijpaden te kunnen honoreren, waarbij een voldoende kwaliteitsniveau van het toegewezen rijpad wordt gewaarborgd, wat de trajecttijd op het rijpad en de aan het goederenvervoer aangepaste dienstregeling betreft.
3. De kwaliteit en de reistijd van aan goederenvervoersactiviteiten toegewezen rijpaden kunnen verschillen. De infrastructuurvergoeding voor deze rijpaden kan naar gelang het voorgestelde kwaliteitsniveau variëren overeenkomstig de artikelen 7 en 8 van Richtlijn 2001/14/EG.
4. Behalve in geval van overmacht kan een rijpad dat is toegewezen aan een prioritaire goederenvervoersactiviteit niet minder dan 3 maanden voor de geplande dienstregeling worden ingetrokken zonder instemming van de betrokken aanvrager.
5. De infrastructuurbeheerders van de goederencorridor en de in artikel 4, lid 5, bedoelde werkgroep voeren procedures in met het oog op een optimale coördinatie van de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en van de toewijzing van de in artikel 9 bedoelde capaciteit van de strategische terminals.

## *Artikel 13*

### **Gemachtigde aanvragers**

In afwijking van artikel 16, lid 1, van Richtlijn 2001/14/EG kunnen andere aanvragers dan spoorwegondernemingen en hun internationale samenwerkingsverbanden rijpaden aanvragen voor het vervoer van goederen wanneer die betrekking hebben op een of meer segmenten van de goederencorridor.

## *Artikel 14*

### **Beheer van het verkeer**

1. De infrastructuurbeheerders van de goederencorridor stellen voor de verschillende soorten verkeer op de goederencorridor de voorrangregels vast bij stremming van het verkeer als bedoeld in de in artikel 3 en bijlage I van Richtlijn 2001/14/EG bedoelde netverklaring, en maken deze bekend.

2. De in lid 1 bedoelde voorrangregels moeten ten minste bepalen dat het rijpad dat is toegewezen aan een prioritaire goederentrein die de oorspronkelijke bepalingen voor zijn rijpad in acht neemt, noch opnieuw kan worden toegewezen aan een andere trein, noch kan worden gewijzigd, tenzij de eerste houder van het rijpad instemt met de nieuwe toewijzing ervan aan een andere trein of met de wijziging.
3. De infrastructuurbeheerders van de goederencorridor stellen coördinatieprocedures op voor het beheer van verkeer langs de goederencorridor.
4. De infrastructuurbeheerders van de goederencorridor en de in artikel 4, lid 5, bedoelde werkgroep stellen procedures op voor een optimale onderlinge afstemming van de exploitatie van de spoorweginfrastructuur en die van de in artikel 9 bedoelde strategische terminals.

#### *Artikel 15*

#### **Informatie over de voorwaarden voor het gebruik van de goederencorridor**

Het bestuursorgaan stelt een document op, en maakt dit bekend, waarin de volgende informatie is opgenomen:

- a) alle informatie die is opgenomen in de overeenkomstig artikel 3 van Richtlijn 2001/14/EG opgestelde netverklaringen met betrekking tot de goederencorridor ;
- b) de lijst en de kenmerken van de strategische terminals, alsmede alle informatie over de voorwaarden voor toegang tot de strategische terminals.

#### *Artikel 16*

#### **Kwaliteit van de dienstverlening op de goederencorridor**

1. De infrastructuurbeheerders van de goederencorridor waarborgen de samenhang tussen de vigerende prestatieregelingen op de goederencorridor, als bedoeld in artikel 11 van Richtlijn 2001/14/EG.
2. Om de kwaliteit van de dienstverlening en de capaciteit van de internationale en binnenlandse diensten voor goederenvervoer op de goederencorridor te meten, stelt het bestuursorgaan prestatie-indicatoren voor de goederencorridor vast, die het ten minste één keer per jaar bekend maakt.

De uitvoeringsbepalingen inzake deze indicatoren worden in voorkomend geval vastgesteld in overeenstemming met de in artikel 18, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure.

#### *Artikel 17*

#### **Toeziethoudende instanties**

1. De in artikel 30 van Richtlijn 2001/14/EG bedoelde voor de goederencorridor bevoegde toezichthoudende instanties werken samen voor het toezicht op de internationale activiteiten van de infrastructuurbeheerders en op de aanvragers van rijpaden op de goederencorridor. Zij plegen overleg en wisselen informatie uit. In voorkomend geval vragen zij de nodige informatie aan de infrastructuurbeheerders van de lidstaat waarvoor zij bevoegd zijn.
2. Bij een klacht van een aanvrager over internationale goederenvervoersdiensten per spoor of in het kader van een ambtshalve ingesteld onderzoek raadpleegt de betrokken toezichthoudende instantie de toezichthoudende instantie van elke andere lidstaat op het grondgebied waarvan de betrokken goederencorridor loopt en vraagt zij deze om de nodige informatie alvorens een beslissing te nemen. De andere toezichthoudende instanties verstrekken alle informatie die zij zelf krachtens hun nationale wetgeving mogen vragen. In voorkomend geval doet de toezichthoudende instantie waarbij de klacht is ingediend of die het ambtshalve ingestelde onderzoek heeft geïnitieerd, het dossier toekomen aan de bevoegde toezichthoudende instantie om op te treden tegen de betrokken partijen.

## HOOFDSTUK V

### SLOTBEPALINGEN

#### *Artikel 18*

##### **Comité**

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 3 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van de bepalingen van artikel 8 ervan.
3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van de bepalingen van artikel 8 ervan. De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op drie maanden.
4. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 *bis*, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van de bepalingen van artikel 8 ervan.

#### *Artikel 19*

##### **Samenwerking**

De infrastructuurbeheerders werken samen voor de tenuitvoerlegging van deze verordening. Zij wisselen informatie uit over goede praktijken met het oog op het coördineren ervan in de gehele Gemeenschap. De Commissie helpt hen hierbij. Zij stelt daartoe een werkgroep van infrastructuurbeheerders in, die zij voorziet.

## *Artikel 20*

### **Afwijking**

In voorkomend geval kan een lidstaat afwijken van de bepalingen van deze verordening. Daartoe dient hij een gemotiveerd verzoek om afwijking bij de Commissie in. De Commissie neemt een beslissing op dit verzoek, in overeenstemming met de in artikel 18, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure, met inachtneming van de geografische situatie en de ontwikkeling van de goederenvervoersdiensten per spoor in de lidstaat die het verzoek om afwijking heeft ingediend.

## *Artikel 21*

### **Follow-up van de tenuitvoerlegging**

De betrokken lidstaten verstrekken de Commissie om de twee jaar vanaf de verwezenlijking van de goederencorridor een dossier met de resultaten van hun samenwerking als bedoeld in artikel 4, lid 1. De Commissie analyseert dit dossier en stelt het in artikel 18 bedoelde comité daarvan in kennis.

## *Artikel 22*

### **Verslag**

De Commissie evalueert geregeld de toepassing van deze verordening. Zij brengt verslag uit aan het Europees Parlement en de Raad, de eerste keer binnen vijf jaar na de inwerkingtreding van deze verordening en vervolgens om de drie jaar.

## *Artikel 23*

### **Herziening**

Indien de Commissie in geval van herziening van de TEN-V-richtsnoeren, overeenkomstig de voorwaarden in artikel 18, lid 3, van Beschikking 1692/96/EG, concludeert dat het dienstig is deze verordening aan te passen aan die richtsnoeren, dient zij bij het Europees Parlement en de Raad een voorstel in voor een dienovereenkomstige wijziging van deze verordening.

## *Artikel 24*

### **Inwerkingtreding**

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

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



Gedaan te Brussel,

*Voor het Europees Parlement*  
*De voorzitter*

*Voor de Raad*  
*De voorzitter*

## **BIJLAGE**

### **Criteria voor het beoordelen van de voorstellen voor de totstandbrenging van een goederencorridor**

De selectie van goederencorridors als bedoeld in artikel 3, evenals de totstandbrenging van het spoorwagennet voor een concurrerend goederenvervoer vinden plaats aan de hand van de volgende criteria:

- (a) De lidstaten ondertekenen een intentieverklaring waarin zij verklaren de goederencorridor te willen realiseren.
- (b) De goederencorridor maakt deel uit van de TEN-V.
- (c) Wanneer het traject van de goederencorridor samenvalt met een gedeelte (of subgedeelte) van een of meer prioritaire projecten van de TEN-V<sup>13</sup>, wordt dit opgenomen in de goederencorridor, behalve wanneer het een gedeelte betreft dat is bestemd voor het vervoer van passagiers.
- (d) De voorgestelde goederencorridor doorkruist ten minste drie lidstaten of ten minste twee lidstaten wanneer de afstand tussen de verbindingpunten die aan de voorgestelde goederencorridor liggen meer dan 500 kilometer bedraagt.
- (e) De goederencorridor is economisch haalbaar en biedt voldoende sociaaleconomische voordelen.
- (f) Er is voldoende samenhang tussen alle door de lidstaten voorgestelde goederencorridors om tot een Europees spoorwagennet voor een concurrerend goederenvervoer te komen.
- (g) Er is voldoende samenhang met de bestaande Europese spoorwagennetten, zoals de ERTMS-corridors en de corridors die zijn vastgesteld door RailNetEurope.
- (h) Er is een goede onderlinge verbinding met de andere vervoersmodaliteiten, met name dankzij een adequaat netwerk van strategische terminals, onder meer bij zeehavens en in het binnenland.
- (i) Er is een adequate aanpak voorgesteld voor de tenuitvoerlegging van de bepalingen van de artikelen 4 tot en met 16.

---

<sup>13</sup> Zoals genoemd in bijlage III van Beschikking 1692/96/EG.

## FINANCIEEL MEMORANDUM

### 1. BENAMING VAN HET VOORSTEL

Verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake het Europese spoorwegnet voor een concurrerend goederenvervoer.

### 2. AGM / ABB-KADER

Betrokken beleidsterreinen en bijbehorende activiteiten:

Titel 06: Energie en vervoer

Activiteit: "Vervoer over land, door de lucht en ter zee" (Hoofdstuk 06 02)

Doelstelling "ontwikkelen van de interne vervoersmarkt"

### 3. BEGROTINGSONDERDELEN

#### 3.1. Begrotingsonderdelen [beleidsuitgaven en bijbehorende uitgaven voor technische en administratieve bijstand (vroegere BA-onderdelen)] inclusief omschrijving:

Geen

#### 3.2. Duur van de actie en de financiële gevolgen:

De bepalingen van het voorstel zijn in beginsel niet beperkt in de tijd. Hun tenuitvoerlegging kan worden gespreid over twee periodes: 2010-2013 (van de inwerkingtreding van de verordening tot de uiterste datum waarop voorstellen voor de instelling van goederencorridors tussen de lidstaten kunnen worden goedgekeurd) en na 2013. Dit memorandum heeft betrekking op de periode 2009-2013 en op de periode 2014-2015; de financiële gevolgen voor die jaren kunnen ook de volgende jaren nog optreden.

#### 3.3. Begrotingskenmerken

Begrotings onderdeel	Soort uitgave		Nieuw	Bijdrage EVA	Bijdragen kandidaat-lidstaten	Rubriek financiële vooruitzichten
	NVU	NGK <sup>14</sup>	NEE	NEE	NEE	NEE
	NVU	GK	NEE	NEE	NEE	NEE

---

<sup>14</sup> Niet-gesplitste kredieten.

## 4. OVERZICHT VAN DE MIDDELEN

### 4.1. Financiële middelen

#### 4.1.1. Overzicht van de vastleggingskredieten (VK) en betalingskredieten (BK)

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Soort uitgave	Punt		2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totaal
---------------	------	--	------	------	------	------	------	------	--------

#### Beleidsuitgaven<sup>15</sup>

Vastleggingskredieten (VK )	8.1.	a							
Betalingskredieten (BK )		b							

#### Administratieve uitgaven binnen het referentiebedrag<sup>16</sup>

Technische & administratieve bijstand (NGK)	8.2.4.	c							
---------------------------------------------	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

#### TOTAAL REFERENTIEBEDRAG

Vastleggingskredieten		a+c							
Betalingskredieten		b+c							

#### Administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen<sup>17</sup>

Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven (NGK)	8.2.5.	d	0,183	0,183	0,183	0,183	0,122	0,122	0,976
Andere niet in het referentiebedrag begrepen administratieve uitgaven (NGK)	8.2.6.	e	0,08	0,08	0,08	0,08	0,06	0,06	0,44

#### Totale indicatieve kosten van de maatregel

TOTAAL VK inclusief personeelsuitgaven		a+c +d+ e	0,263	0,263	0,263	0,263	0,182	0,182	1,416
TOTAAL BK inclusief personeelsuitgaven		b+c +d+ e	0,263	0,263	0,263	0,263	0,182	0,182	1,416

<sup>15</sup> Uitgaven die niet onder hoofdstuk xx 01 van de betrokken titel xx vallen.

<sup>16</sup> Uitgaven in het kader van artikel xx 01 04 van titel xx.

<sup>17</sup> Uitgaven in het kader van hoofdstuk xx 01, met uitzondering van de artikelen xx 01 04 en xx 01 05.

## Medefinanciering

Indien het voorstel door de lidstaten of uit andere bronnen (geef aan welke) wordt medegefinancierd, geef dan een raming daarvan in de onderstaande tabel (voeg extra rijen toe indien de medefinanciering uit meer dan één bron afkomstig is):

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Medefinancieringsbron		Jaar n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 e.v.	Totaal
.....	f							
TOTAAL VK inclusief medefinanciering	a+c +d+ e+f							

### 4.1.2. Compatibiliteit met de financiële programmering

- Het voorstel is verenigbaar met de bestaande financiële programmering.
- Het voorstel vergt herprogrammering van de betrokken rubriek van de financiële vooruitzichten.
- Het voorstel vergt wellicht toepassing van de bepalingen van het Interinstitutioneel Akkoord<sup>18</sup> (flexibiliteitsinstrument of herziening van de financiële vooruitzichten).

### 4.1.3. Financiële gevolgen voor de ontvangsten

- Het voorstel heeft geen financiële gevolgen voor de ontvangsten.
- Het voorstel heeft de volgende financiële gevolgen voor de ontvangsten:

in miljoen euro (tot op 1 decimaal)

Begrotingsonderdeel	Ontvangsten	Vóór de actie[jaar n-1]	Situatie na de actie							
			[Jaar n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] <sup>19</sup>		
	a) <i>Ontvangsten in absolute bedragen</i>									
	b) <i>Vershil in ontvangsten</i>	$\Delta$								

<sup>18</sup> Zie de punten 19 en 24 van het Interinstitutioneel Akkoord.

<sup>19</sup> Voeg extra kolommen toe wanneer de duur van de maatregel langer is dan 6 jaar.

**4.2. Personele middelen in voltijdequivalenten (VTE; ambtenaren, tijdelijk en extern personeel) – zie punt 8.2.1.**

<b>Jaarlijkse behoeften</b>	<b>Jaar 2010</b>	<b>n+1</b>	<b>n+2</b>	<b>n+3</b>	<b>n+4</b>	<b>n+5 e.v.</b>
Totaal personele middelen	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	2

**5. KENMERKEN EN DOELSTELLINGEN**

**5.1. Behoefte waarin op kort of lange termijn moet worden voorzien**

Beoordeling van de voorstellen voor de verwezenlijking van goederencorridors en controle op de uitvoering van de bepalingen van het voorstel.

**5.2. Meerwaarde van het communautaire optreden, verenigbaarheid van het voorstel met andere financiële instrumenten en mogelijke synergie**

Voor de ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor moeten exploitanten over een degelijke en betrouwbare infrastructuur kunnen beschikken, die zo nodig worden beheerd volgens internationale regels. Om dit te bereiken blijkt communautair optreden noodzakelijk om de samenwerking tussen nationale infrastructuurbeheerders en het beheer van de infrastructuur te verbeteren en in een bredere kader te integreren.

De uitvoering van het voorstel zou bovendien moeten bijdragen aan een optimaal gebruik van het Trans-Europees vervoersnetwerk en aan een betere doeltreffendheid van genoemd TEN-V-programma.

**5.3. Doelstellingen, verwachte resultaten en met het voorstel samenhangende indicatoren in het kader van het activiteitsgestuurd management (AGM)**

Ontwikkelen van de interne vervoersmarkt.

De lidstaten worden verzocht internationale spoorwegcorridors in te stellen voor concurrerende goederenvervoersdiensten. De werking van deze corridors berust op vier principes: versterkte coördinatie van de exploitatie van de infrastructuren; coördinatie van de investeringen; ontwikkeling van de intermodale aansluitingen; transparantie informatie over de toegangsvoorwaarden tot de infrastructuur; gunstiger behandeling van het goederenvervoer op deze vervoersassen.

Het comité dat door het voorstel voor een verordening wordt ingesteld, werkt mee aan de selectie van de corridors en, in het voorkomende geval, aan de regelgevingsprocedure.

**5.4. Wijze van uitvoering (indicatief)**

*Gecentraliseerd beheer*

rechtstreeks door de Commissie

- gedelegeerd aan:
  - uitvoerende agentschappen
  - door de Gemeenschappen opgerichte organen als bedoeld in artikel 185 van het Financieel Reglement,
  - nationale publiekrechtelijke organen of organen met een openbardienstverleningstaak.
- Gedeeld of gedecentraliseerd beheer***
  - met lidstaten
  - met derde landen
- Gezamenlijk beheer met internationale organisaties (geef aan welke)***

Opmerkingen:

## **6. TOEZICHT EN EVALUATIE**

### **6.1. Toezicht**

Het toezicht op de uitvoering van de bepalingen zal worden uitgevoerd door de diensten van het DG Energie en vervoer, evenals door het in het voorstel aangewezen comité.

### **6.2. Evaluatie**

#### *6.2.1. Evaluatie vooraf*

De wetgevingsvoorstellen zijn opgesteld op basis van het verslag van de groep van deskundigen die de Commissie heeft samengesteld en geraadpleegd in het eerste semester van 2008 (dit verslag wordt gelijktijdig met het voorstel gepubliceerd).

Bovendien is er een effectbeoordeling van de voorgestelde bepalingen uitgevoerd en bekrachtigd in het derde kwartaal van 2008.

#### *6.2.2. Naar aanleiding van een tussentijdse evaluatie of evaluatie achteraf genomen maatregelen (ervaring die bij soortgelijke activiteiten in het verleden is opgedaan)*

Het voorstel is mede gebaseerd op de ervaring met prioritaire corridors voor de realisatie van ERTMS, de zogenoemde ERTMS-corridors (zie de effectbeoordeling van het voorstel).

#### *6.2.3. Vorm en frequentie van toekomstige evaluaties*

De tenuitvoerlegging van het voorstel wordt om de twee jaar geëvalueerd.

## 7. FRAUDEBESTRIJDINGSMAATREGELEN

Niet van toepassing.

## 8. MIDDELEN

### 8.1. Financiële kosten van de doelstellingen van het voorstel

Niet van toepassing.

### 8.2. Administratieve uitgaven

#### 8.2.1. Aantal en soort personeelsleden

Soort post		Huidig of extra personeel dat zal worden ingezet voor het beheer van de maatregel (aantal posten/VTE)					
		Jaar 2010	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaar n+5
Ambtenaren of tijdelijk personeel <sup>20</sup> (XX 01 01)	A*/AD	1	1	1	1	1	1
	B*, C*/AST	0,5	0,5	0,5	0,5		
Uit artikel XX 01 02 gefinancierd personeel <sup>21</sup>							
Uit art. XX 01 04/05 gefinancierd ander personeel <sup>22</sup>							
<b>TOTAAL</b>		1,5	1,5	1,5	1,5	1	1

#### 8.2.2. Omschrijving van de taken die uit de actie voortvloeien

De Commissie wordt belast met drie hoofdtaken:

- het beoordelen van de voorstellen voor de totstandbrenging van goederencorridors die zijn geformuleerd door de lidstaten;
- het houden van toezicht op de uitvoering van de bepalingen van het voorstel;
- het uitbrengen van verslagen over deze uitvoering.

<sup>20</sup> Waarvan de kosten NIET door het referentiebedrag worden gedekt.

<sup>21</sup> Waarvan de kosten NIET door het referentiebedrag worden gedekt.

<sup>22</sup> Waarvan de kosten door het referentiebedrag worden gedekt.



8.2.3. *Herkomst van het (statutaire) personeel*

- Posten die momenteel zijn toegewezen aan het beheer van het te vervangen of te verlengen programma
- Posten die al zijn toegewezen in het kader van de JBS/VOB-procedure voor jaar n
- Posten waarom in het kader van de volgende JBS/VOB-procedure zal worden gevraagd
- Bestaande posten binnen de beherende dienst die worden heringedeeld (interne herindeling)
- Posten die voor jaar n nodig zijn maar die in het kader van de JBS/VOB-procedure voor dat jaar nog niet zijn toegewezen

8.2.4. *Andere administratieve uitgaven binnen het referentiebedrag (XX 01 04/05 – Uitgaven voor administratief beheer)*

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Begrotingsonderdeel (nummer en omschrijving)	Jaar n	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaren n+5 e.v.	TOTAAL
<b>1 Technische en administratieve bijstand (inclusief bijbehorende personeelsuitgaven)</b>							
Uitvoerende agentschappen							
Andere technische en administratieve bijstand							
- intern							
- extern							
<b>Totaal technische en administratieve bijstand</b>							

8.2.5. *Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen*

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Soort personeel	Jaar 2010	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaren n+5 e.v.
Ambtenaren en tijdelijk personeel (06 01 01)	0,183	0,183	0,183	0,183	0,122	0,122
Uit artikel XX 01 02 gefinancierd personeel (hulpfunctionarissen, gedetacheerde nationale						

deskundigen, personeel op contractbasis, enz.)  (vermeld begrotingsonderdeel)							
<b>Totaal personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven (die NIET in het referentiebedrag zijn begrepen)</b>	0,183	0,183	0,183	0,183	0,122	0,122	

Berekening – *Ambtenaren en tijdelijke functionarissen*

De personele en financiële behoeften worden gedekt door de toewijzing die kan worden toegekend aan DG Energie en vervoer in het kader van het begrotingsjaar, rekening houdend met de budgettaire beperkingen.

Berekening – *Uit artikel XX 01 02 gefinancierd personeel*

8.2.6. *Andere administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen*

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

	Jaar 2010	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaren n+5 e.v.	TOTAAL
XX 01 02 11 01 – Dienstreizen							
XX 01 02 11 02 – Conferenties en vergaderingen							
XX 01 02 11 03 – Comités	0,08	0,08	0,08	0,08	0,06	0,06	0,42
XX 01 02 11 04 - Studies en adviezen							
XX 01 02 11 05 - Informatiesystemen							
<b>2 Totaal andere beheersuitgaven (XX 01 02 11)</b>							
<b>3 Andere uitgaven van administratieve aard</b> (vermeld welke en verwijst naar het begrotingsonderdeel)							
<b>Totaal andere administratieve uitgaven (die NIET in het referentiebedrag zijn begrepen)</b>	0,08	0,08	0,08	0,08	0,06	0,06	0,42

Berekening - *Andere administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen*