

# **praktijkvraag**

## **Staatssteun en openbaar vervoermarketing**

(versie december 2009)

### **Vraag**

Op grond van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) heeft de provincie een specifieke verantwoordelijkheid voor de organisatie en de kwaliteit van het openbaar vervoer. Deze verantwoordelijkheid komt onder meer tot uitdrukking in het verlenen van concessies aan streekvervoerbedrijven. Bedrijven die bussen laten rijden op basis van door de provincie verleende concessies hebben bij de provincie marketingplannen ingediend. Voor een uitvoering van een deel van de in die plannen vervatte acties, zoals het aanbieden van gratis openbaar vervoer, wil de provincie een financiële bijdrage geven.

Marketing is belangrijk om nieuwe reizigers naar het openbaar vervoer te trekken en om bestaande reizigers te behouden. Naast een commercieel belang is er dus ook een publiek belang. De lopende concessiebeschikkingen bevatten geen verplichting voor de provincie om een extra bijdrage te geven voor de uitvoering van marketingmaatregelen.

In verband hiermee zijn de volgende vragen gerezen:

- 1) In hoeverre is het subsidiëren van de bedoelde marketingmaatregelen door de provincie te kwalificeren als 'staatssteun'? Hoe zit het met 'aanpalende' onderwerpen, zoals verbetering van reisinformatie, haltevoorzieningen etc.? Moet e.e.a. al in de concessie zijn geregeld?
- 2) Geldt op dit punt een vrijstelling? M.a.w. kan de provincie, zonder te hoeven aanmelden in Brussel, een financiële bijdrage verstrekken aan de vervoerbedrijven?
- 3) Mag de provincie uitsluitend marketingmaatregelen subsidiëren die zichzelf niet terugverdienen en die niet direct in het belang van de vervoerder zijn (imagoverbeterende maatregelen)?
- 4) Tot slot: hoe kan een provincie het openbaar vervoer bevorderen zonder dat sprake is van staatssteun? Moet het zelf de marketingdiensten gaan uitvoeren?

### **Antwoord**

De basisprincipes van Europees vervoerbeleid en de toepassing van staatssteunregels daarop vloeien voort uit het artikel 73 van het EG-Verdrag, waar de maatregelen voor openbare dienstverplichtingen en de coördinatie van het vervoer zijn uiteengezet. Op 3 december 2009 treedt een nieuwe Europese verordening in werking: de verordening betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg, of 'Public Service Obligations-verordening' (PSO), nr. 1370/2007. Deze verordening vervangt de hiervoor geldende verordeningen 1191/69 en 1107/70. De PSO-verordening bevat de spelregels voor het verlenen van compensatie voor openbare dienstverplichtingen en/ of het verlenen van exclusieve rechten als tegenprestatie voor het vervullen van die verplichtingen in de sector openbaar personenvervoer (spoor en weg). Een openbare dienstverplichting kan bijvoorbeeld de verplichting zijn om bepaalde tarieven te hanteren. Compensaties die volgens de voorwaarden van de PSO-verordening worden verleend hoeven niet bij de Europese Commissie te worden aangemeld ter goedkeuring. De verordening bevat onder meer regels voor de inhoud van openbare dienstcontracten, de gunning van openbare dienstcontracten en de berekening van de compensatie.

De Nederlandse Wp2000 bevat wettelijk verankerde openbare dienstverplichtingen die voor alle vervoerders gelden voor zover zij openbaar vervoer per bus, tram of metro verrichten. De subsidie die de OV-autoriteiten voor dit openbaar vervoer geven moet ook in overeenstemming met de Europese Verordening worden verleend. Als dat gebeurt, is aanmelding in Brussel niet nodig. Met deze uitgangspunten in het achterhoofd kunnen wij uw vragen als volgt beantwoorden.

#### **Reacties en disclaimer:**

Van de informatie in dit document mag onbeperkt gebruik worden gemaakt, mits de bron wordt vermeld. Opmerkingen over de inhoud en suggesties voor aanvullingen zijn van harte welkom op [info@europadecentraal.nl](mailto:info@europadecentraal.nl). Aan dit document is de grootst mogelijke zorg besteed, maar Europa decentraal kan niet instaan voor de juistheid van de informatie en aanvaardt geen aansprakelijkheid voor mogelijke vervolgschade door het gebruik ervan.

# *praktijkvraag*

## **Vraag 1**

Bij het aanbesteden van het OV zal bij de exploitatie van het OV meestal marketing betrokken zijn. Als de marketingplannen van de vervoersbedrijven aan de voorwaarden van Wp2000 voldoen en onder de verleende concessie vallen, is er in grote lijnen geen reden om te veronderstellen dat er sprake is van meldingsplichtige staatssteun. Volgens een rapport van het Centrum Vernieuwing Openbaar Vervoer (tegenwoordig Kennisplatform Verkeer en Vervoer KPVV) ligt het voor de hand dat de beleidsdoelen die te maken hebben met marketing om nieuwe reizigers naar het OV te trekken, tot uitdrukking komen in het proces van concessieverlening en aanbesteding. Dat betekent natuurlijk dat de marketingmaatregelen een onderdeel van de concessie moeten uitmaken en in het kader van de concessie worden vergoed.

Indien een decentrale overheid 'aanpalende' zaken als verbetering van reisinformatie, haltevoorzieningen etc. van belang acht, moet dit bij de aanbesteding worden meegenomen. Deze worden dan onderdeel van de concessie. Daarnaast moet echter wel weer rekening worden gehouden met artikel 22 Wet personenvervoer 2000. De concessieverlener is bevoegd een subsidie te verstrekken voor het in een concessie omschreven openbaar vervoer. De vraag die dan aan de orde komt is of de genoemde onderwerpen wel onder het openbaar vervoer van de concessie vallen. Indien na de aanbesteding de decentrale overheid een vervoerder nog verder wil subsidiëren met een bijdrage in de exploitatie is er snel sprake van staatssteun. De subsidie wordt immers met staatsmiddelen bekostigd, verschaft (selectief) een economisch voordeel aan een beperkt aantal vervoerbedrijven, ze zal een negatief effect hebben op de mededinging en heeft een (potentiële) invloed op de interstatelijke handel. Volgens uw vraag is dat ook het geval: 'de lopende concessiebeschikkingen bevatten geen verplichtingen voor de provincie om een extra bijdrage te geven voor de uitvoering van marketingmaatregelen.'

De subsidie voor gratis OV kan waarschijnlijk als (indirecte) steun aan passagiers gekwalificeerd worden als de vervoerder zelf daar geen voordeel aan overhoudt. De bedrijfskosten van de concessiehouder mogen door deze betaling niet lager uitvallen dan binnen de (aanbestede) concessie afgesproken. Als het beschikbaar stellen van gratis/ goedkoper OV toch tot een verlaging van de exploitatiekosten leidt, dan kan de betaling volgens ons wel tot staatssteun leiden.

## **Vraag 2**

Er bestaan geen vrijstellingen voor staatssteun en marketing/ vervoerssector. Ondernemingen actief in de sector wegvervoer kunnen wel maximaal 100.000 euro aan de-minimissteun ontvangen over een periode van drie belastingjaren.

## **Vraag 3**

Over wat voor soort maatregelen het gaat maakt voor de bovenstaande beoordeling geen verschil. Als er een subsidie wordt verleend, dan moet er weer aan de staatssteunregels worden getoetst. Bij het aanbieden van gratis openbaar vervoer kan, vanwege de aanwezigheid van een publiek belang, nog worden betoogd dat sprake is van een 'dienst van algemeen economisch belang'. Bij marketingactiviteiten lijkt het argument voor een 'dienst van algemeen economisch belang' echter minder sterk. De gemaakte marketingplannen dienen toch voornamelijk het eigen commerciële belang van de vervoerbedrijven. Mogelijk zou een beroep op de 'dienst van algemeen economisch belang' - stand kunnen houden als aannemelijk is dat de steun noodzakelijk is om het streekvervoer rijdende te houden.

## **Vraag 4**

Een algemeen antwoord valt in deze dus niet te geven. Telkens moet naar de feiten gekeken worden in hoeverre er sprake is van staatssteun of niet.

Het gebruik van openbaar vervoer in het algemeen belang bevorderen, los van een concessie en zonder dat er sprake is van staatssteun, kan door middel van een openbare aanbesteding.

### **Reacties en disclaimer:**

Van de informatie in dit document mag onbeperkt gebruik worden gemaakt, mits de bron wordt vermeld. Opmerkingen over de inhoud en suggesties voor aanvullingen zijn van harte welkom op [info@europadecentraal.nl](mailto:info@europadecentraal.nl). Aan dit document is de grootst mogelijke zorg besteed, maar Europa decentraal kan niet instaan voor de juistheid van de informatie en aanvaardt geen aansprakelijkheid voor mogelijke vervolgschade door het gebruik ervan.

# *praktijkvraag*

Marketingmaatregelen vallen onder de Europese aanbestedingsrichtlijn diensten. Marketingdiensten als de onderhavige zijn 2b diensten en opdrachten voor 2b diensten kunnen in principe onderhands worden geplaatst (zie praktijkvraag 42).

**Meer informatie:**

Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KPVV), via [www.kpvv.nl](http://www.kpvv.nl)

[PSO-verordening](#)

Wp 2000 via [wetten.overheid.nl](http://wetten.overheid.nl)

[Dossier Vervoer](#) op de website van Europa decentraal.

[Praktijkvraag 42](#) van Europa decentraal

**Reacties en disclaimer:**

Van de informatie in dit document mag onbeperkt gebruik worden gemaakt, mits de bron wordt vermeld. Opmerkingen over de inhoud en suggesties voor aanvullingen zijn van harte welkom op [info@europadecentraal.nl](mailto:info@europadecentraal.nl). Aan dit document is de grootst mogelijke zorg besteed, maar Europa decentraal kan niet instaan voor de juistheid van de informatie en aanvaardt geen aansprakelijkheid voor mogelijke vervolgschade door het gebruik ervan.