

Vergaderjaar 2018–2019

**34 914**

**Wijziging van de Spoorwegwet, de Wet personenvervoer 2000 en enige andere wetten in verband met de implementatie van richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PbEU 2016, L 138/44), richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor (PbEU 2016, L 138/102), richtlijn (EU) 2016/2370 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU, met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur (PbEU 2016, L 352/1) en tevens ter goede uitvoering van verordening (EU) 2016/796 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 881/2004 (PbEU 2016, L 138/1) en van verordening (EU) 2016/2338 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1370/2007, met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands personenvervoer per spoor (PbEU 2016, L 354/22)**

**Nr. 9**

**AMENDEMENT VAN HET LID ZIENG'S**

Ontvangen 3 oktober 2018

De ondergetekende stelt het volgende amendement voor:

In artikel III wordt na onderdeel L een onderdeel ingevoegd, luidende:

La

Na artikel 64 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

## **Artikel 64a**

1. Een vervoerder, aan wie op grond van artikel 64, eerste lid, een concessie is verleend, en die in een groep als bedoeld in artikel 24b van Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek verbonden is met aanbieders van andere activiteiten dan dat openbaar vervoer, voert een gescheiden boekhouding voor het verrichten van

het openbaar vervoer dat onder genoemde concessie wordt verricht.

2. De boekhouding, bedoeld in het eerste lid, is ten minste zodanig vorm gegeven dat:

a. de registratie van de lasten en baten van de verschillende activiteiten gescheiden zijn;

b. alle lasten en baten, op grond van consequent toegepaste en objectief te rechtvaardigen beginselen inzake kostprijsadministratie, correct worden toegerekend;

c. de beginselen inzake kostprijsadministratie volgens welke de administratie wordt gevoerd, duidelijk zijn vastgelegd.

3. Het geregelde bij of krachtens artikel 63c, vijfde tot en met tiende lid, is van overeenkomstige toepassing op de vervoerder, bedoeld in het eerste lid.

## **Toelichting**

Dit amendement regelt dat de exploitant die aangewezen wordt voor exploitatie van de concessie voor het Nederlandse hoofdrailnet de activiteiten die hij verricht in verband met die concessie boekhoudkundig scheidt van andere activiteiten. Daaraan liggen de volgende overwegingen ten grondslag.

In de eerste plaats is de boekhoudkundige scheiding bedoeld om meer inzicht te verwerven in de lasten en baten die gemeoid zijn met de exploitatie van de exclusieve rechten die de houder van de hoofdrailnetconcessie toegekend kreeg en krijgt. Deze concessie behelst een taak van publiek belang en schept een commercieel en feitelijk alleenrecht op het vervoer via het hoofdrailnet. Juist vanwege de onderhandse gunning, is het zaak dat de baten van dat alleenrecht in redelijke verhouding staan tot de lasten die gepaard gaan met de uitvoering daarvan. Van de uitbater van dat publieke recht mag daarom verlangd worden dat zij financiële transparantie betracht over de activiteiten die zij als alleenrecht beheert. Alleen dan kan worden vastgesteld of als een goed huisvader omgegaan wordt met het exclusieve recht, of er voldoende prikkels bestaan tot efficiënt opereren en een efficiënte invulling van de financiële stromen, of de tarieven voor het treinkaartje van de consument gelijke tred houdt met de kosten die voor haar vervoer gemaakt moeten worden. Op dit moment voorziet de WP2000 op geen enkele wijze in scheiding van die geldstromen. Daarmee ontbreekt de transparantie die van de concessiehouder verlangd mag worden.

In de tweede plaats, draagt meer transparantie bij aan een gelijk speelveld tussen de exploitant van het hoofdrailnet enerzijds en de met haar concurrerende partijen in de Nederlandse markt voor personenvervoer per spoor anderzijds.

Benadrukt wordt tenslotte dat dit amendement uitsluitend geldt als en zolang de concessie voor het hoofdrailnet onderhands gegund wordt. Het is daarbij niet relevant of die gunning plaats vindt aan de huidige concessiehouder, of eventuele opvolgende concessiehouders die in dat geval aan dezelfde verplichtingen zullen moeten voldoen.

Ziengs