

Casus sanctioneren rituitval

Inleiding context

In een aantal overleggen van de werkgroep verantwoording BVOV/TVOV hebben wij stil gestaan bij onderstaande onderwerpen:

Naar aanleiding van notitie vaste exploitatievergoeding / korting op BVOV/TVOV:

- a. overweging te korten op exploitatiesubsidie en samenhang met verklaring omtrent de dienstregeling. Wat zijn de gevolgen voor de BVOV?
- b. bij welke overheden speelt de overweging om minder exploitatiesubsidie over 2022 te verstrekken (malus?) en/of een negatieve verklaring omtrent de DR te geven.
- c. op welke wijze geven van toelichting (Verklaring DR, via toelichting?)

Zie werkgroep verantwoording BVOV/TVOV 14-06-2023 | 29-06-2023 | 13-07-2023

In een aantal landelijke concessie is ondanks forse afgeschaalde dienstregelingen, met behoud van de vaste exploitatiesubsidie en aanvullende steun van Rijksoverheid, sprake van te forse rituitval.

De regeling BVOV/TVOV kent daarvoor twee basisprincipes.

1. Van concessieverleners wordt verwacht dat de afgesproken vaste exploitatiebijdrage op peil wordt gehouden (zie fragment 1).

"De regionale concessiehouders krijgen een vaste exploitatiebijdrage van de concessieverlener. In geval van een aanvraag TVOV 2023 door een opbrengstverantwoordelijke concessiehouder blijft deze vergoeding tenminste op het niveau van 2022, dan wel op het aantoonbaar voor de coronacrisis geplande of afgesproken niveau voor 2023 en wordt niet gecorrigeerd voor werkelijke productie".

Fragment 1 uit technische notitie TVOV 2023

Indien niet aan bovenstaande voorwaarde wordt voldaan, zal het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat korten op de TVOV. Deze korting is gelijk aan het bedrag waarmee de vaste exploitatievergoeding wordt gekort. Het Ministerie wil daarmee voorkomen dat kortingen op exploitatiebijdrage worden afgewenteld op de TVOV. Een lagere TVOV-bijdrage in aanvulling op verlaging van de exploitatiebijdrage zien wij niet als wenselijk voor de continuïteit van de concessie.

2. (financiële) prikkels voor optimaal presteren, mits deze niet veroorzaakt door Covid-19, worden niet weggenomen te worden. In de regeling TVOV 2023 is het volgende over toepassing van bonus/malus-regelingen opgenomen (zie fragment 2).

"Over de prestatieafhankelijke vergoeding – lees: toepassing bonus/malus regeling – over de subsidiabele periode, maken concessieverleners en concessiehouders afspraken. De leidraad daarbij is dat prikkels voor optimaal presteren in de subsidiabele periode van 2023 niet weggenomen worden maar dat er geen malus wordt opgelegd in geval er sprake is van door Covid-19 of de gewenste transitie beïnvloede prestaties. Als er een malus opgelegd is, mag deze – om bedoelde prikkels te behouden – geen onderdeel zijn van de grondslag in de berekening voor de TVOV".

Fragment 2 uit technische notitie TVOV 2023

Doel

Vooraf de wijze van sanctioneren (principe/werkwijze van opleggen Malus) afstemmen zodat wij als regionale overheden het optimaal presteren van vervoerders binnen de kaders van de regeling kunnen bevorderen.

Casus

Via het vervoerplannen zijn regionale overheden met concessiehouders een vervoersomvang overeengekomen rekening houdend met basisprincipe 1 van de BVOV / TVOV regelingen.

Bijvoorbeeld:

Voorzieningenniveau dienstregeling 2019 was 100%. In het kader van Covid-19 en/of transitieplannen is een voorzieningenniveau van 92% afgesproken in het vervoerplan met behoud van voor prijsstijging gecorrigeerde vaste subsidie 2019 in combinatie met Rijksregelingen BVOV en/of TVOV. In de praktijk komt concessiehouder slechts tot een voorzieningenniveau van 89% door niet Covid gerelateerde rituitval.

In de praktijk doet zich heeft zich een hogere rituitval (niet Covid-19 gerelateerd) voorgedaan waardoor de Concessiehouder niet voldoet aan de overeengekomen vervoersprestatie en waarvoor regionale overheden een vaste Exploitatiesubsidie hebben verleend.

Voor dergelijke situaties zijn in de meeste concessie specifieke bepalingen opgenomen. In veel concessie gaat het t.a.v. rituitval om 1 of meerdere van onderstaande uitgangspunten opgenomen:

- a. Niet gereden productie als gevolg van rituitval worden niet betaald.
- b. Een (aanvullende) sanctie met een (direct opeisbare) malus indien de rituitval ten opzichte van een afgesproken productie boven een bepaalde norm komt;
- c. een discretionaire bevoegdheid tot het opleggen van een boete.

Nb. de specifieke voorwaarden per concessie zullen in de praktijk verschillen.

In het bovenstaande voorbeeld biedt de betreffende vervoerder 3% (92%-89%) minder vervoersaanbod dan vooraf afgesproken. De exploitatiesubsidie corrigeren voor werkelijke productie (zoals onder a.) is in strijd met basis van basisprincipe 1 uit de BVOV/TVOV regeling. Een boete conform tabel (zoals onder b.) is niet in strijd met basisprincipe 2 uit de BVOV/TVOV regeling en kan worden ingezet om de concessiehouder te sanctioneren.

Ter bespreking:

1. Verzet de BVOV/TVOV regeling zich tegen een malus op basis van een discretionaire bevoegdheid tot het opleggen van een boete (zoals onder c.) waarbij de werkelijke productie (het deel dat is weggevallen door rituitval) wordt gebruikt om de hoogte van de sanctie te bepalen?

2. Hoe verhoudt een eventuele opgelegde sanctie zich tot de verklaring omtrent de dienstregeling? Kan er bij het opleggen van een sanctie voor wat betreft te hoge rituitval op het zelfde moment sprake zijn van een volwaardige / optimale / gelijkwaardige dienstregeling?