

Bijlage 10.2

Toegang tot dienstvoorzieningen en levering van diensten

TDVLD (voorheen: bijkomende
diensten en voorzieningen (BDV))

Stand van zaken 29 augustus 2013

Andersson Elffers Felix

Juridisch kader

met betrekking tot de TDVLD

TDVLD in richtlijn 2012/34/EU, bijlage 2

- De “aan de spoorwegondernemingen te verlenen diensten”
- Een **vierdeling** in het totaal van diensten:
 1. Minimumtoegangspakket
 2. Toegang tot dienstvoorzieningen, met inbegrip van toegang via het spoor, en tot de diensten verleend in die dienstvoorzieningen
 3. Aanvullende diensten
 4. Ondersteunende diensten
- Infrastructuurbeheerders verlenen spoorwegondernemingen op niet-discriminerende basis het minimumtoegangspakket (1.)
- Exploitanten van dienstvoorzieningen verlenen spoorwegondernemingen op niet-discriminerende wijze toegang tot de dienstvoorzieningen (2.)
- Exploitanten van dienstvoorzieningen van aanvullende diensten verlenen deze aanvullende diensten (3.) op verzoek op niet-discriminerende wijze.
- Exploitanten van dienstvoorzieningen verlenen op verzoek ondersteunende diensten (4.) op niet-discriminerende wijze maar hiertoe bestaat geen plicht.

Wijzigingen TDVLD in richtlijn 2012/34 t.o.v. 2001/14

Exploitant

- Infrastructuurbeheerders verlenen het minimumtoegangspakket
- Exploitanten van dienstvoorzieningen verlenen de dienstvoorzieningen en diensten in punt 2-4 van bijlage II
- In zoverre als de infrastructuurbeheerder punt 2-4 diensten verleent, is de infrastructuurbeheerder een exploitant.

Toegang tot dienstvoorzieningen en de diensten daarin (bijlage II, punt 2)

- De toegang tot dienstvoorzieningen is in richtlijn 2012/34 aangescherpt:
 - Exploitanten die ook een dominante positie op de nationale spoormarkten hebben, moeten een weigeringsbesluit tot toegang tot een dienstvoorziening schriftelijk motiveren en aangeven welke levensvatbare alternatieven er zijn (artikel 13, 4^e lid)
 - Verplichting tot aanbieden restcapaciteit (artikel 13, 5^e lid)
 - Verplichting tot verhuur of leasing van de dienstvoorziening in geval de dienstvoorziening 2 opeenvolgende jaren niet is gebruikt (artikel 13, 6^e lid)

TDVLD volgens de Spoorwegwet, H.5

- De “Toegang tot bijkomende diensten en voorzieningen” (nu: TDVLD)
- **De Spoorwegwet zal worden bijgesteld n.a.v. richtlijn 2012/34/EU**

- **Artikel 67**
 - Bij een verzoek tot een noodzakelijk bijkomende dienst of voorziening (punt 2 in bijlage II) doet de leverancier een redelijk aanbod tegen kostengeoriënteerde tarieven en onder voorwaarden die de mededinging niet beperken (non-discriminerend).
 - De leverancier mag enkel weigeren de dienst te leveren als de aanvrager onder marktvoorwaarden op een haalbare andere wijze kan voorzien in de behoefte (zie artikel 5.1, 2001/14).

- **Artikel 68**
 - Via een AMvB kan NL regels stellen over kostenoriëntatie en toegang.
 - In het kader van de implementatie van richtlijn 2012/34/EU komt deze AMvB TDVLD er.

Verplichting tot aanbieden TDVLD

- Verplichtingen tot aanbieden TDVLD zoals aangegeven in:
 - Richtlijn 2012/34/EU
 - Spoorwegwet (Spw)

- De Spoorwegwet zal worden bijgesteld n.a.v. Richtlijn 2012/34/EU

Categorieën (bijlage II, 2012/34)	Richtlijn 2012/34		Spoorwegwet (OUD)		
	Infra-beheerder	Exploitant van een dienstvoorziening	Infrabeheerder	Andere leveranciers	
1. Minimumtoegangspakket	Ja	n.v.t.	Ja	n.v.t.	Art. 27 (Spw)
2. Toegang tot dienstvoorzieningen	n.v.t.	Ja, tenzij levensvatbaar alternatief	Ja, tenzij reëel alternatief	Ja, tenzij reëel alternatief	
3. Aanvullende diensten	n.v.t.	Ja, op verzoek	Ja, tenzij reëel alternatief	Als er één rechthebbende is: ja	Art. 67 (Spw)
4. Ondersteunende diensten	n.v.t.	Ja, op verzoek maar geen plicht.	Als er één rechthebbende is: ja	Als er één rechthebbende is: ja	

Beleidskader

Beleidsontwikkelingen m.b.t.
TDVLD

Rapport Over 't spoor (2008) over BDV

Beheer van stations

- ProRail is eigenaar van de 'transferelementen' van stations, o.a. de perrons, nagelvaste elementen (roltrappen) en omroepsystemen. Dagelijks beheer ligt bij NS.
- NS beheert als eigenaar de overige onderdelen, o.a. de kaartverkoopsystemen, informatieborden en balies, reclame, promotie en voorzieningen in de stationshallen, stallingen en perrongebouwen en voorzieningen direct buiten het station (fietsenstallingen)
- NS heeft het recht om ruimtes binnen stations commercieel te exploiteren.
- Het beheer van stations maakt NS tot een belangrijke verstrekker van TDVLD.

Rapport Over 't spoor (2008) over BDV

Positie regionale vervoerders

- (Nieuwe) regionale vervoerders moeten gebruikmaken van stations en zijn voor het realiseren van hun dienstverlening afhankelijk van NS.
- Voorheen zijn er vanuit de regionale vervoerders klachten geweest over de verstrekking van TDVLD door NS, o.a. over de hoge prijzen, onmogelijkheid om op de stations het eigen bedrijf zichtbaar te presenteren, de onmogelijkheid om op stations informatie te verstrekken over gekoppelde busverbindingen, weinig medewerking van NS om personeelsruimte op de stations te verkrijgen en het huren van commerciële bedrijfsruimte.*

Rapport Over 't spoor (2008) over BDV

Conclusies

- Eenduidigheid over welke diensten en voorzieningen precies 'bijkomend' zijn en wat zij omvatten ontbreekt. De wet verwijst naar een niet limitatieve lijst met weinig specificaties (bijlage 2, richtlijn 2001/14).
- NMa kan hierdoor slechts in beperkte mate beoordelen of de toegang tot diensten en voorzieningen voldoet.
- Het ontbreekt aan een duidelijke standaard voor kostenoriëntatie.
- De artikelen 67 en 68 van de Spoorwegwet scheppen de mogelijkheid om per AMvB invulling te geven aan de aard en omvang van TDVLD, evenals aan kostengeoriënteerde tarieven.
- NMa geeft aan dat als alle relevante diensten en voorzieningen duidelijk zijn benoemd als TDVLD in regelgeving dan kan de NMa op de toegang tot TDVLD toezicht houden en kunnen er betere resultaten worden behaald.

NMa Spoormonitor 2009 over BDV

- Vervoerders weten steeds beter welke diensten en voorzieningen onder het begrip BDV (nu:TDVLD) vallen (74% in 2009).
- Er heerst meer onduidelijkheid rondom diensten en voorzieningen die niet worden aangeboden door ProRail en Keyrail (o.a. Vivens ,Nedtrain en NS).
- De toegang tot opstel- en rangeersporen, laad- en losplaatsen is beperkt. Tegenwoordig is er 'parkeergeld' ingevoerd. Vervoerders vinden de prijs hiervoor te hoog.
- Voorzieningen ontbreken bij opstel- en herstelsporen.

Kabinetsstandpunt Spoor in beweging (2009)

- Het kabinet gaat met aanvullende regelgeving
 - onduidelijkheid over toegang tot BDV (Nu: TDVLD!) wegnemen
 - marktontwikkeling van BDV verder stimuleren
 - toezichtmogelijkheden verbeteren
 - duidelijkheid geven over de definitie en de scope van de BDV geven
 - duidelijkheid geven over de relatie tussen de lijst van BDV in richtlijn 2001/14/EG en artikel 67 van de Spoorwegwet
 - lijst met BDV uit bijlage 2 van richtlijn 2001/14 uitwerken
- Het ministerie van I&M heeft privaatrechtelijke afspraken gemaakt met NS om aan bezwaren van de regionale vervoerders tegemoet te komen.
- In een AMvB komt een overzicht van BDV onderverdeeld naar categorieën:
 - voorzieningen die gerelateerd zijn aan infrastructuur (o.a. wasstraten)
 - voorzieningen voor onderhoud van materieel (inspectiesporen)
 - voorzieningen voor reizigers (kaartautomaten, aankomst- en vertrekstaten)
 - voorzieningen voor rijdend personeel (toiletten, wachtruimten)
 - voorzieningen die niet of te algemeen zijn omschreven in de richtlijnen.
- Tarifiering van BDV zal ook aan de orde in de AMvB.
- Middels de implementatie van richtlijn 2012/34/EU gebeurt bovenstaande.

Samenvatting Stand van Zaken TDVLD

- Het juridische kader laat veel ruimte voor interpretatie inzake TDVLD.
- Het beheer van het spoor en een deel van de stations door ProRail en het beheer van stations door NS maakt beide partijen tot belangrijke leveranciers van TDVLD. Er zijn daarnaast nog andere leveranciers zoals Keyrail.
- Regionale vervoerders zijn voor het verlenen van TDVLD op stations o.a. afhankelijk van NS. Dit heeft in het verleden tot onvrede geleid.
- Klachten jegens de TDVLD aangeboden door NS lijken te zijn afgenomen.
- Er heerst nog de nodige onduidelijkheid en ontevredenheid rondom TDVLD, vooral over de TDVLD die niet door de infrabeheerders ProRail en Keyrail worden aangeboden.
- Duidelijkheid over definitie TDVLD onder vervoerders is recent toegenomen.
- Een mogelijkheid tot het (helderder) definiëren van TDVLD middels een AMvB bestaat. De NMa kan hierop toezicht houden.
- Er is ook een ontwerp-AMvB inzake de TDVLD door het Ministerie opgesteld.
- De implementatie van richtlijn 2012/34/EU betekent op punten een aanpassing van de huidige Spoorwegwet.
- Het uitwerken van de ontwerp-AMvB wordt door het Ministerie voortgezet met de implementatie van richtlijn 2012/34/EU.