

Vergaderjaar 2012–2013

32 376

Wijziging van de Wet personenvervoer 2000 in verband met verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad (PbEU L 315)

Nr. 40

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 september 2013

Op 22 juli 2013 heeft de Europese Commissie haar Uitvoeringsbesluit bekend gemaakt inhoudende dat twee artikelen van het Besluit Liberaliseringsrichtlijn vanaf die datum niet meer mogen worden toegepast¹. Het Uitvoeringsbesluit van de Commissie, dat ik ter informatie bijvoeg², is reeds gepubliceerd op de website van de Europese Commissie. Namens Nederland zal de Minister van Buitenlandse Zaken beroep instellen tegen dit Uitvoeringsbesluit bij het Hof van Justitie van de Europese Unie. Een dergelijk beroep heeft geen opschortende werking. In deze brief zal ik de achtergrond van het Uitvoeringsbesluit kort toelichten, evenals de consequenties voor de Nederlandse situatie en de beoogde vervolgstappen.

Achtergrond van het geschil

Het inhoudelijk geschil tussen de Europese Commissie en Nederland draait om de mate waarin beperkingen kunnen worden opgelegd aan nieuwe internationale personenvervoersdiensten per spoor die ook binnenlandse reizigers vervoeren (cabotage) in verband met de impact op de concessie voor het hoofdrailnet.

In de richtlijn is voorzien dat internationale personentreinen vrije toegang hebben tot de spoorlijnen in de Europese Unie, maar dat voor bescherming van de openbare dienstcontracten (in de Nederlandse

¹ Betreft algemene maatregel van bestuur van 8 juni 2012, gepubliceerd in Staatsblad 2012, nr. 271 ter implementatie van de Europese liberalisering van het internationaal personenvervoer (richtlijn 2007/58/EG, die is ingetrokken en vervangen door richtlijn 2012/34/EU, herschikking eerste spoorpakket)

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

context: vervoersconcessies) op dezelfde spoorlijnen er beperkingen kunnen worden gesteld aan het meenemen van binnenlandse reizigers.

De richtlijn voorziet in de mogelijkheid van het stellen van dergelijke beperkingen in het geval dat:

- het hoofddoel van dergelijke treinen geen internationaal personenvervoer is, en
- dergelijke concurrerende treinen het economisch evenwicht van het openbare dienstcontract zouden verstoren.

In de richtlijn is voorzien dat, indien de lidstaat dergelijke beperkingen stelt, de toezichthoudende instantie de relevante procedures toepast in relatie tot onder meer de zittende vervoerders. In Nederland is dit de *Autoriteit Consument en Markt (ACM)*.

Nederland heeft de begrippen *hoofddoel van het vervoer* en *economisch evenwicht van de openbaar vervoer concessie* geoperationaliseerd in een algemene maatregel van bestuur, het Besluit Liberaliseringsrichtlijn.

De Europese Commissie is ten eerste van mening dat de richtlijn op dit onderdeel geen ruimte laat voor nadere nationaal wettelijke invulling. Ten tweede is zij van mening dat Nederland deze begrippen te beperkend definieert. Nederland is van oordeel dat een nationaal wettelijke invulling wel mogelijk is.

Consequenties

De consequentie van het uitvoeringsbesluit van de Europese Commissie is dat de bepalingen uit het Besluit Liberaliseringsrichtlijn inzake definiëring *hoofddoel vervoer* en *verstoring economisch evenwicht* volgens de Commissie niet meer mogen worden toegepast vanaf 22 juli 2013. Het is nu aan de terzake bevoegde instanties (ACM en rechter) om hier verder mee om te gaan in concrete gevallen. Overigens zal, in het geval van daadwerkelijke cabotage, de business case voor de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet kunnen wijzigen.

Vervolgstappen

Nederland zal bij het Hof van Justitie van de Europese Unie in beroep gaan tegen het Uitvoeringsbesluit van de Europese Commissie. Richtlijn 2012/34/EU (herschikking eerste spoorpakket) geeft volgens Nederland aan de Europese Commissie enkel de bevoegdheid om *specifieke maatregelen* van nationale autoriteiten buiten werking te stellen. Naar het Nederlands oordeel valt generieke algemeen verbindende wet- en regelgeving zoals het onderhavige Besluit Liberaliseringsrichtlijn daar niet onder.

Verder is van belang dat hoogstwaarschijnlijk – ter uitwerking van richtlijn 2012/34/EU – bij uitvoeringshandeling door de Europese Commissie nadere regels zullen volgen over de begrippen *hoofddoel internationaal personenvervoersdienst* en *verstoring economisch evenwicht*. Dit proces, dat ruimte biedt voor de inhoudelijke discussie ook met de andere lidstaten, beoogt te leiden tot een gelijk speelveld op deze onderdelen.

Gezien de overgangperiode tot de implementatie van richtlijn 2012/34/EU acht ik het niet zinvol om de huidige nationale wetgeving te wijzigen. Het Uitvoeringsbesluit van de Europese Commissie kent daartoe geen

verplichting en legt evenmin een boete en/ of dwangsom op. Om een dergelijke sanctie kan de Europese Commissie alleen verzoeken bij een inbreukprocedure bij het Hof van Justitie van de Europese Unie.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld