

Methode van toerekening extra heffing 2025 - 2029

ProRail

Kenmerk TS01046A9B2-1930695153-246

Datum 28 februari 2023

Inhoudsopgave

1. Vooraf	3
1.1 Inleiding	3
1.2 Het juridisch kader	3
1.3 De extra heffing	4
1.4 Proces totstandkoming extra heffing	4
1.5 Uitgangspunten methode van toerekening	5
1.6 Scope: termijn	5
1.7 Leeswijzer en begrippen	5
2. Market-can-bear test	6
2.1 Market-can-bear test	6
2.2 Marktsegmentatie	6
2.3 Elasticiteit per marktsegment	9
2.4 Totale hoogte extra heffing per marktsegment	9
3. Berekenen en vaststellen extra heffing	10
3.1 Tariefdrager treinkilometer	10
3.2 Gebruiksomvang	10
3.3 Berekening tarief extra heffing	11
3.4 Proces vaststellen extra heffing	11
Bijlage A Begrippenlijst	12

1. Vooraf

1.1 Inleiding

ProRail is de beheerder van de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur en draagt zorg voor het beheer van die infrastructuur, de verdeling van de capaciteit op die infrastructuur en het leiden van het verkeer over die infrastructuur.¹

Een spoorwegonderneming die gebruik wil maken van de hoofdspoorweginfrastructuur dient met ProRail een toegangsovereenkomst af te sluiten en een vergoeding te betalen voor het gebruik van de infrastructuur (de vergoeding voor het minimumtoegangspakket).² Deze vergoeding omvat de kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst³ en kan vermeerderd worden met een *extra heffing*.⁴ Door middel van de extra heffing wordt een gedeelte van de kosten voor exploitatie, onderhoud en vervanging (EOV) aan het spoor in rekening gebracht aan spoorwegondernemingen.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) heeft ProRail opdracht gegeven tot het uitvoeren van een market-can-bear test ten behoeve van een mogelijke extra heffing voor de dienstregelingjaren 2025 - 2029. Het ministerie van IenW stelt vast welk bedrag aan extra heffing ProRail in rekening dient te brengen.

In het kader van het toepassen van een extra heffing rust op ProRail de verplichting om marktsegmenten vast te stellen, een onderzoek naar de (relatieve) draagkracht van de te onderscheiden segmenten uit te voeren (de market-can-bear test⁵) en een methode van toerekening op te stellen waarmee het tarief van de extra heffing wordt bepaald.⁶ Het onderhavige document betreft een overzicht van de marktsegmenten en de methode van toerekening. Het onderzoek naar de (relatieve) draagkracht (de market-can-bear test) is opgenomen in een afzonderlijk document. De methode van toerekening, het overzicht van de marktsegmenten en het onderzoek naar de (relatieve) draagkracht behoeven voorafgaand aan de toepassing daarvan de goedkeuring van de Autoriteit Consument en Markt (hierna: ACM).⁷

1.2 Het juridisch kader

Voor het bepalen van de extra heffing is de volgende regelgeving van belang:

¹ Zie artikel 16 van de Spoorwegwet.

² Zie artikel 62 van de Spoorwegwet.

³ Zie artikel 31, derde lid, van de Richtlijn 2012/34/EU.

⁴ Zoals bedoeld in artikel 32, eerste lid, van de Richtlijn 2012/34/EU.

⁵ De evaluatie als bedoeld in artikel 11 g van het Besluit Implementatie 2012/34/EU.

⁶ Artikel 11f, eerste lid en vijfde lid, Besluit implementatie.

⁷ Artikel 11g, eerste lid, Besluit implementatie.

- [Richtlijn 2012/34/EU](#) tot instelling van één Europese spoorwegruimte (hierna: Richtlijn). Deze richtlijn is grotendeels geïmplementeerd in de Spoorwegwet en nader uitgewerkt in het [Besluit implementatie](#) richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte (hierna: Besluit implementatie).
- De [Spoorwegwet](#).

1.3 De extra heffing

Op grond van artikel 62, zesde lid, onder c, van de Spoorwegwet kan een extra heffing als bedoeld in artikel 32, eerste lid van de Richtlijn worden opgelegd aan spoorwegondernemingen om zo een volledige dekking van de door de beheerder gemaakte kosten te verkrijgen. In het Besluit implementatie zijn op grond van artikel 62, vierde lid van de Spoorwegwet nadere regels gesteld met betrekking tot het heffingskader en de specifieke heffingsvoorschriften.⁸

1.4 Proces totstandkoming extra heffing

Alvorens de tarieven voor de extra heffing door de beheerder vastgesteld worden, moeten de stappen worden doorlopen die zijn opgenomen in het Besluit implementatie:

- De minister bepaalt, na overleg met de beheerder, de totale hoogte van de extra heffing;⁹
- De minister geeft de beheerder opdracht een market-can-bear test uit te voeren;¹⁰
- De beheerder voert de market-can-bear test uit, na overleg met spoorwegondernemingen.¹¹ Door toepassing van deze test worden de marktsegmenten bepaald en de (relatieve) draagkracht daarvan;¹²
- De beheerder stelt de methode van toerekening op waarmee het tarief van de extra heffing per segment wordt bepaald;¹³
- De marktsegmenten, de market-can-bear test en de methode van toerekening worden door de beheerder ter goedkeuring aangeboden aan ACM;¹⁴

⁸ Als bedoeld in artikel 29, eerste lid, Richtlijn.

⁹ Artikel 11e Besluit implementatie.

¹⁰ Artikel 11f, eerste lid, Besluit implementatie.

¹¹ Artikel 11f, eerste lid, Besluit implementatie.

¹² Artikel 11f, tweede lid, Besluit implementatie.

¹³ Artikel 11f, vijfde lid, Besluit implementatie.

¹⁴ Artikel 11g, eerste lid, Besluit implementatie.

- Na goedkeuring door de ACM stelt de beheerder het tarief van de extra heffing per segment vast. Het tarief wordt bekend gemaakt in de netverklaring.¹⁵

ProRail is als beheerder dus verantwoordelijk voor het uitvoeren van de market-can-bear test, waarmee de marktsegmenten en de totale extra heffing per segment worden vastgesteld, het opstellen van de methode van toerekening, het vaststellen van de tarieven van de extra heffing per segment en het publiceren van deze tarieven in de netverklaring.

Het onderhavige document betreft de methode van toerekening extra heffing.

1.5 Uitgangspunten methode van toerekening

De uitgangspunten van de methode van toerekening voor de extra heffing zijn in dit document nader uitgewerkt. In algemene zin geldt dat ProRail gekozen heeft voor een tarifieringsmethode die eenvoudig van opzet is en die zo min mogelijke administratieve lasten voor de beheerder en spoorwegondernemingen veroorzaakt.

1.6 Scope: termijn

De methode voor toerekening zal worden toegepast voor het bepalen van het tarief van de extra heffing. Voordat ProRail de extra heffing op basis van deze methode kan berekenen en in de netverklaring kan opnemen, dient de methode voor toerekening eerst te zijn goedgekeurd door de ACM¹⁶ en dient lenW vast te stellen welk bedrag aan extra heffing ProRail bij spoorwegondernemingen in rekening dient te brengen. Hierna zal ProRail de extra heffing op basis van de onderhavige methode voor toerekening vaststellen per dienstregelingsjaar en opnemen in de Netverklaring. De methode voor toerekening zal worden toegepast voor een periode van vijf jaar, zijnde de periode 2025 – 2029.¹⁷

1.7 Leeswijzer en begrippen

Dit document is als volgt ingedeeld:

In hoofdstuk 2 wordt de market-can-bear test beschreven, waarbij specifiek wordt ingegaan op de output van deze test, zijnde de marktsegmentatie (overzicht van de marktsegmenten) en de relatieve draagkracht van marktsegmenten. De market-can-bear test zelf is opgenomen in een afzonderlijk document. Hoofdstuk 3 beschrijft de stappen die worden toegepast om het tarief voor de extra heffing te berekenen en vast te stellen. In bijlage A is een lijst opgenomen met verklaringen van specifieke begrippen die ProRail in deze methode van toerekening gebruikt.

¹⁵ Artikel 11g, zevende lid, Besluit implementatie.

¹⁶ Artikel 11g, eerste lid, Besluit implementatie.

¹⁷ Of korter als de market-can bear test en/of de methode van toerekening voor minder dan vijf jaar worden goedgekeurd.

2. Market-can-bear test

2.1 Market-can-bear test

Het initiatief voor het toepassen van de extra heffing ligt bij het ministerie van IenW. Per brief d.d. 17 oktober 2022 heeft de minister van IenW aan ProRail opdracht gegeven een market-can-bear test uit te voeren. Per brief d.d. 22 december 2022 heeft IenW de randvoorwaarden behorende bij deze opdracht kenbaar gemaakt en aangegeven dat ProRail voor de totale hoogte van de extra heffing voor de periode 2025 - 2029 uit dient te gaan van een bedrag van € 40 miljoen met een bandbreedte tussen de €10 miljoen en €100 miljoen per jaar.

ProRail is verantwoordelijk voor het uitvoeren van de market-can-bear test. Hiervoor is door ProRail een externe partij ingeschakeld. Het bureau Significance heeft marktsegmenten vastgesteld en vervolgens door toepassing van de zogenaamde Ramsey – Boiteux pricing methode per marktsegment, op basis van de relatieve draagkracht per segment die volgt uit de prijselasticiteit per segment, bepaald welk bedrag aan extra heffing wordt toegerekend aan de individuele segmenten. Hierbij geldt dat de hoogte van de extra heffing per marktsegment omgekeerd evenredig is met de prijselasticiteit, zodat marktsegmenten met een hoge prijselasticiteit – zijnde prijsgevoelige marktsegmenten - een lagere extra heffing krijgen en marktsegmenten met een lage elasticiteit juist een hogere extra heffing. Voor de uitvoering van de market-can-bear test is hiermee - zowel voor het onderzoeksbureau als voor methodiek - aangesloten op de eerder in 2018 uitgevoerde test welke bij besluit d.d. 22 augustus 2018 is goedgekeurd door de ACM.¹⁸

Het uitgevoerde onderzoek, de Ramsey – Boiteux pricing methode en de resultaten van de uitgevoerde market-can-bear test zijn in detail beschreven in het rapport 'Market-can-bear-test 2025 - 2029'.¹⁹

2.2 Marktsegmentatie

In de Richtlijn²⁰ en het Besluit implementatie²¹ is bepaald dat de beheerder minimaal onderscheid maakt in de volgende drie marktsegmenten:

- Goederenvervoersdiensten;
- Passagiersvervoersdiensten in het kader van een openbaredienstcontract;
- Overige passagiersvervoersdiensten.

De infrastructuurbeheerder kan de marktsegmenten verder onderverdelen naar goederensoort of passagierscategorie. Hierbij houdt de infrastructuurbeheerder rekening met de paren van

¹⁸ Besluit d.d. 22 augustus 2018, kenmerk ACM/UIT/498647.

¹⁹ Market-can-bear test 2025 – 2029, rapport voor ProRail, Significance, 28 februari 2023.

²⁰ Artikel 32, eerste lid, Richtlijn.

²¹ Artikel 11f, eerste lid, Besluit implementatie.

beoordelingselementen zoals genoemd in de Richtlijn, waarvan de relevante paren worden geselecteerd.²²

Het marktsegment goederenvervoersdiensten wordt niet nader onderverdeeld naar goederensoorten. Voor wat betreft de passagiersvervoersdiensten is wel gebruik gemaakt van de mogelijkheid om de marktsegmenten verder onder te verdelen naar passagierscategorie. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar binnenlandse en internationale passagiersvervoersdiensten met en zonder openbaredienstcontract en een categorie overige passagiersvervoerdiensten. In totaal worden zes segmenten gedefinieerd:

1. Goederenvervoersdiensten

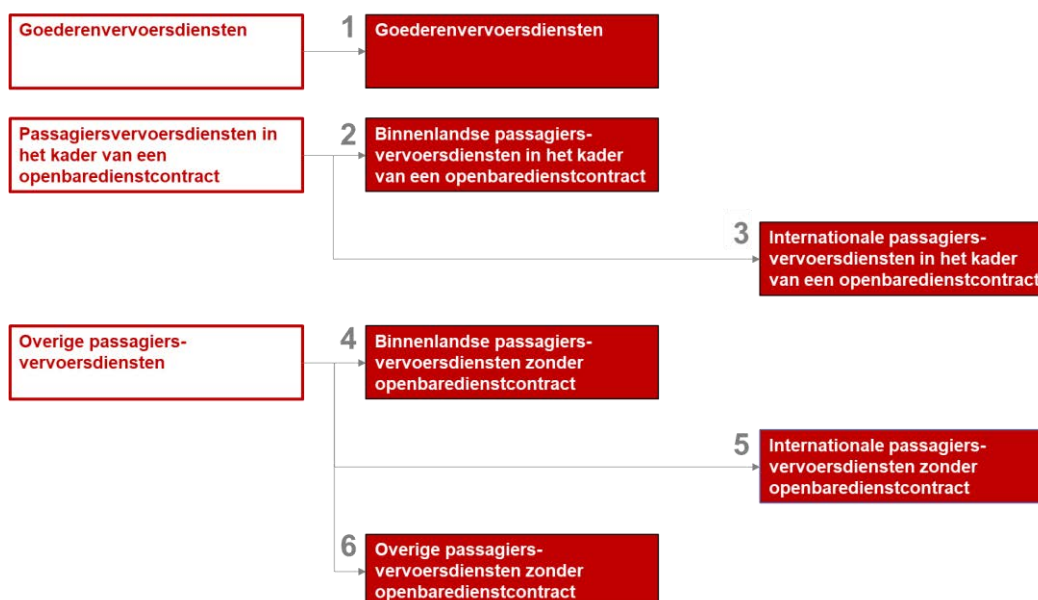
Passagiersvervoersdiensten in het kader van een openbaredienstcontract

2. Binnenlandse passagiersvervoersdiensten in het kader van een openbaredienstcontract
3. Internationale passagiersvervoersdiensten in het kader van een openbaredienstcontract

Overige passagiersvervoersdiensten

4. Binnenlandse passagiersvervoersdiensten zonder openbaredienstcontract
5. Internationale passagiersvervoersdiensten zonder openbaredienstcontract
6. Overige passagiersvervoersdiensten zonder openbaredienstcontract

In figuur 1 is dit grafisch weergegeven.



Figuur 1 De zes marktsegmenten

²² Artikel 32, eerste lid, Richtlijn en Bijlage VI, artikel 1, Richtlijn.

De indeling naar goederenvervoersdiensten enerzijds (segment 1) en passagiersvervoersdiensten anderzijds (segment 2 tot en met 6) wordt door ProRail gemaakt op basis van de rijkarakteristiek van een trein. Treinen die blijkens hun rijkarakteristiek als goederentreinen gelden en het daarmee samenhangende verkeer van losse locomotieven, gelden als goederenvervoer. Treinen die blijkens hun rijkarakteristiek als reizigerstreinen gelden en het daarmee samenhangende verkeer van losse locomotieven, gelden als passagiersvervoer.

Passagiersvervoersdiensten in het kader van een openbaredienstcontract (segment 2 en 3) betreffen het openbaar personenvervoer op basis van een concessie als bedoeld in de Wet personenvervoer 2000, artikel 20, lid 1 of 3. Hierbij wordt op grond van het in de Richtlijn genoemde beoordelingspaar 'binnenlands versus internationaal vervoer'²³ onderscheid gemaakt in binnenlandse passagiersvervoersdiensten (segment 2) en internationale passagiersvervoersdiensten (segment 3). De indeling naar binnenlandse en internationale passagiersvervoersdiensten wordt gemaakt op basis van het criterium of een trein de landsgrens overschrijdt. Een internationale passagiersvervoersdienst betreft een passagiersvervoersdienst waarbij de trein minstens een landsgrens overschrijdt en die in hoofdzaak bedoeld is om passagiers tussen stations in verschillende lidstaten te vervoeren. Grensoverschrijdende regionale passagiersvervoersdiensten op grond van een concessie worden aangemerkt als een binnenlandse passagiersvervoersdienst, waarmee deze diensten onderdeel zijn van het segment 'Binnenlandse passagiersvervoersdiensten in het kader van een openbaredienstcontract'.²⁴

Overige passagiersvervoersdiensten (segment 4, 5 en 6) betreffen de diensten die niet worden uitgevoerd in het kader van een openbaredienstcontract. Hierbij wordt op grond van de in de Richtlijn genoemde beoordelingsparen 'binnenlands versus internationaal vervoer'²⁵ en 'reguliere versus occasionele treindiensten'²⁶ onderscheid gemaakt in binnenlandse passagiersvervoersdiensten (segment 4), internationale passagiersvervoersdiensten (segment 5) en overige passagiersvervoersdiensten (segment 6).

Overige passagiersvervoersdiensten zonder openbaredienstcontract (segment 6) zijn passagiersvervoersdiensten die geen regelmatige dienstregeling rijden.²⁷ Het betreft bijvoorbeeld vervoer door museumorganisaties voor lokaal, historisch of toeristisch gebruik, seizoensgebonden vervoer (vakantietreinen/skitreinen) of andere incidentele treinen zonder reguliere dienstregeling voor puur recreatieve doeleinden (dinertrein/feesttrein).

²³ Bijlage VI, artikel 1, sub c, Richtlijn.

²⁴ Op het moment van opstellen van de onderhavige methode voor toerekening (februari 2023) betreft dit de concessies van DB Regio NRW (Enschede – Glanerburg grens, concessieverlener Verkehrsverbund i.s.m. Regio Twente, dec. 2011 – dec.2026), VIAS Rail GmbH (Arnhem – Zevenaar grens, concessieverlener Verkehrsverbund NRW i.s.m. Provincie Gelderland, feb. 2022 – dec.2023), Eurobahn, (Venlo – Venlo grens, concessieverlener Verkehrsverbund, dec. 2009 – dec. 2026) en), Eurobahn, (Hengelo – Oldenzaal grens, concessieverlener Verkehrsverbund, feb. 2018 – dec. 2032)

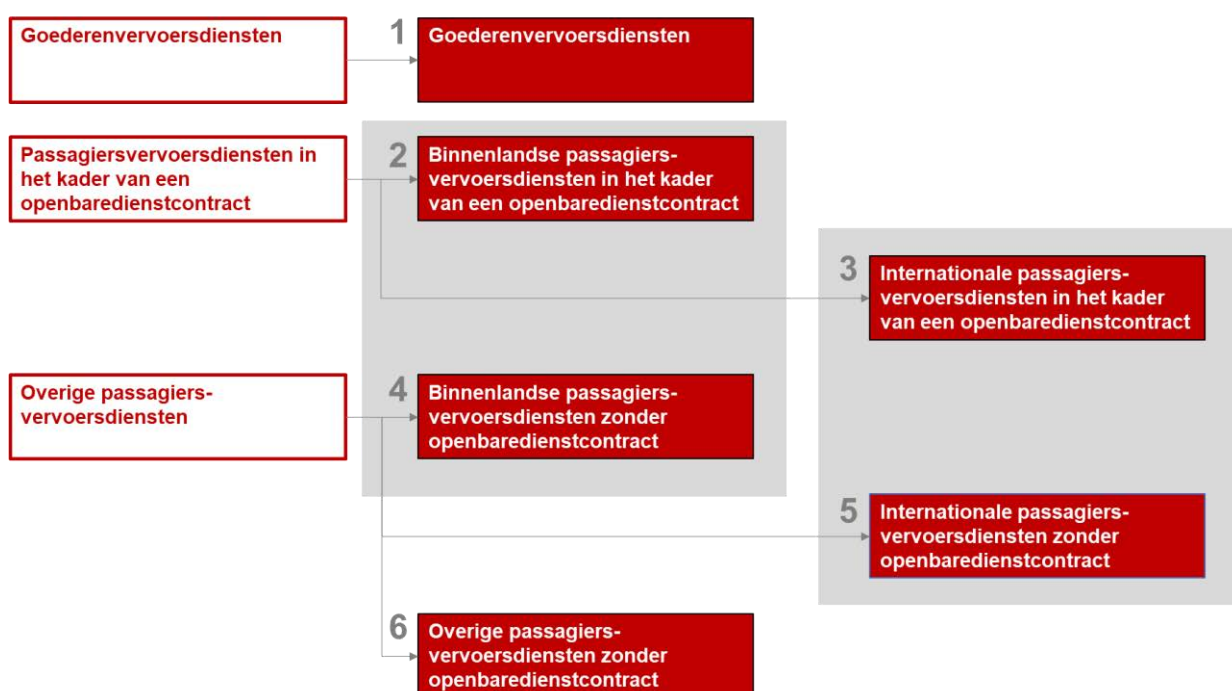
²⁵ Bijlage VI, artikel 1, sub c, Richtlijn

²⁶ Bijlage VI, artikel 1, sub g, Richtlijn

²⁷ En waarvoor geen meldplicht ex artikel 57 lid 4 van de Spoorwegwet geldt.

2.3 Elasticiteit per marktsegment

Met de market-can-bear test is per marktsegment de elasticiteit bepaald. Uit deze test volgt dat vanwege overeenkomstige reismotieven en afstandsklassen voor sommige segmenten in het passagiersvervoer een gelijke elasticiteit is vastgesteld. Dit geldt voor binnenlandse passagiersvervoersdiensten (segmenten 2 en 4) en internationale passagiersvervoersdiensten (segmenten 3 en 5). Zie figuur 2 voor een grafische weergave.



Figuur 2 Gelijke prijselasticiteiten segmenten 2 en 4 en segmenten 3 en 5.

2.4 Totale hoogte extra heffing per marktsegment

Door middel van de market-can-bear test wordt het totale bedrag aan extra heffing dat wordt vastgesteld door de minister verdeeld over de marktsegmenten en wordt dus een totaal bedrag aan extra heffing per marktsegment bepaald. Omdat sprake is van een gelijke elasticiteit voor de binnenlandse passagiersvervoersdiensten (segmenten 2 en 4) wordt het totale bedrag aan extra heffing bepaald voor deze twee segmenten gezamenlijk. Hetzelfde geldt voor de internationale passagiersvervoersdiensten (segmenten 3 en 5). De gelijke elasticiteit betekent dat ook een gelijk tarief voor de extra heffing zal worden berekend voor deze segmenten.

De market-can-bear test is zo opgezet dat deze – binnen een bepaalde bandbreedte – kan worden toegepast voor elk totaal bedrag aan extra heffing. De vastgestelde prijselasticiteiten per marktsegment zijn namelijk, binnen de bandbreedte zoals aangegeven in de test, stabiel.

3. Berekenen en vaststellen extra heffing

3.1 Tariefdrager treinkilometer

Voor het berekenen van het tarief van de extra heffing wordt allereerst de tariefdrager vastgesteld. Bij de keuze van de tariefdrager wordt aangesloten bij de tariefdrager die wordt gehanteerd voor de vergoeding minimumtoegangspakket voor de dienst treinpad, omdat hiermee een eenvoudige en eenduidige wijze van het in rekening brengen van de verschillende onderdelen van de gebruiksvergoeding wordt gehanteerd. Bovendien geldt dat hiermee sprake is van een tariefdrager waarvan de volumes tijdig, juist en volledig te bepalen zijn. Op basis hiervan is gekozen voor de tariefdrager *treinkilometer*.

De extra heffing zal in rekening worden gebracht als een opslag (relatief) op het tarief voor de dienst treinpad. Op deze wijze wordt rekening gehouden met de gebruiksklassen (gewichtscategorieën) die worden toegepast bij de vergoeding minimumtoegangspakket voor de dienst treinpad die zijn bepaald op basis van het gewicht van de trein. Alle individuele tarieven voor de dienst treinpad per gewichtscategorie worden met hetzelfde percentage verhoogd, zodat alle spoorwegondernemingen binnen een marktsegment als gevolg van het toepassen van de extra heffing een gelijke relatieve verhoging kennen. De gewichtscategorieën zijn opgenomen in de methode voor toerekening voor het minimumtoegangspakket en in de Netverklaring.

3.2 Gebruiksomvang

Ten behoeve van het berekenen van het tarief van de extra heffing wordt de begrote gebruiksomvang bepaald. De gebruiksomvang betreft het volume van het treinverkeer, uitgedrukt in de eenheid van de tariefdrager. Dit betekent dat per segment het totale aantal verwachte treinkilometers dat wordt afgelegd door alle spoorwegondernemingen wordt bepaald, onderverdeeld in de verschillende gewichtsklassen. Voor binnenlandse passagiersvervoersdiensten wordt het totale volume van de segmenten met en zonder openbaredienstcontract (segmenten 2 en 4) bepaald, aangezien de elasticiteit voor beide segmenten gelijk is. Hetzelfde geldt voor de internationale passagiersvervoersdiensten (segmenten 3 en 5).

Aangezien de gebruiksomvang wordt bepaald voor de toekomstige periode waarvoor de extra heffing zal worden vastgesteld, is sprake van de *begrote* gebruiksomvang. Voor het bepalen van de begrote gebruiksomvang wordt gebruik gemaakt van de vervoers- en verkeersprognoses die ook worden gebruikt voor het berekenen van de vergoeding minimumtoegangspakket. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de vervoers- en verkeersprognoses die de onderbouwing vormen van de subsidieaanvraag en meerjarenreeksen.

De prognose van het totaal aantal treinkilometers wordt opgesteld per jaar, inclusief een verdeling van het aantal treinkilometers naar gewichtsklasse. Ten behoeve van de berekening van de extra heffing wordt het gemiddelde aantal treinkilometers per jaar per gewichtsklasse voor de periode 2025 - 2029 bepaald. In de vervoers- en verkeersprognoses wordt reeds onderscheid gemaakt naar passagiersvervoersdiensten en goederenvervoersdiensten. Ten behoeve van de berekening van de extra heffing zal de prognose voor passagiersvervoersdiensten worden gesplitst in een prognose

voor de binnenlandse passagiersvervoersdiensten (segment 2 en 4), internationale passagiersvervoersdiensten (segment 3 en 5) en overige passagiersvervoersdiensten (segment 6).

3.3 Berekening tarief extra heffing

Het tarief van de extra heffing wordt berekend door het totale bedrag aan extra heffing per jaar per segment dat volgt uit de market-can-bear test te delen door de inkomsten uit de vergoeding voor het minimumtoegangspakket voor de dienst treinpad per jaar per marktsegment. Op deze wijze wordt de relatieve verhoging van de vergoeding voor het minimumtoegangspakket voor de dienst treinpad als gevolg van de extra heffing berekend. Voor het berekenen van het tarief van de extra heffing wordt deze relatieve verhoging vervolgens toegepast op de individuele vergoedingen van de dienst treinpad per gewichtsklasse.

De hoogte van het tarief van de extra heffing wordt berekend op basis van de begrote gebruiksomvang. De afrekening van de extra heffing vindt echter plaats op basis van gerealiseerde gebruiksomvang, zijnde de daadwerkelijk gereden treinkilometers.

3.4 Proces vaststellen extra heffing

Na goedkeuring van de market-can-bear test en de methode van toerekening voor een periode van vijf jaar zal de extra heffing worden berekend gedurende deze vijf jaar.²⁸ ProRail stelt het tarief van de extra heffing jaarlijks vast en maakt deze bekend in de netverklaring voor het desbetreffende dienstregelingsjaar. De netverklaring is voor spoorwegondernemingen het uitgangspunt bij het aanvragen van capaciteit in een bepaald dienstregelingsjaar. In de netverklaring geeft ProRail - voor zover als mogelijk - aan wat spoorwegondernemingen de komende jaren aan wijzigingen in de vergoedingen kunnen verwachten.

ProRail zal de extra heffing toepassen per kalenderjaar en niet per dienstregelingsjaar. Hiermee wordt aangesloten bij de werkwijze die wordt gehanteerd bij de vergoeding voor het minimumtoegangspakket. Voordeel hiervan is de geringere administratieve last. Aangezien facturatie van de extra heffing op maandbasis plaats vindt, is het eenvoudiger om een wijziging van vergoedingen door te voeren met ingang van de eerste dag van de maand. Bovendien worden zowel de totale hoogte van de extra heffing als de begrote gebruiksomvang, welke de basis vormen voor de berekening van het tarief van de extra heffing, per kalenderjaar bepaald. ProRail past derhalve de extra heffing toe per 1 januari van het kalenderjaar volgend op de start van het dienstregelingsjaar.

Het tarief van de extra heffing wordt berekend op basis van het totale bedrag aan extra heffing zoals dat is bepaald door de minister en de begrote gebruiksomvang. Er wordt geen correctiemechanisme toegepast voor het verrekenen van verschillen in de inkomsten uit de extra heffing als gevolg van verschillen tussen de begrote en gerealiseerde gebruiksomvang.

²⁸ Of korter als de market-can bear test en/of de methode van toerekening voor minder dan vijf jaar worden goedgekeurd.

Bijlage A Begrippenlijst

Begrippen	Beschrijving
Autoriteit Consument en Markt (ACM)	De Autoriteit Consument en Markt, genoemd in artikel 2, eerste lid, van de Instellingswet Autoriteit Consument en Markt.
Beheerder	Houder van een concessie als bedoeld in artikel 16, eerste lid van de Spoorwegwet.
Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte (Besluit implementatie)	Besluit 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 spoorwegruimte (PbEU 2012, L 343/32).
Concessie	Concessie voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur zoals bedoeld in artikel 16 Spoorwegwet.
Dienstregelingsjaar	De periode gelegen tussen het moment waarop de wijziging van de dienstregeling plaatsvindt en het daarop volgende moment waarop wijziging van de dienstregeling plaatsvindt. Zie Bijlage VII, onderdeel 2, eerste volzin, van de Richtlijn.
Extra heffing	Heffing als bedoeld in artikel 62, zesde lid, onder c, van de Spoorwegwet om zo mogelijk volledige dekking van de door de beheerder gemaakte kosten te verkrijgen.
Gebruiksomvang	Het volume van het treinverkeer. Dit wordt uitgedrukt in de eenheden van de tariefdragers.
Gebruiksvergoeding	Totale vergoeding voor het gebruik door spoorwegondernemingen van de categorie 1, 2, 3 en 4 diensten, verminderd of vermeerderd met heffingen, kortingen, bijtellingen dan wel aftrek zoals bedoeld in artikel 62 van de Spoorwegwet.
Hoofdspoorweg-infrastructuur	Spoorweginfrastructuur, waarbij de spoorwegen als hoofdspoorwegen zijn aangewezen, zoals bedoeld in artikel 1 Spoorwegwet.
Market-can-bear test	Evaluatie, zoals bedoeld in artikel 32, eerste lid van de Richtlijn ten behoeve van het bepalen van de relevantie van extra heffingen voor bepaalde marktsegmenten.
Minimum-toegangspakket	Minimumtoegangspakket, zoals bedoeld in Bijlage II, punt 1, van de Richtlijn.
Ministerie van IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, een publiekrechtelijke rechtspersoon, gevestigd te Den Haag.

Netverklaring	Een gedetailleerde verklaring, waarin de algemene regels, termijnen, procedures en criteria voor de heffings- en capaciteitstoewijzingsregelingen zijn vastgelegd, met begrip van alle andere informatie die nodig is om de aanvragen van infrastructuurcapaciteit mogelijk te maken.
ProRail	ProRail B.V., een Besloten Vennootschap, gevestigd te Utrecht.
Richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte (Richtlijn)	Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte.
Spoorwegonderneming	Spoorwegonderneming als bedoeld in artikel 3, onderdeel 1, van richtlijn 2012/34/EU, alsmede iedere andere onderneming die gebruik maakt of beoogt te maken van de spoorweg en daarvoor de beschikking heeft over tractie.
Spoorweginfrastructuur	Spoorwegen en de daarvan deel uitmakende elementen van spoorweginfrastructuur als bedoeld in bijlage I bij richtlijn 2012/34/EU.
Spoorwegwet	Wet van 23 april 2003, houdende nieuwe algemene regels over de aanleg, het beheer, de toegankelijkheid en het gebruik van spoorwegen alsmede over het verkeer over spoorwegen.
Subsidieaanvraag	Aanvraag van subsidie die ProRail jaarlijks indient bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ten behoeve van de uitvoering van werkzaamheden voor het eerst volgende kalenderjaar. De concessieverlener verstrekt jaarlijks aan ProRail een subsidie voor “de kapitaallasten voortvloeiende uit de investeringen in de spoorweginfrastructuur, voor de bediening en voor het onderhoud van die spoorweginfrastructuur”.
Tariefdrager	De volume-eenheid op basis waarvan de vergoeding voor de twee specifieke diensten van het minimumtoegangspakket in rekening wordt gebracht.
Toegangsovereenkomst (TO)	Toegangsovereenkomst als bedoeld in artikel 59 Spoorwegwet.
Treinpad	De infrastructuurcapaciteit die nodig is om een trein in een bepaald tijdvak tussen twee plaatsen te laten rijden zoals bedoeld in artikel 3 lid 27 van de Richtlijn.
Vergoeding minimumtoegangspakket (VMT)	Vergoeding die ProRail in rekening brengt bij spoorwegondernemingen voor het minimumtoegangspakket.