

Vergaderjaar 2012–2013

**33 546**

## **EU-voorstel: Het vierde spoorpakket COM (2013) 25<sup>1</sup>**

**E**

### **BRIEF VAN DE EUROPESE COMMISSIE**

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Brussel, 31 juli 2013

De Commissie bedankt de Eerste Kamer van Nederland voor haar gemotiveerd advies met betrekking tot het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 13 70/2007 met betrekking tot openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor {COM(2013) 28 final} en het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur {COM(2013)29final}.

Eerst en vooral wenst de Commissie de Eerste Kamer te verzekeren dat bovengenoemde voorstellen op grondige effectbeoordelingen stoelen, in overeenstemming met de agenda voor betere regelgeving. De effectbeoordelingen zijn niet alleen gebaseerd op een diepgaande analyse van de nationale spoorwegmarkten en -structuren in heel Europa, maar ook – en niet het minst- op een uitgebreide raadpleging van belanghebbenden, lokale overheidsinstanties, sociale partners, en op een enquête die bij meer dan 25.000 burgers uit heel Europa is afgenomen. In het bij de voorstellen horende effectbeoordelingsverslag en de bijlagen daarbij (SWD(2013) 12] is een subsidiariteitsbeoordeling opgenomen (noodzakelijkheidstest en toets van de Europese toegevoegde waarde) voor elk van de overwogen opties.

De Commissie is ervan overtuigd dat haar voorstellen de lidstaten en hun instanties de mogelijkheid blijven bieden om een systeem voor openbaar vervoer uit te werken dat aan de voorkeuren en behoeften van hun bevolking is aangepast met inachtneming van hun specifieke geogra-

<sup>1</sup> Zie dossier E130002 t/m E130008 op [www.europapoort.nl](http://www.europapoort.nl)

fische, economische en demografische kenmerken. De EU-rechtspraak beperkt echter de relatieve vrijheid die de bevoegde instanties hebben om zelf de aanbestedingsprocedure voor openbare dienstcontracten te kiezen. Het Hof van Justitie heeft duidelijk vastgesteld dat voor contracten die niet of niet volledig onder de richtlijnen inzake openbare dienstcontracten vallen, de beginselen die voortvloeien uit artikel 49 (beginsel van vrije vestiging) en artikel 56 (beginsel van vrije dienstverrichting) van toepassing zijn, tenminste voor zover deze opdrachten een «duidelijk grensoverschrijdend belang»<sup>2</sup> vertonen.

Dit betekent dat de gunning van deze contracten volgens transparante procedures moet verlopen teneinde discriminatie te voorkomen en gelijke kansen voor alle ondernemingen te garanderen. In Verordening (EG) nr. 1370/2007 is reeds rekening gehouden met de rechtspraak van de EU voor andere vervoerswijzen dan vervoer per spoor die reeds door open-aanbestedingsbepalingen worden geregeld. De uitbreiding van dit beginsel naar het spoor lijkt bijgevolg een logische stap om te verzekeren dat de verordening volledig in overeenstemming is met het Verdrag en de desbetreffende rechtspraak.

Daarnaast onderstreept de Commissie dat in de voorstellen niet in twijfel wordt getrokken dat spoorwegdiensten diensten van algemeen economisch belang kunnen zijn. Op grond van het vierde spoorwegpakket moeten de nationale spoorweginstanties erover waken dat binnenlandse commerciële diensten het economische evenwicht van de binnenlandse openbare dienstcontracten niet in gevaar brengen. In dit opzicht moet worden benadrukt dat de begrenzing van commerciële diensten en de openbare dienstverplichtingen grotendeels tot de verantwoordelijkheden van de lidstaten blijven behoren.

De Commissie is niet van mening dat de kwaliteit van de spoorwegdiensten erop zal achteruitgaan wanneer nationale spoorwegnetten die onder één openbare dienstcontract vallen, worden gesplitst in verscheidene coherente en economisch en operationeel gezonde subnetten, verdeeld over verschillende contracten. Sterker nog, de lidstaten die erin geslaagd zijn voor daadwerkelijke concurrentie in hun openbare dienstcontracten te zorgen, hebben hun onder openbare dienstverplichtingen vallende spoorwegnet opgesplitst in verschillende franchises of concessies. De bevoegde instanties en de spoorweginfrastructuurbeheerder kunnen in hun respectieve bevoegdheidsdomeinen de netwerkeffecten van het spoorvervoer over verschillende contracten garanderen. Bovendien toont de effectbeoordeling bij de voorstellen aan dat zowel de efficiëntie van als de klantentevredenheid over het spoorwegvervoer is toegenomen in de lidstaten waar de omvang van het openbare dienstcontract voldoende groot was om voor daadwerkelijke concurrentie in de aanbestedingsprocedure te zorgen.

De splitsing van spoorwegnetten gaat niet ten koste van de passagier. Dankzij het vierde spoorwegpakket kunnen lidstaten namelijk geïntegreerde verkoopsystemen voor vervoersbewijzen invoeren zodat passagiers naadloos kunnen reizen. Richtlijn 2012/34/EU (herschikking van het eerste spoorwegpakket) biedt lidstaten reeds de mogelijkheid om prioriteitsregels voor de dienstregeling en treinpadtoewijzing in te voeren in geval van congestie.

Ten slotte wil de Commissie benadrukken dat haar voorstel inzake beheer nauw aansluit bij de bestaande structuren in Nederland. Zij is het met de Eerste Kamer eens dat gelijke kansen in Europa noodzakelijk zijn om

<sup>2</sup> Zaak C-507/03 Commissie/Ierland, uitspraak van 13.11.2007.

ervoor te zorgen dat de openstelling van de markt en de ontwikkeling van spoorwegvervoer op basis van eerlijkheid en gelijkheid gebeurt. Uit het voorstel van de Commissie blijkt duidelijk dat institutionele scheiding de meest doeltreffende en meest eenvoudige manier is om efficiënt infrastructuurbeheer en eerlijke toegang voor alle spoorwegondernemingen te verzekeren. In dit verband beklemtoont de Commissie dat haar voorstel voorziet in nog sterkere besluitvorming en in een financiële en Juridische scheiding tussen spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders.

Wat het behoud van bij de inwerkingtreding van de voorgestelde richtlijn bestaande verticaal geïntegreerde structuren betreft, benadrukt de Commissie dat haar voorstel doeltreffende garanties bevat in de vorm van een clause op grond waarvan lidstaten de toegang kunnen beperken van spoorwegondernemingen die deel uitmaken van verticaal geïntegreerde ondernemingen als niet kan worden aangetoond dat de toepassing van de bepalingen tot gelijke kansen voor alle spoorwegondernemingen en het uitblijven van concurrentievervalsingen leidt.

De Commissie hoopt dat deze verduidelijkingen de bezorgdheden wegnemen die de Eerste Kamer heeft geuit en verheugt zich op de voortzetting van de politieke dialoog.

Lid van de Europese Commissie,  
Cecilia Malmström