

Vergaderjaar 2005–2006

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 103**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 juli 2006

Op 9 juni 2006 hebben – onder leiding van het Oostenrijks voorzitterschap – de ministers in de Transportraad een politiek akkoord bereikt over het voorstel van de Europese Commissie betreffende het openbaar personenvervoer per spoor over de weg, Public Services Obligations (PSO). Ik wil u hierbij informeren over de uitkomsten hiervan in relatie tot o.a. de aanbestedingsverplichting van het stads- en streekvervoer, conform het verzoek van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer.

### *Historie*

Vanaf 1969 al gold er een EU verordening voor de openbaar vervoersector, verordening (EEG) 1191/69. Deze verordening was oorspronkelijk niet van toepassing op ondernemingen die voornamelijk lokaal of regionaal vervoer verrichten. Alhoewel in 1991 gewijzigd, is het op basis van deze verordening nog steeds mogelijk voor lidstaten om de exploitatie van stads-, voorstads- en regionale vervoerdiensten uit te sluiten van de compensatieregels. Deze uitzonderingsgrond werd/wordt ruim toegepast in de EU. Eind jaren negentig werd echter duidelijk dat de verordening fundamentele wijziging behoefde, recent is dit bevestigd door het zogenaamde «Altmark» arrest. Er was behoefte aan een duidelijker kader voor het systeem van financiering en marktwerking in het openbaar vervoer. Sinds 2000 is een aantal initiatieven genomen door de Europese Commissie om meer marktwerking in het openbaar vervoer te introduceren. Het meest recente voorstel van de Europese Commissie is op 9 juni jl. in enigszins aangepaste vorm aangenomen door de Raad van Ministers. Dit najaar zal het Europees Parlement zich in tweede lezing buigen over het voorstel. Mogelijk zal in 2007 het voorstel worden gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie.

### *Uitkomsten politiek akkoord*

Ondanks de uitzonderingen op de aanbestedingsverplichting die in de

verordening zijn opgenomen, beoogt deze verordening meer zekerheid in de openbaar vervoersmarkt te geven. De wijze waarop een gunning/aanbesteding dient te worden ingericht of een exclusief recht dient te worden verleend, is in de verordening omschreven.

Meer specifieke uitkomsten luiden als volgt:

- Financiële compensaties (lees: overheidssubsidies/BDU) en/of exclusieve rechten (lees: concessies) kunnen enkel worden verleend op basis van een openbare-dienstcontract tussen de bevoegde instanties en de met uitvoering belaste exploitant. Hiervoor worden in de PSO nadere regels gesteld met het oog op harmonisering binnen de EU.
- Openbare-dienstcontracten voor bus en tram moeten worden aanbesteed volgens de Europese aanbestedingsregels, voor zover zij niet de vorm van Europeesrechtelijke concessies aannemen zoals gedefinieerd in de algemene Europese aanbestedingsrichtlijnen.
- Voor de overige openbare-dienstcontracten («inhouse», trein, metro) geldt dat openbare aanbesteding conform de PSO-verordening moet worden georganiseerd. Op dit algemene uitgangspunt bestaat een aantal belangrijke uitzonderingen te weten:
  - De mogelijkheid dat een lokale autoriteit (zowel een individuele autoriteit als een groep van autoriteiten) kan besluiten zelf openbaar vervoerdiensten aan te bieden of onderhands een openbare dienstcontract te gunnen aan een interne exploitant (eigen tak van dienst/GVB-achtige bedrijven), tenzij dat in nationale wetgeving verboden is. De controle die de lokale autoriteit uitoefent op deze tak van dienst moet vergelijkbaar zijn met de controle zoals uitgeoefend wordt op haar eigen diensten (volgens recente Europese jurisprudentie over «inhouse» dd 11 mei jl.; de PSO-verordening heeft de aanwijzingen/aspecten hieruit overgenomen). Belangrijke aanwijzingen bij het vaststellen of er sprake is van «controle zoals op haar eigen diensten» zijn bijvoorbeeld aspecten zoals «doorslaggevende invloed van de lokale autoriteit op zowel strategische doelstellingen als op belangrijke beslissingen» en «het bezit van het volledige kapitaal».
  - De mogelijkheid om alle conventioneel spoor onderhands te gunnen, tenzij dit in nationale wetgeving is verboden. Indien spoorvervoer onderhands wordt gegund, geldt een maximale contractstermijn van 10 jaar in plaats van 15 jaar.
  - De mogelijkheid om kleine contracten met een jaarlijkse waarde van minder dan 1 miljoen Euro en minder dan 300 000 kilometer per jaar onderhands te gunnen, tenzij dit in nationale wetgeving is verboden. Deze mogelijkheid geldt eveneens voor het Midden en Kleinbedrijf met minder dan 20 voertuigen. Zij mogen contracten onder de 1,7 miljoen Euro en onder de 800 000 kilometer per jaar onderhands gegund krijgen.
  - De mogelijkheid om in noodscenario's, bijvoorbeeld in geval van een faillissement, een onderhands gegund contract te verlenen of een contract te verlengen (maximale verlenging met 2 jaar).
- Voor de GVB-achtige diensten geldt dat dergelijke dienstverleners niet binnen en buiten het concessiegebied van de concessieverlener kunnen/mogen meedingen naar aanbestedingen.
- De maximale contractstermijn voor busvervoer is 10 jaar, voor spoor 15 jaar. Voor alle contractstermijnen – dus ook onderhands gegund spoor – geldt dat deze met 50% kunnen worden verlengd wanneer de exploitant een aanzienlijk deel van de totale activa investeert ten behoeve van de uitvoering van de in het openbare dienstcontract vastgestelde vervoersdiensten;
- De overgangstermijn is 12 jaar, te rekenen vanaf de inwerkingtredingsdatum (en die ligt 3 jaar na de publicatiedatum van de verordening in het Publicatieblad van de Europese Unie). Dit betekent dat vanaf 15

jaar na de publicatie van de verordening alle contracten voor het openbaar vervoer conform de verordening moeten worden afgesloten. In de tweede helft van deze overgangperiode mag een concessieverlener een vervoerder uitsluiten van de gunning van een contract indien de vervoerder meer dan de helft van zijn contracten niet volgens de PSO-verordening heeft afgesloten.

- Een concessieverlener mag van de geselecteerde vervoerder verlangen dat deze het personeel overneemt van de vorige concessiehouder, mits dat in overeenstemming is met de nationale wetgeving. Indien de bevoegde autoriteit aan de vervoerder vraagt te voldoen aan bepaalde sociale standaarden dan moet in de aanbestedingsdocumenten en in het openbare dienst contract worden gemeld welk type personeel het betreft en moet de vervoerder gegevens transparant maken over contractuele rechten en voorwaarden waaronder het personeel aan de dienst is verbonden.

*Consequenties voor het reeds afgesproken beleidskader in het kader van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000)*

Met de Wp2000 loopt Nederland vooruit op de Europese regelgeving. Ten aanzien van de Wp2000 zijn in 2005 afspraken met uw Kamer gemaakt voor het verplicht stellen van het aanbesteden van het openbaar stads- en streekvervoer<sup>1</sup>. Per 1 juli 2006 is de wetwijziging van de Wp2000 in verband met de aanbestedingsverplichting voor al het stads- en streekvervoer in werking getreden. Deze wijziging van de wet gaat uit van een verplichte aanbesteding<sup>2</sup>. Bij AMvB worden de data vastgelegd waarop aan deze verplichting voldaan moet worden:

- Al het openbaar vervoer, exclusief het openbaar vervoer van de GVB-en in de vier grote steden: 1 januari 2007;
- Openbaar vervoer van de GVB-en in de vier grote steden: bus per 1 januari 2009, rail per 1 januari 2017, integraal per 1 januari 2012;
- Tevens zijn diverse uitstel mogelijkheden van de aanbestedingsverplichting opgenomen, waaronder de zogenaamde «onthefingen» en vrijstelling bij verkoop van een GVB.

Gezien de ruimte die de verordening laat aan de lidstaat om de mogelijkheden tot onderhandse gunning te beperken en de bovengenoemde afspraken met uw Kamer (en de daaruit voortvloeiende hierboven genoemde wetwijziging), blijft de aanbestedingsplicht voor al het stads- en streekvervoer onverkort bestaan. Ook zijn de afspraken<sup>3</sup> in uw Kamer over de permanente status van de personeelsparagraaf voor stads- en streekvervoer niet strijdig met de PSO-verordening en zullen deze worden doorgevoerd.

Geconcludeerd kan worden dat binnen het kader van de PSO-verordening de hoofdlijnen van het door uw Kamer geaccordeerde beleid inzake de aanbestedingen in het OV overeind zullen blijven. Het is aan de concessieverleners om onverkort de aanbestedingen uiterlijk op de bovengenoemde data gerealiseerd te hebben, inclusief het treffen van de daarvoor benodigde voorbereidingen zoals – wanneer van toepassing – ontvlechting en verzelfstandiging.

Mocht bij uitwerking van de verordening en behandeling ervan in het vervolgtraject (i.c. de tweede lezing door het Europees Parlement en de Transportraad en eventuele conciliatie) blijken dat het consequenties heeft voor de Wp2000, zal ik u hierover zo spoedig mogelijk informeren.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs

<sup>1</sup> Kamerstukken II, 2004/05, 23 645, nr. 82.

<sup>2</sup> Kamerstukken II, 2005/06, 30 210, nrs. 1–3. M.u.v. het busvervoer dat door de gemeentelijke vervoerbedrijven wordt verricht in de vier grote steden, Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en Den Haag. De specifieke ingangsdata van de aanbestedingsverplichting voor de GVB-en worden vastgelegd bij wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 die nog in voorbereiding is.

<sup>3</sup> Kamerstukken II, 2005/06, 30 421, nr. 6.