

Vergaderjaar 2005–2006

30 683

Wijziging van de Wet personenvervoer 2000 in verband met de bijzondere positie van gemeentelijke vervoerbedrijven in relatie tot de aanbestedingsverplichting in het openbaar vervoer en enkele technische wijzigingen

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMEEN

1. Inleiding

De in dit wetsvoorstel opgenomen wijzigingen van de Wet personenvervoer 2000 (hierna: Wp2000) zijn tweeledig van aard. Ten eerste is in het wetsvoorstel een aantal technische wijzigingen opgenomen om omissies te herstellen en om uitgewerkte artikel(leden) te laten vervallen. Ten tweede betreft het wetsvoorstel de vervanging en de wijziging van een aantal artikelen inzake gemeentelijke vervoerbedrijven (hierna: GVB'en). Het gaat dan om de vervanging van de begripsomschrijving van een gemeentelijk vervoerbedrijf, om de aanpassing van de artikelen over gedragsregels voor GVB'en, om de aanpassing van het artikel dat GVB'en van deelname aan bepaalde aanbestedingen uitsluit en tenslotte om de intrekking van een aantal bepalingen inzake de verplichting van decentrale overheden om openbaar vervoer aan te besteden in verband met een eerder wetsvoorstel.

Deze wijzigingen vloeien onder andere voort uit het kabinetsstandpunt over het aanbestedingenbeleid in het openbaar vervoer dat wordt verricht door gemeentelijke vervoerbedrijven (Kamerstukken II, 2004/05, 23 456, nr. 87) en de beraadslagingen hierover in de Tweede Kamer (Kamerstukken II, 2004/05, 23 456, nr. 319). Die wetswijzigingen vormen een aanvulling op de wet van 13 april 2006 tot wijziging van de Wet personenvervoer in verband met de aanbestedingsverplichting in het openbaar vervoer, een daarbij behorend ontheffingenregime en enkele andere wijzigingen (Stb. 222) dat in juli 2006 in werking is getreden. Op basis van artikel 61 van de Wp2000 kunnen nadere regels en ingangsdata ten aanzien van de aanbestedingsverplichting worden gesteld. Ook de ingangsdata voor de aanbesteding van de concessie voor het stadsvervoer dat nu door de GVB'en wordt verricht, zullen worden geregeld in een wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 (Bp2000). Onderhavig wetsvoorstel vormt daarmee het sluitstuk van de beleidslijn over de aanbestedingsverplichting en vervangt eerdere bepalingen in de Wp2000 daarover.

2. De aanbestedingsverplichting

In 2005 hebben de Tweede Kamer en de Minister van Verkeer en Waterstaat diverse malen gesproken over de invoering van de verplichte aanbesteding van het openbaar vervoer (hierna: OV) dat nu door de GVB'en wordt verricht.

In juni 2005 zijn de uitkomsten van de evaluatie van de aanbestedingen besproken (Kamerstukken II, 2003/04, 23 645, nr. 76). Het kabinet is op basis van het evaluatieverslag over de effecten in de praktijk van openbare aanbestedingen van concessies tot de conclusie gekomen dat het de ingezette lijn van verplichte aanbesteding wil vasthouden en deze ook wil laten gelden voor het vervoer dat nu door de GVB'en in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht (hierna: G-4) wordt verricht. Ook hier verwacht het kabinet dat aanbesteding een goed middel is om een zakelijker relatie te verkrijgen tussen de opdrachtgevende overheid, in dit geval de plusregio als bedoeld in artikel 104 van de Wet gemeenschappelijke regelingen (hierna: de plusregio) en het vervoerbedrijf.

De Tweede Kamer heeft ingestemd met het definitief invoeren van de aanbestedingsverplichting. Wel heeft zij, door middel van de motie van kamerlid Hofstra c.s. (Kamerstukken II 2004/05, 24 036, nr. 316), voor het stadsvervoer in de G-4 gevraagd om meer flexibiliteit, zodat naast de optie om te verplichten dat het busvervoer uiterlijk 1 januari 2009 is aanbesteed en het tram- en metrovervoer uiterlijk 1 januari 2017 is aanbesteed, het kabinet de plusregio's de mogelijkheid biedt om beide modaliteiten uiterlijk 1 januari 2012 aan te besteden. In dat geval dient voldaan te worden aan de eisen die hieraan conform de motie Hofstra c.s. gesteld zijn. Deze eisen kunnen enerzijds worden geëffectueerd door wijziging van het Bp2000, anderzijds door afspraken c.q. bestuursovereenkomsten met de betrokken partijen. Het betreft hier de voorwaarden dat ten eerste het desbetreffende GVB per 1 januari 2007 extern is verzelfstandigd als NV of BV, dat ten tweede in de periode van 2006 tot 2012 de doelmatigheid bij het betreffende GVB zich goed ontwikkelt en dat ten derde alle overige besluiten die nodig zijn om te kunnen aanbesteden tijdig door de concessieverlener worden genomen.

Het is de bedoeling dat de aanbestedingsverplichting voor het regionale OV (het OV dat niet wordt verricht door GVB'en) op 1 januari 2007 zal ingaan. De vier vervoerbedrijven die op grond van het huidige artikel 64 van de Wp2000 nog worden aangemerkt als GVB (Nijmegen, Maastricht, Groningen en Dordrecht), de zogenaamde kleine GVB'en, zullen dus onder ditzelfde regime vallen.

In het wetsvoorstel aanbestedingsverplichting OV zijn deze verplichting en het bijbehorende ontheffingenregime verankerd. De ingangsdata van de aanbestedingsverplichting zullen in een wijziging van het Bp2000 worden opgenomen.

3. Begripsomschrijving, toezicht en reciprociteit

Vanwege de invoering van specifieke ingangsdata voor de aanbestedingsverplichting van het openbaar vervoer in de G-4, wordt de begripsomschrijving van een GVB in de Wp2000 aangepast. Een andere reden om de begripsomschrijving te wijzigen, is het statische karakter ervan door de hantering van ijkmomenten. Het gevolg van deze ijkmomenten is dat ook een GVB waarvan de thuismarkt is aanbesteed aan deze specifieke gedragsregels of toezicht onderworpen is, terwijl daarvoor geen noodzaak meer bestaat. Door dit wetsvoorstel gelden de gedragsregels niet meer zodra een bedrijf in voldoende mate is aanbesteed. De beide ijkmomenten

– 1 januari 1996 voor de vaststelling of een bedrijf of dienst onder het begrip GVB valt, en 1 januari 1999 voor de vaststelling of rechtsopvolgers onder het begrip GVB vallen – zijn in de voorgestelde omschrijving komen te vervallen. Omdat voor de kleine GVB'en geldt dat aanbesteding nu reeds een feit is dan wel dat binnen zeer afzienbare tijd zal zijn, is in de voorliggende wetswijziging het aantal bedrijven dat onder de begripsomschrijving van een GVB valt, gereduceerd. Overleg met de Nederlandse Mededingingsautoriteit (hierna: NMa), de toezichthouder inzake de gedragsregels voor GVB'en, heeft geleid tot een wijziging van de specifieke gedragsregels voor de GVB'en en het sectorspecifieke toezicht daarop.

Een gedeelde zorg van de Tweede Kamer en het kabinet is dat het in artikel 109 van de Wp2000 geregelde beginsel van wederkerigheid, ook wel reciprociteit genoemd, in de situatie dat een GVB wordt overgenomen door een ander GVB, wordt ondergraven. Naar aanleiding van de voorgenomen koop van Novio, het GVB van Nijmegen, door HTM N.V, het GVB van Den Haag, is diverse malen overlegd (Kamerstukken II 2004–2005, 23 654, nr. 113, Handelingen 2004–2005 nr. 106, pag. 6386–6390 en nr. 10, pag. 560–562, Handelingen 2005–2006, nr. 36, pag. 2443–2444). Kamer en kabinet deelden de mening dat de overname van het ene GVB door een ander GVB dat zijn eigen markt nog niet heeft geopend, onwenselijk is. Het overnemende GVB koopt daarmee feitelijk op een andere plek een marktpositie. Vandaar dat het mogen meedingen naar concessies wordt ingeperkt voor dochterbedrijven van een GVB waarvan de thuismarkt nog niet is opengesteld. In dat geval is de status van het moederbedrijf leidend: als de thuismarkt van het moederbedrijf gesloten is, mag de dochter-GVB naar geen enkele concessie meedingen, zelfs niet naar haar «eigen» concessie.

De motie van het kamerlid Dijkma c.s. (Kamerstukken II 2004/05, 24 036, nr. 313), pleitte voor een inperking van het voorgestelde extra uitstel van drie jaar van verplichte aanbesteding als een GVB direct of indirect voor meer dan 50% in handen komt van een ander GVB. Deze motie zal worden uitgewerkt in de wijziging van het Bp2000 in verband met de uitwerking van de aanbestedingsverplichting.

De handhaving van dit wederkerigheidsbeginsel ligt primair bij de belanghebbenden: de decentrale overheden als opdrachtgevers en de concurrerende vervoerders. Deze partijen hebben immers direct baat bij eerlijke competitie, hetgeen zij zelf kunnen bewaken en desnoods bij de rechter kunnen afdwingen. Aan dit beginsel in de Wp2000 wordt niet getornd. Echter, het is wel van belang alle twijfel weg te nemen over welk deel van de markt als relevant kan worden beschouwd. Daarom wordt in de voorgestelde wijziging van artikel 109 onderscheid gemaakt tussen busconcessies en tram- en metroconcessies. Dit om te voorkomen dat bedrijven die een forse omzet behalen met tram- en metrovervoer, zouden moeten wachten tot 2017 voordat ze elders zouden mogen meedingen. Een GVB mag naar een andere busconcessie meedingen indien de busconcessies op zijn thuismarkt voldoende zijn aanbesteed. Dit is reeds geregeld in het huidige tweede lid van artikel 109. Zolang de betreffende thuismarkt niet in voldoende mate is opengesteld, geldt het reciprociteitsbeginsel zowel voor de GVB'en zelf als voor eventuele dochterbedrijven.

Andere aspecten die in het overleg tussen de minister en de Tweede Kamer ter sprake zijn gekomen zullen in andere trajecten worden overwogen. Zo zal het verder uitwerken van een *benchmark-systeem* om de stappen van de GVB'en richting marktconformiteit zichtbaar te maken met de betrokken overheden worden uitgewerkt en zondig via bestuursovereenkomsten worden geborgd.

4. Advies Overlegorgaan Personenvervoer (OPV) en bestuurlijk overleg

Een ontwerp van het onderhavige wetsvoorstel is overeenkomstig artikel 106 van de Wp2000 voor advies voorgelegd aan het OPV. Het OPV heeft op 15 september 2005 (OPV-2005/900) een rapport uitgebracht. Mobis heeft daarin aangegeven zich te onthouden van een standpunt omdat de leden van de branche-organisatie voor ondernemingen in het collectief personenvervoer niet eensluidend waren in hun oordeel over de voorgestelde wetswijziging. De maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven hebben geen bezwaren kenbaar gemaakt tegen de voorgestelde wetswijziging. Het advies van het OPV heeft niet geleid tot aanpassingen.

5. Bestuurslasten, administratieve lasten en bedrijfseffecten

Dit wetsvoorstel geeft voor zover het betreft aanvullende regels inzake de aanbesteding van openbaar vervoer geen extra bestuurslasten. De periodieke aanbesteding was immers reeds uitgangspunt van de Wp2000.

De aanpassing van de wet heeft beperkte positieve gevolgen voor de bedrijfslasten van die bedrijven die onder de gewijzigde begripsomschrijving niet langer als GVB gelden. Voor hen vervalt het specifieke toezicht van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (hierna: NMa). De bedrijfslasten van dit toezicht zijn beperkt.

Een ontwerp van het onderhavige wetsvoorstel is voor advies voorgelegd aan Actal. Op 9 februari 2006 heeft Actal deze wijzigingen niet geselecteerd voor een toets en heeft het wetsvoorstel zonder opmerkingen afgedaan.

Het wetsvoorstel is eveneens voor advies voorgelegd aan het Meldpunt Voorgenomen Regelgeving. Op advies van het Meldpunt is de toelichting bij de wijzigingen te aanzien van de reciprociteit aangepast

6. Uitvoerings- en handhavingstoets

Het wetsvoorstel is tevens voor een uitvoerings- en handhavingstoets voorgelegd aan de NMa. De NMa heeft op 30 januari 2006 een advies uitgebracht. Het advies heeft op een aantal punten tot wijziging van het ontwerp geleid.

Een belangrijke wijziging betreft een nieuwe administratieve verplichting voor bepaalde GVB'en. Door de gefaseerde aanbestedingsverplichting – het busvervoer moet eerder dan tram- of metrovervoer worden aanbesteed – kan een GVB elders mededingen naar busvervoer terwijl het nog een (gedeeltelijk) gesloten thuismarkt heeft. Daardoor ontstaat een kans op oneigenlijke kruissubsidiëring. Om een eventuele kruissubsidiëring zichtbaar te maken, is voor GVB'en in de situatie dat één van de door hen uitgevoerde concessies niet is aanbesteed, de verplichting ingevoerd om een gescheiden boekhouding te voeren voor enerzijds busvervoer en anderzijds tram- of metrovervoer. Deze verplichting is in onderdeel Q, opgenomen (wijziging van artikel 69, vijfde lid).

Een andere belangrijke wijziging betreft het uitbreiden van de toepasselijkheid van de gedragsregels voor GVB'en op andere vervoerders. De nieuwe redactie van artikel 69, eerste lid, ziet alleen op de GVB-en in de vier grote steden. De uitbreiding betreft die «voormalige GVB'en» die ondanks de aanbestedingsverplichting nog vervoer verrichten op grond van een concessie die niet is aanbesteed. Die situatie kan zich voordoen als aan de concessieverlener een ontheffing wordt verleend van de aanbestedingsverplichting op grond van artikel 61 van de Wp2000. Door wijziging van artikel 69, zevende lid, worden de gedragsregels voor GVB'en op deze bedrijven van toepassing verklaard voor zolang zij

vervoer verrichten op grond van een concessie die niet is aanbesteed (zie onderdeel R).

Het voorstel van de NMa in haar uitvoerings- en handhavingstoets om het overgangsrechtelijke artikel 119 in stand te houden door de in dat artikel genoemde datum te schrappen, is niet overgenomen. Feitelijk is deze bepaling die de GVB'en uiterlijk met ingang van 1 januari 2002 verplichtte om andere activiteiten dan openbaar vervoer aan een privaatrechtelijke rechtspersoon over te dragen, al geruime tijd uitgewerkt. Op grond van het nog steeds geldende artikel 69, eerste lid mag een GVB die andere activiteiten niet verrichten en de NMa houdt daarop op grond van artikel 87, vierde lid, toezicht.

Naar aanleiding van het advies van de Raad van State is het wetsontwerp aangepast op het punt van het opnemen van een verbod op kruissubsidiëring voor GVB'en overeenkomstig de uitvoerings- en handhavingstoets van de NMa.

ARTIKELSGEWIJS

Artikel I

Onderdeel A

Dit betreft een technische wijziging als gevolg van het vervallen van de artikelen 64 tot en met 67. Het vervallen van deze artikelen wordt onder L toegelicht.

Onderdeel B

Deze wijziging betreft een technische wijziging. In het recente verleden werden concessies verleend door VOC (Vervoersautoriteiten Openbaar vervoer Centrumgemeenten)-gemeenten. Sinds de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen en enkele andere wetten met het oog op de instelling van plusregio's (Wijzigingswet Wgr-plus (Staatsblad 2005, 666)) worden concessies verleend door plusregio's of provincies. Dat blijkt ook uit het Besluit van 15 december 2003, nr. HDJZ/S&W/2003-2819, als bedoeld in artikel 120, eerste lid, van de Wet personenvervoer 2000, houdende intrekking van de Aanwijzing ingevolge artikel 39 van de Wet personenvervoer (oud) (Stcrt. 2003, 248) waarin de VOC-status werd ingetrokken. Het vierde lid van artikel 20 wordt daarmee overbodig.

Onderdeel C

Dit betreft een technische wijziging als gevolg van het vervallen van artikel 64 en de wijziging van artikel 69.

Onderdeel D

Deze wijzigingen van artikel 24 betreffen technische wijzigingen, die bedoeld zijn om meer consistentie in de terminologie aan te brengen. Dit is in lijn met het vierde lid en met het onderliggende Besluit personenvervoer 2000, waar in de artikelen 36 en 36a gesproken wordt over de duur van de concessie.

Door de vereenvoudiging van het vierde lid worden de eerste twee volzinnen teruggebracht tot één. De in dit lid opgenomen uitzondering wordt thans geformuleerd zoals in de Wp2000 gebruikelijk is, zie bijvoorbeeld artikel 20, derde lid, of artikel 25, derde lid van de Wp2000.

Onderdeel E

Ook de voorgestelde wijziging van artikel 25 betreft een technische wijziging. De term concessieovereenkomst is hier bij vergissing gebruikt, in plaats van de juiste term concessie. Dit kan verwarring wekken, omdat een concessie in de Wp2000 een publiekrechtelijk besluit is en geen overeenkomst.

Onderdelen F, H, J en L

Deze wijzigingen betreffen technische wijzigingen als gevolg van het vervallen van artikel 20, vierde lid. De verwijzingen naar die artikelen komen in deze onderdelen van Artikel I daarmee ook te vervallen.

Onderdeel G

De voorgestelde wijziging van artikel 27a betreft eveneens een technische wijziging: in het eerste lid van dit artikel is ten onrechte een tautologie opgenomen. Door deze wijziging wordt dit gecorrigeerd.

Onderdeel I

Dit betreft twee technische wijzigingen als gevolg van het vervallen van artikel 64 en de wijziging van artikel 69.

Onderdeel K

Artikel 42 is in het wetsvoorstel aanbestedingsverplichting OV (Kamerstukken II, 2004/05 30 210, nr 2) al gewijzigd in verband met het vervallen van artikel 62 van de Wp2000. Door het onderhavige wetsvoorstel komt ook artikel 66 van de Wp2000 te vervallen. De aanhef van artikel 42 wordt als zodanig aangepast.

Onderdeel M

Dit betreft een technische wijziging als gevolg van het vervallen van artikel 64 en de wijziging van artikel 69.

Onderdeel N

Deze wijziging dient om een mislag in een recente wijziging van de Wet personenvervoer 2000 te herstellen. In de wet van 13 april 2006 tot wijziging van de Wet Personenvervoer 2000 in verband met de aanbestedingsverplichting in het openbaar vervoer, een daarbij behorend ontheffingsregime en enkele andere wijzigingen (St. 222) is artikel 60a vernummerd tot artikel 62, terwijl het oorspronkelijke artikel 62 niet is komen te vervallen. Deze fout wordt hierbij alsnog hersteld, zodat duidelijk is dat de wet slechts een artikel 62 kent.

Onderdeel O

Door het vervallen van de artikelen 64 tot en met 67 en het vervolgens vernummen van de artikelen 69a tot en met 69d tot 64 tot en met 67 (zie de toelichting bij de onderdelen P en Q) heeft het opschrift van paragraaf 5 geen betekenis meer. Het wordt derhalve gewijzigd in «Bijzondere bepalingen inzake door Onze Minister te verlenen concessies», hetgeen past bij de nieuwe inhoud van de artikelen 64 tot en met 67. Deze artikelen zien uitsluitend op spoorvervoer.

Onderdeel P

De omschrijving van een GVB wordt in het onderhavig wetsvoorstel opgenomen in artikel 69, eerste lid (zie de toelichting op onderdeel Q) waardoor artikel 64 kan komen te vervallen. Omdat de ingangsdata van de aanbestedingsverplichting op grond van het herziene artikel 61 van het wetsvoorstel aanbestedingsverplichting OV zullen worden geregeld in het Bp2000, kunnen ook de artikelen 65, 66 en 67 vervallen.

Onderdeel Q

Artikel 68 wordt vernummerd tot artikel 63. In het wetsvoorstel aanbestedingsverplichting OV is artikel 63 vervallen waardoor ruimte is ontstaan om artikel 68 onder te brengen. In dit nieuwe artikel 63 moet vervolgens een wijziging worden aangebracht omdat er een verwijzing naar artikel 67 in is opgenomen. Dit artikel is door voorgaande wijziging (onderdeel O) komen te vervallen, maar qua inhoud reeds opgenomen in het herziene artikel 61, tweede lid, van het wetsvoorstel aanbestedingsverplichting OV. In het nieuwe artikel 63 wordt daarom een verwijzing opgenomen naar dat artikel.

Onderdeel R

Het hier gewijzigde artikel 69 bevat de kern van het onderhavige wetsvoorstel, namelijk de uitwerking van de vooralsnog bijzondere positie van de GVB'en in Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht. Voor een uiteenzetting over het hier aan ten grondslag liggende beleid verwijs ik naar het algemene deel van deze toelichting. Zolang het openbaar vervoer in deze steden niet of niet geheel is aanbesteed, gelden voor deze GVB'en de in het eerste en tweede lid neergelegde gedragsregels.

Het eerste lid geeft aan dat het hier gaat om vervoerbedrijven waarop een van de bovengenoemde gemeenten «op basis van feitelijke of juridische omstandigheden beslissende invloed uitoefent». Deze omschrijving, die aansluit bij artikel 26 van de Mededingingswet, komt in de plaats van de omschrijving van artikel 64, tweede lid, die een gelimiteerd aantal organisatievormen vermeldt. De nieuwe omschrijving is breder en minder gemakkelijk te omzeilen met juridische bedrijfsconstructies.

Onder feitelijke of juridische omstandigheden op basis waarvan een gemeente beslissende invloed uitoefent, wordt in ieder geval verstaan: invloed van een gemeente op takken van dienst of gemeente-NV's en op bedrijven waarin een gemeente meer dan de helft van de aandelen in het geplaatste kapitaal van het bedrijf bezit óf beschikt over stemmen verbonden aan de aandelen óf commissarissen mag benoemen. Ditzelfde geldt ook voor dochter- en zusterondernemingen, dus voor vervoerders, waarop vervoerders die apart dan wel gezamenlijk onder bovenstaande definitie vallen, een dergelijke invloed hebben. Deze opsomming is uitdrukkelijk niet limitatief bedoeld. De nieuwe omschrijving is op dit moment van toepassing op de GVB'en van genoemde vier steden.

Het eerste lid noemt daarnaast de activiteiten die deze GVB'en mogen uitoefenen, waarmee inhoudelijk geen wijziging beoogd is ten opzichte van het bestaande eerste lid van artikel 69.

Het tweede lid verbiedt de in het eerste lid genoemde GVB'en en de in het zevende lid bedoelde vervoerders om vervoerbedrijven die onder hun invloedssfeer vallen op enigerlei wijze te bevoordelen. Hierbij kan worden gedacht aan bevoordeling van dochterondernemingen van een GVB, door het moederbedrijf of tussen dochterondernemingen onderling (bijvoorbeeld busen railbedrijf).

Daarnaast mag er geen sprake zijn van bevoordeling van zusterondernemingen van een GVB. Een voorbeeld hiervan is een holdingconstructie waaronder naast een GVB een taxibedrijf valt. In dat geval

leidt bevoordeling van het «zuster»-taxibedrijf tot benadeling van andere taxivervoerders. Dit tweede lid is een verduidelijking ten opzichte van het bestaande tweede lid.

In de situatie dat een GVB het metro- of tramvervoer nog verricht op grond van een concessie die nog niet is aanbesteed en het busvervoer nog niet in een afzonderlijke onderneming is ondergebracht, mogen de voor het metro- of tramvervoer bestemde middelen niet worden benut voor andere werkzaamheden. Voorbeelden van deze werkzaamheden zijn de voorbereiding op een aanbesteding van het busvervoer op de thuismarkt of het verrichten van busvervoer. Indien de middelen die zijn bestemd voor het metro- of tramvervoer wel worden benut voor deze werkzaamheden, geldt dat er geen voordelen mogen worden toegekend die verder gaan dan in het normale handelsverkeer gebruikelijk is.

In het gewijzigde vijfde lid wordt een administratieverplichting ingevoerd voor de GVB'en die zowel een busconcessie uitvoeren als een metroof tramconcessie zolang een van deze concessies nog niet is aanbesteed. Deze administratieverplichting is een gevolg van de mogelijkheid voor de WGR-plusregio's om het busvervoer en tram- en metrovervoer dat nu door de GVB'en wordt verricht op verschillende tijdstippen aan te besteden, zodat GVB'en waarvan het busvervoer op de thuismarkt is aanbesteed, elders mee kunnen dingen naar busconcessies (zie onderdeel Y). Het is niet de bedoeling dat een GVB in de situatie dat er nog een gesloten thuismarkt is, middelen die het heeft verkregen uit die gesloten thuismarkt, inzet om bijvoorbeeld een (aanbestede) concessie te verwerven of om verliezen bij de uitvoering van een verworven concessie te dekken. Om een dergelijke, oneigenlijke kruissubsidiëring zichtbaar te maken is in de voorgestelde wijziging de verplichting ingevoerd voor een GVB om in de situatie dat één van de door haar uitgevoerde concessies niet is aanbesteed, een gescheiden boekhouding te voeren. Die boekhouding wordt gecontroleerd door bijvoorbeeld een accountant. Door het voeren van een gescheiden boekhouding kan zichtbaar gemaakt worden dat er oneigenlijke kruissubsidiëring heeft plaatsgevonden tussen verschillende bedrijfsonderdelen. Aan de te voeren gescheiden boekhouding wordt een aantal eisen gesteld die zijn opgenomen in het nieuwe onderdeel b, van het vijfde lid. Daarbij is wat betreft de redactie aangesloten bij artikel 25b van de Mededingingswet dat bepaalt dat bedrijven die zowel openbare dienstverplichtingen als andere activiteiten uitvoeren een gescheiden boekhouding moeten voeren. De NMa kan op grond van artikel 94, eerste lid, van de wet in geval van overtreding van deze bepaling aan het GVB een last onder dwangsom opleggen.

Het nieuwe zevende lid bepaalt in onderdeel a, dat artikel 69 eveneens van toepassing is op de (privaatrechtelijke) rechtsopvolger van het GVB of het bedrijf waaraan in plaats van een GVB de concessie door middel van onderhandse gunning wordt verleend. De status van GVB blijft op die manier als het ware bestaan: zolang een bedrijf een concessie heeft verkregen of hetzelfde openbaar vervoer blijft verrichten door middel van een onderhandse gunning is het aan hetzelfde regime onderworpen als de in het eerste lid genoemde GVB'en. Anders zou enkele verzelfstandiging of privatisering van een GVB tot gevolg hebben dat het GVB niet langer onder het toezicht van de NMa valt of aan het reciprociteitsbeginsel hoeft te voldoen. Dat is onwenselijk omdat verzelfstandiging of privatisering nog niet betekent dat een «thuismarkt» van een voormalig GVB is aanbesteed of opengesteld, zoals bijvoorbeeld omschreven in artikel 109, eerste lid, onderdeel a, van de Wp2000. In onderdeel b is een vergelijkbare voorziening getroffen voor een «voormalig» GVB, dat als gevolg van een ontheffing op basis van de wet van 13 april 2006 tot wijziging van de Wet personenvervoer 2000 van in verband met de aanbestedingsverplichting in het openbaar vervoer, een daarbij behorend ontheffingenregime en enkele andere wijzigingen (Stb. 222), openbaar vervoer verricht zonder dat daarvoor een concessie is verleend.

Onderdeel S

Voor de leesbaarheid en overzichtelijkheid van de wetgeving worden de artikelen 69a tot en met 69d op de opengevallen plekken van de artikelen 64 tot en met 67 geplaatst. Naar deze artikelen wordt in andere of lagere regelgeving niet verwezen.

Onderdeel T

Deze wijziging houdt verband met de wijzigingen genoemd in de onderdelen P en S. Door de vernumming van de artikelen 69a tot en met 69d kan ook het opschrift van die paragraaf vervallen.

Onderdeel U

De verwijzingen in artikel 87 worden aangepast omdat artikel 20 wordt gewijzigd (zie de toelichting op onderdeel B) en omdat artikel 69 (zie de toelichting op onderdeel R) wordt gewijzigd.

Onderdeel V

De verwijzing naar artikel 69 wordt aangepast (zie de toelichting op onderdeel R).

Onderdeel W

Dit betreft een technische wijziging als gevolg van het vervallen van artikel 67.

Onderdeel X

Uit het oogpunt van eerlijke mededinging is in de wet een reciprociteitsbepaling opgenomen. In artikel 109 worden bedrijven, waarvan de thuismarkt niet is opengesteld, uitgesloten van het meedingen naar andere concessies. Zo wordt voorkomen dat bedrijven oneigenlijk kunnen concurreren vanwege een beschermde marktpositie op een ander deel van de markt.

In de aanhef en in onderdeel a wordt toegevoegd dat een GVB niet mag meedingen naar een concessie voor bepaald openbaar vervoer indien dat segment van de thuismarkt van het GVB nog niet is aanbesteed. Dit wil zeggen dat een GVB mag meedingen naar een busconcessie indien de thuismarkt voor openbaar vervoer per bus (voldoende) is opengesteld. Dit geldt uiteraard ook voor het openbaar vervoer met een metro of tram (zie ook het algemeen deel van deze toelichting). Reden voor deze wijziging is het hanteren van de verschillende ingangsdata voor de aanbestedingsverplichting. Waar de Wp2000 eerder uitging van een gefaseerde aanbestedingsverplichting voor het gehele vervoer (zie de «oude» artikelen 65 en 66), wordt nu uitgegaan van een onderscheid naar modaliteit (het herziene artikel 61 van de Wp2000). Door dit onderscheid in deelmarkten is het noodzakelijk een dergelijk onderscheid aan te duiden in de aanhef en in onderdeel a van het eerste lid van artikel 109.

Ook wordt in onderdeel a de verwijzing naar de omschrijving van een GVB toegevoegd, zoals opgenomen in artikel 69, eerste lid, en de verwijzing naar artikel 69, zevende lid.

Onderdeel Y

In het huidige artikel 119 van de Wp2000 is overgangsrecht opgenomen dat betrekking heeft op GVB'en; volgens die bepaling moeten GVB'en die andere werkzaamheden verrichten dan openbaar vervoer deze werkzaam-

heden binnen een jaar na inwerkingtreding van de Wp2000 – 1 januari 2002 – in een privaatrechtelijke rechtspersoon onderbrengen. Omdat het overgangsrecht is uitgewerkt, komt deze bepaling te vervallen.

Onderdeel Z

In artikel 143 vervallen de eerste vier leden. Deze bevatten bepalingen over de inwerkingtreding van verschillende artikelen van de Wp2000 in samenhang met de evaluatiebepaling. De beide evaluaties hebben geresulteerd in een kabinetsstandpunt dat zoals in het algemeen deel van de toelichting is aangegeven, inmiddels is aangeboden aan en geaccordeerd in de Tweede Kamer. De eerste vier leden van dit artikel zijn uitgewerkt en komen daarom te vervallen.

Artikel II

Dit artikel betreft een technische wijziging van de Concessiewet personenvervoer per trein. De in die wet opgenomen wijzigingen van artikel 69 – Artikel I, onderdeel PP – zijn nog niet in werking getreden (zie het Besluit van 20 december 2004, houdende vaststelling van het tijdstip inwerkingtreding van bepalingen van de Concessiewet personenvervoer per trein en van daarmee samenhangende regelgeving (Stb. 740)). Ook in dit wetsvoorstel wordt artikel 69 gewijzigd. Om deze wijzigingen ook te laten bestaan op het moment dat Artikel I, onderdeel PP, van de Concessiewet personenvervoer per trein in werking treedt, is een wijziging van die wet opgenomen. Door het grote aantal wijzigingen is voor de duidelijkheid het gehele artikel opnieuw opgenomen.

Artikel III

Deze wet zal in werking treden op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip om ook de inwerkingtreding van de onderliggende wijziging van het Bp2000 daarop af te stemmen.

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