

Nota

Venw/DG MIO - 2009/4447

d.d. 17 mei 2000

Aan de heer Geelhoed AZ
de heer Oosterwijk EZ
de heer Pans V&W
de heer Van Dijkhuizen Financien

Onderwerp Informatie voor het gesprek met de heren Bot en Post
over de HSL-Zuid op 19 mei a.s

Inleiding

Ter uitvoering van het MR-besluit van 28 april jl. voert wij op 19 mei a.s. informeel overleg met de heren Bot en Post.

Ter voorbereiding van dit overleg treft u in deze notitie aan:

- De laatste stand van zaken ten aanzien van de ontwikkeling van voor dit dossier relevante EEG-regelgeving.
- Informatie over procedurele aspecten.
- Een voorzet voor een agenda voor dit overleg.

Feitelijke stand van de ontwikkeling van Europese regelgeving ten aanzien van dit dossier

- Er zijn geen geldende Europese richtlijnen of verordeningen die verplichten tot openbare aanbesteding van het vervoer per spoor.
- De voorgenomen wijzigingen van de drie spoorwegrichtlijnen (91-440, 95-18 en 95-19) zijn aanvaard door de Transportraad en liggen momenteel voor tweede lezing bij het Europees parlement. Deze wijzigingsvoorstellen bevatten geen voornemen voor een aanbestedingsplicht van rechten in deze sector.
- Er is bij DG Interne Markt een wetgevingspakket voor harmonisatie van de aanbestedingsrichtlijnen in voorbereiding. In dit wetgevingspakket blijft op (onder meer) het vervoer per spoor het zogenaamde verlichte regime van bijlage 1b van toepassing. Dit betekent dat er geen plicht tot openbare aanbesteding is.
- Er lag een voorstel van DG TREN voor wijziging van Verordening 1191/69. Indien dit voorstel was aanvaard dan zouden de rechten zoals onderhavige openbaar aanbesteed moeten worden. Binnen de Europese Commissie is door een Frans commissielid bezwaar aangetekend tegen het feit dat vervoer per spoor en regionaal OV op grond van het voorstel openbaar aanbesteed zou moeten worden. De commissaris voor TREN heeft het voorstel teruggetrokken. Binnenkort wordt een nieuw

Datum

28 juli 1998

Ons kenmerk

-

Bestand

informatie voor SG's

Uw kenmerk

-

Contactpersoon

Gerben Schuhmacher

Doorkiesnummer

748

Projectorganisatie

Hogesnelheidslijn-Zuid

Postadres:

Postbus 43

3500 HA Utrecht

Bezoekadres:

Radboudkwartier 162

Tel 030 - 2728 400

Fax 030 - 2728 577

Datum
28 juli 1998
Kenmerk
-
Blad
2/4

voorstel verwacht. De inhoud van het nieuwe voorstel is nog niet bekend.

- De interpretatieve mededeling van de commissie over concessieovereenkomsten in het communautaire recht (de onderhavige rechten vallen binnen de definitie van concessieovereenkomsten) is op 29 april jl. gepubliceerd. Kort gezegd wordt in deze interpretatieve mededeling benadrukt dat de algemene verdragsbeginselen, te weten: non-discriminatie, gelijke behandeling, transparantie, wederzijdse erkenning en proportionaliteit van toepassing zijn op het sluiten van concessieovereenkomsten. Dit is geen, maar begint wel te lijken op, dwang tot openbare aanbesteding van concessieovereenkomsten. Met name de beginselen van gelijke behandeling en proportionaliteit spelen in deze kwestie een rol. Zo is het de vraag of een uit-de-hand gunning aan NS c.s. in casu niet discriminerend is t.a.v. andere vervoerders (in het bijzonder de geregistreerde partijen). Voor de beantwoording van deze laatste vraag is het van belang of in de documenten objectief is gerechtvaardigd dat het consortium, juist door zijn samenstelling en de rol van de NS binnen het consortium, een unieke prestatie kan leveren, waardoor er geen sprake is van gelijke gevallen die gelijk behandeld kunnen en moeten worden. Tenslotte is van belang dat voldoende overtuigend is aangetoond dat door NS een dienst van algemeen economisch belang in Nederland verricht zal worden die alleen door NS verricht kan worden. Ten aanzien van het beginsel van proportionaliteit is het onder meer de vraag of bijzondere rechten van 15 jaar niet disproportioneel lang zijn.

Schriftelijke informatie die de heren Bot en Post ter beschikking is gesteld

De heren Bot en Post hebben van de zijde van de Projectdirectie HSL-Zuid de volgende documenten ontvangen:

- Concept-besluit voor de MR van 28 april jl.
- Advies van de Landsadvocaat en Prof. Slot over dit concept-MR-besluit
- Aanvullende rapportage van de Projectdirectie HSL-Zuid t.b.v. de MR van 28 april jl.
- De aanbiedingsnota van de Minister van VenW aan de MR.

Datum

28 juli 1998

Kenmerk

-

Blad

3/4

Procedurele aspecten van een toetsing door de EC

- Voorafgaand aan besluitvorming in de MR kan er geen formele toetsing van deze materie door de EC plaatsvinden, want er is nog geen concept-contract tussen de Staat en het consortium en er is nog geen concept-samenwerkingsovereenkomst tussen deze partijen. Beide zijn nodig voor een formele toetsing. Beide zijn nog niet te leveren omdat voor het opstellen van deze documenten juist eerst een MR-besluit nodig is.
- Voor de hoofdvragen in dit dossier bestaat overigens geen formele toetsingsprocedure bij de EC. Deze vragen kunnen alleen middels een 'beleidsoverleg' voor (niet-bindend) commentaar aan vertegenwoordigers van de EC worden voorgelegd. De hoofdvragen zijn: kunnen binnen het Europese recht voor 15 jaar bijzondere rechten worden verleend voor het vervoer over de HSL-Zuid? Kunnen deze rechten in dit concrete geval uit-de-hand worden gegund aan een consortium van NS, KLM en Schiphol?
- Voor twee relevante bijkomende vragen bestaan wel formele toetsingsprocedures. Zo dient de regering, ter vermindering van steundiscussies, voorafgaand aan het sluiten van de overeenkomst, het concept-contract te melden bij de Europese Commissie. Tevens dienen de consortiumpartners hun samenwerking te laten toetsen, waarschijnlijk in het kader van een benodigde ontheffing van het kartelverbod, dan wel in het raam van een benodigde concentratievergunning.

Datum

28 juli 1998

Kenmerk

-

Blad

4/4

Suggesties voor een agenda

1. Inleiding over de achtergrond en het doel van dit overleg.
 - Het belang van spoedige besluitvorming door de Nederlandse regering over het vervoer over de HSL-Zuid.
 - Het belang van de Europeesrechtelijke dimensie in dit dossier.
 - Het dilemma van de Nederlandse regering.

2. Toelichting op het onderwerp. Het onderwerp is drieledig: het verlenen van langjarige rechten op het vervoer over de HSL-Zuid, de procedure waarlangs deze rechten verleend worden en de mededingingsrechtelijke aspecten van de samenwerking van NS, KLM en Schiphol.

3. Factfinding ten aanzien van de Europeesrechtelijke aspecten die spelen ten aanzien van dit dossier.
 - Welke aspecten spelen voor de EC een rol (vervoersrecht, staatssteun, mededingingsrecht, economie/tendertechniek, wellicht nog andere)?
 - Welke vragen moet de Nederlandse regering aan de EC ter toetsing voorleggen?
 - Welke vragen moet het consortium aan de EC ter toetsing voorleggen?
 - Aan wie moet de Nederlandse regering deze vragen voorleggen?
 - Wanneer moeten deze vragen formeel (en/of wellicht informeel) worden voorgelegd?

4. Kunt u een inschatting maken (mede op grond van een consultatie van de kabinetten van de commissarissen voor Mededinging en TREN), of de Nederlandse regering een contract kan afsluiten voor een periode van 15 jaar voor de rechten op het vervoer over de HSL, zoals beschreven en geconditioneerd in de geleverde documenten? En kunt u een inschatting maken of een dergelijk contract op grond van de in de documenten opgenomen argumenten uit-de-hand kan worden gegund aan een consortium van NS, Schiphol en KLM?

5. Zijn er voor de beantwoording van bovenstaande vraag relevante "cases" bekend waarin de EU-commissie tot een uitspraak is gekomen.

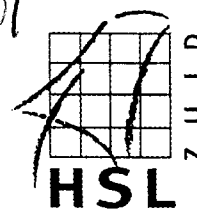
Met vriendelijke groet



Jeroen Kok
Projectleider vervoer HSL-zuid

Ven W/DG/10-2009/4447.01

algemeen



Meeting Note

Present Jeroen Kok, Gudrun van Oirschot, Jeroen Fanoy,
Jeroen de Vos [HSL]
Arco Keus, Remko de Haan [Min. V&W]
Alexander van Boxtel [Finance Ministry]
Simon Ancliffe, Colin Farmer [LEK]

Cc John Goddard [LEK]

Subject Transport - 11 August, 1998

Summary

- NS may be looking to sell HST-VEM / NS International
- HST-VEM ticketing costs reduced from 33% to 20%
- Currently no contract governing Benelux services
- Possible problem over SNCB's position with regard to potential HSL partnerships
- EIB response to CP notes concern over lack of access to data
- Quantitative assessment of value differences between privatisation models requested

Date
13 August, 1998

Reference
pri-ag priv 9811-007
R1

File
tr980811b.doc

Contactperson
Colin Farmer

Extension
Den Haag 158/161
LEK 7278

HST-VEM meeting

JK provided a précis of his meeting with Fritz Markman[?] of HST-VEM.

- Thalys
 - recently introduced fifth daily service
 - pleased / proud
 - no change in sharing protocols; annual loss to increase from Dfl 20m to Dfl 22m
 - not commercially driven decision: "in national interest of developing high speed services"
- Benelux service
 - operating very well: double [NS] average annual income growth
 - no official contract with SNCB
 - revenues accrue wholly to selling operator
 - NS provide and maintain wagons, SNCB the locos
 - recognises need for more formal agreement as volumes grow (hopes to have something in place next year)

Projectorganisation
HSL South

Postal address:
Postbox 20903
2500 EX Den Haag

Visiting address:
Parkstraat 83
Tel +31 70 - 351 67 33
Fax +31 70 - 351 63 44



- already talking about introducing high speed Amsterdam-Brussels service on existing infrastructure (240 km/h)
- Future of NS International
 - move to operate as separate business unit
 - own personnel (on-board, ticketing): more efficient (service approach, union negotiation)
 - costs of sales have been brought down from around 33% of ticket revenues to about 20%; previous selling “allowance” in protocol was 10%, new agreement with DB gives 18%
 - once independent operations established, sell off within a year
 - HSL would be interested, although playing down interest for the moment
 - danger that this gets caught up in broader negotiations
 - belief that NS Holdings regard International as “bothersome”
 - [ownership of Thalys rolling stock to be clarified]
 - purchasing [already done it?] rolling stock to run on the east link
 - JK believes this is a political move to improve negotiating position of NS International

Summary of responses to Consultation Paper

- NS discussed the issues with the other national operators before the deadline for responses
 - HST-VEM ‘position’: TOC must be NS or another national operator because SNCB would never agree to work alongside anyone else
 - SNCB have not replied to CP as yet
 - it is not clear that this is the SNCB view
 - [How realistic is this? Loss of value to SNCB / Belgian authorities if impasse results in no services?]
 - JF: transport is administered at a regional level in Belgium; Flanders is considering liberalisation, which would possibly allow services to Antwerp
 - SNCF were “friendly” towards NS: “cannot imagine a solution that does not involve NS”



- therefore probably not considering competing against NS
- Impact on network integration is not an obstruction to separating operations on the HSL
 - JK considered this a “big mindset issue” yet to be fully addressed
 - generally believed that a separate domestic concession would be inefficient without cabotage by the international operator
 - a concession structure is preferred to open access
- Operators would prefer to negotiate third-party access rights / payments as there are too many commercial considerations for government to be able to second-guess effectively
- EIB had found out from “their own sources [JK]” that NS are refusing to cooperate and to provide data and they warn that this is a dangerous situation and one that will potentially lead to a biased bid process
 - also concerning that this problem is known outside the project team
 - data remain urgent requirements
 - RdH has been working on a different approach to gaining NS data (viz., through a mutually-trusted third-party data collection and processing agent)
 - sent NS first draft of request today
 - there is likely to be a large number of conditions attached to NS accepting even this proposal (one of which may be that the position of HSL is made clear)
 - existing HSL approaches (legal and political) should continue in parallel, but the two groups should liaise
- The CP responses will be summarised by a DGP working group and circulated (in particular, to the Minister)
 - input (process, interpretations, presentation) welcome
 - some key respondents may be contacted again
 - rolling stock manufacturers for capital and operating cost estimates
 - train operators (e.g., National Express) for opinions as privatisation model develops



Presentation around Privatisation Models

SJA presented pack on further considerations.

- Some question as to whether Den Haag services might have additional diagramming (as well as passenger) value, given capacity and turnaround restrictions elsewhere
- JK would like quantitative support to the policy arguments presented for each privatisation option
 - e.g., what benefits can reasonably be expected from “innovation”
 - economic considerations rather than full business case
 - it was noted that this would be difficult in the continued absence of principal data
 - sensitivities / uncertainties may be greater than the value differences between the options under the base case