

## **Bijlage 1: huidige en toekomstige regelgeving**

### **Huidige situatie**

- Ten eerste geldt nu op basis van de Wet Personenvervoer 2000 (Wp2000) dat een exclusief recht verleend kan worden voor personenvervoer per spoor.
- Zowel regionaal (via aanbesteding van gedecentraliseerde lijnen) en voor het hoofdrailnet (via onderhandse gunning danwel openbare aanbesteding).
- Volgens de Wp2000 moeten decentrale lijnen door decentrale overheden worden aanbesteed via een concessie met een exclusief recht en kan het hoofdrailnet onderhands gegund danwel aanbesteed worden via een concessie met een exclusief recht door de rijksoverheid.
- In de in 2001 ondertekende concessieovereenkomst voor de HSL-Zuid is voor het binnenlandse vervoer over de HSL-Zuid een exclusief recht gegeven, maar is toegang tot het aanbieden van grensoverschrijdend vervoer met het oog op komende EU-regelgeving vrij gelaten.
- HSA heeft de aanbesteding om het exclusieve recht gewonnen en betaalt daarvoor €148 mln per jaar (prijspeil 2000).

### **Nieuwe situatie/liberaliseringsrichtlijn**

- Na langdurige onderhandelingen (ca. 3 jaar) zijn in 2007 de liberaliseringsrichtlijn voor grensoverschrijdend personenvervoer per spoor (2007/58/EG) en de Verordening inzake openbare dienstverplichtingen (PSO-verordening; 1370/2007) vastgesteld.
- De liberaliseringsrichtlijn heeft als doel het grensoverschrijdend personenvervoer per spoor te stimuleren. Daarbij is goed gekeken naar de luchtvaart waar mede dankzij EU-regelgeving prijsvechters op de markt zijn toegetreden. Kenmerken van de liberaliseringsrichtlijn zijn:
  1. Introductie van concurrentie op het spoor (dus geen exclusieve rechten) voor grensoverschrijdend personenvervoer;
  2. het principe van samenwerkingsverbanden tussen staatsspoorwegbedrijven die grensoverschrijdend vervoer aanbieden wordt vervangen door het principe van vrije toegang i.c. internationale passagiersdiensten;
  3. indien men van mening is dat een internationale passagiersdienst het economisch evenwicht van bestaande nationale lijnen verstoort, kan de NMa Vervoerkamer o.b.v. criteria voor de verstoring de internationale treindienst beperken danwel verbieden.
- Omdat de HSL-concessieovereenkomst via aanbesteding tot stand is gekomen en er een aanzienlijke prijs voor wordt betaald, is in de richtlijn voor dit specifieke geval een eenmalige uitzondering (“waiver”) opgenomen (art 1 lid 8, 3 quater). De uitzondering geldt voor de duur van het HSL-contract.

### **Nieuwe situatie/PSO-verordening**

- Na langdurige onderhandelingen (ca. 7 jaar) is in 2007 de PSO-verordening vastgesteld. De PSO-verordening had oorspronkelijk als doel voor alle OV die via openbare dienstcontracten tot stand komen, aanbesteding te verplichten.

Verder is het met het oog op de transparantie van deze markt van belang dat de inhoud van deze contracten geharmoniseerd wordt en dat overcompensatie/staatssteun wordt tegengegaan.

- De Nederlandse concessies voor OV zijn te kwalificeren als openbare dienstcontracten aangezien sprake is van een exclusief recht en/of een (positieve danwel negatieve) financiële compensatie.
- Volgens de PSO-verordening mogen openbare dienstverplichtingen voor spoor, mits de nationale regelgeving dit niet verbiedt, onderhands gegund worden. Dat betekent dat de concurrentie om het spoor waar in Nederland met de Wp2000 voor is gekozen, blijft gehandhaafd.

### **Wat nu als HSA failliet gaat voor inwerking treden van de liberaliseringsrichtlijn en de PSO?**

- HSA heeft op basis van een eigen businesscase tijdens een openbare aanbesteding destijds de waarde van het concessiecontract bepaald op €148 mln per jaar.
- Indien HSA failliet zou gaan voordat de treinen rijden, zal naar een andere aanbieder van de binnenlandse treindiensten op de HSL-Zuid moeten worden uitgekeken.
- Op basis van de huidige EU-regelgeving kan dan opnieuw een aanbesteding danwel onderhandse gunning voor een exclusief recht op het binnenlandse vervoer over de HSL-Zuid worden uitgeschreven. In beide gevallen zal het jaarlijkse bedrag substantieel lager uitvallen dan met HSA afgesproken. Onderhandse gunning aan NS/HSA is in dat geval ook niet logisch, terwijl ook de contracten tussen HSA en de materieleveranciers zijn vervallen. Bovendien is het de vraag of een nieuwe gunning nog voor december 2009 kan plaatsvinden. Verder geldt de HSL-Zuid-vrijwaring uit de liberaliseringsrichtlijn, die contracten van voor december 2007 betreft dan niet. Dat betekent dat een internationale spoorvervoerder ook binnenlandse passagiers mag vervoeren, tenzij de NMa Vervoerkamer dit op grond van de bepaling over het economisch evenwicht verbiedt danwel beperkt.
- Dat leidt per definitie tot lagere inkomsten voor de Staat. Dat is onwenselijk gezien het feit dat de jaarlijkse opbrengst een deel van de aanlegkosten van de HSL-Zuid moest terugverdienen. De opbrengsten maken ook integraal deel uit van de VenW-begroting en dienen daarmee als dekking voor uitgaven ten behoeve van het openbaar vervoer.

### **Wat nu als HSA failliet gaat na inwerking treden van de liberaliseringsrichtlijn en de PSO?**

- Vergelijkbaar met bovenstaande waarbij eventueel de harmonisatie-eisen voor Openbare Dienstcontracten nog kunnen meespelen.