



208

Besluit van 22 augustus 2008, houdende aanwijzing hogesnelheidsnet en vaststelling van regels voor HSL-heffing (Besluit HSL-heffing)

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 15 mei 2008, nr. CEND/HDJZ-2008/544 sector S&W, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op artikel 62, tweede en achtste lid van de Spoorwegwet;
De Raad van State gehoord (advies van 4 juni 2008, nr. W09.08.0174/V);
Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 18 augustus 2008, nr. CEND/HDJZ-2008/1057 sector S&W, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel 1

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

- a. *concessie*: de aan HSA krachtens de Wet personenvervoer 2000 verleende concessie voor de duur van vijftien jaren;
- b. *concessiejaar*: onafgebroken periode van 12 maanden van de concessie;
- d. *gebruiksvergoeding*: gebruiksvergoeding overeengekomen tussen een gerechtigde en de beheerder van het hogesnelheidsnet;
- e. *gerechtigde*: gerechtigde als bedoeld in artikel 57 van de Spoorwegwet;
- f. *hogesnelheidsnet*: spoorweginfrastructuur behorende tot de ingevolge artikel 2 aangewezen speciaal aangelegde hogesnelheidslijnen, die zijn uitgerust voor snelheden van ten minste 250 km per uur;
- g. *HSA*: HSA Beheer N.V.;
- h. *HSL-heffing*: deel van de aan de gebruikers van het hogesnelheidsnet in rekening te brengen gebruiksvergoeding dat strekt ter dekking van de uitgaven van de aanleg van het hogesnelheidsnet;
- i. *pad*: pad als bedoeld in artikel 1 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur;
- j. *wet*: Spoorwegwet.

Artikel 2

Als hoofdspoorweginfrastructuur in de zin van artikel 62, tweede lid, van de wet, worden aangewezen de volgende speciaal aangelegde hogesnelheidslijnen:

- a. Hoofddorp – Rotterdam West, en
- b. Barendrecht – Belgische grens.

Artikel 3

1. De hoogte van de overeen te komen HSL-heffing over een kalenderjaar voor een gerechtigde is het product van het aantal treinkilometers, bedoeld in het tweede lid, van die gerechtigde en van het tarief per treinkilometer, bedoeld in artikel 4.

2. De maatstaf van de overeen te komen HSL-heffing over een kalenderjaar is de som van het aantal treinkilometers over het hogesnelheidsnet dat in het kalenderjaar:

- a. daadwerkelijk met spoorvoertuigen is gereden, dan wel
- b. behoort tot de door de beheerder aan de gerechtigde toegewezen capaciteit die niet is gebruikt.

3. Het aantal treinkilometers, bedoeld in het tweede lid, wordt bepaald op basis van het daarvoor door de beheerder gebruikte registratiesysteem.

4. De beheerder en de gerechtigde komen in afwijking van het eerste lid een HSL-heffing van nihil overeen voor het aantal treinkilometers dat:

- a. is toe te rekenen aan paden die de gerechtigde vanwege de toepassing van artikel 23 van het Besluit spoorverkeer niet heeft kunnen gebruiken,
- b. is toe te rekenen aan paden die de gerechtigde vanwege door de beheerder krachtens artikel 23 van het Besluit spoorverkeer in verband met infrastructurele defecten van het hogesnelheidsnet ingestelde snelheidsbeperkingen, slechts met een vertraging van meer dan tien minuten heeft kunnen gebruiken, of
- c. is toe te rekenen aan paden die de gerechtigde gebruikt ten behoeve van de door hem in opdracht van de beheerder, uit te voeren werkzaamheden op of aan hoofdspoorwegen.

Artikel 4

1. Het tarief per treinkilometer van de HSL-heffing over een kalenderjaar wordt bepaald aan de hand van de formule:

$$T_{\text{hslheff}} = ((1/Q) \times R) \times Y_{\text{eind}} + ((1/Q) \times S) \times Y_{\text{begin}} \times \frac{HSA_{\text{conc}} - HSA_{\text{overig}}}{Trkil_{\text{hsltot}}}$$

waarbij voorstelt,

T_{hslheff} = het tarief per treinkilometer van de HSL-heffing;

R = het aantal dagen in het kalenderjaar van het concessiejaar dat in het kalenderjaar eindigt;

S = het aantal dagen in het kalenderjaar van het concessiejaar dat in het kalenderjaar begint;

Q = het aantal dagen in een kalenderjaar

Y_{eind} = de jaarparameter, bedoeld in artikel 5, tweede lid, voor het concessiejaar dat in het kalenderjaar eindigt;

Y_{begin} = de jaarparameter, bedoeld in artikel 5, tweede lid, voor het concessiejaar dat in het kalenderjaar begint;

HSA_{conc} = het concessiebedrag voor HSA, bedoeld in artikel 5, eerste

lid, voor het kalenderjaar;

HSA_{overig} = het deel van de over het kalenderjaar aan HSA in rekening gebrachte gebruiksvergoeding, anders dan de HSL-heffing, bedoeld in het tweede lid;

$Trkil_{\text{hstot}}$ = het aantal treinkilometers over het hogesnelheidsnet, bedoeld in artikel 3, tweede lid, van alle gerechtigden.

2. Het deel van de over het kalenderjaar aan HSA in rekening gebrachte gebruiksvergoeding anders dan de HSL-heffing voor de toepassing van het eerste lid is het deel dat betrekking heeft op de diensten, bedoeld in lid 1 en lid 2 van bijlage II behorende bij richtlijn 2001/14/EG.

Artikel 5

1. Het concessiebedrag voor HSA wordt bij regeling van Onze Minister vastgesteld met inachtneming van hetgeen daaromtrent tussen de Staat en HSA is overeengekomen.

2. De jaarparameter voor de HSL-heffing bedraagt:

- a. voor het eerste concessiejaar: 0,40;
- b. voor het tweede concessiejaar: 0,55;
- c. voor het derde concessiejaar: 0,70;
- d. voor het vierde concessiejaar: 0,85, en
- e. voor de volgende concessiejaren: 1,0.

Artikel 6

Dit besluit is niet van toepassing op het vervoer dat vóór de aanvangsdatum van de concessie plaatsvindt.

Artikel 7

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

Artikel 8

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit HSL-heffing.

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

's-Gravenhage, 22 augustus 2008

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

Uitgegeven de *negentiende* mei 2009

De Minister van Justitie,
E. M. H. Hirsch Ballin

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 de Staatscourant.

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

Inleiding

Het onderhavige besluit bevat in de eerste plaats de aanwijzing van hoofdspoorweginfrastructuur waarop artikel 62, tweede lid, van de Spoorwegwet (hierna: de Wet) van toepassing is. Op basis van artikel 62, tweede lid, van de Wet, kan met betrekking tot bij algemene maatregel van bestuur aangewezen hoofdspoorweginfrastructuur een gebruiksvergoeding worden overeengekomen die mede strekt tot dekking van uitgaven voor de aanleg die door een ander dan de beheerder zijn gedaan. De in Nederland gelegen lijnen met de bijbehorende spoorweginfrastructuur van de hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam – Brussel – Parijs, die speciaal zijn toegerust voor snelheden van ten minste 250 km per uur, worden als hoofdspoorweginfrastructuur in de zin van artikel 62, tweede lid, van de Wet aangewezen. De uitgaven voor de aanleg van de aangewezen hoofdspoorweginfrastructuur zijn gedaan door het Rijk ten laste van het Infrastructuurfonds. De aangewezen hoofdspoorweginfrastructuur wordt in het onderhavige besluit aangeduid als hogesnelheidsnet. Het deel van de overeengekomen gebruiksvergoeding dat strekt ter dekking van de uitgaven voor de aanleg van de aangewezen hoofdspoorweginfrastructuur wordt in het onderhavige besluit omschreven als de HSL-heffing.

Het onderhavige besluit bevat in de tweede plaats regels over de maatstaven en de hoogte van de HSL-heffing. Ingevolge artikel 62, achtste lid, van de Wet, kunnen regels worden gesteld over de maatstaven en nadere regels over de hoogte van de gebruiksvergoeding. Het onderhavige besluit vormt de vertaling van de concessieovereenkomst tussen de Staat en HSA Beheer N.V. (hierna: HSA) op het punt van de gebruiksvergoeding. De Staat en HSA hebben in de concessieovereenkomst opgenomen dat HSA voor capaciteit ten behoeve van het in die overeenkomst opgenomen een gebruiksvergoeding in de zin van de Wet zou betalen. De bovenbedoelde concessieovereenkomst geeft HSA het recht om binnenlandse en internationale treindiensten over hogesnelheidsinfrastructuur in Nederland te verrichten tegen betaling van een met de HSL-heffing verhoogde gebruiksvergoeding. De concessieovereenkomst wordt voor het grootste deel omgezet in een concessie krachtens de Wet personenvervoer 2000. (Kamerstukken II 2001/02, 22 026, nr. 145, blz. 1–2).

Doel van het onderhavige besluit

De vormgeving van de HSL-heffing als gebruiksvergoeding bewerkstelligt dat ook spoorwegondernemingen die zonder concessie gebruik kunnen maken van het hogesnelheidsnet, eenzelfde vergoeding per treinpad als HSA betalen. Het onderhavige besluit geeft hieraan uitvoering. Ingevolge artikel 19, derde lid, van de Wet personenvervoer 2000, geldt de concessieplicht in bepaalde gevallen niet voor de internationale samenwerkingsverbanden als bedoeld in richtlijn 91/440/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap (PbEG L 237) (hierna: richtlijn 91/440/EEG). De internationale samenwerkingsverbanden kunnen de in artikel 10 van de bovenbedoelde richtlijn, bedoelde treindiensten, zonder concessie verrichten. Bovendien geldt geen concessieplicht voor het vervoer van goederen. De doelstelling van het onderhavige besluit is kortom de vormgeving van de HSL-heffing als gebruiksvergoeding die alle gebruikers van het hogesnelheidsnet moeten betalen. De beheerder van het hogesnelheidsnet draagt op basis van de

gewijzigde beheerconcessie de geïnde bedragen aan HSL-heffing af aan de Staat.

Aanwijzing hogesnelheidsnet

De tot hogesnelheidsnet behorende spoorwegen zijn de speciaal aangelegde hogesnelheidslijnen Hoofddorp – Rotterdam West en Barendrecht – Belgische grens, die zijn toegerust voor snelheden van ten minste 250 km per uur. De eerstgenoemde hogesnelheidslijn is bij koninklijk besluit van 22 juni 2007 (Stb. 244) als hoofdspoorweg aangewezen. De laatstgenoemde hogesnelheidslijn is bij koninklijk besluit van 28 september 2006 (Stb. 462) als hoofdspoorweg aangewezen. De uitgaven voor de aanleg van het hogesnelheidsnet zijn en worden rechtstreeks gedaan door de Staat. De uitgaven voor de aanleg van de onderbouw zijn rechtstreeks ter zake van de oplevering daarvan door de Staat gedaan. Infrasppeed B.V. heeft de aanleg van de bovenbouw gefinancierd. De Staat heeft met het consortium Infrasppeed B.V. een zogenaamd DBFM (Design Build Finance Maintenance)-contract voor de bovenbouw gesloten. De jaarlijkse uitgaven van de Staat bestaan in dit verband uit een aan Infrasppeed B.V. te betalen beschikbaarheidvergoeding voor de bovenbouw en de kosten voor het onderhouden van de gehele infrastructuur gedurende 25 jaar. De aanwijzing van het hogesnelheidsnet in het onderhavige besluit maakt het mogelijk om bovenbedoelde uitgaven geheel of gedeeltelijk aan de HSA en de eventuele andere gebruikers van dat net via de gebruiksvergoeding in rekening te brengen. Artikel 62, tweede lid, van de Wet, en de daarop gebaseerde aanwijzing van het hogesnelheidsnet zijn een uitwerking van artikel 8, tweede lid, van richtlijn nr. 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur (PbEG L 75) (hierna: richtlijn 2001/14/EG). Artikel 8, tweede lid, van richtlijn 2001/14/EG, maakt het mogelijk om voor specifieke investeringsprojecten een hogere gebruiksvergoeding vast te stellen. Een hogere gebruiksvergoeding betekent een hogere gebruiksvergoeding voor de diensten, bedoeld in de leden 1 en 2 van bijlage II behorende bij richtlijn 2001/14/EG, dan op grond van artikel 7, derde lid, van die richtlijn is vereist. Ingevolge artikel 7, derde lid, van richtlijn 2001/14/EG, komt de gebruiksvergoeding in beginsel overeen met de kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van die treindienst. De verhoging van de gebruiksvergoeding voor het gebruik van het hogesnelheidsnet vormt de HSL-heffing en is bestemd ter dekking van uitgaven voor de aanleg van dat net. De aanleg van hoofdspoorweginfrastructuur behoort blijkens de omschrijving van het begrip «infrastructuurbeheerder» in artikel 2 van richtlijn 2001/14/EG tot de beheertaken in de zin van die richtlijn. Ingevolge artikel 5 van de Wet draagt de Minister van Verkeer en Waterstaat de zorg voor de aanleg van hoofdspoorweginfrastructuur. (Zie Kamerstukken II 2001/02, 27 482, nr. 13, blz. 34). De Minister van Verkeer en Waterstaat is geen beheerder in de zin van de Wet aangezien de aanleg van spoorweginfrastructuur niet behoort tot de taken, bedoeld in artikel 16, eerste lid, van de Wet waarvoor hij een of meer beheerconcessies verleent.

De Staat heeft de aanleg van het hogesnelheidsnet mogelijk gemaakt en de HSL-heffing vergroot de kosteneffectiviteit daarvan. Er is derhalve voldaan aan de voorwaarden voor de toepassing van artikel 8, tweede lid, van richtlijn 2001/14/EG. Op basis van artikel 62, zevende lid, van de Wet, moet de overeengekomen gebruiksvergoeding voldoen aan de artikelen 7 tot en met 12 van richtlijn 2001/14/EG.

De Staat garandeert bij de concessieovereenkomst met HSA dat de jaarlijkse door haar te betalen gebruiksvergoeding niet meer bedraagt dan het in die overeenkomst opgenomen maximum. De vergoeding of betalingen voor het gebruik van voorzieningen als bedoeld in bijlage III, sub 3 en 4 van richtlijn 2001/14/EG, zijn hierin niet begrepen. Het betreft hier de zogenaamde aanvullende en ondersteunende diensten. De HSL-heffing is gezien het bovenstaande op basis van het onderhavige besluit het verschil tussen het bovenbedoelde maximum en het deel van de aan HSA in rekening gebrachte gebruiksvergoeding anders dan de HSL-heffing. De gebruiksvergoeding anders dan de HSL-heffing dient ter dekking van ondermeer door de beheerder gemaakte kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst. De HSL-heffing vormt het verhaal van uitgaven voor aanleg ten laste van de Rijksbegroting. De hoogte van de HSL-heffing is gezien de relatie met de concessieovereenkomst in belangrijke mate het resultaat van openbare aanbesteding.

Indien de HSA gebruik maakt van haar contractuele recht tot de afkoop zal het onderhavige besluit worden ingetrokken en zal daarmee de HSL-heffing komen te vervallen.

Hoogte en maatstaven HSL-heffing

De voor een kalenderjaar vast te stellen HSL-heffing is het product van het aantal treinkilometers van de gerechtigde over het hogesnelheidsnet dat in dat kalenderjaar daadwerkelijk is gereden dan wel is toe te rekenen aan de voor dat kalenderjaar toegewezen doch niet gebruikte treinpaden en van het tarief per treinkilometer. Het is ingevolge artikel 62, zesde lid, van de Wet, ook mogelijk een gebruiksvergoeding overeen te komen voor toegewezen doch niet gebruikte capaciteit. Het betreft hier de zogenaamde reserveringsvergoeding. De HSA (of een andere spoorwegonderneming) moet daadwerkelijk paden reserveren en toegewezen krijgen om de HSL-heffing te kunnen innen. De maatstaf voor de overeen te komen HSL-heffing is het aantal van de bovenbedoelde treinkilometers. Het aantal treinkilometers van de gerechtigde over het hogesnelheidsnet is het aantal zoals dat op basis van het daarvoor door de beheerder gebruikte registratiesysteem is bepaald. Het thans gebruikte systeem voor de registratie van treinkilometers is het onderdeel VPT-VKL van het Vervoer-Per-Trein-systeem.

De belastingdienst heeft bepaald dat de inning van de HSL-heffing door de beheerders van de vervoerders geschiedt zonder vermelding van omzetbelasting aangezien het handelen van de Staat met betrekking tot het hogesnelheidsnet als de uitvoering van een overheidstaak wordt gezien.

De Staat en HSA hebben in de concessieovereenkomst voor het HSL-vervoer een jaarlijkse te betalen gebruiksvergoeding van € 148.260.000,-, gebaseerd op prijspeil 2000, opgenomen. (Kamerstukken II 2001/02, 22 026, nr. 145, blz. 3-4). De vergoedingen voor de eventuele aanvullende en ondersteunende diensten, bedoeld in bijlage III van richtlijn 2001/14/EG, zijn niet in dit bedrag begrepen en moeten in aanvulling daarop worden voldaan.

De in de concessieovereenkomst voor het HSL-vervoer opgenomen gebruiksvergoeding wordt per 1 januari van ieder opvolgend kalenderjaar verhoogd (of verlaagd) conform de Consumenten Prijs Index (hierna: CPI) van het Centraal Bureau voor de Statistiek (hierna: CBS).

De Staat en HSA zijn een ingroeiperiode van vier concessiejaren overeengekomen waarin een korting geldt van respectievelijk 60%, 45%,

30% en van 15%. Het eerste concessiejaar start naar verwachting op 1 oktober 2008. Het concessiejaar is dan de periode die aanvangt op 1 oktober van een kalenderjaar en eindigt op 30 september van het daaropvolgend kalenderjaar. De bovenbedoelde kortingen zijn vorm gegeven als een jaarparameter. HSA betaalt op basis van het onderhavige besluit, voor het op basis van de krachtens de Wet personenvervoer 2000 verleende concessie verrichte vervoer, geen hoger bedrag aan gebruiksvergoeding dan in de concessieovereenkomst voor het HSL-vervoer is opgenomen.

Dit wordt bewerkstelligd door de maximering van de HSL-heffing in het onderhavige besluit. De voor een kalenderjaar overeen te komen HSL-heffing bedraagt namelijk niet meer dan het verschil tussen de overeengekomen concessievergoeding en de aan HSA in rekening gebrachte gebruiksvergoeding anders dan de HSL-heffing. Het tarief per treinkilometer is dan ook het quotiënt van het bovenbedoelde verschil en van het daadwerkelijk aantal treinkilometers over het hogesnelheidsnet van alle gebruikers van dat net. De berekeningswijze van het tarief per treinkilometer van de HSL-heffing is in het onderhavige besluit opgenomen. Het daadwerkelijke tarief per treinkilometer voor het kalenderjaar kan pas na afloop van het desbetreffende kalenderjaar worden vastgesteld. De beheerder komt met de HSA en de eventuele andere gerechtigden voorschotten op de gebruiksvergoeding overeenkomen die met het definitieve bedrag van de gebruiksvergoeding over het kalenderjaar worden verrekend. Het bovenstaande bewerkstelligt dat eventuele andere gebruikers van het hogesnelheidsnet, eenzelfde bedrag per treinkilometer betalen als de HSA.

De Staat en HSA hebben in de concessieovereenkomst voor het HSL-vervoer neergelegd dat geen gebruiksvergoeding verschuldigd is voor overeengekomen capaciteit die HSA (of andere vervoerders) vanwege ongeplande buitendienststellingen door de beheerder niet heeft kunnen gebruiken. Het onderhavige besluit bevat ter uitvoering van het bovenstaande de bepaling dat de beheerder en de gerechtigde geen HSL-heffing kunnen overeenkomen voor treinpaden die de gerechtigde vanwege ongeplande buitendienststellingen door de beheerder niet kan gebruiken.

Op basis van de concessieovereenkomst tussen de Staat en HSA is in bepaalde gevallen geen gebruiksvergoeding verschuldigd voor paden die de gerechtigde slechts met een vertraging van meer dan tien minuten heeft kunnen gebruiken. De vertraging moet dan zijn te wijten aan door de beheerder ingestelde snelheidsbeperkingen in verband met de infrastructurele defecten aan het hogesnelheidsnet. Er is in het onderhavige besluit ter uitvoering van de bovenbedoelde bepaling van de concessieovereenkomst neergelegd dat de gerechtigde geen HSL-heffing voor de bovenbedoelde paden verschuldigd is.

Administratieve lasten en lasten bedrijfsleven

Het onderhavige besluit leidt niet tot aanvullende administratieve lasten voor de burger of het bedrijfsleven en niet tot verdere lasten voor het bedrijfsleven.

Gevolgen voor de rijksbegroting

Dit besluit vormt de uitwerking van de concessieovereenkomst tussen de Staat en HSA en strekt tot het kunnen innen van de daarin opgenomen aan de beheerder te betalen gebruiksvergoeding. Een deel van deze gebruiksvergoeding behoort niet tot de HSL-heffing. De geraamde jaarlijkse opbrengsten in de Rijksbegroting worden dientengevolge

aangepast. Deze mutatie wordt betrokken in het reguliere begrotingsproces. Het andere deel – de HSL-heffing – zal door de infrastructuurbeheerder in zijn geheel worden afgedragen aan de Minister van Verkeer en Waterstaat en worden verantwoord op de begroting van Verkeer en Waterstaat. De gewijzigde beheerconcessie voor de hoofdspoorweginfrastructuur bevat de regeling voor de afdracht. De risico's op het punt van de treinkilometers waarvoor geen HSL-heffing in rekening kan worden gebracht, berusten bij de Staat.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1

Een gerechtigde als bedoeld in artikel 57 van de Spoorwegwet is op basis van artikel 57 van de Spoorwegwet en artikel 2 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur:

- a. een spoorwegonderneming of een internationaal samenwerkingsverband van spoorwegondernemingen als bedoeld in artikel 3 van richtlijn 91/440/EEG;
- b. een concessieverlener als bedoeld in artikel 20 van de Wet personenvervoer 2000 ten behoeve van het openbaar vervoer per trein, of
- c. een natuurlijk persoon of een rechtspersoon die om commerciële redenen aantoonbaar belang heeft voor het doen vervoeren van lading door middel van spoorvervoerdiensten.

Een pad is op basis van artikel 1, onderdeel c, van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur, capaciteit die een trein tussen twee plaatsen, en tussen twee vastgestelde tijdstippen mag gebruiken.

Artikel 2

Dit artikel bevat de aanwijzing van de speciaal aangelegde hogesnelheidslijnen van het hogesnelheidsnet.

Artikel 3

Het met behulp van het door de beheerder gebruikte registratiesysteem berekende aantal treinkilometers is ingevolge artikel 3, derde lid, bepalend voor de hoogte van de HSL-heffing. Het registratiesysteem van de beheerder bevat de exacte aanduidingen van de locaties van het hogesnelheidsnet, die de beheerder op aanvraag aan een gerechtigde verstrekt. De netverklaring van de beheerder bevat gezien artikel 58, tweede lid, van de Wet, ook een nadere aanduiding van de locaties van het hogesnelheidsnet.

De beheerder kan op basis van artikel 23 van het Besluit spoorverkeer bij storingen van het treinverkeer of bij andere onregelmatigheden in het belang van een veilig en ongestoord verkeer maatregelen nemen zoals ongeplande buitendienststellingen of het instellen van snelheidsbeperkingen. Ingevolge artikel 3, vierde lid, moet een HSL-heffing van nihil worden overeengekomen voor toegewezen paden die:

- a. de gerechtigde vanwege ongeplande buitendienststellingen niet heeft kunnen gebruiken of die;
- b. de gerechtigde vanwege in verband met infrastructurele defecten van het hogesnelheidsnet ingestelde snelheidsbeperkingen, slechts met een vertraging van meer dan tien minuten heeft kunnen gebruiken.

De beheerder dient voor het gebruik van het hogesnelheidsnet ten behoeve van werkzaamheden op of aan hoofdspoorwegen ingevolge artikel 3, vierde lid, onderdeel c, een HSL-heffing van nihil overeen te komen.

Artikel 4

Op basis van artikel 4, eerste lid, worden de treinkilometers waarvoor de beheerder als gevolg van buitendienststellingen of ingestelde snelheidsbeperkingen geen gebruiksvergoeding in rekening kan brengen wel in aanmerking genomen bij de bepaling van het tarief per treinkilometer van de HSL-heffing. Aangezien een concessiejaar in twee kalenderjaren is gelegen wordt per kalenderjaar de jaarparameters van het concessiejaar dat eindigt in het kalenderjaar en van het concessiejaar dat begint in het kalenderjaar naar tijdsevenredigheid toegepast.

Het concessiebedrag voor HSA wordt jaarlijks op 1 januari aangepast aan de CPI van het CBS over het afgelopen kalenderjaar.

De aan HSA in rekening gebrachte gebruiksvergoeding die betrekking heeft op de zogenaamde aanvullende en ondersteunende diensten van bijlage II van richtlijn 2001/14/EG, vormt op basis van artikel 4, tweede lid, geen aftrekpost bij de bepaling van het tarief per treinkilometer. Dit vloeit voort uit het reeds genoemde feit dat de betalingen voor de aanvullende en ondersteunende diensten niet in de in de concessieovereenkomst voor het HSL-vervoer opgenomen gebruiksvergoeding zijn begrepen. De vergoedingen voor de aanvullende en ondersteunende diensten moeten in aanvulling op die gebruiksvergoeding worden voldaan.

Artikel 5

De vaststelling van het concessiebedrag voor HSA bij ministeriële regeling maakt het mogelijk om een eventuele wijziging van dat bedrag snel door te vertalen naar de HSL-heffing. De vaststelling laat geen beleidsruimte voor de Minister van Verkeer en Waterstaat omdat zij louter een vertaling vormt van hetgeen de Staat en HSA omtrent het concessiebedrag zijn overeengekomen.

Artikel 6

De plicht tot het betalen van de HSL-heffing geldt slechts voor het vervoer over het hogesnelheidsnet dat plaatsvindt op of na de aanvangsdatum van de ingevolge de Wet personenvervoer 2000 aan HSA verleende concessie voor de duur van 15 jaren. De periode bestemd voor het testen van onder meer het rollend materieel over het hogesnelheidsnet en voor het vervoerproces en haar systemen is vóór de aanvangsdatum van de bovenbedoelde concessie verstreken. Voor deze testperiode geldt de plicht tot het betalen van de HSL-heffing dus niet. Tevens geldt de plicht tot het betalen van de HSL-heffing niet voor het tijdelijk vervoer met conventioneel materieel dat voorafgaand aan de aanvangsdatum van de bovenbedoelde concessie wordt verricht.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings