

EUROPEES PARLEMENT

1999



2004

Zittingsdocument

DEFINITIEVE VERSIE
A5-0096/2001

21 maart 2001

*****I**

VERSLAG

over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende steunverlening voor de coördinatie van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren
(COM(2000) 5 – C5-0402/2000 – 2000/0023(COD))

Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme

Rapporteur: Felipe Camisón Asensio

Verklaring van de gebruikte tekens

- * Raadplegingsprocedure
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- **I Samenwerkingsprocedure (eerste lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- **II Samenwerkingsprocedure (tweede lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt
Meerderheid van de leden van het Parlement voor de verwerping of amendering van het gemeenschappelijk standpunt
- *** Instemming
Meerderheid van de leden van het Parlement, behalve in de in de artikelen 105, 107, 161 en 300 van het EG-Verdrag en in artikel 7 van het EU-Verdrag bedoelde gevallen
- ***I Medebeslissingsprocedure (eerste lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- ***II Medebeslissingsprocedure (tweede lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt
Meerderheid van de leden van het Parlement voor de verwerping of amendering van het gemeenschappelijk standpunt
- ***III Medebeslissingsprocedure (derde lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van de gemeenschappelijke ontwerp tekst

(De aangeduide procedure is gebaseerd op de door de Commissie voorgestelde rechtsgrondslag.)

Amendementen op wetsteksten

Door het Parlement aangebrachte wijzigingen worden in vet cursief aangegeven. De markering in mager cursief is een aanwijzing voor de technische diensten en betreft passages in de wetstekst waarvoor een correctie wordt voorgesteld (bijvoorbeeld aperte fouten of weglatingen in een taalversie). Dergelijke correcties moeten worden goedgekeurd door de betrokken technische diensten.

INHOUD

	Blz.
PROCEDUREVERLOOP	4
WETGEVINGSVOORSTEL	5
ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE	23
TOELICHTING	24
ADVIES VAN DE ECONOMISCHE EN MONETAIRE COMMISSIE	29

PROCEDUREVERLOOP

Bij schrijven van 28 juli 2000 diende de Commissie, overeenkomstig artikel 251, lid 2 en de artikelen 71, 73 en 89 van het EG-Verdrag, bij het Parlement het voorstel in voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende steunverlening voor de coördinatie van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (COM(2000) 5 – 2000/0023(COD)).

Op 8 september 2000 gaf de Voorzitter van het Parlement kennis van de verwijzing van dit voorstel naar de Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme als commissie ten principale en naar de Economische en Monetaire Commissie en de Commissie juridische zaken en interne markt als medeadviserende commissies (C5-0402/2000).

De Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme benoemde op haar vergadering van 12 september 2000 Felipe Camisón Asensio tot rapporteur.

De commissie behandelde het Commissievoorstel en het ontwerpverslag op haar vergaderingen van 21 november 2000 en 24 januari en 20 maart 2001.

Op laatstgenoemde vergadering hechtte zij met 50 stemmen voor bij 5 onthoudingen haar goedkeuring aan de ontwerpwetgevingsresolutie.

Bij de stemming waren aanwezig: Konstantinos Hatzidakis (voorzitter), Emmanouil Mastorakis, Rijk van Dam en Helmuth Markov (ondervoorzitters), Felipe Camisón Asensio (rapporteur), Pedro Aparicio Sánchez (verving Giovanni Claudio Fava), Sir Robert Atkins, Emmanouil Bakopoulos, Theodorus J.J. Bouwman, Philip Charles Bradbourn, Carmen Cerdeira Morterero, Luigi Cocilovo (verving Rolf Berend), Gerard Collins, Thierry Cornillet (verving Luigi Cesaro), Danielle Darras, Garrelt Duin, Alain Esclopé, Markus Ferber (verving Francis Decourrière), Jean-Claude Fruteau (verving John Hume), Mathieu J.H. Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Mary Honeyball, Georg Jarzembowski, Pierre Jonckheer (verving Reinhold Messner), Dieter-Lebrecht Koch, Brigitte Langenhagen (verving Jacqueline Foster), Giorgio Lisi, Sérgio Marques, Erik Meijer, Rosa Miguélez Ramos, James Nicholson (verving Francesco Musotto), Camilo Nogueira Román, Juan Ojeda Sanz, Josu Ortuondo Larrea, Karla M.H. Peijs, Wilhelm Ernst Piecyk, Giovanni Pittella (verving Juan de Dios Izquierdo Collado), Samuli Pohjamo, James L.C. Provan (verving Reinhard Rack), Alonso José Puerta, Carlos Ripoll i Martínez Bedoya, Isidoro Sánchez García, Marieke Sanders-ten Holte, Gilles Savary, Dana Rosemary Scallon, Agnes Schierhuber (verving Margie Sudre), Ingo Schmitt, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Helena Torres Marques (verving Joaquim Vairinhos), Ari Vatanen, Mark Francis Watts en Jan Marinus Wiersma (verving Demetrio Volcic).

Het advies van de Economische en Monetaire Commissie is bij dit verslag gevoegd. De Commissie juridische zaken en interne markt heeft op 17 oktober 2000 besloten geen advies uit te brengen.

Het verslag werd ingediend op 21 maart 2001.

De termijn voor de indiening van amendementen wordt bekendgemaakt in de ontwerpagenda voor de vergaderperiode waarin het verslag wordt behandeld.

WETGEVINGSVOORSTEL

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende steunverlening voor de coördinatie van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (COM(2000) 5 – C5-0402/2000 – 2000/0023(COD))

Dit voorstel wordt als volgt gewijzigd:

Door de Commissie voorgestelde tekst¹

Amendementen van het Parlement

Amendement 1

Overweging 2, inleidende formule

(2) Bij de liberalisering van het vervoer over land is aanzienlijke vooruitgang geboekt:

(2) Bij de liberalisering van het vervoer over land is **na** aanzienlijke **tijd enige** vooruitgang geboekt:

Motivering

Na een moeizaam proces van een aantal jaren is nu enige vooruitgang geboekt. Die moeizame voortgang moet tot uitdrukking komen in de tekst.

Amendement 2

Overweging 2 bis (nieuw)

(2 bis) Overeenkomstig het gemeenschappelijk vervoersbeleid mogen instrumenten voor de financiering van infrastructuur de veiliger en milieuvriendelijker vervoerswijzen zoals binnenwateren, spoor en gecombineerd vervoer niet benadelen in vergelijking met de financiering van de infrastructuur voor schadelijker vervoerswijzen.

Motivering

Het gemeenschappelijk vervoersbeleid (GVB) is gericht op een omslag naar meer duurzame vervoerswijzen, zoals binnenwateren, spoorvervoer en gecombineerd vervoer, in plaats van bevoordeling van schadelijker vervoerswijzen, zoals weg- en luchtvervoer.

Amendement 3

Overweging 5

(5) Artikel 73 **maakt** een uitzondering **op het verbod van** artikel 87, lid 1, **en** derhalve loopt deze verordening niet vooruit op de prealabele vraag of er sprake is van steun in

(5) Artikel 73 **bepaalt dat** een uitzondering **geldt op de algemene staatssteunregels** (artikel 87, lid 1) **indien de steunmaatregelen beantwoorden aan de**

¹ PB C 365 van 19.12.2000, blz. 179.

de zin van artikel 87, lid 1. Deze verordening is ook onverminderd andere artikelen van het Verdrag zoals artikel 86, lid 2.

behoeften van de coördinatie van het vervoer. Derhalve loopt deze verordening niet vooruit op de prealabele vraag of er sprake is van steun in de zin van artikel 87, lid 1. Deze verordening is ook onverminderd andere artikelen van het Verdrag zoals artikel 86, lid 2.

Motivering

Dit is een duidelijkere beschrijving van artikel 73.

Amendement 4

Overweging 8

(8) Het huidige beleid van de Gemeenschap bevordert de vorming van publiek/particuliere partnerschappen voor nieuwe projecten, en dan vooral projecten die als belangrijk worden beschouwd voor de ontwikkeling van het Trans-Europees netwerk. De regels voor de staatssteun moeten zo worden toegepast dat de infrastructuurprojecten waaraan ook door de particuliere sector wordt deelgenomen niet worden benadeeld tegenover sectoren zonder particuliere deelname. Derhalve is het beter een algemene uitzondering te maken voor steun aan infrastructuurbeheerders dan een voor bepaalde soorten projecten bedoelde uitzondering.

(8) Het huidige beleid van de Gemeenschap bevordert de vorming van publiek/particuliere partnerschappen voor nieuwe projecten, en dan vooral projecten die als belangrijk worden beschouwd voor de ontwikkeling van het Trans-Europees netwerk. De regels voor de staatssteun moeten zo worden toegepast dat de infrastructuurprojecten waaraan ook door de particuliere sector wordt deelgenomen niet worden benadeeld tegenover sectoren zonder particuliere deelname. Derhalve is het beter een algemene uitzondering te maken voor steun aan ***alle*** infrastructuurbeheerders ***en voor de infrastructuurprojecten*** dan een voor bepaalde soorten projecten bedoelde uitzondering.

Motivering

Aangezien ook in artikel 87, lid 3, letter b) van het EG-Verdrag wordt verwezen naar de verwezenlijking van projecten, is het wenselijk het belang ervan te onderstrepen.

De nationale instanties die de infrastructuur voor het vervoer over land beheren vallen niet onder dit voorstel. Dit betekent discriminatie van de beheerders van openbare en particuliere infrastructuur en leidt in tal van lidstaten tot een concurrentievoordeel voor bepaalde wijzen van vervoer.

Amendement 5

Overweging 9

(9) Staatsfinanciering van het beheer, het onderhoud of de verschaffing van infrastructuur voor vervoer over land die volgens communautair recht open staat

(9) Staatsfinanciering van het beheer, het onderhoud, ***de aanleg*** of de verschaffing van infrastructuur voor vervoer over land die volgens communautair recht open staat

voor alle potentiële gebruikers en wordt beheerd door de staat, valt niet onder artikel 87, lid 1 van het EG-verdrag, aangezien hier geen sprake is van de bevoordeling van een met andere ondernemingen concurrerende onderneming.

voor alle potentiële gebruikers en wordt beheerd door de staat, valt niet onder artikel 87, lid 1 van het EG-verdrag, aangezien hier geen sprake is van de bevoordeling van een met andere ondernemingen concurrerende onderneming.

Motivering

De omschrijving "verschaffing" van infrastructuur is niet duidelijk en moet worden aangevuld met de term "aanleg".

Amendement 6 Overweging 10

(10) Staatssteun, die aan een openbare of particuliere, maar van de staat los staande infrastructuurbeheerder wordt verleend voor het beheer, het onderhoud of de exploitatie van infrastructuur voor vervoer over land, wordt verondersteld verenigbaar te zijn met de gemeenschappelijke markt, indien die beheerder gekozen is ***in het kader van een openbare en niet discriminerende aanbesteding, aangezien daardoor*** gewaarborgd werd dat het bedrag aan staatssteun overeenkomt met de marktprijs die moet worden betaald om het gewenste resultaat te behalen.

(10) Staatssteun, die aan een openbare of particuliere, maar van de staat los staande infrastructuurbeheerder wordt verleend voor het beheer, het onderhoud, ***de aanleg*** of de exploitatie van infrastructuur voor vervoer over land, wordt verondersteld verenigbaar te zijn met de gemeenschappelijke markt, ***indien de door deze beheerder beheerde infrastructuur toegankelijk is voor alle potentiële gebruikers conform artikel 87, lid 1 van het EG-Verdrag, of*** indien die beheerder ***op een zodanige wijze*** gekozen is, ***dat*** daardoor gewaarborgd werd dat het bedrag aan staatssteun overeenkomt met de marktprijs die moet worden betaald om het gewenste resultaat te behalen.

Motivering

Voor het behalen van de marktprijs is het voldoende wanneer onder de kandidaten voor het beheer, onderhoud of de exploitatie van infrastructuur sprake is van concurrentie. Binnen de Europese Unie kan dit echter ook door de uitschrijving van een Europees openbaar deelnameconкурс, dat echter in het taalgebruik van de Europese Unie "niet-openbare procedure" heet. De tekst van de overweging dient te worden aangepast, zodat ook deze concurrentieprocedure als marktprijsbepalend kan worden erkend.

Er dient voor alle vervoerswijzen een objectief criterium te worden gebruikt, namelijk het in artikel 87 van het Verdrag neergelegde criterium: of de infrastructuur op niet-discriminerende wijze toegankelijk is voor alle gebruikers. In ieder geval moeten uiteenlopende definities worden vermeden, omdat deze tot verstoringen tussen sectoren kunnen leiden. De EU heeft een coherent kader nodig voor alle vervoerswijzen met het oog op de verdere ontwikkeling van multimodale vervoersstromen in Europa (zie amendement 10 op artikel 6).

Amendement 7

Overweging 11

(11) Indien echter voor een bepaalde steunmaatregel ten behoeve van een infrastructuur beheerder dit vermoeden van verenigbaarheid niet geldt, moet deze maatregel toch als zijnde verenigbaar met het EG-Verdrag worden toegelaten, indien zij noodzakelijk is om de uitvoering van een project of activiteit mogelijk te maken en mits zij niet leidt tot zodanige concurrentievervalsing dat het algemeen belang wordt geschaad. Staatssteun voor de aanleg en exploitatie van een gecombineerd vervoerterminal die waarschijnlijk aanzienlijke verkeersstromen zal aantrekken van concurrerende terminals in plaats van te leiden tot modal shift van de weg naar milieuvriendelijke vervoerswijzen, wordt bij voorbeeld beschouwd als concurrentievervalsing die het algemeen belang schaadt.

(11) Indien echter voor een bepaalde steunmaatregel ten behoeve van een infrastructuur beheerder dit vermoeden van verenigbaarheid niet geldt, moet deze maatregel toch als zijnde verenigbaar met het EG-Verdrag worden toegelaten, indien zij noodzakelijk is om de uitvoering van een project of activiteit mogelijk te maken en mits zij niet leidt tot zodanige concurrentieverstoring dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad. Staatssteun voor de aanleg en exploitatie van een gecombineerd vervoerterminal die waarschijnlijk aanzienlijke verkeersstromen zal aantrekken van concurrerende terminals in plaats van te leiden tot modal shift van de weg naar milieuvriendelijke vervoerswijzen, wordt **in de huidige situatie** bij voorbeeld beschouwd als concurrentieverstoring die het gemeenschappelijk belang schaadt.

Motivering

De mate van milieuvriendelijkheid van de vervoerswijzen kan in de loop van de tijd veranderen door technologische innovatie; een toevoeging dat dit geldt in de huidige situatie is daarom op zijn plaats.

Amendement 8 Overweging 11 bis (nieuw)

(11 bis) Een verschuiving naar milieuvriendelijker vervoer maakt deel uit van het gemeenschappelijk vervoerbeleid en kan derhalve worden beschouwd als zijnde van gemeenschappelijk belang.

Motivering

Het gemeenschappelijk belang is een relevant criterium voor het bepalen van de wettigheid van de staatssteun en verdient daarom een duidelijke omschrijving in lijn met paragraaf 63 d van de toelichting van het Commissievoorstel. Door technologische innovatie kunnen op termijn ook binnen één enkele vervoerswijze milieuvriendelijker alternatieven beschikbaar komen. Deze mogen niet bij voorbaat van staatssteun worden uitgesloten.

De betekenis van de term "gemeenschappelijk belang" ontwikkelt zich in de loop van de tijd. Derhalve is het niet gewenst een definitie van de term in de artikelen op te nemen.

Amendement 9
Overweging 11 ter (nieuw)

(11 ter) Door technologische innovatie kunnen op termijn ook binnen één enkele vervoerswijze milieuvriendelijker alternatieven beschikbaar komen. Deze mogen niet bij voorbaat van staatssteun worden uitgesloten. Ook kan een bepaalde vervoerswijze milieuvriendelijker worden dan een andere die op dit moment milieuvriendelijker is. Het programma moet zodanig flexibel zijn dat technologische innovatie wordt gestimuleerd en nieuwe milieuvriendelijke vindingen altijd in aanmerking kunnen komen voor staatssteun.

Motivering

Dit amendement beoogt de benodigde flexibiliteit aan te brengen in het concept van milieuvriendelijk vervoer en innovatie de aandacht te geven die zij verdient.

Amendement 10
Overweging 13 bis (nieuw)

(13 bis) De totstandbrenging van een duurzaam vervoersstelsel veronderstelt de tenuitvoerlegging van een voluntaristisch beleid met het oog op een modale overgang van het wegvervoer naar het vervoer per spoor, over zee of over de binnenwateren.

Motivering

Spreekt voor zich.

Amendement 11
Overweging 14

(14) Wat het goederenvervoer betreft moeten steunregelingen worden geduld die in dergelijke maatregelen voorzien in verband met het gebruik van infrastructuur en die niet al te veel de verwezenlijking van andere communautaire doelstellingen belemmeren. Daarom moeten de lidstaten verplicht worden ***met een redelijke mate van transparantie*** aan te tonen dat deze

(14) Wat het goederenvervoer betreft moeten steunregelingen worden geduld die in dergelijke maatregelen voorzien in verband met het gebruik van infrastructuur en die niet al te veel de verwezenlijking van andere communautaire doelstellingen belemmeren. Daarom moeten de lidstaten verplicht worden ***objectief*** aan te tonen dat deze regelingen dienen voor compensatie van

regelingen dienen voor compensatie van specifieke *marginale* niet-betaalde *externe* kosten van concurrerende vervoerswijzen, *en dat zij van beperkte duur zijn*. Wel *is in principe verlenging mogelijk van* iedere staatsregeling *van dien aard* die door de Commissie is toegestaan, *zolang* nog geen doorberekening van specifieke onbetaalde kosten binnen afzonderlijke of alle vervoerswijzen over land wordt bereikt. Wat het personenvervoer betreft kan met dit punt rekening worden gehouden, wanneer de vervoerder om exclusieve rechten of financiële compensatie vraagt overeenkomstig communautaire wetgeving, inzonderheid Verordening(EEG) nr. 1191/69 van de Raad.

specifieke niet-betaalde kosten van concurrerende vervoerswijzen. Wel *moet* iedere staatsregeling die door de Commissie is toegestaan, *onmiddellijk worden beëindigd, wanneer* nog geen doorberekening van specifieke onbetaalde kosten binnen afzonderlijke of alle vervoerswijzen over land wordt bereikt. *Om distorsies als gevolg van een uiteenlopende interpretatie van deze kosten te voorkomen, stelt de Commissie de basiscriteria voor deze steunregeling vast*. Wat het personenvervoer betreft kan met dit punt rekening worden gehouden, wanneer de vervoerder om exclusieve rechten of financiële compensatie vraagt overeenkomstig communautaire wetgeving, inzonderheid Verordening(EEG) nr. 1191/69 van de Raad.

Motivering

Aangezien de specifieke niet-betaalde marginale kosten van concurrerende vervoerswijzen nog niet exact zijn omschreven, moet de Europese Commissie de basiscriteria vaststellen, waardoor de lidstaten zich bij de vaststelling van hun steunregelingen moeten laten leiden. Wanneer het elke lidstaat vrij zou staan deze kosten zelf te definiëren, zouden er onvermijdelijk uiteenlopende interpretaties en distorsies tussen lidstaten en tussen verschillende vervoerswijzen optreden.

Aanpassing aan de ten gronde liggende resolutie van het Europees Parlement over de heffing van vervoersinfrastructuurbelasting van 18 januari 2001 (verslag-Costa).

Amendement 12 Overweging 14 bis (nieuw)

(14 bis) Steun aan vervoersondernemingen voor goederen in het gecombineerd vervoer is overeenkomstig het Verdrag toegestaan en vrijgesteld van elke verplichting tot voorafgaande kennisgeving.

Motivering

Daar wordt erkend dat deze vervoerswijze voordelen heeft, moet steun aan vervoersondernemingen in het gecombineerd vervoer worden toegestaan en worden vrijgesteld van elke verplichting tot voorafgaande kennisgeving.

Amendement 13 Overweging 16

(16) De krachtens deze verordening verleende steun **moet** worden aangemeld overeenkomstig artikel 87, lid 3, van het EG-Verdrag en verordening (EG) nr. 659/99 van de Raad tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 93 (*nieuwe nummering 88*) van het Verdrag, **behalve indien deze verordening anders bepaalt.**

(16) **Ongeacht de bepalingen van artikel 6 van deze verordening moet** de krachtens deze verordening verleende steun worden aangemeld overeenkomstig artikel 87, lid 3, van het EG-Verdrag en verordening (EG) nr. 659/99 van de Raad tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 93 (*nieuwe nummering 88*) van het Verdrag.

Motivering

Zie voorstel voor amendement.

Amendement 14
Overweging 17

(17) Op steun voor het beheer, het onderhoud of de beschikbaarstelling van **andere** infrastructuur **dan gecombineerd vervoer- binnenvaart- en wegterminals, die een integrerend deel vormt van een bestaand open vervoersnetwerk met één enkele infrastructuurbeheerder** kan de Commissie effectief toezicht uitoefenen door regelmatige verstrekking van algemene informatie te verlangen in plaats van een specifieke kennisgeving vooraf.

(17) Op steun voor het beheer, het onderhoud, **de aanleg** of de beschikbaarstelling van **andere dan gebruikersspecifieke** infrastructuur kan de Commissie effectief toezicht uitoefenen door regelmatige verstrekking van algemene informatie te verlangen in plaats van een specifieke kennisgeving vooraf.

Motivering

- 1. Zie amendement 4 van de rapporteur.*
- 2. Zie de amendementen op overweging 10 en artikel 6.*

Amendement 15
Overweging 18

(18) In geval van steun voor het beheer, het onderhoud of de beschikbaarstelling van **bovengenoemde terminals, of indien de betreffende infrastructuur en het netwerk afzonderlijke beheerders hebben, of indien de capaciteit bij contract geheel of gedeeltelijk gereserveerd is voor één of meer vervoersondernemingen (in tegenstelling tot het verlenen van een toegangsrecht voor een open infrastructuur)**, kan de invloed op de concurrentie sterker zijn en moet de

(18) In geval van steun voor het beheer, het onderhoud, **de aanleg** of de beschikbaarstelling van **infrastructuur die is voorbehouden aan een specifieke onderneming, en wanneer het steunplafond hoger is dan het door de Europese Commissie vastgestelde bedrag**, kan de invloed op de concurrentie sterker zijn en moet de verplichte kennisgeving vooraf gehandhaafd blijven.

verplichte kennisgeving vooraf gehandhaafd blijven.

Motivering

Artikel 87 van het Verdrag bepaalt dat steunmaatregelen alleen onverenigbaar zijn met de gemeenschappelijke markt, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt. Een individuele benadering van bepaalde infrastructuurprojecten door de Commissie leidt waarschijnlijk tot langdurige procedures (zes maanden en langer) waardoor ongetwijfeld vervoersexploitanten worden afgeschrikt om te investeren in intermodaal vervoer. Openbare aanbestedingen voor kleinere projecten (bedrag vastgesteld door de Europese Commissie) vormen geen gangbare procedure. Een flexibel en pragmatisch rechtskader is belangrijk om de belangstelling voor investeringen in milieuvriendelijke vervoersoplossingen bij potentiële investeerders levendig te houden. Gezien de bescheiden omvang van diverse investeringen kan een de-minimis-regel van de Europese Commissie worden overwogen om onnodige bureaucratie te voorkomen.

Amendement 16 Overweging 19 bis (nieuw)

(19 bis) Door de controle op de steun, zowel tevoren als ex-post gedocumenteerd, waarborgt de Commissie dat de concurrentie tussen de vervoerswijzen en tussen de lidstaten en regio's niet wordt vervalst. Bij het desbetreffende onderzoek let zij vooral op de gevolgen die kunnen voortvloeien uit verschillende steunpercentages.

Motivering

Een van de doelstellingen van de interne markt is door het algemene verbod op subsidie eerlijke concurrentie mogelijk te maken. Dit doel geldt principieel ook voor de vervoerssector. Wanneer deze echter om bepaalde redenen uitgezonderd is van het algemene verbod op steunverlening, moet er bijzonder op worden gelet dat door de subsidies geen nieuwe concurrentievervalsingen optreden.

Amendement 17 Artikel 1

Deze verordening is van toepassing op steun die voorziet in de behoefte aan coördinatie van het vervoer per spoor, over de weg **en** via de binnenwateren.

Deze verordening is van toepassing op steun die voorziet in de behoefte aan coördinatie van het vervoer per spoor, over de weg, via de binnenwateren **en de korte vaart, met inbegrip van verrichtingen in het gecombineerd vervoer in de zeehavens.**

Motivering

Ter verwezenlijking van de doelstelling van de verordening is het absoluut noodzakelijk om nadrukkelijk duidelijk te maken dat de overslaginstallaties op het land wat het gecombineerd vervoer in de zeehavens betreft ook onder het toepassingsgebied van de verordening vallen. Zoals de andere genoemde vervoerswijzen moet ook de korte vaart tot de vervoerswijzen over land worden gerekend en daarom onder de werkingssfeer van de verordening vallen.

Amendement 18
Artikel 2, definitie 1

"vervoersinfrastructuur": vaste installaties voor de verplaatsing of het overladen/overstappen van passagiers en goederen en de bijbehorende veiligheids- en navigatiesystemen die voor het beheer van deze installaties onmisbaar zijn;

"vervoersinfrastructuur": vaste installaties voor de verplaatsing of het overladen/overstappen van passagiers en goederen en de bijbehorende **ook in voertuigen ingebouwde** veiligheids- en navigatiesystemen die voor het beheer van deze installaties onmisbaar zijn;

Hieronder vallen ook de verbindingen tussen vervoer over land en zeevervoer, die ten behoeve van deze verordening tot het vervoer over land worden gerekend.

Motivering

Op grond van moderne communicatietechnieken is het mogelijk dat informatie niet meer via vaste installaties doorgegeven wordt, maar direct in de locomotief beschikbaar is. Zo wordt de informatie of het nog af te leggen traject vrij is op bepaalde tracés nu al niet meer via signalen gegeven, maar draadloos op een beeldscherm in de bestuurderscabine zichtbaar gemaakt. Omdat deze informatiesystemen doeltreffender zijn dan de traditionele en steeds vaker worden ingezet, dienen zij – ook wat de uitrusting van het rollend materieel betreft – in de steunverordening te worden opgenomen. Overslag waarbij zeevervoer is betrokken moet eveneens onder de verordening vallen, omdat het aandeel van het vervoer over land in deze combinatie meestal van essentieel belang is.

Amendement 19
Artikel 2, definitie 2

"infrastructuurbeheerder": een publieke, particuliere of gemengd publieke/particuliere onderneming die vervoersinfrastructuur beheert, onderhoudt of aanbiedt;

"infrastructuurbeheerder": een **bestuursorgaan**, publieke, particuliere of gemengd publieke/particuliere onderneming die vervoersinfrastructuur beheert, onderhoudt of aanbiedt;

Motivering

De nationale instanties die de infrastructuur voor het vervoer over land beheren vallen niet onder dit voorstel. Dit betekent discriminatie van de beheerders van openbare en particuliere infrastructuur en leidt in tal van lidstaten tot een concurrentievoordeel voor bepaalde wijzen van vervoer.

Amendement 20
Artikel 2, definitie 4

"specifieke niet-betaalde externe en infrastructuurkosten": kosten die niet via **specifieke heffingen** op de gebruiker van de vervoersinfrastructuur worden verhaald. Hierbij kan het bijvoorbeeld gaan om kosten in verband met schade aan de infrastructuur, verontreiniging, geluidshinder, congestie, gezondheid en ongevallen.

"specifieke niet-betaalde externe en infrastructuurkosten": kosten die niet via **tarieven naar rato van het daadwerkelijke gebruik van de infrastructuur** op de gebruiker van de vervoersinfrastructuur worden verhaald. Hierbij kan het bijvoorbeeld gaan om kosten in verband met schade aan de infrastructuur, verontreiniging, geluidshinder, congestie, gezondheid en ongevallen.

Motivering

De term "heffingen" lijkt in dit verband niet juist. Door te spreken van "tarieven" wordt aangegeven dat er een verband bestaat tussen de te betalen prijs en het daadwerkelijke gebruik dat van de vervoersinfrastructuur wordt gemaakt.

Amendement 21
Artikel 3, lid -1 (nieuw)

-1. Staatssteun die wordt verleend voor het beheer, het onderhoud of de exploitatie van infrastructuur die een integrerend deel van een netwerk vormt, dat overeenkomstig de desbetreffende wettelijke bepalingen voor alle potentiële gebruikers toegankelijk is en in opdracht van de staat wordt beheerd door een onderneming, vormt geen staatssteun in de zin van het EG-Verdrag.

Motivering

Met het amendement wordt een wijziging van de verordening voorgesteld, teneinde de ongelijkheid weg te nemen van de financiering van infrastructuur overeenkomstig de rechtspositie van de betrokken onderneming. Of het nu gaat om publieke of particuliere ondernemingen, het openbaar belang van de vervoersinfrastructuur moet worden erkend. Met het nieuwe lid 1 moet een benadeling van de spoorwegen ten opzichte van het wegvervoer en de binnenscheepvaart worden voorkomen. Wegen en waterwegen worden in de meeste lidstaten rechtstreeks door de staat beheerd, zodat de subsidiekwestie niet aan de orde is, omdat er geen sprake is van een begunstigde onderneming. Bij de spoorwegen is het omgekeerd: de spoorwegnetwerken worden in alle lidstaten geëxploiteerd door ondernemingen. Om te voorkomen dat het spoorwegvervoer door deze organisatievorm wordt benadeeld, moet staatssteun aan beheerders van netwerken over het algemeen worden uitgezonderd van het subsidieverbod.

Amendement 22

Artikel 3, lid 1, inleidende formule

1. Aan een infrastructuurbeheerder verleende steun voor **het beheer**, het onderhoud of het aanbieden van infrastructuur voor het vervoer over land is verenigbaar met het EG-Verdrag, mits de steun in vergelijking met de totale financiering van het project:

1. Aan een infrastructuurbeheerder verleende steun voor het onderhoud, **de aanleg en/of** het aanbieden van infrastructuur voor het vervoer over land is verenigbaar met het EG-Verdrag, mits de steun in vergelijking met de totale financiering van het project:

Motivering

Andere vormen voor bedrijfssteun dan investeringssteun verstoren altijd de concurrentie tussen de vervoersondernemingen en gevreesd moet worden dat deze bovendien kunnen leiden tot een nieuwe subsidiewedloop onder de lidstaten. Zie voorts motivering van amendement 7 van de rapporteur.

Amendement 23 Artikel 3, lid 1, letter b)

(b) niet leidt tot een zodanige verstoring van de mededinging dat dit strijdig is met het gemeenschappelijk belang.

(b) niet leidt tot een **door de Europese Commissie te definiëren ernstige mate van** verstoring van de mededinging dat dit strijdig is met het gemeenschappelijk belang.

Motivering

Artikel 87 van het Verdrag bepaalt dat steunmaatregelen alleen onverenigbaar zijn met de gemeenschappelijke markt, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt. Een individuele benadering van bepaalde infrastructuurprojecten door de Commissie leidt waarschijnlijk tot langdurige procedures (zes maanden en langer) waardoor ongetwijfeld vervoersexploitanten worden afgeschrikt om te investeren in intermodaal vervoer. Openbare aanbestedingen voor kleinere projecten (bedrag vastgesteld door de Europese Commissie) vormen geen gangbare procedure. Een flexibel en pragmatisch rechtskader is belangrijk om de belangstelling voor investeringen in milieuvriendelijke vervoersoplossingen bij potentiële investeerders levendig te houden. Gezien de bescheiden omvang van diverse investeringen kan een de-minimis-regel van de Europese Commissie worden overwogen om onnodige bureaucratie te voorkomen.

Amendement 24 Artikel 3, lid 2

2. Bij de beoordeling krachtens dit artikel wordt rekening gehouden met de voorschriften van communautaire wetgeving inzake gebruiksheffingen voor infrastructuur die ten tijde van de verlening van de betrokken steun van kracht is.

2. Bij de beoordeling krachtens dit artikel wordt rekening gehouden met de voorschriften van communautaire wetgeving inzake gebruiksheffingen voor infrastructuur die ten tijde van de verlening van de betrokken steun van kracht is. **Alle wettelijke voorschriften inzake het in rekening brengen van het**

infrastructuurgebruik op basis van de directe kosten van de exploitatie van de vervoerdienst kunnen aanleiding geven tot steun die verenigbaar is met het EG-Verdrag, mits die steun bedoeld is om de infrastructuurbeheerder te vergoeden voor de relevante niet-betaalde infrastructuurkosten.

Motivering

De verordening moet voorzien in de mogelijkheid van overheidssteun als compensatie voor de infrastructuurbeheerder indien deze verplicht is tarieven toe te passen waarbij de volledige kosten voor het beheer, het onderhoud of de verschaffing van vervoersinfrastructuur niet worden gedekt. Dit kan het geval zijn wanneer de communautaire wetgeving inzake het in rekening brengen van het infrastructuurgebruik de toepassing van het principe van de "marginale kosten" oplegt in het kader van beleidsmaatregelen die momenteel op EU-niveau worden besproken.

Amendement 25

Artikel 4, lid 1, inleidende formule

1. Een regeling voor de verlening van steun aan vervoersondernemingen met het oog op het gebruik van infrastructuur voor het goederenvervoer is verenigbaar met het EG-Verdrag mits:

1. Een regeling voor de verlening van steun aan vervoersondernemingen met het oog op het gebruik van infrastructuur voor het goederen- **en personen**vervoer is verenigbaar met het EG-Verdrag mits:

Motivering

Ook aan het personenverkeer zou steun moeten kunnen worden verleend, aangezien steun aan ondernemingen die openbaar personenvervoer over korte afstanden aanbieden, mogelijk moet zijn.

Amendement 26

Artikel 4, lid 1, letter b)

(b) op basis van een vergelijkende kostenanalyse wordt aangetoond dat deze steun beperkt blijft tot de compensatie van specifieke niet-betaalde externe en infrastructuurkosten voor het gebruik van concurrerende vervoersinfrastructuur na aftrek van eventuele vergelijkbare niet-betaalde kosten voor het gebruik van de desbetreffende infrastructuur,

(b) hiermee aantoonbaar een verlegging van het vervoer naar vervoerswijzen met lagere externe kosten kan worden verwezenlijkt. Basis voor het verlenen van dergelijke steun is een contractuele overeenkomst met de vervoersonderneming die streefdoelen voor de groei van de verkeersstromen vastlegt en voldoet aan de in artikel 4, letters c) en d) vastgestelde voorwaarden van transparantie en niet-discriminatie. Deze regeling geldt tot de inwerkingtreding van de communautaire regelgeving inzake

de bepaling of evaluatie van de eventuele externe en infrastructuur kosten,

Motivering

De regeling die de Commissie voorstelt lijkt moeilijk toepasbaar zolang er geen communautaire regelgeving inzake de evaluatie of bepaling van de eventuele (externe en infrastructuur)kosten bestaat op grond waarvan dit type kosten gemeten, gekwantificeerd en betaald kunnen worden. Daarom wordt voorgesteld een tijdelijke steunregeling voor het goederenvervoer vast te stellen om een modal shift naar vervoerwijzen met minder externe kosten te stimuleren. Deze regeling blijft van toepassing tot de inwerkingtreding van de bovengenoemde communautaire regelgeving, tot het moment dus dat de externe en infrastructuurkosten op uniforme wijze in de verschillende lidstaten gemeten kunnen worden.

Amendement 27
Artikel 4, lid 1, letter d)

(d) de steun niet leidt tot een zodanige verstoring van de mededinging dat dit strijdig is met het gemeenschappelijk belang.

(d) de steun niet leidt tot een zodanige verstoring van de mededinging **tussen de vervoerswijzen, regio's en lidstaten** dat dit strijdig is met het gemeenschappelijk belang.

Motivering

Zoveel mogelijk gelijkheid op het gebied van mededinging, zowel tussen de vervoerswijzen als tussen de regio's en staten, is een punt waarmee in het belang van een eerlijke organisatie van de interne markt bij alle subsidieregelingen rekening moet worden gehouden. Bij de controle van de subsidieregelingen is het met name de taak van de Commissie erop te letten dat door de steunverlening geen concurrentiedistorsies tussen regio's en lidstaten ontstaan.

Amendement 28
Artikel 4, lid 2 bis (nieuw)

2 bis. Een regeling van beperkte duur waarbij aan vervoersondernemingen steun wordt verleend voor goederenvervoer is verenigbaar met het EG-Verdrag mits wordt aangetoond dat de steun bijdraagt tot een verschuiving van het goederenvervoer naar vervoerswijzen met lage externe kosten. De regeling wordt toegepast via een contractuele overeenkomst met de vervoersonderneming waarin de nagestreefde groeicijfers voor de vervoersstromen worden vastgesteld en die in overeenstemming is met de in artikel 4, lid 1, onder c) en d) vastgestelde voorschriften inzake transparantie en

niet-discriminatie. De regeling is niet langer van toepassing wanneer wordt aangetoond dat de nagestreefde beperking van de externe kosten is verwezenlijkt. Deze regeling is onderworpen aan dezelfde kennisgevingsverplichting als de in lid 1, onder a) van dit artikel bedoelde regeling.

Motivering

De in artikel 4, lid 1 van de verordening voorgestelde regeling – Steun voor het gebruik van infrastructuur ter compensatie van niet-betaalde kosten van concurrerende vervoerswijzen – is ontoereikend om te komen tot een spreiding van het vervoer over de vervoerswijzen die verenigbaar is met duurzame mobiliteit. Derhalve moeten ook andere steunregelingen worden ingevoerd, zoals steun voor vervoer via vervoerswijzen met lage externe kosten, en wel in die mate dat het een voelbaar effect heeft op de verkeersstroomdeling. De regeling is bedoeld als een vervoersovereenkomst, waarbij de financiering van de vervoersoperatie overeenstemt met de externe kosten die worden bespaard door het verwezenlijken van bepaalde groeicijfers met betrekking tot de vervoerde hoeveelheden.

Amendement 29 Artikel 4 bis (nieuw)

Artikel 4 bis

De lidstaten kunnen in onderstaande gevallen steunmaatregelen in de zin van artikel 73 van het Verdrag nemen:
(a) wanneer de steunmaatregelen gericht zijn op de coördinatie van het vervoer, bijvoorbeeld om duurzame mobiliteit te bevorderen;
(b) wanneer de steunmaatregelen gericht zijn op de bevordering van onderzoek en ontwikkeling op het gebied van vervoerssystemen en economisch levensvatbare technologie voor de Gemeenschap in het algemeen, met uitsluiting van de commerciële exploitatie van dergelijke systemen;

Motivering

De Commissie herinnert eraan dat de meeste steun aan vervoer over land nog steeds kan worden gegeven in de vorm van horizontale, voor alle bedrijfstakken geldende steunmaatregelen. Omdat in het kader van het milieu- en energiebeleid steeds meer nood is aan coördinatie van de vervoersector, moeten alle vormen van steun aan het vervoer over land worden afgestemd op de algemene doelstelling van de ontwikkeling van milieuvriendelijke vervoerswijzen. Daarom moeten de bepalingen inzake onderzoek en ontwikkeling van de geldende Verordening 1107/70

worden overgenomen zodat de steun aan het vervoer over land wordt ingepast in artikel 73 van het Verdrag.

Amendement 30

Artikel 5, lid 1

1. Wanneer een **onderneming** die krachtens deze verordening verleende steun ontvangt zich niet alleen bezighoudt met de gesubsidieerde activiteit, maar ook met een andere economische activiteit, worden de verstrekte financiële middelen in gescheiden boekhoudingen ondergebracht en zodanig beheerd dat een overdracht van of naar een andere activiteit onmogelijk is.

1. Wanneer een **infrastructuurbeheerder** die krachtens deze verordening verleende steun ontvangt zich niet alleen bezighoudt met de gesubsidieerde activiteit, maar ook met een andere economische activiteit, worden de verstrekte financiële middelen in gescheiden boekhoudingen ondergebracht en zodanig beheerd dat een overdracht van of naar een andere activiteit onmogelijk is.

Motivering

Om de rechtszekerheid te waarborgen, dient ook op deze plaats de definitie van een infrastructuurbeheerder te worden gebruikt, zoals in artikel 2 is gedefinieerd. Zo kan worden voorkomen dat ook voor overheidsinstanties of publieke ondernemingen een overboeking van de subsidies naar andere activiteiten niet mogelijk is.

Amendement 31

Artikel 6, lid 1 en letter a)

1. Voor steun die wordt verleend voor het beheer, het onderhoud of het aanbieden van andere infrastructuur voor het vervoer over land **dan terminals voor gecombineerd vervoer, de binnenwateren of het wegvervoer, is kennisgeving overeenkomstig artikel 88, lid 3, van het EG-Verdrag niet vereist wanneer aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:**

a) de infrastructuur vormt een integrerend deel van een netwerk dat dezelfde beheerder heeft als de betrokken infrastructuur en is op niet-discriminerende voorwaarden toegankelijk voor elke persoon of onderneming die deze wenst te gebruiken;

1. Voor steun die wordt verleend voor het beheer, het onderhoud, **de aanleg** of het aanbieden van andere infrastructuur voor het vervoer over land **behoeft niet te worden aangemeld overeenkomstig artikel 88, lid 3, van het EG-Verdrag als de infrastructuur op niet-discriminerende voorwaarden toegankelijk is voor elke persoon of onderneming die deze wenst te gebruiken conform de geldende Europese wetgeving:**

Motivering

Er dient een objectief criterium te worden gebruikt voor alle vervoerswijzen, dat wil zeggen het in artikel 87 van het Verdrag neergelegde criterium: of de infrastructuur op niet-discriminerende wijze toegankelijk is voor alle gebruikers. Verschillende definities moeten

in ieder geval worden vermeden, omdat deze zouden kunnen leiden tot verstoringen tussen sectoren. De EU heeft een coherent kader nodig voor alle vervoerswijzen met het oog op de verdere ontwikkeling van multimodale vervoersstromen in Europa. Eén uitzondering is aanvaardbaar: in de onderhavige verordening moet rekening worden gehouden met de mate van liberalisering en de toegangsrechten voor de spoorwegsector.

Amendement 32
Artikel 6, lid 1 bis (nieuw)

1 bis. Voor terminals die voldoen aan de voorwaarden van lid 1, onder a) en b) en die in een Europees of nationaal concept ter ontwikkeling van in het net geïntegreerde vestigingsplaatsen van terminals worden aanbevolen, is geen kennisgeving vereist overeenkomstig artikel 88, lid 3 van het EG-Verdrag.

Motivering

De Commissie schrijft een algemene kennisgevingsplicht voor terminals voor, omdat deze een bijzondere invloed hebben op de concurrentie. Voorkomen moet worden dat terminalstandplaatsen worden gesubsidieerd die niet bijdragen aan een verplaatsing van het vervoer, maar alleen maar gaan concurreren met reeds bestaande standplaatsen. Dit doel kan bij een duidelijke vermindering van de bureaucratische rompslomp ook worden verwezenlijkt, wanneer uitsluitend kennisgeving van subsidies aan dit soort terminals verplicht wordt gesteld, die niet in Europese (TEN) of nationale vestigingsplannen zijn vervat, omdat er van kan worden uitgegaan dat dit soort plannen de bevordering van onrendabele vestigingsplaatsen juist zouden willen voorkomen.

Amendement 33
Artikel 6, lid 2

2. Unimodale spoorwegterminals en stations worden als een integrerend deel van het spoorwegnet beschouwd.

2. Unimodale spoorwegterminals en stations worden als een integrerend deel van het spoorwegnet beschouwd, ***waarbij de beheerder van de terminals en de stations niet dezelfde hoeft te zijn als de beheerder van het netwerk. Regionale spoorwegtracés en deelnetwerken gelden in de zin van deze verordening als netwerken.***

Motivering

Een verduidelijking van het feit dat het beginsel dat een kennisgeving overbodig is ook geldt voor het geval dat de terminals en stations door een andere beheerder dan de beheerder van het spoorwegnet worden geëxploiteerd. Wil men de concurrentie over het spoor bevorderen, dan moet worden verhinderd dat voor steun ten behoeve van tracés die door particuliere

spoorwegondernemingen in tegenstelling tot degene die worden beheerd door monopolies kennisgeving vereisen, aangezien zij wellicht niet als netwerk gelden in de zin van artikel 63, lid 1, onder a). Derhalve wordt verduidelijkt dat ook deelnetwerken of tracés in de zin van het artikel netwerken zijn.

Amendement 34
Artikel 6, lid 2 bis (nieuw)

2 bis. Voor steun aan de exploitatie, de instandhouding of de terbeschikkingstelling van delen van een vervoersinfrastructuur over land is geen kennisgeving vereist overeenkomstig artikel 88, lid 3 van het EG-Verdrag, indien hiermee gedurende drie jaar een bedrag van maximaal 100.000 € gemoeid is.

Motivering

Over het algemeen kent de Europese subsidiewetgeving de zogenaamde de-minimis-regel, waarin staat dat subsidie van ten hoogste 100.000 euro in drie jaar niet hoeft te worden aangemeld. Deze regel wordt tot dusver nog niet voor vervoerssteun gebruikt. Invoering is echter gewenst om bureaucratische rompslomp bij geringe subsidiebedragen te voorkomen.

Amendement 35
Artikel 6, lid 2 ter (nieuw)

2 ter. Voor steun die wordt verleend voor terminals voor gecombineerd vervoer, die behoren tot het trans-Europese goederenspoornetwerk of in een van de eindpunten zijn gelokaliseerd, is geen kennisgeving vereist overeenkomstig artikel 88, lid 3 van het EG-Verdrag.

Motivering

De vereisten voor voorafgaande kennisgeving van steun voor terminals voor gecombineerd vervoer die behoren tot het trans-Europese goederenspoornetwerk (RTEFF) en die voldoen aan de voorwaarden zoals bedoeld in artikel 3 van de voorgestelde verordening, moeten worden geschrapt.

Amendement 36
Artikel 10, lid 1

1. Steunmaatregelen die op grond van artikel 5 van verordening 1107/70, als gewijzigd, zijn vrijgesteld van de procedure van artikel 88, lid 3, van het

1. Steunmaatregelen die op grond van artikel 5 van verordening 1107/70, als gewijzigd, zijn vrijgesteld van de procedure van artikel 88, lid 3, van het

Verdrag, blijven vrijgesteld gedurende een periode van **12 maanden** na de inwerkingtreding van deze verordening.

Verdrag, blijven vrijgesteld gedurende een periode van **24 maanden** na de inwerkingtreding van deze verordening.

Motivering

De vastgestelde vrijstellingsperiode zou kunnen worden verlengd tot 24 maanden. Deze overgangperiode is zeer kort voor een verordening die reeds 30 jaar van kracht is.

ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE

Wetgevingsresolutie van het Europees Parlement over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende steunverlening voor de coördinatie van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (COM(2000) 5 – C5-0402/2000 – 2000/0023(COD))

(Medebeslissingsprocedure: eerste lezing)

Het Europees Parlement,

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2000) 5¹),
 - gelet op artikel 251, lid 2 en de artikelen 71, 73 en 89 van het EG-Verdrag, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C5-0402/2000),
 - gelet op artikel 67 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme en het advies van de Economische en Monetaire Commissie (A5-0096/2001),
1. hecht zijn goedkeuring aan het aldus gewijzigde Commissievoorstel;
 2. verzoekt om hernieuwde voorlegging indien de Commissie voornemens is ingrijpende wijzigingen in dit voorstel aan te brengen of dit door een nieuwe tekst te vervangen;
 3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.

¹ PB C 365 van 19.12.2000, blz. 179.

TOELICHTING

I. Inleiding

Sinds de goedkeuring van Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad betreffende de steunmaatregelen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren zijn bijna 30 jaar verlopen. Op het moment van de goedkeuring van de verordening werden de vervoersmaatschappijen grotendeels beheerd door de lidstaten zelf. Intussen heeft in de vervoersector een aanzienlijke liberalisering plaatsgevonden, met verschillende snelheden en op verschillende niveaus. Ook werden verschillende richtsnoeren en andere instrumenten vastgesteld in verband met de artikelen 87 en 88 van het Verdrag. Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad is in de loop van de tijd weliswaar gewijzigd om rekening te houden met de veranderingen in de sector, maar de aanpassingen waren zeer versnipperd. Daarom is een algemene vereenvoudiging en consolidering van de regeling betreffende steunverlening voor de coördinatie van het vervoer (per spoor, over de weg en over de binnenwateren) noodzakelijk, teneinde de regelgeving beter af te stemmen op de huidige situatie. De Commissie meent dat de nodige transparantie en duidelijkheid het best kunnen worden bereikt door de bestaande verordening door een volledig nieuwe wetstekst te vervangen. Het onderhavige verordeningvoorstel voorziet daarom in een uitgebreide uitzondering voor steunmaatregelen voor de ontwikkeling of exploitatie van vervoersinfrastructuur ten behoeve van infrastructuurbeheerders. In het goederenvervoer geldt de vrijstelling ook voor steunmaatregelen ten behoeve van gebruikers van vervoersinfrastructuur als compensatie voor de niet-betaalde kosten van concurrerende vervoerswijzen.

II. De rechtsgrond van de verordening

Krachtens artikel 87, lid 1 van het EG-Verdrag zijn steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt, voorzover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt. Anderzijds vereist de vervoersector een specifieke aanpak met het oog op de instandhouding van vervoersdiensten in het kader van stadsplanning en ruimtelijke ordening, die aan sociale en milieueisen moeten beantwoorden. Artikel 73 van het Verdrag voorziet in een uitzondering voor steunmaatregelen van de overheid die aan de bovengenoemde behoeften tegemoetkomen. Krachtens dit artikel kan steun worden verleend voor de coördinatie van het vervoer en voor de financiering van de openbare dienst. Naast artikel 73 van het EG-Verdrag vormen een aantal andere artikelen de rechtsgrond van het voorstel voor een verordening: artikel 71 van het Verdrag, als uitvoeringsinstrument van het gemeenschappelijk vervoerbeleid, en artikel 89, waarin een aantal uitzonderingen worden vastgesteld op de in artikel 88, lid 3 van het Verdrag vastgestelde verplichting tot kennisgeving.

III. Het voorstel van de Commissie

A. Toepassingsgebied (artikel 1)

De voorgestelde verordening behelst de tenuitvoerlegging van het gedeelte van artikel 73 van het EG-Verdrag dat betrekking heeft op de coördinatie van het vervoer per spoor, over de weg en via de binnenwateren. Installaties voor zeevervoer vallen dus niet onder de verordening. Overslag tussen vervoerswijzen over land valt wel onder de verordening, in tegenstelling tot overslag waarbij zeevervoer is betrokken, zelfs wanneer dit gebeurt in combinatie met vervoerswijzen

over land.

B. De algemene uitzondering voor infrastructuur (artikel 3)

Krachtens artikel 3 van de onderhavige verordening wordt een uitzondering gemaakt voor aan een infrastructuurbeheerder verleende steun voor het beheer, het onderhoud of het aanbieden van infrastructuur voor het vervoer over land, mits de steun:

1. nodig is om de uitvoering van het betrokken project of de betrokken activiteit mogelijk te maken, en
2. niet leidt tot een zodanige verstoring van de mededinging dat dit strijdig is met het gemeenschappelijk belang.

Er wordt dus een algemene uitzondering gemaakt voor infrastructuur wanneer kan worden aangetoond dat de investeringssteun in het algemeen nodig is voor de uitvoering van een project. De steun moet de ultieme impuls zijn en er moet worden aangetoond dat het project door marktkrachten niet of niet op dezelfde manier van de grond was gekomen. Steun met terugwerkende kracht is daarentegen streng verboden, aangezien dit concept daardoor zou worden ondermijnd.

Ten aanzien van de voorwaarde dat de mededinging niet zodanig mag worden verstoord dat dit strijdig is met het gemeenschappelijk belang, meent de Commissie dat het gemeenschappelijk belang het gemakkelijkst kan worden aangetoond als het project voldoet aan de doelstellingen van het gemeenschappelijk vervoerbeleid.

C. Staatssteun ter compensatie van niet-betaalde kosten van concurrerende vervoerswijzen (artikel 4)

Naast de uitzondering voor infrastructuur stelt de Commissie ook een uitzondering voor die steun voor het vrachtvervoer per spoor, over de binnenwateren en via gecombineerd vervoer in de praktijk mogelijk maakt omdat deze steun geldt als compensatie voor de niet-betaalde kosten van het wegvervoer (artikel 4).

Voor het verlenen van steun worden echter zes voorwaarden gesteld.

- (a) In de eerste plaats moet de steun deel uitmaken van een regeling die verschillende bedrijven binnen dezelfde vervoerswijze gelijk behandelt.
- (b) De steun moet uitsluitend betrekking hebben op goederenvervoer. Volgens de Commissie wordt het personenvervoer geregeld in verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en zijn derhalve de beperkingen van die verordening van toepassing.

Voorts worden vier specifieke voorwaarden gesteld:

- (1) De regeling mag niet meer dan drie jaar duren.
- (2) De lidstaat die steun verleent moet een beargumenteerde en gekwantificeerde vergelijkende kostenanalyse indienen, met een taxatie van relevante externe kosten van concurrerende vervoerswijzen, om aan te tonen dat de overheidssteun echt een compensatie voor specifieke niet-betaalde externe kosten inhoudt.

- (3) De regeling moet ervoor zorgen dat bij de steunverlening geen onderscheid wordt gemaakt tussen vervoersondernemingen in dezelfde vervoerstak.
- (4) Zelfs als de regeling aan de bovengenoemde voorwaarden voldoet moet de Commissie ervan overtuigd zijn dat de staatssteun niet leidt tot een zodanige verstoring van de mededinging dat dit strijdig is met het gemeenschappelijke belang. Volgens de Commissie houdt dit in dat de steunregeling moet leiden tot een daadwerkelijke verschuiving van vervoer naar de spoorwegen, de binnenwateren of het gecombineerd vervoer, die het milieu ten goede komt.

D. Overige bepalingen

De Commissie eist dat de aan de ondernemingen verstrekte middelen in gescheiden boekhoudingen worden ondergebracht. Bij de berekening van de toegelaten hoogte van steun wordt rekening gehouden met steun die door een andere staat voor hetzelfde doel is verleend (artikel 5).

Ook kan onder bepaalde voorwaarden een uitzondering worden gemaakt op de verplichting tot kennisgeving van artikel 88, lid 3 van het EG-Verdrag voor steun die wordt verleend voor het beheer, het onderhoud of het aanbieden van infrastructuurvoorzieningen voor het vervoer over land, met uitzondering van steun voor terminals voor gecombineerd vervoer, de binnenwateren of het wegvervoer, die in elk geval moet worden gemeld (artikel 6).

Tenslotte moeten de lidstaten a posteriori meer algemene, periodieke informatie verstrekken, ook in gevallen waar geen kennisgeving vereist is. Op die manier kan de Commissie nagaan of de verleende steun in overeenstemming is met de verordening (artikel 7).

IV. Opmerkingen

Het Parlement moet zijn goedkeuring hechten aan het voorstel van de Commissie om de bestaande verordening (EEG) nr. 1107/70 door een volledig nieuwe wetstekst te vervangen. Op die manier kan de Commissie rekening houden met de veranderingen in de vervoersector, met name de wijziging van het specifieke wetgevingskader. Dit zal tegelijkertijd bijdragen tot de duidelijkheid en transparantie van de communautaire wetgeving, een andere specifieke eis van het Europees Parlement.

Uitgaande van een algemene benadering wil de rapporteur verschillende opmerkingen formuleren die de tekst van de Commissie verder kunnen verbeteren:

- Artikel 3, lid 1 heeft betrekking op de aan de infrastructuurbeheerder verleende steun voor het beheer, het onderhoud of het aanbieden van infrastructuur. De formulering "aanbieden van infrastructuur" is dubbelzinnig en onvolledig, en moet volgens de rapporteur worden vervangen door het juistere "aanleggen en/of aanbieden van infrastructuur".
- De in artikel 4, lid 1, onder a) gestelde tijdslimiet voor steun voor het gebruik van infrastructuur is niet aangewezen. De Commissie geeft zelf toe dat het niet de bedoeling is de werking van het stelsel tot drie jaar te beperken, maar wel een verplichting van voorafgaande kennisgeving in te voeren, zodat de regeling in het licht van de opgedane ervaring kan worden geëvalueerd. In plaats van de tijdslimiet zou na afloop van een periode van vier jaar een nieuwe verplichting tot kennisgeving kunnen worden vastgesteld, zodat de regeling inderdaad

op grond van de opgedane ervaring kan worden beoordeeld. Bovendien is een tijdslimiet zonder mogelijke verlenging van de projecten anti-economisch, omdat het een einde maakt aan projecten die over een langere periode zouden kunnen worden uitgevoerd.

- De verordening moet voorzien in de mogelijkheid van overheidssteun als compensatie voor de infrastructuurbeheerder indien deze verplicht is tarieven toe te passen waarbij de volledige kosten voor het beheer, het onderhoud of de verschaffing van vervoersinfrastructuur niet worden gedekt. Dit kan het geval zijn wanneer de communautaire wetgeving inzake het in rekening brengen van het infrastructuurgebruik de toepassing van het principe van de "marginale kosten" oplegt in het kader van beleidsmaatregelen die momenteel op EU-niveau worden besproken.
- In artikel 4, lid 1, onder b) wordt bepaald dat de lidstaat een vergelijkende kostenanalyse moet indienen om aan te tonen dat de steun beperkt blijft tot de compensatie van specifieke niet-betaalde externe en infrastructuurkosten voor het gebruik van concurrerende vervoersinfrastructuur. Volgens de definitie van de Commissie bevatten deze externe kosten ook elementen zoals verontreiniging, geluidshinder, congestie, gezondheid en ongevallen (artikel 2). Op Europees vlak is er echter geen wetgeving op dit gebied. In het Groenboek "Naar een eerlijke en doelmatige prijsstelling in het vervoer" (COM(1995) 691 def.) heeft de Commissie alleen een voorlopige evaluatie verricht, met uiteenlopende reacties als gevolg. Eens te meer blijkt dat dit onderwerp zo spoedig mogelijk door middel van een passende wetgeving moet worden geregeld.
- De in artikel 4, lid 1 van de verordening voorgestelde regeling – Steun voor het gebruik van infrastructuur ter compensatie van niet-betaalde kosten van concurrerende vervoerswijzen – is ontoereikend om te komen tot een spreiding van het vervoer over de vervoerswijzen die verenigbaar is met duurzame mobiliteit. Derhalve moeten ook andere steunregelingen worden ingevoerd, zoals steun voor vervoer via vervoerswijzen met lage externe kosten, en wel in die mate dat het een voelbaar effect heeft op de verkeersstroomdeling. De regeling is bedoeld als een vervoersovereenkomst, waarbij de financiering van de vervoersoperatie overeenstemt met de externe kosten die worden bespaard door het verwezenlijken van bepaalde groeicijfers met betrekking tot de vervoerde hoeveelheden.
- De Commissie herinnert eraan dat de meeste steun aan vervoer over land nog steeds kan worden gegeven in de vorm van horizontale, voor alle bedrijfstakken geldende steunmaatregelen. Omdat in het kader van het milieu- en energiebeleid steeds meer nood is aan coördinatie van de vervoersector, moeten alle vormen van steun aan het vervoer over land worden afgestemd op de algemene doelstelling van de ontwikkeling van milieuvriendelijke vervoerswijzen. Daarom moeten de bepalingen inzake onderzoek en ontwikkeling van de geldende Verordening 1107/70 worden overgenomen zodat de steun aan het vervoer over land wordt ingepast in artikel 73 van het Verdrag.
- De rapporteur meent dat overslag waarbij zeevervoer is betrokken onder de verordening moet vallen, omdat het aandeel van de vervoerswijze over land in dit proces van essentieel belang is. De rapporteur wil onbetwistbaar duidelijk stellen dat de overheidssteun die aan een andere infrastructuurbeheerder dan de lidstaat zelf wordt verleend voor het beheer, het onderhoud of het aanbieden en/of aanleggen van infrastructuur voor het vervoer over land moet worden beschouwd als verenigbaar met de interne markt, mits de beheerder is gekozen door middel van een open en niet-discriminerende aanbesteding, hetgeen moet garanderen dat de door de overheid betaalde steun de marktprijs voor het beheer niet overschrijdt.

- Tevens kan worden overwogen om de in artikel 10, lid 1 vastgestelde periode van vrijstelling voor steunmaatregelen op grond van verordening (EEG) nr. 1107/70 te verlengen van 12 tot 24 maanden. Deze overgangperiode is zeer kort voor een verordening die reeds 30 jaar van kracht is.

7 maart 2001

ADVIES VAN DE ECONOMISCHE EN MONETAIRE COMMISSIE

aan de Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme

inzake het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende steunverlening voor de coördinatie van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (COM(2000) 0005 – C5-0402/2000 – 2000/0023(COD))

Rapporteur voor advies: Hans Blokland

PROCEDUREVERLOOP

De Economische en Monetaire Commissie benoemde op haar vergadering van 2 oktober 2000 Johannes Blokland tot rapporteur voor advies.

De Economische en Monetaire Commissie behandelde het ontwerpadvies op haar vergaderingen van 28 november 2000 en 24 januari en 27 februari 2001.

Op dezelfde vergadering hechtte zij met 31 stemmen voor en 4 tegen bij 1 onthouding haar goedkeuring aan de hiernavolgende amendementen.

Bij de stemming waren aanwezig: Christa Randzio-Plath (voorzitter), William Abitbol, José Manuel García-Margallo y Marfil en Philippe A.R. Herzog (ondervoorzitters), Hans Blokland (rapporteur voor advies), Richard A. Balfe, Luis Berenguer Fuster, Pervenche Berès, Hans Udo Bullmann, Benedetto Della Vedova, Jonathan Evans, Carles-Alfred Gasòliba i Böhm, Robert Goebbels, Lisbeth Grönfeldt Bergman, Ian Stewart Hudghton (verving Pierre Jonckheer), Christopher Huhne, Liam Hyland, Giorgos Katiforis, Piia-Noora Kauppi, Christoph Werner Konrad, Wilfried Kuckelkorn (verving Simon Francis Murphy), Jean Lambert (verving Gorka Knörr Borràs overeenkomstig artikel 153, lid 2 van het Reglement), Astrid Lulling, Jules Maaten (verving Karin Riis-Jørgensen), Thomas Mann (verving Othmar Karas), Mario Mantovani (verving Amalia Sartori overeenkomstig artikel 153, lid 2 van het Reglement), Karla M.H. Peijs (verving Marianne L.P. Thyssen), Fernando Pérez Royo, Alexander Radwan, Bernhard Rapkay, Olle Schmidt, Peter William Skinner, Helena Torres Marques, Bruno Trentin, Theresa Villiers en Karl von Wogau.

AMENDEMENTEN

De Economische en Monetaire Commissie verzoekt de ten principale bevoegde Commissie Regionaal beleid, vervoer en toerisme onderstaande amendementen in haar verslag op te nemen:

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendementen van het Parlement

(Amendement 1)
Overweging 2, inleidende paragraaf

(2) Bij de liberalisering van het vervoer over land is aanzienlijke vooruitgang geboekt:

(2) Bij de liberalisering van het vervoer over land is **na aanzienlijke tijd enige** vooruitgang geboekt:

Motivering

Na een moeizaam proces van een aantal jaren is enige vooruitgang geboekt. Die moeizame voortgang moet tot uitdrukking komen in de tekst.

(Amendement 2)
Overweging 3

(3) Het liberaliseringsproces is echter nog niet in alle sectoren van het vervoer over land afgesloten, en bovendien zijn er nog geen geharmoniseerde heffingsmechanismen ter compensatie van de **niet-betaalde kosten** van de vervoerswijzen vastgesteld; in die omstandigheden kan er staatssteun bestaan die aan de behoeften aan coördinatie van vervoer tegemoetkomt en daarom verenigbaar blijft met het EG-Verdrag, voorzover de steun niet in strijd is met andere bepalingen van communautair recht.

(3) Het liberaliseringsproces is echter nog niet in alle sectoren van het vervoer over land afgesloten, en bovendien zijn er nog geen geharmoniseerde heffingsmechanismen ter compensatie van de **externe effecten en specifieke infrastructuurkosten** van de vervoerswijzen vastgesteld; in die omstandigheden kan er staatssteun bestaan die aan de behoeften aan coördinatie van vervoer tegemoetkomt en daarom verenigbaar blijft met het EG-Verdrag, voorzover de steun niet in strijd is met andere bepalingen van communautair recht.

Motivering

Het begrip externe effecten is de gebruikelijke term en niet dubbelzinnig in tegenstelling tot niet-betaalde kosten. Uit de tekst van artikel 4, lid 1, onder b) blijkt dat bedoeld worden: externe effecten en specifieke infrastructuurkosten.

(Amendement 3)
Overweging 5

(5) Artikel 73 maakt een uitzondering op het

(5) Artikel 73 **bepaalt dat** een uitzondering

verbod van artikel 87, lid 1, **en** derhalve loopt deze verordening niet vooruit op de prealabele vraag of er sprake is van steun in de zin van artikel 87, lid 1. Deze verordening is ook onverminderd andere artikelen van het Verdrag zoals artikel 86, lid 2.

geldt op de algemene staatssteunregels (artikel 87, lid 1) indien de steunmaatregelen beantwoorden aan de behoeften van de coördinatie van het vervoer. Derhalve loopt deze verordening niet vooruit op de prealabele vraag of er sprake is van steun in de zin van artikel 87, lid 1. Deze verordening is ook onverminderd andere artikelen van het Verdrag zoals artikel 86, lid 2.

Motivering

Dit is een duidelijkere beschrijving van artikel 73.

(Amendement 4) Overweging 8

(8) Het huidige beleid van de Gemeenschap bevordert de vorming van publiek/particuliere partnerschappen voor nieuwe projecten, en dan vooral projecten die als belangrijk worden beschouwd voor de ontwikkeling van het Trans-Europees netwerk. De regels voor de staatssteun moeten zo worden toegepast dat de infrastructuurprojecten waaraan ook door de particuliere sector wordt deelgenomen niet worden benadeeld tegenover sectoren zonder particuliere deelname. Derhalve is het beter een algemene uitzondering te maken voor steun aan infrastructuurbeheerders dan een voor bepaalde soorten projecten bedoelde uitzondering.

(8) Het huidige beleid van de Gemeenschap bevordert de vorming van publiek/particuliere partnerschappen voor nieuwe projecten, en dan vooral projecten die als belangrijk worden beschouwd voor de ontwikkeling van het Trans-Europees netwerk. De regels voor de staatssteun moeten zo worden toegepast dat de infrastructuurprojecten waaraan ook door de particuliere sector wordt deelgenomen niet worden benadeeld tegenover sectoren zonder particuliere deelname. Derhalve is het beter een algemene uitzondering te maken voor steun aan infrastructuurbeheerders **en voor de infrastructuurprojecten** dan een voor bepaalde soorten projecten bedoelde uitzondering.

Motivering

Aangezien ook in artikel 87, lid 3, onder b) van het EG-Verdrag wordt verwezen naar de verwezenlijking van projecten, is het wenselijk het belang ervan te onderstrepen.

(Amendement 5) Overweging 10

(10) Staatssteun, die aan een **openbare of particuliere, maar van de staat los staande** infrastructuurbeheerder wordt verleend voor het beheer, het onderhoud of de exploitatie van infrastructuur voor vervoer over land,

(10) Staatssteun, die aan een infrastructuurbeheerder wordt verleend, **welke ressorteert onder een publieke of particuliere plaatselijke en regionale instantie** voor het beheer, het onderhoud of

wordt verondersteld verenigbaar te zijn met de gemeenschappelijke markt, indien die beheerder gekozen is in het kader van een openbare en niet discriminerende aanbesteding, aangezien daardoor gewaarborgd werd dat het bedrag aan staatssteun overeenkomt met de marktprijs die moet worden betaald om het gewenste resultaat te behalen.

de exploitatie van infrastructuur voor vervoer over land, wordt verondersteld verenigbaar te zijn met de gemeenschappelijke markt, indien die beheerder gekozen is in het kader van een openbare en niet discriminerende aanbesteding, aangezien daardoor gewaarborgd werd dat het bedrag aan staatssteun overeenkomt met de marktprijs die moet worden betaald om het gewenste resultaat te behalen.

Motivering

Dit amendement is bedoeld om meer nadruk te leggen op de rol van de regionale en plaatselijke instanties bij het beheer, het onderhoud en de levering van infrastructuur voor vervoer over land, mede in het licht van het subsidiariteitsbeginsel.

(Amendement 6) Overweging 11

(11) Indien echter voor een bepaalde steunmaatregel ten behoeve van een infrastructuur beheerder dit vermoeden van verenigbaarheid niet geldt, moet deze maatregel toch als zijnde verenigbaar met het EG-Verdrag worden toegelaten, indien zij noodzakelijk is om de uitvoering van een project of activiteit mogelijk te maken en mits zij niet leidt tot zodanige concurrentievervalsing dat het algemeen belang wordt geschaad. Staatssteun voor de aanleg en exploitatie van een gecombineerd vervoerterminal die waarschijnlijk aanzienlijke verkeersstromen zal aantrekken van concurrerende terminals in plaats van te leiden tot modal shift van de weg naar milieuvriendelijke vervoerswijzen, wordt bij voorbeeld beschouwd als concurrentievervalsing die het algemeen belang schaadt.

(11) Indien echter voor een bepaalde steunmaatregel ten behoeve van een infrastructuur beheerder dit vermoeden van verenigbaarheid niet geldt, moet deze maatregel toch als zijnde verenigbaar met het EG-Verdrag worden toegelaten, indien zij noodzakelijk is om de uitvoering van een project of activiteit mogelijk te maken en mits zij niet leidt tot zodanige concurrentieverstoring dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad. Staatssteun voor de aanleg en exploitatie van een gecombineerd vervoerterminal die waarschijnlijk aanzienlijke verkeersstromen zal aantrekken van concurrerende terminals in plaats van te leiden tot modal shift van de weg naar milieuvriendelijke vervoerswijzen, wordt ***in de huidige situatie*** bij voorbeeld beschouwd als concurrentieverstoring die het gemeenschappelijk belang schaadt.

Motivering

De mate van milieuvriendelijkheid van de vervoerswijzen kan in de loop van de tijd veranderen door technologische innovatie; een toevoeging dat dit geldt in de huidige situatie is daarom op zijn plaats.

(Amendement 7)
Overweging 11 bis (nieuw)

(11 bis.) Een verschuiving naar milieuvriendelijker vervoer maakt deel uit van het gemeenschappelijk vervoerbeleid en kan derhalve worden beschouwd als zijnde van gemeenschappelijk belang.

Motivering

Het gemeenschappelijk belang is een relevant criterium voor het bepalen van de wettigheid van de staatssteun en verdient daarom een duidelijke omschrijving in lijn met paragraaf 63 d van de toelichting van het Commissievoorstel. Door technologische innovatie kunnen op termijn ook binnen één enkele vervoerswijze milieuvriendelijker alternatieven beschikbaar komen. Deze mogen niet bij voorbaat van staatssteun worden uitgesloten.

De betekenis van de term "gemeenschappelijk belang" ontwikkelt zich in de loop van de tijd. Derhalve is het niet gewenst een definitie van de term in de artikelen op te nemen.

(Amendement 8)
Overweging 11 bis (nieuw)

Door technologische innovatie kunnen op termijn ook binnen één enkele vervoerswijze milieuvriendelijker alternatieven beschikbaar komen. Deze mogen niet bij voorbaat van staatssteun worden uitgesloten. Ook kan een bepaalde vervoerswijze milieuvriendelijker worden dan een andere die op dit moment milieuvriendelijker is. Het programma moet zodanig flexibel zijn dat technologische innovatie wordt gestimuleerd en nieuwe milieuvriendelijke vindingen altijd in aanmerking kunnen komen voor staatssteun.

Motivering

Dit amendement beoogt de benodigde flexibiliteit aan te brengen in het concept van milieuvriendelijk vervoer en innovatie de aandacht te geven die zij verdient.

(Amendement 9)
Overweging 11 ter (nieuw)

Er is meer duidelijkheid gewenst over de

inhoud van de criteria waarmee getoetst zal worden of er al dan niet sprake is van compensatie van externe effecten en specifieke infrastructuurkosten.

Motivering

De hoogte van de toegestane staatssteun zal samenhangen met de maatregelen die gelden als compensatiemaatregelen voor externe effecten en specifieke infrastructuurkosten. Daarom is het noodzakelijk voor de transparantie en de mededingingsneutraliteit dat meer informatie ter beschikking komt over de criteria voor compensatie van externe effecten en specifieke infrastructuurkosten.

(Amendement 10)

Overweging 13

(13) De Gemeenschap volgt sinds enige tijd een op de realisering van een duurzaam vervoersysteem gericht beleid, dat maatregelen toestaat en bevordert ter compensatie van ***extra niet-betaalde kosten*** van andere concurrerende vervoerswijzen betaald worden, zoals schade aan infrastructuur, verontreiniging, lawaai, congestie, ziektekosten en kosten van ongevallen.

(13) De Gemeenschap volgt sinds enige tijd een op de realisering van een duurzaam vervoersysteem gericht beleid, dat maatregelen toestaat en bevordert ter compensatie van ***externe effecten en specifieke infrastructuurkosten*** van andere concurrerende vervoerswijzen betaald worden, zoals schade aan infrastructuur, verontreiniging, lawaai, congestie, ziektekosten en kosten van ongevallen.

Motivering

Het begrip externe effecten is de gebruikelijke term en niet dubbelzinnig in tegenstelling tot extra niet-betaalde kosten. Uit de context blijkt dat 'en specifieke infrastructuurkosten' moet worden opgenomen in de tekst.

(Amendement 11)

Overweging 16

(16) De krachtens deze verordening verleende steun moet worden aangemeld overeenkomstig artikel 87, lid 3, van het EG-Verdrag en verordening (EG) nr. 659/99 van de Raad tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 93 (*nieuwe nummering 88*) van het Verdrag, ***behalve indien deze verordening anders bepaalt.***

(16) ***Ongeacht de bepalingen van artikel 6 van deze verordening*** moet de krachtens deze verordening verleende steun worden aangemeld overeenkomstig artikel 87, lid 3, van het EG-Verdrag en verordening (EG) nr. 659/99 van de Raad tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 93 (*nieuwe nummering 88*) van het Verdrag.

Motivering

Zie voorstel voor *amendement*.

(Amendement 12)
Artikel 2

In deze verordening wordt verstaan onder:
"vervoersinfrastructuur": vaste installaties voor de verplaatsing of het overladen/overstappen van passagiers en goederen en de bijbehorende veiligheids- en navigatiesystemen die voor het beheer van deze installaties onmisbaar zijn;
"infrastructuurbeheerder": een publieke, particuliere of gemengd publieke/particuliere onderneming die vervoersinfrastructuur beheert, onderhoudt of aanbiedt;
"vervoersonderneming": een onderneming die gebruik wenst te maken van bepaalde vervoersinfrastructuur, hetzij uitsluitend om in de eigen behoefte te voorzien, hetzij om diensten aan andere personen of ondernemingen aan te bieden;
"specifieke niet-betaalde externe en infrastructuurkosten": kosten die niet via specifieke heffingen op de gebruiker van de vervoersinfrastructuur worden verhaald. Hierbij kan het bijvoorbeeld gaan om kosten in verband met schade aan de infrastructuur, verontreiniging, geluidshinder, congestie, gezondheid en ongevallen.

In deze verordening wordt verstaan onder:
"vervoersinfrastructuur": vaste installaties voor de verplaatsing of het overladen/overstappen van passagiers en goederen en de bijbehorende veiligheids- en navigatiesystemen die voor het beheer van deze installaties onmisbaar zijn;
"infrastructuurbeheerder": een publieke, particuliere of gemengd publieke/particuliere onderneming die vervoersinfrastructuur beheert, onderhoudt of aanbiedt;
"vervoersonderneming": een onderneming die gebruik wenst te maken van bepaalde vervoersinfrastructuur, hetzij uitsluitend om in de eigen behoefte te voorzien, hetzij om diensten aan andere personen of ondernemingen aan te bieden;
Specifieke infrastructuurkosten: infrastructuurkosten die niet via specifieke heffingen op de gebruikers van vervoersinfrastructuur worden verhaald. Hierbij kan het bijvoorbeeld gaan om kosten in verband met schade aan infrastructuur en ongevallen.

"Gezamenlijk belang": een daadwerkelijke verlegging van de vervoersstromen naar milieuvriendelijke vervoerswijzen, hetgeen aan de hand van de totale veroorzaakte externe kosten moet worden bepaald.

"externe effecten": effecten die het vervoer c.q. de vervoerwijze veroorzaakt zonder dat deze in de prijs voor het vervoer zijn verdisconteerd, zoals maatschappelijke en milieukosten die niet rechtstreeks verdisconteerd zijn in de tarieven die de gebruiker betaalt, maar die rechtstreeks voortkomen uit het gebruik van dergelijke infrastructuur. Het betreft o.a. bodem-, lucht- en watervervuiling, uitworp van CO₂, lawaai, verkeersopstoppingen en kosten van gezondheid en ongevallen.

Motivering

Aangezien in de gehele tekst van de verordening op vele plaatsen wordt verwezen naar de "externe kosten" en de "specifieke infrastructuurkosten", moeten beide begrippen apart gedefinieerd te worden. "Externe effecten" en "specifieke infrastructuurkosten" zijn verschillend van aard en dienen voor de duidelijkheid apart gedefinieerd te worden. Het begrip externe effecten is de gebruikelijke term en niet dubbelzinnig in tegenstelling tot "niet-betaalde kosten".

Amendement 13

Artikel 3, lid 2

2. Bij de beoordeling krachtens dit artikel wordt rekening gehouden met de voorschriften van communautaire wetgeving inzake gebruiksheffingen voor infrastructuur die ten tijde van de verlening van de betrokken steun van kracht is.

2. Bij de beoordeling krachtens dit artikel wordt rekening gehouden met de voorschriften van communautaire wetgeving inzake gebruiksheffingen voor infrastructuur die ten tijde van de verlening van de betrokken steun van kracht is. ***Voorzover krachtens deze voorschriften uiteenlopende gebruiksheffingsregels zijn toegestaan, moet de krachtens dit artikel te verlenen steun betrekking hebben op die heffingsregel die tot de laagste gebruiksvergoedingen voor infrastructuur leidt.***

Motivering

In het infrastructuurpakket dat het Europees Parlement eind januari 2001 heeft aangenomen, wordt speelruimte gelaten bij de vraag welke kosten ten grondslag moeten liggen aan de heffing van infrastructuurvergoedingen. Om in de hele Unie tot een uniforme basis te komen voor de mogelijke steunniveaus, moet men zich bij de steun aan infrastructuurbeheerders houden aan het laagste percentage bij de vaststelling van de kosten. Dat zal in de regel neerkomen op de raming van de marginale kosten in tegenstelling tot bijvoorbeeld de raming van de integrale kosten.

(Amendement 14)

Artikel 4, lid 1, inleidende zin

1. Een regeling voor de verlening van steun aan vervoersondernemingen met het oog op het gebruik van infrastructuur voor het goederenvervoer is verenigbaar met het EG-Verdrag mits:

1. Een regeling voor de verlening van steun aan vervoersondernemingen met het oog op het gebruik van infrastructuur voor het goederen- ***en personen***vervoer is verenigbaar met het EG-Verdrag mits:

Motivering

Ook aan het personenverkeer zou steun moeten kunnen worden verleend, aangezien steun aan ondernemingen die openbaar personenvervoer over korte afstanden aanbieden, mogelijk moet zijn.

(Amendement 15)
Artikel 4, lid 1, letter a)

a) de regeling beslaat maximaal **drie** jaar,

a) de regeling beslaat **om te beginnen vijf** jaar, **waarbij een verlenging mogelijk is, indien er tijdig kennisgeving plaatsvindt, zodat de regeling opnieuw kan worden geëvalueerd,**

Motivering

Door de periode voor steun te verlengen wordt de rechts- en planningszekerheid voor de betrokken vervoersondernemingen vergroot. Bovendien moet de mogelijkheid voor een verlenging van de steunregeling bestaan, indien de voorwaarden naar behoren kunnen worden geverifieerd. Dit strookt overigens met punt 63 van de toelichting van de Commissie bij het voorstel.

(Amendement 16)
Artikel 4, lid 1, letter b)

b) **op basis van een vergelijkende kostenanalyse wordt aangetoond dat deze steun beperkt blijft tot de compensatie van specifieke niet-betaalde externe en infrastructuurkosten voor het gebruik van concurrerende vervoersinfrastructuur na aftrek van eventuele vergelijkbare niet-betaalde kosten voor het gebruik van de desbetreffende infrastructuur,**

b) **hiermee aantoonbaar een verlegging van het vervoer naar vervoerswijzen met lagere externe kosten kan worden verwezenlijkt. Basis voor het verlenen van dergelijke steun is een contractuele overeenkomst met de vervoersonderneming met vastgelegde streefdoelen voor deze verlegging.**

Motivering

In het kader van een ombuiging ten gunste van milieuvriendelijke vervoerswijzen moeten de lidstaten de mogelijkheid hebben om naast een compensatie van de externe kosten aan de milieuvriendelijke vervoerswijzen een concurrentievoordeel te verschaffen om marktstimulansen voor het gebruik te bieden.

(Amendement 17)
Artikel 4, lid 2, 3 en 4

2. Bij de beoordeling krachtens dit artikel wordt rekening gehouden met de voorschriften van communautaire wetgeving inzake de definitie of bepaling van **externe kosten** die ten tijde van de verlening van de betrokken steun van kracht is.

2. Bij de beoordeling krachtens dit artikel wordt rekening gehouden met de voorschriften van communautaire wetgeving inzake de definitie of bepaling van **externe effecten en infrastructuurkosten** die ten tijde van de verlening van de betrokken steun van kracht is.

3. De verlenging van een regeling voor steunverlening aan vervoersondernemingen zoals bedoeld in dit artikel, wordt aan de Commissie medegedeeld overeenkomstig artikel 88, lid 3 van het Verdrag.

4. Steun aan vervoersondernemingen voor diensten in het gecombineerd vervoer is verenigbaar met het Verdrag en vrijgesteld van voorafgaande kennisgeving

Motivering

Dankzij de compensatie voor (niet-betaalde) externe kosten zou het gebruik van de milieuvriendelijkste vervoerswijzen moeten worden gestimuleerd met het oog op de doelstellingen van de Kyoto-overeenkomst en het toekomstige Witboek over het gemeenschappelijk vervoerbeleid. Uit recente studies is gebleken dat het mogelijk is de externe kosten voor elke vervoerswijze aan de hand van een objectieve methode te ramen. Om de doelmatigheid van de regeling te verbeteren wordt tevens voorgesteld de externe kosten preciezer af te bakenen.

De wijzigingen in de Nederlandse tekst komen bovenop de wijzigingen zoals voorgesteld in de amendementen in het ontwerpadvies.

(Amendement 18)

Overweging 11 **[heeft geen betrekking op de Engelse tekst]**

(11) Indien echter voor een bepaalde steunmaatregel ten behoeve van een infrastructuur beheerder dit vermoeden van verenigbaarheid niet geldt, moet deze maatregel toch als zijnde verenigbaar met het EG-Verdrag worden toegelaten, indien zij noodzakelijk is om de uitvoering van een project of activiteit mogelijk te maken en mits zij niet leidt tot zodanige **concurrentievervalsing** dat het **algemeen belang** wordt geschaad. Staatssteun voor de aanleg en exploitatie van een gecombineerd vervoerterminal die waarschijnlijk aanzienlijke verkeersstromen zal aantrekken van concurrerende terminals in plaats van te leiden tot modal shift van de weg naar milieuvriendelijke vervoerswijzen, wordt bij voorbeeld beschouwd als **concurrentievervalsing** die het

(11) Indien echter voor een bepaalde steunmaatregel ten behoeve van een infrastructuur beheerder dit vermoeden van verenigbaarheid niet geldt, moet deze maatregel toch als zijnde verenigbaar met het EG-Verdrag worden toegelaten, indien zij noodzakelijk is om de uitvoering van een project of activiteit mogelijk te maken en mits zij niet leidt tot zodanige **concurrentieverstoring** dat het **gemeenschappelijk belang** wordt geschaad. Staatssteun voor de aanleg en exploitatie van een gecombineerd vervoerterminal die waarschijnlijk aanzienlijke verkeersstromen zal aantrekken van concurrerende terminals in plaats van te leiden tot modal shift van de weg naar milieuvriendelijke vervoerswijzen, wordt in de huidige situatie bij voorbeeld beschouwd als **concurrentieverstoring** die het

algemeen belang schaadt.

gemeenschappelijk belang schaadt.

Motivering

De term concurrentieverstoring verdient de voorkeur, omdat de mate en de aard van de concurrentieverstoring zal bepalen of er gesproken moet worden van concurrentievervalsing. Concurrentievervalsing is per definitie zo schadelijk voor het gemeenschappelijk belang dat het te allen tijde dient te worden voorkomen.

De term gemeenschappelijk belang is in dit geval de gedefinieerde term. Hantering hiervan in het gehele document voorkomt onduidelijkheid en verschil in interpretatie.

(Amendement 19)

Motivering

Taalkundige correctie.

In het Engels luidt de oorspronkelijke tekst: extra niet-betaalde kosten. Uit de context en artikel 4, lid 1, b blijkt dat bedoeld worden: externe effecten en specifieke infrastructuurkosten.

(Amendement 20)

Artikel 6

1. Voor steun die wordt verleend voor het beheer, het onderhoud of het aanbieden van andere infrastructuur voor het vervoer over land dan terminals voor gecombineerd vervoer, de binnenwateren of het wegvervoer, is kennisgeving overeenkomstig artikel 88, lid 3, van het EG-Verdrag niet vereist wanneer aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

a) de infrastructuur vormt een integrerend deel van een netwerk dat dezelfde beheerder heeft als de betrokken infrastructuur en is ***op niet-discriminerende voorwaarden*** toegankelijk ***voor elke persoon of onderneming die deze wenst te gebruiken***;

b) de capaciteit van de infrastructuur wordt niet volledig of gedeeltelijk gereserveerd voor gebruik door een of meer vervoersondernemingen.

2. Unimodale spoorwegterminals en stations

1. Voor steun die wordt verleend voor het beheer, het onderhoud of het aanbieden van andere infrastructuur voor het vervoer over land dan terminals voor gecombineerd vervoer, de binnenwateren of het wegvervoer, is kennisgeving overeenkomstig artikel 88, lid 3, van het EG-Verdrag niet vereist wanneer aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

a) de infrastructuur vormt een integrerend deel van een netwerk dat dezelfde beheerder heeft als de betrokken infrastructuur en is toegankelijk ***overeenkomstig het Gemeenschapsrecht***,

b) de capaciteit van de infrastructuur wordt niet volledig of gedeeltelijk gereserveerd voor gebruik door een of meer vervoersondernemingen. ***Toegangsrechten en kaderovereenkomsten, zoals vastgelegd in richtlijn van de Raad 91/40/EEG en de komende gewijzigde richtlijn 95/19/EEG worden niet beschouwd als een reservering in dezelfde mate als in onderhavige verordening.***

2. Unimodale spoorwegterminals en stations

worden als een integrerend deel van het spoorwegnet beschouwd.

worden als een integrerend deel van het spoorwegnet beschouwd.

3. Voor steun die wordt verleend voor terminals voor gecombineerd vervoer, die behoren tot het Trans-Europese goederenspoornetwerk of in een van de eindpunten zijn gelokaliseerd, is geen kennisgeving vereist overeenkomstig artikel 88, lid 3 van het EG-Verdrag.

Motivering

Door artikel 6 van het huidige voorstel ontstaat discriminatie tussen lidstaten naar gelang van het soort beheer van de infrastructuur en ongeacht het vigerende Gemeenschapsrecht. Om discriminatie tussen lidstaten te voorkomen, wordt voorgesteld ervoor te zorgen dat alle lidstaten die het Gemeenschapsrecht naleven, onder dezelfde steunregeling vallen. Bovendien maken de richtlijnen van de Raad ter vervanging van richtlijn van de Raad 95/19/EEG het reeds mogelijk dat spoorwegondernemingen overeenkomstig zeer bijzondere voorwaarden een kaderovereenkomst met de infrastructuurbeheerder ondertekenen. De toepassing van de bepalingen van deze kaderovereenkomsten mogen niet de uitzonderingen op de kennisgeving beperken die zijn gewaarborgd krachtens artikel 6. De vereisten voor voorafgaande kennisgeving van steun voor terminals voor gecombineerd vervoer die behoren tot het Trans-Europese goederenspoornetwerk (RTEFF) en die voldoen aan de voorwaarden zoals bedoeld in artikel 3 van de voorgestelde verordening, moeten worden geschrapt.

(Amendement 21)

Artikel 6, lid 2

2. Unimodale spoorwegterminals en stations worden als een integrerend deel van het spoorwegnet beschouwd.

2. Unimodale spoorwegterminals en stations worden als een integrerend deel van het spoorwegnet beschouwd. **Regionale spoorwegtracés en deelnetwerken gelden in de zin van deze verordening als netwerken.**

Motivering

Wil men de concurrentie over het spoor bevorderen, dan moet worden verhinderd dat voor steun ten behoeve van tracés die door particuliere spoorwegondernemingen in tegenstelling tot degene die worden beheerd door monopolies kennisgeving vereisen, aangezien zij wellicht niet als netwerk gelden in de zin van artikel 63, lid 1, letter a). Derhalve wordt verduidelijkt dat ook deelnetwerken of tracés in de zin van het artikel netwerken zijn.

(Amendement 22)

Artikel 6, lid 3 (nieuw)

3. Voor steun aan de exploitatie, de instandhouding of de terbeschikkingstelling van delen van een vervoersinfrastructuur over land is geen

kennisgeving vereist overeenkomstig artikel 88, lid 3 van het EG-Verdrag, indien hiermee gedurende drie jaar een bedrag van ten hoogste 100.000 € gemoeid is.

Motivering

Hoewel in de algemene de-minimis-verordening het vervoersgebied uitdrukkelijk wordt uitgesloten, heeft een de-minimis-regeling hier wel nut om bij lage steunbedragen onnodige bureaucratische rompslomp te vermijden.