



457

Besluit van 25 oktober 1999, houdende regels voor de vergoeding ter zake van het gebruik van spoorweginfrastructuur (Besluit gebruiksvergoeding spoorweginfrastructuur)

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 22 juni 1999, nr. DGP/IB/N.BO/99/004, Directoraat-Generaal Personenvervoer;

Gelet op artikel 31, tweede lid, en artikel 32 van de Spoorwegwet;

De Raad van State gehoord, advies van 7 september 1999, nr.

WO9.99 0309/V;

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 15 oktober 1999, nr. DGP/VI/U.99 0417, Directoraat-Generaal Personenvervoer;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel 1

In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

- a. wet: De Spoorwegwet;
- b. spoorweginfrastructuur: spoorweginfrastructuur als bedoeld in artikel 28, eerste lid, onder c, van de wet;
- c. beheer van spoorweginfrastructuur: totstandbrengen en onderhouden van spoorweginfrastructuur, daaronder begrepen de regelings- en veiligheidssystemen;
- d. beheerder: de krachtens hoofdstuk III van de wet met het beheer van spoorweginfrastructuur belaste instantie;
- e. het nationale net: de spoorweginfrastructuur die door NS Railinfra-beheer B.V. wordt beheerd;
- f. station: een onderdeel van de onder b bedoelde spoorweginfrastructuur, bestaande uit met spoorwegen verbonden voorzieningen die blijkens hun constructie en inrichting geheel of gedeeltelijk bestemd zijn voor aankomst en vertrek van spoorvoertuigen en voor het in-, uit- of overstappen van reizigers;
- g. spoorwegonderneming: een spoorwegonderneming of een internationaal samenwerkingsverband als bedoeld in artikel 28, eerste lid, onder a onderscheidenlijk onder b van de wet, niet zijnde een spoorwegonderneming waarvan de activiteiten zich beperken tot stads- en streekvervoer;

- h. dienstregeling: een voor een ieder kenbaar schema van reismogelijkheden;
- i. Onze Minister: Onze Minister van Verkeer en Waterstaat;
- j. vergoeding: een ingevolge artikel 2, eerste lid, in rekening gebrachte vergoeding;
- k. station van categorie 1: een tot het nationaal net behorend station dat beschikt over een hoog voorzieningenniveau en als zodanig door Onze Minister is aangewezen;
- l. een station van categorie 2: een tot het nationale net behorend station dat geen station van categorie 1 is;
- m. openbaar vervoer van personen: voor een ieder openstaand personenvervoer per trein volgens een dienstregeling;
- n. besloten vervoer van personen: vervoer van personen anders dan bedoeld onder m.

Artikel 2

1. Ter bestrijding van de kosten die gemoeid zijn met het gebruik van de door hem beheerde spoorweginfrastructuur brengt de beheerder een vergoeding in rekening ter zake van dat gebruik.
2. De beheerder brengt de vergoeding in rekening aan de spoorwegonderneming die het in het eerste lid bedoelde gebruik verricht.

Artikel 3

1. De vergoeding ter zake van het gebruik van het nationale net voor het openbaar vervoer van personen wordt bepaald aan de hand van de formule $(P_{km} \times A) + (P_{s1} \times B1) + (P_{s2} \times B2)$ waarbij,

P_{km} = het bij regeling van Onze Minister vastgestelde tarief per treinkilometer;

A = het aantal treinkilometers in het kalenderjaar over spoorstaven en geleiderails die behoren tot het nationale net, dat gemoeid is met volledige uitvoering van de gepubliceerde dienstregelingen van de spoorwegonderneming;

P_{s1} = het bij regeling van Onze Minister vastgestelde tarief per keer dat een station van categorie 1 wordt aangedaan;

$B1$ = het aantal keren in het kalenderjaar dat een station van categorie 1, bij volledige uitvoering van de gepubliceerde dienstregelingen van de spoorwegonderneming wordt aangedaan;

P_{s2} = het bij regeling van Onze Minister vastgestelde tarief per keer dat een station van categorie 2 wordt aangedaan;

$B2$ = het aantal keren in het kalenderjaar dat een station van categorie 2, bij volledige uitvoering van de gepubliceerde dienstregelingen van de spoorwegonderneming wordt aangedaan.

2. De vergoeding ter zake van het gebruik van het nationale net voor het vervoer van goederen wordt bepaald aan de hand van de formule $P_{km} \times C \times M$ waarbij,

P_{km} = het bij regeling van Onze Minister vastgestelde tarief per treinkilometer;

C = het aantal treinkilometers over spoorstaven of geleiderails die behoren tot het nationale net, dat gemoeid is met het vervoer van goederen door de spoorwegonderneming in het kalenderjaar;

M = de in het derde lid bedoelde marktparameter.

3. De marktparameter bedraagt voor het:

- a. kalenderjaar 2000: 0,3
- b. kalenderjaar 2001: 0,4

- c. kalenderjaar 2002: 0,5
- d. kalenderjaar 2003: 0,6
- e. kalenderjaar 2004: 0,7
- f. kalenderjaar 2005: 0,8
- g. kalenderjaar 2006: 0,9

h. kalenderjaar 2007 en voor daaropvolgende kalenderjaren: 1,0.

4. De vergoeding ter zake van het gebruik van het nationale net voor het besloten vervoer van personen wordt bepaald aan de hand van de formule $P_{km} \times D$ waarbij,

P_{km} = het bij regeling van Onze Minister vastgestelde tarief per treinkilometer;

D = het aantal treinkilometers over spoorstaven of geleiderails, die behoren tot het nationale net, dat gemoeid is met het besloten vervoer van personen door de spoorwegonderneming in het kalenderjaar.

5. Het aantal van de in het eerste, tweede en vierde lid bedoelde treinkilometers, wordt bepaald overeenkomstig de bij regeling van Onze Minister te geven regels.

Artikel 4

1. Het bij regeling van Onze Minister vastgesteld tarief per treinkilometer wordt zodanig vastgesteld dat het product van het begroot aantal treinkilometers in het kalenderjaar en van dat tarief gelijk is aan de onderstaande begrote kosten ter zake van het nationale net in het kalenderjaar:

- a. voor wat betreft klein onderhoud de begrote kosten van NS Railinfrabeheer B.V. voor het onderhoud aan wissels en de kosten voor functieherstel bij calamiteiten en storingen uit de procescontracten; en
- b. voor wat betreft groot onderhoud de begrote kosten van NS Railinfrabeheer B.V. voor het onderhoud aan wissels en bovenleidingen uit de contracten voor grootschalig onderhoud; en
- c. de begrote apparaatskosten van NS Railinfrabeheer B.V. voor de medewerkers die zijn toe te rekenen aan de uitvoering van de onder a en met b bedoelde activiteiten; en
- d. de begrote kosten van NS Verkeersleiding B.V. ter zake van trein- en rangeerbewegingen.

2. Het bij regeling van Onze Minister vastgesteld tarief per keer dat een station van categorie 1 wordt aangedaan, wordt zodanig vastgesteld dat het product van het begroot aantal keren dat een station van categorie 1 in het kalenderjaar voor het openbaar vervoer van personen wordt aangedaan en van dat tarief gelijk is aan de onderstaande begrote kosten ter zake van het nationale net in het kalenderjaar:

- a. voor wat betreft het stationsonderhoud de begrote kosten van NS Railinfrabeheer B.V. voor energiegebruik en schoonmaak van stations van categorie 1; en
- b. de begrote apparaatskosten van NS Railinfrabeheer B.V. voor de medewerkers die zijn toe te rekenen aan de uitvoering van de onder a bedoelde activiteiten.

3. Het door Onze Minister vastgesteld tarief per keer dat een station van categorie 2 wordt aangedaan, wordt zodanig vastgesteld dat het product van het begroot aantal keren dat een station van categorie 2 voor het openbaar vervoer van personen in het kalenderjaar wordt aangedaan en

van dat tarief gelijk is aan het bedrag van de onderstaande begrote kosten ter zake van het nationale net in het kalenderjaar:

- a. voor wat betreft het stationsonderhoud de begrote kosten van NS Railinfrabeheer B.V. voor energiegebruik en schoonmaak van de stations van categorie 2; en
- b. de begrote apparaatskosten van NS Railinfrabeheer B.V. voor de medewerkers die zijn toe te rekenen aan de onder a bedoelde activiteiten.

4. In afwijking van het eerste tot en met het derde lid worden voor de toepassing van die leden de daarin genoemde begrote kosten ter zake van het nationale net in de kalenderjaren 2000 tot en met 2004 slechts voor de onderstaande percentages in aanmerking genomen:

- a. 15% in het kalenderjaar 2000;
- b. 30% in het kalenderjaar 2001;
- c. 45% in het kalenderjaar 2002;
- d. 60% in het kalenderjaar 2003;
- e. 80% in het kalenderjaar 2004.

5. De Bentheimer Eisenbahn A.G. stelt de tarieven ter zake van het gebruik van de door haar beheerde spoorweginfrastructuur zodanig vast dat haar begrote opbrengsten van de vergoedingen ter zake van dat gebruik niet meer bedragen dan 125% van haar begrote kosten ter zake van die spoorweginfrastructuur.

Artikel 5

1. NS Railinfrabeheer B.V. bepaalt de hoogte van de in artikel 4, eerste lid, onderdelen a, b en c, tweede en derde lid genoemde kosten en opbrengsten, begroot het aantal treinkilometers en richt zijn begroting en rekening in overeenkomstig de daaromtrent bij regeling van Onze Minister te geven regels.

2. NS Verkeersleiding B.V. bepaalt de hoogte van de in artikel 4, eerste lid, onderdeel d, bedoelde kosten en richt zijn begroting en rekening in overeenkomstig de daaromtrent bij regeling van Onze Minister te geven regels.

3. Bij regeling van Onze Minister worden regels gegeven omtrent de indiening van de in het eerste en tweede lid bedoelde begroting en rekening.

Artikel 6

1. De vergoeding wordt geheven over het kalenderjaar.

2. De beheerder kan gedurende het kalenderjaar één of meer voorlopige vergoedingen in rekening brengen tot ten hoogste het bedrag waarop de door de spoorwegonderneming over het kalenderjaar verschuldigde vergoeding vermoedelijk zal worden vastgesteld.

3. De ingevolge het tweede lid in rekening gebrachte voorlopige vergoedingen worden verrekend met de door de beheerder over het kalenderjaar in rekening gebrachte vergoeding.

4. In afwijking van het eerste lid wordt de vergoeding over het kalenderjaar 2000 geheven over het tijdvak dat aanvangt op het inwerkingtredingstijdstip van dit besluit en eindigt op 31 december 2000. Het tweede en derde lid zijn van overeenkomstige toepassing.

Artikel 7

De regeling van Onze Minister van 4 december 1997 houdende voorschriften voor de vaststelling van de vergoeding voor het gebruik van spoorweginfrastructuur die deel uitmaakt van een trans-europees goederensnelspoortraject (Stcrt. 240) wordt ingetrokken.

Artikel 8

1. Het eerste en vierde lid van het in artikel I, onderdeel B, voorgestelde artikel 24b van het Besluit van 27 oktober 1993, houdende wijziging van het Besluit personenvervoer (Stb. 568) treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin dit besluit wordt geplaatst, waarna het koninklijk besluit van 6 augustus 1999, houdende wijziging van het Besluit goederenvervoer over de weg en het Besluit personenvervoer met betrekking tot wijzigingen in de regeling van de toegang tot het beroep van vervoerder over de weg en de wederzijdse erkenning van diploma's, certificaten en andere titels ter vergemakkelijking van de uitoefening van het recht van vrije vestiging van bedoelde vervoerders (Stb. 352) als volgt wordt gewijzigd:

A. In artikel IV wordt «Na de inwerkingtreding van dit besluit» vervangen door: Na de inwerkingtreding van artikel II.

B. In artikel VI wordt na «1 oktober 1999» ingevoegd: , met uitzondering van artikel II.

2. Artikel II van het in het eerste lid bedoelde koninklijk besluit van 6 augustus 1999 treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin dit besluit wordt geplaatst.

Artikel 9

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit gebruiksvergoeding spoorweginfrastructuur.

Artikel 10

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip met uitzondering van artikel 8 dat in werking treedt met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 25 oktober 1999

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

Uitgegeven de *tweede* november 1999

De Minister van Justitie,
A. H. Korthals

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Staatscourant van 14 december 1999, nr. 241.

1. Algemeen

1.0. Inleiding

Met de vaststelling van nr. richtlijn 91/440 EEG van de Raad van de Europese Unie van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van spoorwegen in de gemeenschap (PbEG L237) (hierna: de richtlijn) is een belangrijke stap gezet in de ontwikkeling van een communautair spoorwegbeleid. In de richtlijn is een tenminste boekhoudkundige splitsing verplicht gesteld tussen het beheer van de spoorweginfrastructuur en de exploitatie van vervoersdiensten. In Nederland bestaat deze situatie sinds 1995. Binnen de NS is een scheiding aangebracht tussen enerzijds de drie taakorganisaties Railned B.V., NS Railinfrabeheer B.V. (hierna: RIB) en NS Verkeersleiding B.V. en Railinfra-trust B.V. en anderzijds de NS Groep N.V., waarin de commerciële activiteiten, waaronder de exploitatie van vervoersdiensten, zijn ondergebracht. In artikel 8 van de richtlijn is opgenomen dat de beheerder van spoorweginfrastructuur voor het gebruik daarvan een vergoeding moet berekenen. De verplichting van artikel 8 van de richtlijn heeft zowel betrekking op het gebruik van de spoorweginfrastructuur voor binnenlandse spoordiensten als op het gebruik van spoorweginfrastructuur voor buitenlandse spoordiensten (kamerstukken II, 1996/97, 25 335, nr. 3, blz 4). De richtlijn 95/19 EG van de Raad van de Europese Unie van 19 juni 1995 bevat regels voor de vergoeding ter zake van het gebruik van spoorweginfrastructuur voor vervoersdiensten als bedoeld in artikel 10 van de richtlijn. Bij de Wet van 13 november 1997, houdende aanpassing van de Spoorwegwet (hierna: de wet) en de Wet personenvervoer aan Richtlijn nr. 91/440 EEG en Verordening (EEG) nr. 1893/91 (Stb. 578) heeft de implementatie van de richtlijn plaatsgevonden. De wet van 13 november 1997 is met ingang van 3 december 1997 in werking getreden. De verplichting voor de beheerder van spoorweginfrastructuur tot het instellen van een gebruiksvergoeding is op basis van de bovengenoemde wet in de artikelen 30 en 31 van de wet opgenomen. De verplichting van de richtlijn tot het heffen van een gebruiksvergoeding is tot en met 31 december 1999 vorm gegeven door die vergoeding op nihil te stellen. In het tussen de Staat en de NS gesloten contract Over de wissel tussen markt en overheid was namelijk vastgelegd dat tot 1 januari 2000 NS Reizigers B.V. en NS Cargo N.V. geen vergoeding behoeven te betalen voor het gebruik van door RIB beheerde spoorweginfrastructuur.

Het onderhavige besluit zal binnen vijf jaar worden geëvalueerd en de bevindingen van de evaluatie zullen aan de beide kamers der Staten-Generaal worden toegestuurd.

1.1. Opbrengsten en belastbaar feit

De beheerder van de spoorweginfrastructuur brengt op basis van artikel 2, eerste lid, van het onderhavige besluit, een vergoeding in rekening ter zake van het gebruik van door hem beheerde spoorweginfrastructuur. De opbrengsten van de gebruiksvergoeding dienen ingevolge artikel 2, eerste lid, ter bestrijding van de kosten die gemoeid zijn met het gebruik van de door de beheerder beheerde spoorweginfrastructuur. Het betreft hier dus de bestrijding van al de kosten die gemoeid zijn met het gebruik, de bestrijding van de kosten van infra in brede zin. Het betreft hier niet slechts de bestrijding van kosten van de beheerder van de spoorweginfrastructuur maar ook van anderen. In het geval van het nationale net kan de gebruiksvergoeding betrekking hebben op de bestrijding van de kosten van NS Railinfrabeheer B.V. en van NS Verkeersleiding B.V. Het voorgaande is in overeenstemming met artikel 30 van de wet. (kamer-

stukken II, 1996/97, 25 335, nr. 3, blz. 7). Met het onderhavige besluit wordt beoogd een gebruiksvergoedingssysteem van toepassing te laten zijn waarmee een (deel van de gemaakte) kosten voor het beheer en onderhoud van de spoorweginfrastructuur in rekening worden gebracht bij de gebruikers van die infrastructuur. Ingevolge artikel 19, tweede lid, onderdeel d, van het Besluit Infrastructuurfonds, worden de opbrengsten van de gebruiksvergoeding voor de beheerder in aanmerking genomen bij de bepaling van de omvang van de bijdrage uit het Infrastructuurfonds ten behoeve van kapitaallasten en onderhoud.

Het belastbaar feit voor de gebruiksvergoeding is derhalve het gebruik van door de beheerder beheerde spoorweginfrastructuur door een spoorwegonderneming. Op basis van artikel 2, eerste lid, van het onderhavige besluit, en artikel 30 van de wet, kan immers slechts een gebruiksvergoeding worden geheven ter zake van het gebruik van spoorweginfrastructuur. De beheerder kan op basis van artikel 2, tweede lid, een gebruiksvergoeding ter zake van het gebruik van door hem beheerde spoorweginfrastructuur in rekening brengen aan de spoorwegondernemingen die dat gebruik verrichten.

1.2. Maatstaven gebruiksvergoeding

Op basis van artikel 31, eerste lid, van de wet, kan de gebruiksvergoeding worden berekend aan de hand van onder andere de afgelegde afstand, de aard van de dienst en de marktsituatie. In artikel 3 van het onderhavige besluit is ervoor gekozen om de hoogte van de gebruiksvergoeding ter zake van het nationale net te berekenen op basis van de bovengenoemde drie grootheden. Het onderhavige besluit bevat geen nadere voorschriften met betrekking tot de vergoeding voor het gebruik van de niet tot het nationale net behorende spoorweginfrastructuur. In paragraaf 1.3 is dit nader toegelicht.

In artikel 3 van het onderhavige besluit wordt voor de maatstaven van de vergoeding voor het gebruik van de tot het nationale net behorende spoorweginfrastructuur onderscheid gemaakt tussen het openbaar vervoer van personen, het vervoer van goederen en het besloten vervoer van personen. Het gelijktijdig met het vervoer van personen plaatsvindende vervoer van bagage of van auto's van de treinpassagiers wordt ook als het vervoer van personen aangemerkt.

Ingevolge artikel 3, eerste lid, van het onderhavige besluit, gelden voor de vergoeding met betrekking tot het openbaar vervoer van personen het aantal treinkilometers en het aantal malen dat een station in het kalenderjaar wordt aangedaan ten behoeve van het openbaar vervoer van personen door de spoorwegonderneming als maatstaven. Het moet gaan om treinkilometers verreden over spoorstaven of geleiderails die behoren tot het nationale net en om het aandoen van stations die behoren tot het nationale net. Het aantal treinkilometers en het aantal malen dat een station wordt aangedaan ten behoeve van het openbaar vervoer van personen zijn gebaseerd op de gepubliceerde dienstregelingen van de spoorwegonderneming. Er wordt gesproken van de gepubliceerde dienstregelingen omdat het mogelijk is dat de spoorwegonderneming gedurende het kalenderjaar meer dan één dienstregeling hanteert.

Ingevolge artikel 3, tweede lid, van het onderhavige besluit, wordt ten aanzien van het vervoer van goederen het aantal treinkilometers in het kalenderjaar over spoorstaven of geleiderails, die behoren tot het nationale net, dat gemoeid is met het vervoer van goederen door de spoorwegonderneming, als heffingsmaatstaf gehanteerd. Aangezien het vervoer van goederen niet of nauwelijks aanleiding geeft tot kosten van

stationsgebruik, wordt het aandoen van stations met betrekking tot die activiteit niet als maatstaf gehanteerd. In artikel 3, tweede lid, van het onderhavige besluit, is vastgelegd dat naast het aantal treinkilometers voor het goederenvervoer ook de in artikel 3, derde lid, genoemde marktparameter bepalend is voor de hoogte van het verschuldigd bedrag aan gebruiksvergoeding ter zake van het goederenvervoer. De marktparameter leidt ertoe dat tot en met het kalenderjaar 2006 aan het vervoer van goederen niet het volledig tarief per treinkilometer in rekening wordt gebracht. De tariefsreductie voor het vervoer van goederen loopt af van 70% in het kalenderjaar 2000 tot 10% in het kalenderjaar 2006. De aflopende tariefsreductie wordt verleend om de concurrentiepositie van vervoer van goederen per spoor tegenover het vrachtvervoer over de weg of over de binnenwateren op peil te houden.

Ingevolge artikel 3, vierde lid, wordt ten aanzien van het besloten vervoer van personen slechts het aantal treinkilometers in het kalenderjaar over spoorstaven of geleiderails, die behoren tot het nationale net, dat gemoeid is met het besloten vervoer van personen door de spoorwegonderneming, als heffingsmaatstaf gehanteerd. Aangezien het besloten vervoer van personen niet of nauwelijks aanleiding geeft tot kosten van stationsgebruik, wordt het aandoen van stations met betrekking tot die activiteit niet als maatstaf gehanteerd.

In het onderhavige besluit is niet bepaald hoe het aantal treinkilometers berekend moet worden. Op basis van artikel 3, vijfde lid, dient de Minister van Verkeer en Waterstaat dan ook nadere regels te geven voor de berekening van het aantal treinkilometers. Het aantal treinkilometers wordt voor wat betreft het goederenvervoer en het besloten personenvervoer berekend aan de hand van gegevens van NS Verkeersleiding B.V. Op basis van de te stellen regels zullen de kilometers ten behoeve van ritten met lege wagons wel en de ritten met een losse locomotief niet als treinkilometers in aanmerking worden genomen.

1.3. Tariefstelling

Op basis van artikel 4, eerste tot en met derde lid, van het onderhavige besluit, worden het tarief per treinkilometer en het tarief per keer dat een station wordt aangedaan voor het gebruik van het nationale net door de Minister van Verkeer en Waterstaat vastgesteld. De bovenbedoelde bevoegdheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat heeft te maken met zijn verantwoordelijkheid voor dat net. Ingevolge artikel 1, onderdeel e, van het onderhavige besluit is het nationale net de spoorweginfrastructuur die wordt beheerd door RIB. De Minister van Verkeer en Waterstaat is volledig verantwoordelijk voor dat net en draagt thans ook de lasten van het beheer en onderhoud van dat net. De Minister van Verkeer en Waterstaat is tevens verantwoordelijk voor het prijsbeleid op de hoofdinfrastructuur voor de wegen en de vaarwegen. De prijsstelling voor het gebruik van de hoofdinfrastructuur voor het vervoer in Nederland (wegen, spoorwegen en vaarwegen) is nu in één hand hetgeen van belang is in verband met de interactie tussen het prijsbeleid voor de verschillende typen hoofdinfrastructuur.

Artikel 4, eerste tot en met derde lid, van het onderhavige besluit, bevat voorgeschreven verhoudingen tussen begrote opbrengsten en begrote kosten in het kalenderjaar zoals die blijken uit de begroting voor het nationale net van RIB en van NS Verkeersleiding B.V. Zoals reeds in hoofdstuk 1.1. uiteengezet is ziet de gebruiksvergoeding ter zake van het gebruik van de tot het nationale net behorende spoorweginfrastructuur niet slechts op de kosten van RIB maar ook op de kosten van NS Verkeersleiding B.V. De in artikel 4, eerste tot en met derde lid, genoemde

kostenposten zijn de kosten die direct samenhangen met het gebruik van de tot het nationale net behorende spoorweginfrastructuur.

Er is om uitvoeringstechnische redenen niet gekozen voor bepaalde voorgeschreven verhoudingen tussen de werkelijke opbrengsten en de werkelijke kosten zoals die blijken uit de rekening voor het nationale net van RIB en van NS Verkeersleiding B.V. De rekening over het kalenderjaar wordt immers pas na afloop van het kalenderjaar opgemaakt. De voorgeschreven verhoudingen betreft het totaal van de begrote kosten en opbrengsten van RIB en NS Verkeersleiding B.V. en niet op de begrote kosten en de gevorderde vergoeding in een individueel geval ter zake van het gebruik door één spoorwegonderneming.

In het onderhavige besluit is niet vastgelegd hoe de begrote kosten en opbrengsten door RIB en van NS Verkeersleiding B.V. vastgesteld en de begroting en rekening van de beheerder ingericht moeten worden. De wijze van de vaststelling van bovengenoemde grootheden en de inrichting van de begroting en rekening zijn wel van groot belang voor de toepassing van de regeling van de gebruiksvergoeding. In artikel 5 van het onderhavige besluit is neergelegd dat de Minister van Verkeer en Waterstaat regels geeft ten aanzien van het bovenstaande. In artikel 5, derde lid, is neergelegd dat de Minister van Verkeer en Waterstaat voorschriften geeft omtrent de indiening van de in de begroting en rekening van RIB onderscheidenlijk NS Verkeersleiding B.V. Op basis hiervan kunnen ondermeer procedurele voorschriften worden gegeven zoals de tijdstippen waarop de begroting en rekening van RIB en van NS Verkeersleiding B.V. bij de Minister van Verkeer en Waterstaat moet worden ingediend.

Op basis van artikel 4, eerste lid, van het onderhavige besluit, is het tarief per treinkilometer voor het nationale net het quotiënt van in dat lid genoemde begrote kosten en het over het kalenderjaar begrote aantal treinkilometers over spoorstaven of geleiderails, die behoren tot het nationale net in het kalenderjaar. Dit houdt dus in dat bij de berekening van het tarief ook de treinkilometers van de ondernemingen die geen spoorwegondernemingen zijn, bij de berekening van het tarief in aanmerking genomen moeten worden. De Minister van Verkeer en Waterstaat dient daarbij de ingevolge artikel 3, derde lid, geldende marktparameter voor het vervoer van goederen buiten aanmerking te laten.

Op basis van artikel 4, tweede en derde lid, van het onderhavige besluit, wordt bij de vaststelling van de tarieven per keer dat een tot het nationale net behorende station wordt aangedaan, onderscheid gemaakt tussen stations van categorie 1 en stations van categorie 2. Op basis van artikel 1, onder k, zijn stations van categorie 1 de stations die behoren tot het nationale net en beschikken over een hoog voorzieningenniveau en als zodanig door de Minister van Verkeer en Waterstaat zijn aangewezen. Het betreft hier dus stations met een hoog voorzieningenniveau en een navenant kostenniveau. De stations van categorie 2 zijn ingevolge artikel 1, onder l, de stations die behoren tot het nationale net en geen stations van categorie 1 zijn.

Naar verwachting zullen thans ongeveer dertig stations in categorie 1 worden ingedeeld. De overige 345 stations worden ingedeeld in categorie 2. De in categorie 1 ingedeelde stations worden bij ministeriële regeling aangewezen teneinde snel aan te kunnen sluiten bij veranderingen van de stations als gevolg van nieuwbouw of verbouwingswerkzaamheden.

Op basis van artikel 4, tweede lid, van het onderhavige besluit, is het tarief per keer dat een station van categorie 1 wordt aangedaan, het quotiënt van de in dat lid genoemde begrote kosten en het begrote aantal keren in het kalenderjaar dat een dergelijk station ten behoeve van het openbaar vervoer van personen wordt aangedaan. In artikel 4, derde lid,

van het onderhavige besluit, is een soortgelijke bepaling opgenomen voor het tarief per keer dat een station van categorie 2 wordt aangedaan.

In artikel 4, vierde lid, van het onderhavige besluit, is wel een fasering voor het in rekening brengen van de in artikel 4, eerste tot en met derde lid, van het onderhavige besluit, genoemde kosten. De fasering leidt ertoe dat in het kalenderjaar 2000 15% en in het kalenderjaar 2005 100% van de met het gebruik samenhangende kosten voor de vaststelling van de tarieven in aanmerking wordt genomen. De feitelijke opbrengsten aan gebruiksvergoedingen ter zake van het gebruik van het nationale net zullen in de kalenderjaren 2005 en 2006 lager zijn als gevolg van de voor het vervoer van goederen geldende marktparameter. De marktparameter voor het goederenvervoer die tot en met het kalenderjaar 2006 lager dan één is, wordt immers bij de bepaling van het tarief per treinkilometer buiten aanmerking gelaten.

De niet tot het nationale net behorende spoorweginfrastructuur bestaat tot en met het kalenderjaar 2004 slechts uit de Bentheimer Eisenbahn, die wordt beheerd door de Bentheimer Eisenbahn A.G.. Van deze infrastructuur maakt alleen de Bentheimer Eisenbahn A.G. zelf gebruik. De Minister van Verkeer en draagt bovendien thans niet de lasten van het beheer en onderhoud van deze infrastructuur. Het onderhavige besluit bevat derhalve slechts weinig nadere regels met betrekking tot de vergoeding ter zake van het gebruik van de spoorweginfrastructuur die niet tot het nationale net behoort. Op basis van artikel 4, vijfde lid, van het onderhavige besluit, worden de tarieven voor het gebruik van deze infrastructuur vastgesteld door de desbetreffende beheerder. In dit lid is tevens de bovengrens neergelegd voor de tarieven ter zake van het gebruik van de spoorwegen. De geraamde opbrengsten van de vergoeding voor het gebruik van de bovenbedoelde spoorwegen mogen niet meer bedragen dan 125% van de begrote op de beheerder drukkende kosten van die infrastructuur. Het gaat hier om alle begrote kosten ter zake van die infrastructuur dus ook om de begrote kapitaalslasten in het kalenderjaar zoals afschrijvingen en vermogenskosten.

Indien met ingang van het kalenderjaar 2005 de Betuweroute en de Hogesnelheidslijn-Zuid in gebruik worden genomen zullen die mogelijk niet behoren tot het nationale net. Het onderhavige besluit zal voor die datum dan ook worden aangepast en aangevuld teneinde een eventuele private exploitatie van de laatstgenoemde spoorweginfrastructuur mogelijk te maken.

1.4. Formele aspecten

In artikel 6, eerste lid, is neergelegd dat de gebruiksvergoeding wordt geheven over het kalenderjaar. Het tijdvak van het kalenderjaar is gekozen omdat de bijdrage uit het Infrastructuurfonds ten behoeve van de instandhouding van het landelijke railnet ook betrekking heeft op het kalenderjaar. Het aantal treinkilometers in het kalenderjaar voor het besloten vervoer van personen en voor het vervoer van goederen kan pas na afloop van het kalenderjaar worden vastgesteld.

In artikel 6, vierde lid, is neergelegd dat de vergoeding over het kalenderjaar 2000 wordt geheven over het gedeelte van het kalenderjaar 2000 vanaf het inwerkingtredingstijdstip van het onderhavige besluit. Wellicht ten overvloede wordt opgemerkt dat het gebruik van spoorweginfrastructuur in 2000 tot het inwerkingtredingstijdstip van dit besluit niet onderworpen is aan de gebruiksvergoeding.

Het besluit inzake de vaststelling door de beheerder van de gebruiksvergoeding is een besluit als bedoeld in artikel 1:3, eerste lid, van de

Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb). Op basis van artikel 8:1, van de Awb, kan tegen het besluit inzake de gebruiksvergoeding na de bezwaarschriftenprocedure beroep worden ingesteld bij de rechtbank. Ingevolge artikel 31h, tweede lid, van de wet, kan tegen de uitspraak van de rechtbank hoger beroep worden ingesteld bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven.

2. Financiële effecten

Zoals reeds eerder is uiteengezet ziet het onderhavige besluit tot en met het kalenderjaar 2004 slechts op het gebruik van het nationale net en van de Bentheimer Eisenbahn. In het voorgaande is uiteengezet dat de Bentheimer Eisenbahn uitsluitend wordt gebruikt en beheerd door de Bentheimer Eisenbahn AG. Het onderhavige besluit resulteert tot en met het kalenderjaar 2004 slechts in materiële effecten ter zake van het gebruik van het nationale net. Op basis van de thans bekende gegevens kan de volgende inschatting worden gegeven van de in artikel 4, eerste tot en met derde lid, van het onderhavige besluit, genoemde kosten die geheel of gedeeltelijk door RIB in rekening worden gebracht. De bovenbedoelde begrote kosten voor het nationale net bedragen naar schatting voor de komende jaren: 2000 f 314 mln, 2001 f 316 mln, 2002 f 317 mln, 2003 f 319 mln en 2004 f 319 mln per jaar. De bovengenoemde bedragen zijn gebaseerd op de huidige vervoersomvang en op het prijspeil 1998 en moeten derhalve nog gecorrigeerd worden voor inflatie en eventuele wijzigingen in de vervoersomvang. Zoals in het voorgaande reeds uiteengezet geldt er ingevolge artikel 4, vierde lid, van het onderhavige besluit tot en met het kalenderjaar 2004 een fasering voor het in rekening brengen van de bovenbedoelde kosten. In het kalenderjaar 2000 wordt 15% en in het kalenderjaar 2005 100% van de bovenbedoelde kosten aan de van het nationale net gebruik makende spoorwegondernemingen in rekening gebracht.

De ingeschatte opbrengsten van de vergoedingen ter zake van het gebruik van het nationale net zijn tot en met het kalenderjaar 2006 enigszins lager dan de bovengenoemde variabele kosten ter zake van het nationale net. Dit wordt veroorzaakt door de ingevolge artikel 3, derde lid, van het onderhavige besluit, geldende marktparameter voor het goederenvervoer. Met ingang van het kalenderjaar 2007 geldt er voor het gebruik voor het goederenvervoer geen korting meer. De verwachte opbrengsten van de vergoedingen ter zake van het gebruik van het nationale net bedragen gezien het bovenstaande naar schatting ongeveer f 43 mln in het kalenderjaar 2000 en ongeveer f 296 mln in het kalenderjaar 2005.

Indien louter wordt uitgegaan van een totaal aantal jaarlijkse trein-kilometers van 130 miljoen wordt met ingang van het kalenderjaar 2005 ter zake van het gebruik van het nationale net voor personenvervoer een gebruiksvergoeding van f 200 mln in rekening gebracht. Dit bedrag komt vrijwel geheel voor rekening van NS Reizigers B.V. Als gevolg van de marktordenings- en decentralisatie-operatie ontstaat er echter bij NS Reizigers B.V. een jaarlijkse substantiële lastenvermindering. Wegvallende kosten zijn onder andere de bijdrage aan de spoorwegpolitie, de interne kruissubsidie op het gecontracteerde vervoer en de kosten voor kaartautomaten op de stations die niet meer door NSR worden bediend. Bovendien zal de concurrentiepositie van het spoor verbeteren als gevolg van het rijksbeleid en wordt NSR gecompenseerd voor het gecontracteerde regionale personenvervoer. Er resteert voor NS Reizigers B.V. een gematigde jaarlijkse lastenstijging. Deze bedraagt enkele miljoenen gulden in het kalenderjaar 2000 en enkele tientallen miljoenen gulden in het kalenderjaar 2005. Dit bedrag hoeft niet noodzakelijkerwijs in tariefsverhogingen voor de reizigers te resulteren omdat er andere mogelijkheden tot kostenreducties zijn, zoals een efficiencyverbetering

van 1–2% per jaar. De gebruiksvergoeding ter zake van het gebruik van spoorweginfrastructuur voor het gecontracteerde personenvervoer bedraagt met ingang van het kalenderjaar 2005 f 80 mln. De Staat zal dit bedrag door middel van de met de desbetreffende spoorwegondernemingen reeds afgesloten vervoerscontracten compenseren. Op basis van de huidige wetgeving worden de regionale spoorwegondernemingen niet aan de gebruiksvergoeding onderworpen. Door decentralisatie en aanbesteding zullen de inkomsten uit de gebruiksvergoedingen voor RIB afnemen als een regionale spoorwegonderneming de concessie verkrijgt.

De gebruiksvergoeding die ter zake van het gebruik van de spoorweginfrastructuur voor het goederenvervoer in het kalenderjaar 2005 in rekening gebracht zal worden bedraagt circa f 18 mln. Bekeken zal worden of de inkomsten uit de gebruiksvergoeding die wordt betaald door de spoorgoederenvervoerders kunnen worden aangewend voor stimulerend beleid ten behoeve van de spoorgoederenvervoersector. Op deze wijze kan de optredende lastenstijging gematigd worden. Zoals reeds eerder is uiteengezet wordt er met ingang van het kalenderjaar 2007 geen korting meer verleend voor het gebruik van het nationale net voor het vervoer van goederen. Met ingang van dat kalenderjaar bedragen de jaarlijkse opbrengsten aan vergoedingen ter zake van het gebruik van het nationale net voor het vervoer van goederen circa f 22 mln.

3. Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1, onderdeel b, spoorweginfrastructuur

De particuliere spooraansluitingen zoals de NS Cargo-spooraansluitingen, particuliere intermodale goederenterminals en elementen gelegen binnen herstelwerkplaatsen en depots of garages voor krachtvoertuigen behoren niet tot de spoorweginfrastructuur (kamerstukken II, 1996/97, 25 335, nr.3, blz 5). Het gebruik van particuliere spooraansluitingen zoals de NS Cargo-spooraansluitingen valt derhalve buiten de regeling van de gebruiksvergoeding.

Artikel 1, onderdelen c en d

De begripsomschrijvingen van «beheer van spoorweginfrastructuur» en «beheerder» komen materieel overeen met de corresponderende bepalingen in artikel 28, eerste lid, onder d, onderscheidenlijk onder e, van de wet.

Artikel 1, onderdeel f, station

Het begrip «station» is voor de toepassing van het onderhavige besluit beperkt tot voorzieningen voor het in-, uit- of overstappen van reizigers, aangezien het slechts wordt toegepast bij de bepaling van de hoogte van de vergoeding ter zake van het gebruik van het nationale net voor het openbaar vervoer van personen.

Artikel 1, onderdeel g, spoorwegonderneming

Op basis van artikel 30 van de wet kan slechts een gebruiksvergoeding worden gevorderd ter zake van het gebruik van spoorweginfrastructuur door een spoorwegonderneming of door een internationaal samenwerkingsverband als bedoeld in artikel 28, eerste lid, onder a onderscheidenlijk onder b, van de wet. Een spoorwegonderneming als bedoeld in artikel 28, eerste lid, onder a, van de wet is een onderneming waarvan de voornaamste activiteit bestaat uit het leveren van spoorwegdiensten voor goederen of reizigers en die beschikt over de tractie om de bedoelde

diensten te verzorgen. Het gebruik van spoorweginfrastructuur door ondernemingen die niet als spoorwegonderneming zijn aan te merken, is derhalve niet onderworpen aan de gebruiksvergoeding. Op basis van artikel 28, vijfde lid, van de wet, is hoofdstuk III van de wet niet van toepassing op spoorwegondernemingen waarvan de activiteiten zich beperken tot de exploitatie van stads-, voorstads- en regionaal vervoer (kamerstukken II, 1996/97, 25 335, nrs 1–2, blz 3 en nr. 3, blz 5). De regeling van de gebruiksvergoeding is dus ook niet van toepassing op de bovenbedoelde spoorwegondernemingen. Op basis van artikel 2, tweede lid, van de richtlijn geldt de verplichting van het heffen van de gebruiksvergoeding niet ten aanzien van de bovenbedoelde spoorwegondernemingen. Oostnet B.V. die de lijn Almelo – Mariënberg exploiteert is dan ook voor de toepassing van het onderhavige besluit spoorwegonderneming en derhalve niet onderworpen aan de gebruiksvergoeding van een beheerder. Hetzelfde geldt bijvoorbeeld evenzeer voor de museumtreinorganisaties, voor Syntus en Noordned.

Op basis van artikel 2, tweede lid, van het onderhavige besluit wordt slechts van een spoorwegonderneming een gebruiksvergoeding geheven. In artikel 1, onder g, van het onderhavige besluit is de begripsomschrijving van «spoorwegonderneming» beperkt tot die spoorwegondernemingen en internationale samenwerkingsverbanden waarvoor op basis van de wet een gebruiksvergoeding geheven kan worden.

Artikel 1, onderdelen h en m

De begrippen «dienstregeling» en «openbaar vervoer van personen» hebben met betrekking tot het vervoer van personen per trein dezelfde betekenis als de corresponderende begripsbepalingen in artikel 1, onderdeel d onderscheidenlijk onderdeel e van de Wet personenvervoer.

Artikel 3

Het aantal treinkilometers over rails, die behoren tot het nationale net, en het aantal keren dat een station wordt aangedaan voor het openbaar vervoer van personen wordt vastgesteld op basis van de dienstregelingen van de spoorwegonderneming. Er wordt gesproken van dienstregelingen omdat die een tijdvak beslaan dat in twee kalenderjaren is gelegen en omdat ze gedurende een tijdvak wijzigingen kunnen ondergaan. Er wordt bij de berekening van het aantal treinkilometers voor het openbaar vervoer van personen van de fictie uitgegaan dat de dienstregelingen van de spoorwegonderneming volledig worden uitgevoerd. Er wordt geen rekening gehouden met de eventuele uitval van treinen teneinde de beheerslasten van de gebruiksvergoeding beperkt te houden.

Artikel 6

Aangezien de gebruiksvergoeding wordt geheven over het kalenderjaar zou een beheerder pas na afloop van een kalenderjaar een betaling over dat kalenderjaar van de spoorwegonderneming kunnen vorderen. In artikel 6, tweede lid, van het onderhavige besluit, is dan ook bepaald dat de beheerder gedurende een kalenderjaar één of meer voorlopige vergoedingen over dat kalenderjaar in rekening kan brengen. De één of meer voorlopige vergoedingen kunnen tezamen ten hoogste het bedrag betreffen van de vergoeding over dat kalenderjaar, dat vermoedelijk in rekening zal worden gebracht. Na afloop van een kalenderjaar wordt de verschuldigde gebruiksvergoeding over dat kalenderjaar in rekening gebracht, die ingevolge artikel 6, derde lid, van het onderhavige besluit wordt verrekend met de één of meer over dat kalenderjaar in rekening gebrachte voorlopige vergoedingen. Op basis van artikel 6, vierde lid,

kunnen ook over het in dat lid bedoelde gedeelte van het kalenderjaar 2000 één of meer voorlopige vergoedingen in rekening worden gebracht.

Artikel 7

De regeling van 4 december 1997 houdende voorschriften voor de vaststelling van de vergoeding voor het gebruik van spoorweginfrastructuur die deel uitmaakt van een trans-europees goederensnel-spoortraject is na inwerkingtreding van dit besluit over regeling van de gebruiksvergoeding komen te vervallen. Aangezien de regeling van 4 december 1997 niet wordt vervangen door een andere ministeriële regeling kan zij op basis van het onderhavige besluit worden ingetrokken.

Artikel 8

Deze bepaling houdt een wijziging in van de inwerkingtredeingsbepaling van het in dit artikel bedoelde besluit. Dit besluit implementeert richtlijn nr. 98/76/EG door middel van een wijziging van het Besluit goederenvervoer over de weg en van het Besluit personenvervoer.

De inwerkingtredeingsbepaling zoals die was neergelegd in artikel IV van het desbetreffende koninklijke besluit was in strijd met artikel 78 van de Wet personenvervoer. Dit artikel bepaalt dat een krachtens die wet vast te stellen algemene maatregel van bestuur niet eerder in werking treedt dan twee maanden na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin hij is geplaatst. De algemene maatregel van bestuur is op 24 augustus 1999 in het Staatsblad gepubliceerd. Dit betekent dat de wijziging van het Besluit personenvervoer niet eerder dan 24 oktober 1999 in werking kan treden. Artikel 8 dat een wijziging van de inwerkingtredeingsbepaling bewerkstelligt heft de strijdigheid met de Wet personenvervoer op.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos