

Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)

Titel consultatie: Besluit 'Vergoeding gebruik hoofdspoorweginfrastructuur' (Wijziging Besluit 'Implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte')

1. Wat is de aanleiding?

Het ministerie van infrastructuur en Milieu wijzigt het Besluit 'Implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte'. Hiermee harmoniseert het ministerie de berekeningsmethodiek voor de gebruiksvergoeding aan Europese regelgeving en wordt de juridische grondslag gecreëerd voor de introductie van een extra heffing en prijsprikkels.

2. Wie zijn betrokken?

- Omwonenden van het spoor
- Reizigers en verladers
- ProRail
- Autoriteit Consument en Markt (ACM)
- Spoorvervoerders
- De Minister van Infrastructuur en Milieu

3. Wat is het probleem?

De richtlijn 2012/34/EU biedt de mogelijkheid tot het toepassen van een extra heffing en prijsprikkels op het spoor. Daardoor zijn er mogelijkheden om de benutting van het spoor en de inpassing van het spoor in de leefomgeving te verbeteren. Daarnaast kan de rijksbijdrage voor beheer, onderhoud en vervanging (BOV) van het spoor beter beheerst worden en kunnen de tarieven die de spoorwegondernemingen moeten betalen stabiel worden. Deze mogelijkheden worden momenteel niet benut.

4. Wat is het doel?

Door de extra heffing wordt de mogelijkheid tot het doorberekenen van een gedeelte van de kosten voor beheer, onderhoud en vervanging (BOV) van het spoor aan spoorwegondernemingen gecreëerd, aanvullend op de BOV-kosten die met de vergoeding minimumtoegangspakket (VMT, voorheen: gebruiksvergoeding) doorberekend worden. De rijksbijdrage voor BOV van het spoor wordt daardoor beter beheersbaar en de tarieven die spoorwegondernemingen moeten betalen voor het gebruik van het spoor stabiel. Daarnaast zorgen de prijsprikkels voor een betere benutting van het spoor en inpassing van het spoor in de leefomgeving.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Om de doelen onder 4 te kunnen bereiken is het vanwege Europese regelgeving nodig dat de overheid een interventie doet.

6. Wat is het beste instrument?

In de Spoorwegwet is in artikel 62 opgenomen dat de aanvullende heffing en de prijsprikkels bij of krachtens algemene maatregel van bestuur (AMvB) vastgesteld moeten worden.

7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?

- **Burgers:** Omwonenden van het spoor zullen minder geluidshinder van treinen hebben. Daarnaast krijgen treinreizigers een beter spoorproduct (minder storingen) en kunnen zij andere kosten voor hun treinrit verwachten. Deze kosten kunnen zowel hoger als lager worden.
- **Bedrijven:** Verladingsbedrijven krijgen een beter treinproduct en kunnen andere kosten voor hun treinrit verwachten. Deze kosten kunnen zowel hoger als lager worden. Spoorvervoerders kunnen stabielere kosten voor hun treinrit verwachten, waarbij de hoogte afhankelijk is van de hoogte van de extra heffing en de prijsprikkels. Spoorbeheerder ProRail moet de nieuwe berekeningsmethodiek doorvoeren. Autoriteit Consument en Markt (ACM) moet toezicht houden op de naleving van de regelgeving door ProRail.
- **Overheid:** De rijksbijdrage voor beheer, onderhoud en vervanging (BOV) van het spoor wordt beter beheersbaar. Ook worden de tarieven die spoorwegondernemingen moeten betalen stabiel, wat bij kan dragen aan een gelijk speelveld voor het Nederlands spoorgoederenvervoer in Europa. De Minister van Infrastructuur en Milieu geeft de beheerder opdracht tot de extra heffing en moet goedkeuring verlenen voor de extra heffing per marktsegment.
- **Milieu:** Duurzaam spoorgebruik en geluidsreductie worden gestimuleerd.