



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

4^e spoorpakket

Masja Stefanski

Directie Openbaar Vervoer en Spoor

16 mei 2013



Inhoudsopgave

1. Historie Europese spoorregelgeving
2. Nederlandse spoormarkt en Lange termijn spooragenda
3. Inhoud 4^{de} spoorpakket, 3 pijlers:
 - Pijler 1: Opening van de nationale personenvervoer markt
 - Pijler 2: Onafhankelijkheid van de Infrastructuurmanager
 - Pijler 3: Technische voorstellen
4. Nederlands standpunt
5. Vervolgproces



1. Historie Europese spoorregelgeving

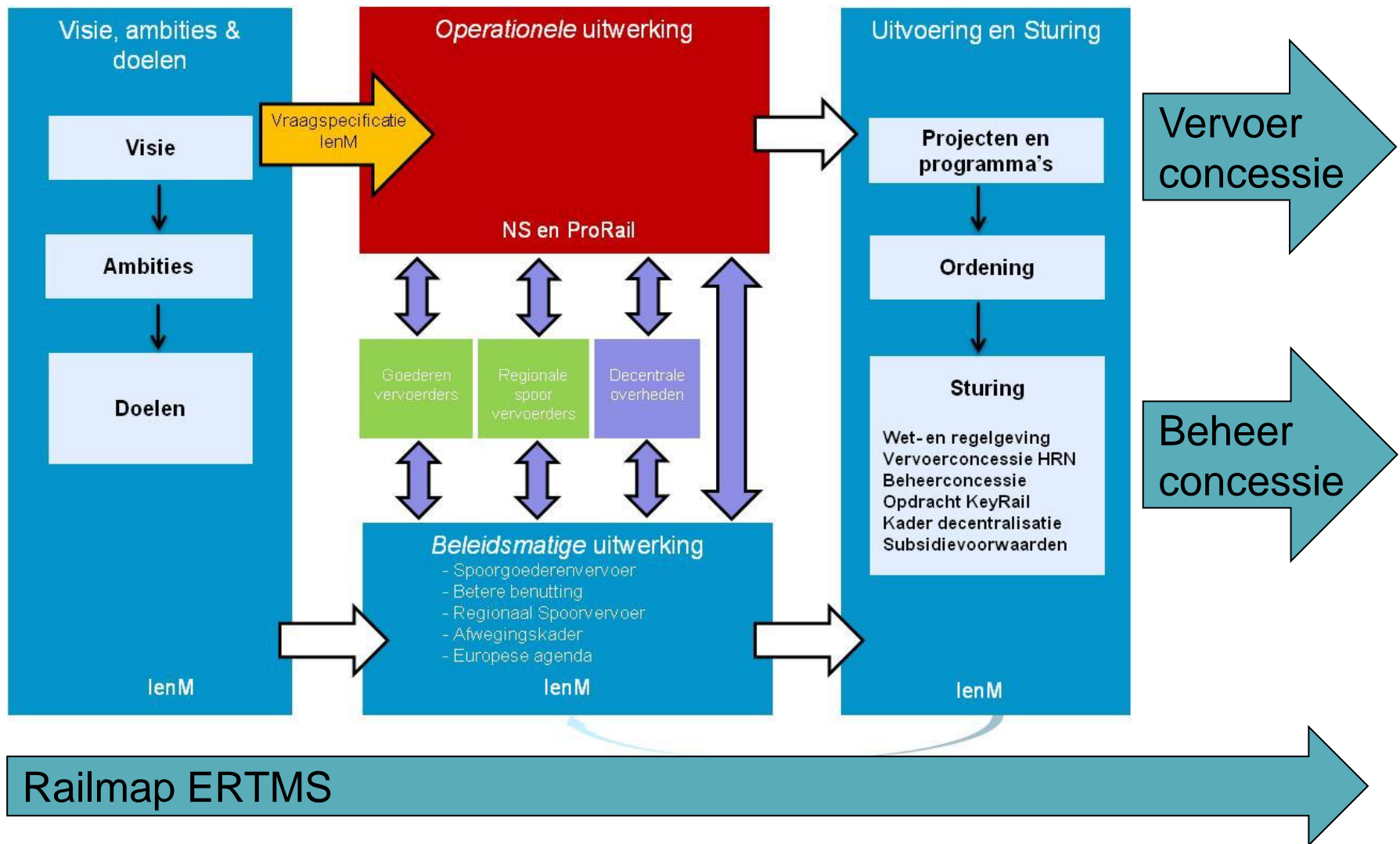
- **1991: spoorrichtlijn:** opening spoormarkt voor internationaal goederenvervoer
- **2001: 1^{ste} spoorpakket:** nadere marktordeningsregels ten aanzien van capaciteitsverdeling en gebruiksvergoeding
- **2004: 2^{de} spoorpakket:** regels openstelling binnenlandse markt voor goederenvervoer en veiligheidsregels
- **2007: 3^{de} spoorpakket:** regels voor opening markt internationaal personenvervoer, passagiersrechten en machinisten
- **2007: PSO verordening:** regels voor het aanbesteden van openbare diensten contracten: voor spoor mogelijkheid onderhands gunnen
- **Witboek Transport 2011:** aankondiging 4^{de} spoorpakket
- **2012: herziening 1^{ste} spoorpakket:** verbeteren toegang tot bijkomende diensten en voorzieningen
- **2013: voorstel 4^{de} spoorpakket**



2. Nederlandse spoormarkt en Lange termijn spooragenda

- Bestaande Europese regelgeving geeft ruimte voor de huidige en voorgenomen marktordening:
 - Onderhands gegunde hoofdrailnetconcessie voor 10 jaar
 - Regionaal aanbestede spoorcontracten
 - Open toegang voor goederenvervoerders tot het spoor
 - Open toegang voor internationale personenvervoerders
- In uitwerking Lange termijn spooragenda staan visie, ambities en doelen voor het spoor.
- Bij uitwerking Lange termijn spooragenda wordt gekeken naar organisatie en ordening van de spoormarkt.

Lange termijn spooragenda





3. Inhoud 4^e spoorpakket

De Europese Commissie wil:

- Positie spoor ten opzichte van andere modaliteiten verbeteren
- Dat publiek geld in spoorsector beter wordt besteed

Door:

- Nationale markt voor personenvervoer te openen
- Onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder te vergroten
- Technische toegangsbarrières tot het spoor te beslechten



3. Inhoud van het 4^e spoorpakket

Er zijn 3 pijlers:

1. Opening van de nationale markt voor personenvervoer
2. Versterken onafhankelijkheid van de Infrastructuurbeheerder
3. Technische voorstellen over Europese certificering spoorwegondernemingen en voertuigtoelating



Pijler 1: Opening markt nationaal personenvervoer (1)

Deze pijler bestaat uit twee onderdelen:

1. Vrije toegang tot de spoormarkt
2. Verplichte aanbesteding van openbare dienstcontracten

1. Vrije toegang tot de spoormarkt:

- Vanaf 2019 kunnen personenvervoerders op het Nederlandse net hun diensten aanbieden.
- Toegang kan worden geweigerd als uit een economisch evenwicht toets door de NMa blijkt dat een bestaand openbare dienstcontract in gevaar wordt gebracht.
- Criteria voor deze economisch evenwicht toets worden van te voren bepaald.



Pijler 1: Opening markt nationaal personenvervoer (2)

2. Verplichte aanbesteding van openbare dienstcontracten

- Omvang van openbare dienstcontract is maximaal 10 miljoen treinkilometers of 1/3 van het totaal aantal treinkilometers dat als openbaar dienstcontract wordt aanbesteed.
- Aanbestedende autoriteit kan het aantal contracten dat aan één vervoerder wordt gegund beperken.
- Vervoerders die in één holding zitten met de infrastructuurbeheerder kan de toegang tot het spoor in een ander land geweigerd worden.

Inwerking en overgang

- Verplichte aanbesteding van openbare dienstcontracten vanaf 3 december 2019
- Overgangperiode tot aan 31 december 2022 voor contracten die gegund zijn tussen 1 januari 2013 en 3 december 2019



Pijler 1: Opening markt nationaal personenvervoer (3)

Randvoorwaarden

- Nationale overheden verantwoordelijk voor organisatie eerlijke toegang tot rollend materieel
- Overheid moet garanties stellen in geval er geen goed functionerende markt is voor rollend materieel
- Opties om dit te organiseren zijn:
 - Overheid heeft eigen vloot
 - Overheid geeft financiële garanties
 - Overheid organiseert overname van materieel
- Uitvoeringsmaatregelen commissie geven richting aan overname materieel
- Overgang personeel volgens bestaande regelgeving
- Organisatie van een gezamenlijk treinticket en informatie systeem is toegestaan zolang dit maar non-discriminatoire gebeurt.



Pijler 2: Onafhankelijkheid infrastructuurmanager (1)

- Voorstel vereist volledige juridische en organisatorische scheiding
- Wanneer infrastructuur- en vervoerstaken bij inwerkingtreding van de regelgeving in één holding zitten, kan de holding in stand blijven .
- Maar ook binnen een bestaande holding strengere eisen aan onafhankelijkheid van infrastructuurbeheerder bijvoorbeeld:
 - Inkomsten infrastructuurbeheerder niet gebruiken voor financiering holding
 - Inkomsten infrastructuurmanager niet gebruiken als garantstelling voor leningen van andere bedrijfsonderdelen
 - Management infrastructuurbeheerder mag geen invloed uitoefenen op andere bedrijfsonderdelen en vice versa



Pijler 2: Onafhankelijkheid infrastructuurmanager (2)

- Alle infrastructuurfuncties in één hand. Mogelijkheid tot uitbesteding van aanleg en onderhoudswerkzaamheden
- Coördinatie-orgaan voor infrastructuurmanagers en vervoerders voor advisering over onder andere onderhoudsbehoefte, gebruiksvergoeding en capaciteitsverdeling
- Oprichting van een Europees netwerk van infrastructuurmanagers voor internationale coördinatie



Pijler 3: Technische voorstellen (1)

Drie onderdelen:

1. Voertuigtoelating onder verantwoordelijkheid European Railway Agency
2. Certificering van spoorwegondernemingen onder verantwoordelijkheid European Railway Agency
3. Verbeteren van de governance van European Railway Agency

Wijzigingen in:

- European Railway Agency verordening
- Veiligheidsrichtlijn
- Interoperabiliteitsverordening



Pijler 3: Technische voorstellen: voertuigtoelating en certificering van spoorwegondernemingen (2)

- Verantwoordelijkheid European Railway Agency om voertuigen tot de markt toe te laten in samenwerking met nationale veiligheidsinstanties (in Nederland Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT))
- Verantwoordelijkheid vervoerders om samen met de infrastructuurbeheerder te komen tot toelating tot het netwerk



Pijler 3: Technische voorstellen: governance ERA

- Verbetering toetsende rol ERA bij nationale regels
- Besturing ERA aanpassen om lidstaten meer mogelijkheden te geven om koers te bepalen



4. Nederlands standpunt: BNC-fiche (1)

- Consequenties voorstellen voor huidige marktordening van de voorliggende voorstellen zijn:
 - Niet mogelijk om een concessie onderhands te gunnen tot 2025 (want overgangstermijn tot 2023)
 - Andere personenvervoerders kunnen vanaf 2019 naast NS diensten aanbieden op het hoofdrailnet
 - De voorstellen maken dat het huidige hoofdrailnet in 3 delen zou moeten worden aanbesteed
 - De voorstellen maken dat NS en ProRail niet meer kunnen worden samengevoegd tot één bedrijf



4. Nederlands standpunt: BNC-fiche (2)

- Kabinet geeft een voorlopig negatief subsidiariteitsoordeel over marktopeningsvoorstellen
- Kabinet geeft overwegend positief subsidiariteitsoordeel over voorstellen positie infrastructuurbeheerder en technische voorstellen
- Belangrijkste zorgpunten:
 - Inperking van nationale speelruimte bij inrichting spoormarkt
 - Overgangstermijn voor bestaande contracten loopt in 2023 af terwijl voornemen is om nieuwe Hoofdrailnetconcessie tot 2025 te gunnen.
 - Voorstellen schrijven verplichte driedeling van het aantal aan te besteden kilometers voor: risico op een versnipperd netwerk en verslechtering van de dienstverlening voor de reiziger
 - Geen ruimte om na uitwerking Lange termijn spooragenda NS en ProRail eventueel samen te voegen



4. Nederlands standpunt: BNC-fiche (2)

- In die impact studie onder meer kijken naar:
 - Effect opknippen net in 3 delen
 - Effect verplicht aanbesteden
 - Effect open markttoegang
 - Effect op concurrentieverhouding en op de markt
 - Sociale en arbeidsrechtelijke gevolgen voor personeel
 - Scheiding vervoer- en infrastructuuractiviteiten
 - Praktische inpasbaarheid en uitvoerbaarheid van voorstellen certificering en voertuigtoelating
- Na impact studie naar de nationale consequenties van de voorstellen definitief subsidiariteitsoordeel bepalen.

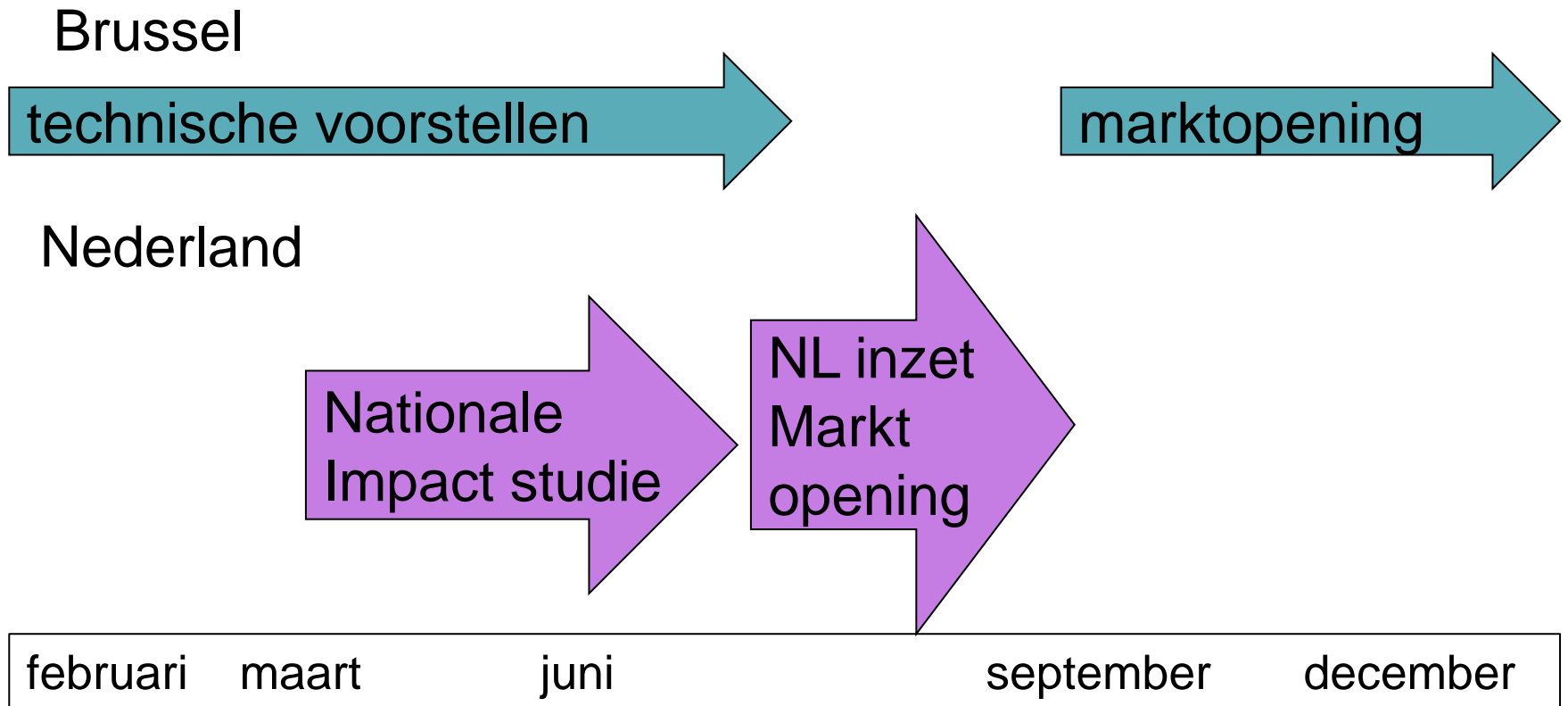


4. Nederlands standpunt: inzet parlement

- Zowel Eerste als Tweede kamer hebben de Europese Commissie een gele kaart gegeven voor de marktopeningsvoorstellen
- Ook in andere landen (o.a. België, Oostenrijk, Denemarken) zijn kaarten getrokken.
- Uiteindelijk onvoldoende om de Europese Commissie haar voorstel te laten heroverwegen.



5. Vervolgproces





5. Vervolgproces

- In februari 2013 gestart met behandeling technische voorstellen in Brussel
- Na de zomer start behandeling marktordeningsvoorstellen en voorstellen positie infrastructuurbeheerder in Brussel
- Voor de zomer nationale impact studie naar de nationale effecten
- Impact studie wordt voor de zomer naar de kamer gestuurd
- Voorafgaand aan de behandeling van de marktopeningsvoorstellen in Brussel wordt het definitieve standpunt over subsidiariteit door het kabinet bepaald en aan de Kamer gestuurd
- Voorafgaand aan Transportraad wordt de kamer geïnformeerd over de Nederlandse inzet