

Vergaderjaar 2013–2014

**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. 42**

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 maart 2014

Bij brief van 6 februari 2014 (Kamerstuk 32 376, nr. 41) heeft het kabinet uw Kamer geïnformeerd over het te laat indienen van het verzoekschrift tegen het Uitvoeringsbesluit<sup>1</sup> van de Europese Commissie van 18 juli 2013 over de liberalisering van het internationaal personenvervoer. Hierdoor is het verzoekschrift niet-ontvankelijk. Het besluit van de Commissie is definitief. Gegeven het overschrijden van de indieningstermijn restte Nederland niets anders dan het verzoekschrift in te trekken.

Op 12 februari 2014 ontving ik een verzoek van uw Kamer om de consequenties hiervan te vernemen. Dit betreft specifiek de consequenties in relatie tot de onderhandse gunning van de geïntegreerde vervoerconcessie voor het hoofdrailnet aan NS voor de periode 2015 tot en met 2024.

Nederland blijft van mening dat de Commissie een onrechtmatig besluit heeft genomen. Nederland blijft van mening dat de Commissie alleen specifieke maatregelen van nationale autoriteiten buiten werking kan stellen, en geen (onderdelen van) algemeen geldende wetgeving. Het kabinet verkent thans de resterende mogelijkheden om de door Nederland in haar verzoekschrift aangevoerde bezwaren tegen de bevoegdheid van de Commissie met betrekking tot dit Besluit verder te brengen. Dit vindt plaats in samenwerking met andere lidstaten, die eveneens bezwaren hebben tegen de visie van de Commissie.

<sup>1</sup> Bij brief van 5 september 2013 (Kamerstuk 32 376, nr. 40) heeft het kabinet uw Kamer geïnformeerd over het Uitvoeringsbesluit van de Commissie en de keuze om hiertegen in beroep te gaan.

## Consequenties Uitvoeringsbesluit

Het Uitvoeringsbesluit leidt niet tot een belemmering van de ingeslagen koers om de geïntegreerde vervoerconcessie voor het hoofdrailnet inclusief HSL-Zuid treindiensten onderhands te gunnen.

Anders dan het binnenlands personenvervoer per spoor is het internationaal personenvervoer per spoor binnen de EU reeds geliberaliseerd. Het Uitvoeringsbesluit van de Europese Commissie ziet op de voorwaarden waaronder internationaal personenvervoer per spoor kan plaatsvinden. Als gevolg van het Uitvoeringsbesluit zijn twee artikelen in het Besluit Liberaliseringsrichtlijn sinds 22 juli 2013 buiten werking gesteld. Dit betreft de omschrijvingen van de begrippen «hoofddoel van het internationale personenvervoer» en «verstoring economisch evenwicht». Het is nu aan ter zake bevoegde instanties (ACM en rechter) om hier in concrete gevallen mee om te gaan. Het toetreden van een vervoerder die internationaal personenvervoer per spoor aanbiedt kan gevolgen hebben voor de reeds bestaande treindiensten. Indien nodig zal ik de consequenties evalueren<sup>2</sup>.

Het is niet mogelijk vooraf te concluderen welke internationale treindiensten welk exact treinpad zullen krijgen toebedeeld. Dit is afhankelijk van de uitkomsten van het proces van capaciteitsverdeling op het spoor, dat op non-discriminatoire wijze wordt uitgevoerd door ProRail. De uitgangspunten in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur zijn leidend.

In de nieuwe geïntegreerde vervoerconcessie voor het hoofdrailnet wordt, conform mijn brief van 27 september 2013<sup>3</sup>, vastgelegd welke internationale (hogesnelheids-)treindiensten NS in samenwerking met partnervervoerders zal uitvoeren. De voorwaarde hiervoor is, zoals hierboven genoemd, dat de benodigde infrastructuurcapaciteit wordt toegewezen. Zoals ook geadviseerd in het rapport Capaciteitsverdeling op het spoor van 2 september 2013<sup>4</sup> en met uw Kamer besproken op 12 september 2013<sup>5</sup>, wordt momenteel bestudeerd hoe ProRail kan omgaan met conflicterende aanvragen voor grensoverschrijdend (hogesnelheids)personenvervoer.

## Ten slotte

Op grond van Richtlijn 2012/34 worden op dit moment besprekingen gevoerd over het opstellen van nieuwe cabotageregels voor internationale personenvervoerdiensten per spoor op Europees niveau (middels een zogenaamde Uitvoeringsverordening). Deze regels moeten uiterlijk eind 2016 worden vastgesteld en hebben tot doel een Europees gelijk speelveld te creëren. De Europese Commissie heeft reeds een voorstel gedaan voor een Uitvoeringsverordening. Besluitvorming over deze Uitvoeringsverordening is voorzien eind 2014. Nederland grijpt deze discussie op weg naar deze besluitvorming aan om de nieuwe cabotageregels zoveel mogelijk naar Nederlandse wensen aan te passen.

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

<sup>2</sup> Kamerstuk 22 026, nr. 430 d.d. 27 september 2013.

<sup>3</sup> Kamerstuk 22 026, nr. 430.

<sup>4</sup> Bijlage bij Kamerstuk 29 984, nr. 426.

<sup>5</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 436.