



Beleidsregel internationaal personenvervoer per spoor, NMa

Nummer: 103863_1/8

De Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit,

Gelet op artikel 19a van de Wet personenvervoer 2000, artikel 57, lid 2 van de Spoorwegwet, de artikelen 2, 3, 4, 5 en 6 van het Besluit Liberaliseringsrichtlijn en artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht,

Besluit:

EERSTE AFDELING – ALGEMEEN

Artikel 1 – Definities

In deze beleidsregel wordt verstaan onder:

- a. *Aanvraag*: aanvraag tot vaststelling van het Hoofddoel van het voorgenomen vervoer en/of tot vaststelling of het voorgenomen vervoer het Economisch evenwicht in gedrang brengt, als bedoeld in artikel 19a lid 2 van de Wp2000;
- b. *Aanvrager*: indiener van de Aanvraag, als bedoeld in artikel 10 lid 2 van de Wp2000, te weten een of meer Concessieverleners of Concessiehouders of de beheerder.
- c. *Beheerder*: houder van een Concessie als bedoeld in artikel 16 lid 1 van de Sw;
- d. *Besluit*: het Besluit Liberaliseringsrichtlijn;
- e. *Concessie*: recht om met uitsluiting van anderen openbaar vervoer te verrichten in een bepaald gebied gedurende een bepaald tijdvak, als bedoeld in artikel 1 onder l van de Wp2000;
- f. *Concessiehouder*: vergunninghoudende vervoerder aan wie een Concessie is verleend, als bedoeld in artikel 1 onder n van de Wp2000;
- g. *Economisch evenwicht*: het economisch evenwicht van een of meer Concessies van een spoorwegonderneming als bedoeld in artikel 19a lid 2 onder b van de Wp2000;
- h. *Grensoverschrijdend vervoer*: grensoverschrijdend personenvervoer per spoor, als bedoeld in artikel 57 lid 2 van de Sw;
- i. *Hoofddoel*: het hoofddoel van het grensoverschrijdend personenvervoer, als bedoeld in artikel 19a lid 2 onder a van de Wp2000;
- j. *Internationale reizigers*: reizen van personen die de Nederlandse grens passeren en daarbij gebruik maken van het voorgenomen Grensoverschrijdend vervoer. Meerdere reizen van één persoon worden als afzonderlijke reizigers beschouwd.
- k. *Liberaliseringsrichtlijn*: Richtlijn 2007/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007;
- l. *Mededeling*: mededeling als bedoeld in artikel 19a lid 1 van de Wp2000;
- m. *Melding*: melding als bedoeld in artikel 57 lid 2 van de Sw;
- n. *Nationale reizigers*: reizen van personen die voor binnenlandse reizen in Nederland gebruik maken van het voorgenomen Grensoverschrijdend vervoer. Meerdere reizen van één persoon worden als afzonderlijke reizigers beschouwd.
- o. *Nieuwe aanbieder*: de spoorwegonderneming die grensoverschrijdend personenvervoer wil aanvangen, als bedoeld in artikel 57 lid 2 van de Sw;
- p. *Raad*: de Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit, zoals bedoeld in artikel 1 onder d van de Wp2000 en artikel 1 onder y van de Sw;
- q. *Sw*: Spoorwegwet;
- r. *Wp2000*: Wet personenvervoer 2000.

TWEEDE AFDELING – MELDINGS- EN AAVRAAGPROCEDURE

Artikel 2 – Prenotificatie

1. De prenotificatie is een facultatieve vooraanmelding van het voorgenomen Grensoverschrijdend vervoer bij de Raad.
2. Prenotificatie door de Nieuwe aanbieder bij de Raad voorafgaand aan de Melding is mogelijk.
3. De prenotificatie geschiedt mondeling.



Artikel 3 – Melding

1. De Raad stelt voor het doen van een Melding een meldingsformulier beschikbaar, genaamd 'Formulier melding voorgenomen grensoverschrijdend personenvervoer per spoor'.
2. De Raad merkt als Melding alleen die melding aan, die ten minste de vereiste informatie bevat, zoals aangegeven in het meldingsformulier, als bedoeld in lid 1.
3. Een melding die nieuw of gewijzigd Grensoverschrijdend vervoer betreft dat slechts één station in Nederland aandoet, wordt door de Raad niet als Melding aangemerkt. In dat geval ontbreekt een verbod op vervoer zonder concessie, zoals blijkt uit artikel 19 lid 3 van de Wp2000.

Artikel 4 – Mededeling

1. De Mededeling van de Raad bevat de gegevens, zoals deze door de Nieuwe aanbieder zijn aangeleverd ten behoeve van de punten 1, 2 en 3 van het meldingsformulier.
2. In de Mededeling vermeldt de Raad een termijn van 3 weken voor het indienen van een Aanvraag die nieuw Grensoverschrijdend vervoer betreft. Voor een Aanvraag die gewijzigd Grensoverschrijdend vervoer betreft, vermeldt de Raad een termijn van 2 weken.

Artikel 5 – Aanvraag

1. De Raad stelt voor het doen van een Aanvraag een aanvraagformulier beschikbaar, genaamd 'Formulier Aanvraag beoordeling voorgenomen grensoverschrijdend personenvervoer per spoor'.
2. De Raad neemt als Aanvraag alleen die aanvraag in behandeling, die ten minste de vereiste informatie bevat, zoals aangegeven in het aanvraagformulier, als bedoeld in lid 1.
3. De Raad doet schriftelijk mededeling van de Aanvraag aan de betrokken Beheerder, aan de betrokken Concessieverlener(-s) en de betrokken Concessiehouder(-s) en aan de Nieuwe aanbieder, voor zover zij niet de indiener van de Aanvraag zijn. Tevens doet de Raad schriftelijk mededeling aan betrokken Europese toezichthoudende instantie(s). Deze mededeling bevat de informatie die is aangegeven onder de punten 1, 2, 3 en 4 van het aanvraagformulier.
4. De Aanvrager geeft bij het indienen van de Aanvraag gemotiveerd aan of en zo ja, welke gegevens vertrouwelijk zijn.

DERDE AFDELING – INLICHTINGEN

Artikel 6 – Inlichtingen Hoofddoel

1. Om het Hoofddoel van het voorgenomen Grensoverschrijdend vervoer vast te kunnen stellen, verlangt de Raad van de Nieuwe aanbieder:
 - a. een schriftelijke onderbouwing van de bij de Melding geleverde gegevens;
 - b. de gegevens, zoals aangegeven onder punt 5 van het meldingsformulier, als bedoeld in artikel 3 lid 1.

Artikel 7 – Inlichtingen Economisch evenwicht van Nieuwe aanbieder

1. Om vast te kunnen stellen of het Economisch evenwicht in gedrang komt, verlangt de Raad van de Nieuwe aanbieder:
 - a. een schriftelijke onderbouwing van de bij de Melding geleverde gegevens;
 - b. de gegevens, zoals aangegeven onder punt 6 van het meldingsformulier, als bedoeld in artikel 3 lid 1.

Artikel 8 – Inlichtingen Economisch evenwicht van Concessiehouder

1. Om vast te kunnen stellen of het Economisch evenwicht in gedrang wordt gebracht, verlangt de Raad van de betrokken Concessiehouder de gegevens, zoals aangegeven onder punt 6 van het aanvraagformulier, als bedoeld in artikel 5 lid 1.

Artikel 9 – Inlichtingen

De in artikel 6, artikel 7 en artikel 8 genoemde informatie betreft in ieder geval:

1. de gegevens voor de eerste vijf jaar van de nieuwe exploitatie;



2. een volledige en juiste onderbouwing van:
 - a. de formulering van de vraagstelling van de onderzoeken ten behoeve van het verkrijgen van de gegevens als bedoeld in artikel 7 en artikel 8 die door of namens de Nieuwe aanbieder, respectievelijk de Concessiehouder zijn uitgevoerd;
 - b. de aansluiting van de verkregen data op de vraagstelling;
 - c. de relevantie, betrouwbaarheid en kwaliteit van de verkregen data;
 - d. inzicht in de ruwe data;
 - e. de keuze van de empirische methodologie;
 - f. de rapportage en interpretatie van de resultaten;
 - g. de robuustheid van de resultaten.

VIERDE AFDELING – BEOORDELING

Artikel 10 – Beoordeling inlichtingen Hoofddoel

1. De Raad beoordeelt of alle in artikel 6 genoemde gegevens door de Nieuwe aanbieder zijn aangeleverd.
2. De beoordeling van de Raad kan ertoe leiden dat de Raad andere of nadere inlichtingen verlangt in afwijking van of in aanvulling op artikel 6.
3. De marktonderzoeken die ten grondslag liggen aan de informatie als bedoeld in artikel 6 worden getoetst op de aspecten, zoals genoemd in artikel 9 lid 2.
4. De Raad stemt zo nodig met de betrokken Europese toezichthoudende instanties(s) af. In voorkomend geval kan informatie met de betrokken toezichthouders worden uitgewisseld.

Artikel 11 – Beoordeling Hoofddoel

1. Ter uitvoering van de kwantitatieve analyse, bedoeld in artikel 2 lid 2 van het Besluit, berekent de Raad:
 - a. de verhouding tussen het aantal buiten Nederland gelegen treinkilometers en het totaal aantal treinkilometers van het voorgenomen Grensoverschrijdend vervoer.
 - b. de verhouding tussen het aantal Internationale reizigers ten opzichte van de som van het aantal Nationale en Internationale reizigers.
 - c. de verhouding tussen de nominale opbrengst van de tickets en reserveringen van Internationale reizigers ten opzichte van de nominale opbrengst van de som van de tickets en reserveringen van Nationale en Internationale reizigers.
2. De Raad beschouwt als 'marktontwikkeling', als bedoeld in artikel 2 lid 1 van het Besluit, in elk geval de ontwikkeling in het aantal reizigers van het Grensoverschrijdend vervoer, als van het aantal Nationale reizigers en betreft deze in zijn berekeningen.
3. Ter uitvoering van de kwalitatieve analyse, bedoeld in artikel 2 lid 2 van het Besluit, beoordeelt de Raad als 'dienstverleningsontwikkeling', als bedoeld in dat artikel, in elk geval de ontwikkeling van het aanbod van het Grensoverschrijdend vervoer van de Nieuwe aanbieder.
4. De Raad houdt bij de vaststelling van het Hoofddoel rekening met de gegevens van de eerste vijf dienstregelingjaren. Indien redelijkerwijs de verwachting is dat de dienstregeling, het aantal grensoverschrijdende reizigers en/of de omzet uit het voorgenomen Grensoverschrijdend vervoer na de eerste vijf jaar van exploitatie significant af zal wijken van de eerste vijf jaar, kan de Raad ook navolgende jaren in aanmerking nemen.

Artikel 12 – Conclusie van de Raad

1. Op basis van de in artikel 10 en artikel 11 genoemde aspecten en na coördinatie met de betrokken Europese toezichthoudende instantie(s), stelt de Raad vast of het Hoofddoel van het voorgenomen Grensoverschrijdend vervoer internationaal passagiersvervoer is.

Artikel 13 – Beoordeling inlichtingen Nieuwe aanbieder over Economisch evenwicht

1. De Raad beoordeelt of alle in artikel 7 genoemde gegevens door de Nieuwe aanbieder zijn aangeleverd.
2. De beoordeling van de Raad kan ertoe leiden dat de Raad andere of nadere inlichtingen verlangt in afwijking van of in aanvulling op artikel 7.



3. De Raad beoordeelt de onderzoeken die ten grondslag liggen aan de informatie als bedoeld in artikel 7 op de aspecten, zoals genoemd in artikel 9 lid 2.
4. De Raad stemt zo nodig met de betrokken Europese toezichthoudende instantie(s) af. In voorkomend geval kan informatie met de betrokken toezichthouders worden uitgewisseld.
5. Indien de Raad de gegevens voldoende acht, worden daarvan de volgende gegevens aan de betrokken Concessiehouder gezonden:
 - a. de schriftelijke onderbouwing van de bij de Melding geleverde gegevens;
 - b. het volledige tarievenplan en de gemiddelde tarieven per reizigerskilometer die de Nieuwe aanbieder in rekening zal brengen voor binnenlands gebruik.

Artikel 14 – Beoordeling inlichtingen Concessiehouder over het Economisch evenwicht

1. De Raad beoordeelt of alle in artikel 8 genoemde gegevens door de betrokken Concessiehouder zijn aangeleverd.
2. De beoordeling van de Raad kan ertoe leiden dat de Raad andere of nadere inlichtingen verlangt in afwijking van of in aanvulling op artikel 8.
3. De Raad beoordeelt de onderzoeken die ten grondslag liggen aan de informatie als bedoeld in artikel 8 op de criteria zoals genoemd in artikel 9 lid 2.
4. Indien de Raad de gegevens voldoende acht, worden die gegevens gehanteerd bij de economische analyse als bedoeld in artikel 4 lid 3 van het Besluit.

Artikel 15 – Beoordeling Economisch evenwicht Hoofdrailnet

1. In de economische analyse van de Hoofdrailnetconcessie beoordeelt de Raad de verhouding van het aantal reizigers dat de betrokken Concessiehouder verliest als gevolg van al het nieuwe Grensoverschrijdend openbaar vervoer per trein dat zonder Concessie naar verwachting plaatsvindt of zal plaatsvinden ten opzichte van het aantal reizigers van het openbaar vervoer dat op basis van de betrokken Concessie wordt uitgevoerd.
2. Tevens beoordeelt de Raad in de economische analyse de verhouding van de wegvallende omzet van de betrokken Concessiehouder als gevolg van al het nieuwe Grensoverschrijdend openbaar vervoer per trein dat zonder Concessie naar verwachting plaatsvindt of zal plaatsvinden ten opzichte van de omzet die deze Concessiehouder genereert op basis van de betrokken Concessie.
3. De Raad beoordeelt het Economisch evenwicht gedurende de eerste vijf jaar na het potentiële begin van het nieuwe Grensoverschrijdend vervoer.

Artikel 16 – Beoordeling Economisch evenwicht niet-Hoofdrailnet

1. In de economische analyse van Concessies niet zijnde de Hoofdrailnetconcessie, beoordeelt de Raad de verhouding van het aantal reizigers dat de betrokken Concessiehouder verliest als gevolg van al het nieuwe Grensoverschrijdend openbaar vervoer per trein dat zonder Concessie naar verwachting plaatsvindt of zal plaatsvinden ten opzichte van het aantal reizigers van het openbaar vervoer dat op basis van de betrokken Concessie wordt uitgevoerd.
2. Tevens beoordeelt de Raad in de economische analyse de verhouding van de wegvallende omzet van de betrokken Concessiehouder als gevolg van al het nieuwe Grensoverschrijdend openbaar vervoer per trein dat zonder Concessie naar verwachting plaatsvindt of zal plaatsvinden ten opzichte van de omzet die deze Concessiehouder genereert op basis van de betrokken Concessie.
3. De Raad beoordeelt het Economisch evenwicht gedurende de eerste vijf jaar na het potentiële begin van het nieuwe Grensoverschrijdend vervoer.
4. De Raad acht een afname van de omzet of van het aantal reizigers betekenisvol in de zin van artikel 6 van het Besluit, wanneer uit de hierboven, in lid 1 en 2, bedoelde economische analyse een vermindering van omzet of reizigers volgt van meer dan 1,7 procent per jaar gedurende de eerste 5 jaar van de uitvoering door de Nieuwe Aanbieder.
5. De Raad beoordeelt alleen het Economisch evenwicht gedurende de resterende looptijd van een tussen Concessieverlener en Concessiehouder overeengekomen Concessie.



-
6. Indien in de Concessie expliciet is geregeld dat de Concessiehouder cabotage door Nieuwe aanbieders dient te gedogen, veronderstelt de Raad dat het Economisch evenwicht niet in gedrang kan komen.

Artikel 17 – Conclusie van de Raad

1. Op basis van de in de artikelen 13, 14 en 15 genoemde aspecten en na coördinatie met de betrokken Europese toezichthoudende instantie(s), stelt de Raad vast of het Economisch evenwicht als gevolg van het voorgenomen Grensoverschrijdend vervoer in gedrang komt.

VIJFDE AFDELING – SLOTBEPALINGEN

Artikel 18 – Citeertitel

Deze beleidsregel wordt aangehaald als: Beleidsregel internationaal personenvervoer per spoor.

Artikel 19 – Inwerkingtreding

1. Deze beleidsregel zal met toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.
2. Deze beleidsregel treedt in werking met ingang van de dag na de dag van publicatie in de Staatscourant.

Den Haag, 6 november 2012

*De Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit,
namens deze:*

*C. Fonteijn,
Voorzitter Raad van Bestuur.*



BIJLAGE 1

Besluit van de Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit van 6 november 2012 tot vaststelling van het formulier voor het melden van voorgenomen grensoverschrijdend personenvervoer per spoor als bedoeld in artikel 57, tweede lid, van de Spoorwegwet

Nummer: 103863_1/9

De Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit,

Gelet op artikel 4.4 van de Algemene wet bestuursrecht;

Besluit:

Artikel 1

Het formulier voor het melden van voorgenomen grensoverschrijdend personenvervoer per spoor als bedoeld in artikel 57, tweede lid, van de Spoorwegwet, wordt vastgesteld overeenkomstig de bij dit besluit behorende bijlage.

Artikel 2

Dit besluit zal met de toelichting en bijlage in de Staatscourant worden geplaatst.

Den Haag, 6 november 2012

De Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit,
namens deze:

overeenkomstig het door de Raad op 6 november 2012 genomen besluit,
C. Fonteijn,
Voorzitter Raad van Bestuur.

Bijlage formulier melding voorgenomen grensoverschrijdend personenvervoer per spoor

- 1 Gegevens betreffende de Nieuwe aanbieder (vereist bij Melding):**
Vermeld:
 - 1.1 naam en – indien anders – handelsnaam en rechtsvorm;
 - 1.2 adres, telefoon- en telefaxnummer en eventueel elektronisch postadres;
 - 1.3 naam van de contactpersoon, het adres en het telefoonnummer waarop deze bereikbaar is.
- 2 Gegevens betreffende de aanvang van de dienst (vereist bij Melding):**
Vermeld per traject voor de eerste vijf jaar van de nieuwe exploitatie:
 - 2.1 startdatum van de treindienst;
 - 2.2 data van wijzigingen in frequentie of halteringen.
- 3 Gegevens betreffende het totale traject binnen en buiten Nederland (vereist bij Melding):**
Vermeld per traject voor de eerste vijf jaar van de nieuwe exploitatie:
 - 3.1 de frequentie van de treindienst per dag en/of per week;
 - 3.2 de begin- en eindlocatie (land en station) en locaties van halteringen;
 - 3.3 locatie van grenspassage(-s);
 - 3.4 frequentie van de beoogde halteringen, per rijrichting;
 - 3.5 eventuele afwijkingen in frequentie of in halteringen, zoals gedurende zomer- of winterperiode, vakantieperiodes, of ingroeiperiode, ten opzichte van het standaardpatroon, per rijrichting.
- 4 Mee te zenden documenten (vereist bij Melding):**
Verstrek:
 - 4.1 statuten van de onderneming
 - 4.2 bewijs van beschikbare tractie
 - 4.3 bedrijfsvergunning
 - 4.4 veiligheids- of proefattest
 - 4.5 verzekeringspolis
 - 4.6 toegangsovereenkomst
 - 4.7 een schriftelijk bewijsstuk, waaruit de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de aangewezen contactpersoon of -personen blijkt
- 5 Gegevens in verband met het Hoofddoel (optioneel bij Melding)**
Verstrek voor de eerste vijf jaar van de nieuwe exploitatie:
 - 5.1 totale trajectlengte van de treindienst (in meters);
 - 5.2 trajectlengte op de Nederlandse hoofdspoorwegen (in meters);
 - 5.3 trajectlengte op buitenlandse spoorwegnetten, per land (in meters);



- 5.4 een prognose van enerzijds het aantal Internationale reizigers en reizigerskilometers en anderzijds van het aantal Nationale reizigers en reizigerskilometers;
 - 5.5 een prognose van de omzet afkomstig van enerzijds Internationale reizigers en anderzijds van Nationale reizigers;
 - 5.6 kwalitatieve informatie betreffende de mate waarin het voorgenomen Grensoverschrijdend vervoer als internationaal moet worden gezien, waaronder in elk geval een beschrijving en tekeningen van rollend materieel dat voor de exploitatie wordt ingezet, met een specificatie van de verschillende klassen van vervoer en informatie ten aanzien van de marketing van de treindienst;
 - 5.7 de tijden waarop de treindienst op de in Nederland gelegen stations halteert, per rijrichting, met inbegrip van de afwijkingen ten opzichte van het standaardpatroon. Dit sluit aan op hetgeen onder vraag 3 reeds is opgevraagd;
 - 5.8 een prognose van de punctualiteit van de internationale treinen. Dit kan uitgedrukt worden in een percentage van het aantal treinen dat op de stations 5 minuten of minder vertraging heeft.
- 6 Gegevens in verband met het Economisch evenwicht (optioneel bij Melding)**
Verstrek voor de eerste vijf jaar van de nieuwe exploitatie:
- 6.1 het volledige tarievenplan en de gemiddelde tarieven per reizigerskilometer die de Nieuwe aanbieder in rekening zal brengen voor binnenlands gebruik. De gemiddelde tarieven dienen – indien van toepassing – te zijn gedifferentieerd naar klasse en tijd;
 - 6.2 een prognose van het aantal Nationale reizigers en de hieraan gerelateerde reizigerskilometers en omzet;
 - 6.3 een specificatie van enerzijds het aantal nieuw aan te trekken Nationale reizigers en anderzijds van Nationale reizigers afkomstig van de betrokken concessiehouder en een specificatie van de hieraan gerelateerde omzet;
 - 6.4 de elasticiteiten (generiek en kruislings) die het effect weergeven van de hieronder genoemde aspecten op het aantal reizigers en de hieraan gerelateerde omzet. De volgende aspecten zijn relevant:
 - 6.4.1 Dienstregeling
 - 6.4.2 Prijs
 - 6.4.3 Rollend materieel
 - 6.4.4 Eventuele andere relevante elasticiteiten
 - 6.5 een opgave van de maximale reizigerscapaciteit die de Nieuwe aanbieder per richting en per trajectdeel beschikbaar heeft voor het vervoer van Nationale reizigers, uitgedrukt in aantallen reizigers en reizigerskilometers.

De hierboven genoemde gegevens dient u volledige en juist te onderbouwen middels het aanleveren van een toelichting op:

- a. de formulering van de vraagstelling van het onderzoek dat, ten behoeve van het verkrijgen van de gegevens als bedoeld onder punt 5 en 6 van dit formulier, door of namens de Nieuwe aanbieder is uitgevoerd;
- b. de aansluiting van de verkregen data op de vraagstelling;
- c. de relevantie, betrouwbaarheid en kwaliteit van de verkregen data;
- d. inzicht in de ruwe data;
- e. de keuze van de empirische methodologie;
- f. de rapportage en interpretatie van de resultaten;
- g. de robuustheid van de resultaten.

Plaats en datum:

Handtekening:



BIJLAGE 2

Besluit van de Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit van 6 november 2012 tot vaststelling van het formulier voor het indienen van een aanvraag ter beoordeling van het voorgenomen grensoverschrijdend personenvervoer per spoor als bedoeld in artikel 19a, tweede lid, van de Wet personenvervoer 2000

Nummer: 103863_1/10

De Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit,

Gelet op artikel 4.4 van de Algemene wet bestuursrecht;

Besluit:

Artikel 1

Het formulier voor het indienen van een aanvraag ter beoordeling van het voorgenomen grensoverschrijdend personenvervoer per spoor als bedoeld in artikel 19a, tweede lid, van de Wet personenvervoer 2000, wordt vastgesteld overeenkomstig de bij dit besluit behorende bijlage.

Artikel 2

Dit besluit zal met de toelichting en bijlage in de Staatscourant worden geplaatst.

Den Haag, 6-11-2012

De Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit,
namens deze:

overeenkomstig het door de Raad op 6 november 2012 genomen besluit,

C. Fonteijn,

Voorzitter Raad van Bestuur.

Bijlage formulier aanvraag beoordeling voorgenomen grensoverschrijdend personenvervoer per spoor

1 Gegevens betreffende de Aanvrager (vereist bij Aanvraag)

Vermeld

1.1 naam en – indien anders – handelsnaam, en rechtsvorm;

1.2 adres, telefoon- en telefaxnummer en eventueel elektronisch postadres;

1.3 naam van de contactpersoon, het adres en het telefoonnummer waarop deze bereikbaar is.

2 Gegevens betreffende de toetsingsaanvraag (vereist bij Aanvraag)

Vermeld

2.1 of de aanvraag het vaststellen van internationaal passagiersvervoer als Hoofddoel van het voorgenomen grensoverschrijdend vervoer beoogt;

2.2 of de aanvraag het vaststellen van het in gedrang brengen van het Economisch evenwicht door het voorgenomen grensoverschrijdend vervoer beoogt.

3 Gegevens over de betrokken ondernemingen (vereist bij Aanvraag)

Vermeld de naam en een beschrijving van de Concessie(-s) waarvan het Economisch evenwicht mogelijk in gedrang is.

4 Onderbouwing aanvraag (vereist bij Aanvraag)

Geef een schriftelijke onderbouwing waarom het voorgenomen grensoverschrijdend vervoer niet internationaal passagiersvervoer als Hoofddoel heeft en/of waarom het voorgenomen grensoverschrijdend vervoer tot verstoring van het Economisch evenwicht van de Concessie leidt, gebaseerd op de feiten in de Mededeling.

5 Mee te zenden documenten (vereist bij Aanvraag)

Verstrek gegevens en bescheiden waarmee u uw onderbouwing onder vraag 4 documenteert, voor zover u vanuit uw marktpositie daar redelijkerwijs over kan beschikken.

6 Gegevens in verband met het Economisch evenwicht (optioneel bij Aanvraag)

Verstrek voor de eerste vijf jaar van de nieuwe exploitatie:

6.1 Een berekening van de betrokken Concessiehouder van het effect van het voorgenomen Grensoverschrijdend vervoer op de Concessie, voor wat betreft het aantal reizigers en de hieraan gerelateerde reizigerskilometers en omzet.

6.2 Een specificatie van enerzijds het aantal nieuwe reizigers voor de Concessiehouder en de hieraan gerelateerde omzet als gevolg van het voorgenomen grensoverschrijdend vervoer en anderzijds het aantal reizigers dat wegvalt als gevolg van dit voorgenomen Grensoverschrij-



dend vervoer en de hieraan gerelateerde omzet.

6.3 Elasticiteiten (generiek en kruislings) die het effect weergeven van de hieronder genoemde aspecten op het aantal reizigers en de hieraan gerelateerde omzet. De volgende aspecten zijn relevant:

6.3.1 Dienstregeling

6.3.2 Prijs

6.3.3 Rollend materieel

6.3.4 Eventuele andere relevante elasticiteiten

De hierboven genoemde gegevens dient u volledige en juist te onderbouwen middels het aanleveren van een toelichting op :

- a. de formulering van de vraagstelling van het onderzoek dat, ten behoeve van het verkrijgen van de gegevens als bedoeld onder punt 6 van dit formulier, door of namens de betrokken Concessiehouder is uitgevoerd;
- b. de aansluiting van de verkregen data op de vraagstelling;
- c. de relevantie, betrouwbaarheid en kwaliteit van de verkregen data;
- d. inzicht in de ruwe data;
- e. de keuze van de empirische methodologie;
- f. de rapportage en interpretatie van de resultaten;
- g. de robuustheid van de resultaten.

Plaats en datum:

Handtekening:



TOELICHTING

Algemeen

Aanleiding voor het opstellen van de Beleidsregel internationaal personenvervoer per spoor ligt in Richtlijn 2007/58/EG, de zogenoemde Liberaliseringsrichtlijn. Deze richtlijn is geïmplementeerd via aanpassing van artikel 57 van de Spoorwegwet (Sw) en van de artikelen 19 en 19a van de Wet Personenvervoer 2000 (Wp2000). Het Besluit Liberaliseringsrichtlijn (Het Besluit) geeft daar verder uitvoering aan.

Artikel 19a lid 2 Wp2000 bepaalt dat de Raad op aanvraag vaststelt of het – verplicht aan de Raad te melden – voorgenomen Grensoverschrijdend vervoer internationaal passagiersvervoer als hoofddoel heeft en het daarvan deel uitmakende vervoer in Nederland het Economisch evenwicht van één of meer Concessies van een Concessiehouder in gedrang brengt.

Ingeval het Hoofddoel van de dienst internationaal passagiersvervoer is en de Raad vaststelt dat het Economisch evenwicht van een of meer Concessies van een Concessiehouder in gedrang komt, kan de Minister besluiten om het grensoverschrijdend vervoer van reizigers tussen stations in Nederland te beperken.

Het is de verantwoordelijkheid van de Minister om te bepalen welke beperkingen aan het Grensoverschrijdend vervoer worden opgelegd. De Minister kan onder meer het aantal en de frequentie van halteringen beperken of halteringen uitsluiten. Ook kan de Minister de frequentie van de treindienst beperken.

Doel van de beleidsregel

Met de Beleidsregel internationaal personenvervoer per spoor geeft de Raad duidelijkheid over de wijze waarop hij het Hoofddoel van het Grensoverschrijdend vervoer vaststelt en hoe hij bepaalt of dat vervoer leidt tot het in het gedrang brengen van het Economisch evenwicht van de Concessie. Verder geeft de Raad duidelijkheid over de procedure voor de verplichte melding van Grensoverschrijdend vervoer en over de aanvraag bij de Raad tot het geven van een beschikking.

Wetsgeschiedenis

De richtlijn beoogt de openstelling van de markt voor het internationaal personenvervoer per spoor. Met de openstelling kunnen spoorwegondernemingen zonder Concessie starten met het uitvoeren van grensoverschrijdende treindiensten voor het vervoer van personen. De richtlijn geeft deze ondernemingen expliciet de mogelijkheid tot cabotage, dat wil zeggen de mogelijkheid binnenlands vervoer te bieden door een internationale vervoerdienst.

De richtlijn respecteert daarbij de bestaande marktordering van concurrentie *om* het spoor door middel van Concessies, waaronder voor het Hoofdrailnet. De richtlijn geeft de nationale overheden de mogelijkheid om beperkingen aan het recht van toegang van de Nieuwe aanbieder te verbinden.

Consultatie

Het concept van deze Beleidsregel is aan Concessiehouders en overige spoorvervoerders, Concessieverleners, de Beheerder en belangenorganisatie voorgelegd ter consultatie. Daarbij is tevens voldaan aan de verplichting om – een deel van – deze partijen in de gelegenheid te stellen om hun zienswijze naar voren te brengen, zoals bepaald in artikel 2 lid 4 en artikel 4 lid 5 van het Besluit. De reacties van de geconsulteerde partijen zijn zo veel als mogelijk in de Beleidsregel of in onderstaande toelichting verwerkt.

Artikelsgewijs

EERSTE AFDELING – DEFINITIES

TWEDE AFDELING – MELDINGS- EN AAVRAAGPROCEDURE

Toelichting bij artikel 2 – Prenotificatie

Het doel van de prenotificatie is om de Melding en de procedure bij de Raad en eventuele aanpassingen van de voorgenomen Melding informeel te bespreken. Mede op grond van de prenotificatie kan



de onderneming beslissen of hij Melding van Grensoverschrijdend vervoer moet doen en in welke vorm.

De informatie die de Raad in het kader van de prenotificatie verkrijgt wordt, evenals alle overige informatie die de Raad in het kader van deze beleidsregel als bestuursorgaan krijgt, vertrouwelijk behandeld overeenkomstig de geheimhoudingsverplichting in artikel 2:5 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Van deze verplichting kan slechts in twee gevallen worden afgeweken: als de wet dwingt tot openbaarmaking (bijvoorbeeld in het kader van een gerechtelijke procedure of een beroep op de Wet openbaarheid van bestuur) en als het op grond van de uitoefening van zijn taak noodzakelijk is.

Toelichting bij artikel 3 – Melding

Uit artikel 57 van de Sw volgt dat de Nieuwe aanbieder tien maanden voor aanvang van de dienstregeling Melding aan de Raad dient te doen van haar voornemen om Grensoverschrijdend vervoer uit te voeren. De Raad merkt als Melding alleen die melding aan, die over het voorgenomen Grensoverschrijdend vervoer ten minste de informatie bevat over het totale traject binnen en buiten Nederland, de infrastructuurcapaciteit die hij voornemens is aan te vragen en de aanvang van de dienst. De Melding dient ook eventuele afwijkingen van de standaard dienstregeling te bevatten. Afwijkingen kunnen bijvoorbeeld verschillen in de zomer- en winterperiode of vakantieperiodes zijn.

De in de Melding vereiste informatie is nodig om betrokken Concessieverleners, Concessiehouders en de beheerder in staat te stellen te beoordelen of zij een Aanvraag bij de Raad willen doen tot het geven van een beschikking als bedoeld in artikel 19a Wp2000.

De Raad stelt voor het doen van een Melding een meldingsformulier beschikbaar. De Raad neemt een Melding alleen in behandeling indien alle vereiste informatie op het meldingsformulier is ingevuld.

De Raad is van mening dat bij Melding van gewijzigd Grensoverschrijdend vervoer er steeds sprake moet zijn van een substantieel gevolg van de wijziging voor het Economisch evenwicht. De Raad beschouwt de beoordeling van de relevantie van de wijzigingen en van de daaraan verbonden noodzaak tot Melding als een verantwoordelijkheid van de Nieuwe aanbieder. Zo ligt het vanuit het perspectief van de beoordeling van het economisch evenwicht van Concessies niet voor de hand de overname van een Grensoverschrijdende vervoerdienst door een andere vervoerder te melden.

Toelichting bij artikel 4 – Mededeling

De Raad publiceert de gegevens die hem in de Melding zijn aangeleverd altijd in de officiële Mededeling. De Raad heeft de wettelijke plicht de Mededeling te publiceren in de Staatscourant en te communiceren aan de betrokken Concessieverleners en Concessiehouders.

De Raad acht het redelijk voor de Aanvrager een termijn van 3 weken na publicatie van de Mededeling te stellen voor het indienen van zijn Aanvraag. In geval van wijzigingen van het bestaande Grensoverschrijdend vervoer acht de Raad een termijn van 2 weken redelijk. De overweging hierbij is dat in beide gevallen door de Raad zo nodig nadere informatie opgevraagd kan worden, waarvoor steeds aanvullend een redelijke aanlevertermijn gesteld zal worden afhankelijk van de hoeveelheid en complexiteit van de informatie.

Toelichting bij artikel 5 – Aanvraag

Concessieverleners, Concessiehouders en de Beheerder kunnen een Aanvraag indienen. Uit de Aanvraag moet duidelijk blijken of de Aanvrager een beschikking van de Raad wil voor het vaststellen van het Hoofddoel en/of het vaststellen van het in gedrang brengen van het Economisch evenwicht.

De Raad stelt voor het doen van een Aanvraag een aanvraagformulier beschikbaar. In geval de Raad vaststelt dat de informatie, als genoemd in artikel 5 lid 2, gedeeltelijk ontbreekt, wordt de Aanvrager in de gelegenheid gesteld binnen een dan te bepalen redelijke termijn zijn Aanvraag met de ontbrekende informatie aan te vullen. De Aanvrager wordt schriftelijk medegedeeld dat zijn Aanvraag buiten behandeling wordt gesteld als zijn Aanvraag niet tijdig is aangevuld. Op verzoek van de Aanvrager verleent de Raad eenmalig uitstel voor het aanleveren van deze informatie, behoudens bijzondere omstandigheden.

De Raad heeft de wettelijke plicht om de Beheerder te informeren over de Aanvraag. Daarnaast informeert de Raad de Concessieverlener(s), Concessiehouder(s) – voor zover zij niet de indiener van de Aanvraag zijn – en de Nieuwe aanbieder schriftelijk. Daarmee biedt de Raad de betrokkenen de mogelijkheid zich tijdig voor te bereiden op de gevolgen van een beschikking van de Raad, die hen in



hun belangen treft. Met de informatieverschaffing aan betrokken Europese toezichhoudende instantie(s), handelt de Raad in lijn met de Europese Richtlijn.

DERDE AFDELING – INLICHTINGEN

De Raad heeft op grond van artikel 19a lid 3 van de Wp2000 de bevoegdheid inlichtingen en inzage te vorderen van gegevens die hij redelijkerwijs nodig heeft voor de behandeling van een Aanvraag. Op basis van artikel 19a lid 4 van de Wp2000 is in beginsel iedereen ook verplicht aan een dergelijk verzoek van de Raad medewerking te verlenen. Er zal steeds een redelijke termijn worden gesteld voor aanlevering van de informatie.

Toelichting bij artikel 6 – Inlichtingen Hoofddoel

Opgevraagde inlichtingen dienen te zijn voorzien van een volledige en juiste onderbouwing. Een voorbeeld van een document dat de opgeleverde informatie onderbouwt, is het door de Nieuwe aanbieder opgestelde businessplan voor het voorgenomen Grensoverschrijdende vervoer.

Kwalitatieve informatie voor het bepalen van het Hoofddoel kunnen zijn beschrijvingen en tekeningen van rollend materieel dat voor de exploitatie wordt ingezet, met een specificatie van de verschillende klassen van vervoer. Uit de kwaliteit van het rollende materieel kan blijken in hoeverre dit materieel bedoeld is voor nationaal of internationaal passagiersvervoer. Ook uit informatie ten aanzien van de marketing van de treindienst kan blijken in hoeverre het de bedoeling is binnenlandse reizigers dan wel internationale reizigers te vervoeren.

Toelichting bij artikelen 7 en 8 – Inlichtingen Economisch evenwicht

In de beoordeling van het Economisch evenwicht staat centraal wat het effect is van de nieuwe dienst op reizigers en hieraan gerelateerde omzet van de Concessiehouder. Om hier inzicht in te geven dient gebruik gemaakt te worden van elasticiteiten. Elasticiteiten geven het verband weer tussen de verandering van twee parameters. Het gebruik van elasticiteiten is een complexe, maar algemeen aanvaarde methodiek in de economische mededingingspraktijk. Het toepassen ervan is ook onvermijdelijk, omdat de Raad geen alternatieve methodiek voor handen heeft en een alternatief door de markt evenmin is aangedragen.

Bij het gebruik van elasticiteiten speelt de segmentering van de markt een rol. Hiermee dient zoveel mogelijk rekening te worden gehouden in de berekeningen. In het algemeen kan bijvoorbeeld worden gesteld dat de vrijetijdsreizigers prijsgevoelig zijn; voor zakenreizigers en woon-werkverkeer is dit minder het geval.

Voor de hier relevante vraagstelling spelen niet alleen de generieke elasticiteiten een rol (over het totaal) maar ook de kruislingse elasticiteiten (hoe beïnvloedt een prijsstijging van de ene aanbieder het aantal reizigers en de omzet van een andere aanbieder).

Voor de bepaling van het Economisch evenwicht is een aantal aspecten relevant, waaronder in ieder geval de volgende:

- **Dienstregeling:** het effect van de nieuw toegevoegde dienstregeling op het aantal reizigers en de hieraan gerelateerde omzet voor de Nieuwe aanbieder en voor de Concessiehouder. Naast het wegvallen van reizigers kan de Concessiehouder immers ook extra reizigersvervoer realiseren, door de verhoging van de frequentie op een specifiek traject. Dit effect is waarschijnlijk kleiner dan het substitutie-effect, waardoor per saldo reizigers wegvallen bij de Concessiehouder. Een rol speelt in ieder geval de reistijd van de nieuwe dienst en de toename van de frequentie van treinen (meer treinen per uur voor een bepaalde verbinding).
- **Prijs:** het effect van het tariefsysteem van de Nieuwe aanbieder op het aantal reizigers en de hieraan gerelateerde omzet voor de Concessiehouder en de Nieuwe aanbieder. Indien de tarieven van die nieuwe vervoerder lager of hoger zijn dan die van de bestaande vervoerder, zal dit effect hebben op zowel het aantal nieuwe reizigers, als op de overstap van reizigers van de Concessiehouder naar de Nieuwe aanbieder.
- **Rollend materieel:** het effect van het nieuwe materieel ten opzichte van het bestaande materieel op het aantal reizigers en de hieraan gerelateerde omzet van de Concessiehouder en de Nieuwe aanbieder. Bijvoorbeeld: als het comfort van het nieuwe materieel hoger is, hoeveel nieuwe reizigers genereert dit dan en hoe groot is de substitutie.

Toelichting bij artikel 9 – Toetsingscriteria Inlichtingen Economisch evenwicht

Hieronder volgt een toelichting op de onder artikel 9 lid 2 genoemde aspecten waarvoor ten aanzien van het benodigde onderzoek een volledige en juiste onderbouwing wordt gevraagd. Het vormt een



invulling van de 'zakelijke gegevens en bescheiden', zoals genoemd in artikel 19a lid 3 van de Wp2000 en beoogt eventuele manipulatie van de gegevens zo veel als mogelijk te ondervangen.

- De formulering van de vraagstelling van het onderzoek: De eerste stap in elke economische analyse is de formulering van de relevante vraag in het licht van de voorliggende case. De vraagstelling dient exact geformuleerd te worden, zodat het antwoord ondubbelzinnig kan worden uitgelegd. Hierbij kan gebruik worden gemaakt van reeds in het verleden uitgevoerd onderzoek, mits de Nieuwe aanbieder of Concessiehouder aannemelijk maakt dat dit onderzoek representatief is voor de beoordeling van de Aanvraag.
- De aansluiting van de verkregen data op de vraagstelling: Dit betreft de redelijkheid en de rechtvaardiging van de elementen van de data-uitvraag, bijvoorbeeld de vragenlijst.
- De relevantie en betrouwbaarheid van de verkregen data: Een empirische analyse is afhankelijk van de relevantie, de betrouwbaarheid en de kwaliteit van de onderliggende data. Dit betekent onder meer een controle van de gebruikte data, een voldoende grote steekproef (en hoe deze is geselecteerd) en begrip van de wijze waarop de gegevens zijn verzameld.
- Inzicht in de ruwe data: Dit betreft de mogelijkheid voor de Raad te beschikken over de ruwe data en hier zelf analyses op uit te voeren.
- De keuze van de empirische methodiek: De keuze van de methodiek dient aan te sluiten op gebruikelijk economisch onderzoek met betrekking tot elasticiteiten en te worden toegelicht.
- De rapportage en interpretatie van de resultaten: De resultaten van het onderzoek dienen helder gepresenteerd te worden en nemen de lezer mee in elke stap van de argumentatie. Hierbij wordt aangegeven wat de statistische significantie en de praktische bruikbaarheid is.
- De robuustheid van de resultaten: De robuustheid wordt onderbouwd met een gevoeligheidsanalyse. Hiermee wordt aangegeven in hoeverre de uitkomsten gevoelig zijn voor veranderingen in data en veronderstellingen.

VIERDE AFDELING – BEOORDELING

Toelichting bij artikelen 10 t/m 12 – Beoordeling Hoofddoel

Het Besluit bepaalt dat het Hoofddoel internationaal passagiersvervoer is, indien:

- bij benadering ten minste 30 procent van het traject buiten Nederland is gelegen;
- bij benadering ten minste 75 procent van de reizigers internationale reizigers zijn;
- en bij benadering ten minste 75 procent van de omzet afkomstig is van internationale reizigers.

De Raad kan conform het Besluit hiervan afwijken indien de Aanvraag niet door de Minister van Infrastructuur en Milieu of de Concessiehouder van het Hoofdrailnet is gedaan.

De Raad beoordeelt het Hoofddoel van het Grensoverschrijdend vervoer ongeacht of de Hoofdrailnetconcessie of een niet-Hoofdrailnetconcessie in het geding is. De Raad beoordeelt of alle in artikel 6 genoemde gegevens voor beoordeling van het hoofddoel door de Nieuwe aanbieder zijn aangeleverd. Als ondanks herhaald verzoek van de Raad, niet alle verlangde gegevens zijn aangeleverd, neemt de Raad zijn besluit op basis van de (beperkte) informatie waar zij wel over beschikt. Dit zal er veelal toe leiden dat de Raad vast moet stellen dat het hoofddoel geen internationaal passagiersvervoer is.

De Raad treedt in overleg met de betrokken Europese toezichthoudende instanties, gezien het internationale karakter van de Aanvraag. Daarbij houdt hij rekening met de overweging in Richtlijn 2007/58 dat de nationale toezichthoudende instanties informatie moeten uitwisselen en zo nodig de beginselen en praktijken coördineren die zij hanteren om te beoordelen of het Economische evenwicht in het gedrang is.

De Raad beoordeelt het Hoofddoel mede op basis van de berekening zoals genoemd in artikel 11 lid 1 onder a, b en c. Voor de berekening, zoals genoemd in artikel 11 lid 1 onder b, geldt dat met het aantal reizigers het aantal gemaakte reizen wordt bedoeld. Zodoende worden meerdere reizen van één persoon als afzonderlijke reizigers beschouwd.

De Raad betreft in zijn beoordeling van het Hoofddoel en als invulling van artikel 3 lid 2 van het Besluit ook kwalitatieve aspecten, zoals de aard en kwaliteit van het materieel, het stoppatroon en de marketing van de dienst. De Raad houdt in zijn beoordeling rekening met eventuele seizoensgebonden verschillen. Als kwalitatieve aspecten beschouwt de Raad tevens de dienstverleningsontwikkelingen waarmee in het businessplan rekening is gehouden. De in de kwalitatieve analyse betrokken dienstverleningsontwikkeling omvat in elk geval de ontwikkeling van het productaanbod van de Nieuwe aanbieder. Voorbeelden hiervan zijn: het introduceren van een nieuwe internationale verbinding per spoor en de ingroei gedurende enkele jaren tot een nieuwe internationale treindienst.

Toelichting bij artikelen 13 en 14 – Beoordeling inlichtingen Economisch evenwicht

De Raad beoordeelt of alle in artikel 7 en 8 genoemde gegevens zijn aangeleverd. Als ondanks



herhaald verzoek van de Raad, niet al de verlangde gegevens zijn aangeleverd, neemt de Raad haar besluit op basis van de informatie die wel is aangeleverd.

Of de door de Nieuwe aanbieder aangeleverde informatie voldoende is onderbouwd, wordt mede getoetst op basis van het businessplan dat ten grondslag ligt aan de beslissing van de Nieuwe aanbieder om het grensoverschrijdend vervoer te realiseren. Daarbij kunnen ook rapporten die betrekking hebben op marktonderzoeken voor het voorgenomen Grensoverschrijdend vervoer of andere documenten, die een onderbouwing vormen van de opgeleverde gegevens, worden betrokken.

Het toetsen van de onderbouwing houdt in:

- beoordelen of met het benodigde onderzoek aan de eisen die gesteld zijn in artikel 9 lid 2 onder a tot en met g wordt voldaan;
- beoordelen of de uitkomsten van het benodigde onderzoek juist verwerkt zijn in de berekeningen om de effecten op reizigers en omzet te bepalen;
- een algemene check op de uitkomsten: zijn de uitkomsten redelijkerwijs te verwachten.

De Raad treedt in overleg met de betrokken Europese toezichthoudende instanties, gezien het internationale karakter van de Aanvraag. De richtlijn gaat ervan uit dat de toezichthoudende instanties de beginselen en praktijken voor de beoordeling van het Economisch evenwicht coördineren.

Toelichting bij artikel 15 – Beoordeling Economisch evenwicht Hoofdrailnet

Artikel 5 van het Besluit bepaalt dat het Economisch evenwicht van de Concessie voor het Hoofdrailnet in gedrang komt, indien:

- het aantal reizigers van die Concessie met meer dan 0,4 procent daalt;
- of de omzet afkomstig van reizigers van die Concessie met meer dan 0,4 procent daalt.

De Raad baseert zijn berekening om de afname van het aantal reizigers en de omzetsderving vast te stellen op elasticiteiten, zoals beschreven in de toelichting op artikelen 7 tot en met 9. Hieronder is een rekenvoorbeeld opgenomen. Deze berekening is bedoeld als illustratie; in een concrete Aanvraag kunnen andere parameters en andere stappen worden toegepast.

Voorbeeld:

De Nieuwe aanbieder beoogt een dienst tussen Amsterdam en Brussel met tussengelegen halteringen in Rotterdam en Antwerpen. Hierbij neemt de totale frequentie van het aantal treinen tussen Amsterdam en Rotterdam toe van 4 treinen per uur naar 5 treinen per uur.

Effect frequentieverhoging

In dit voorbeeld geldt een toename in frequentie van 25 procent. In het geval van een elasticiteit voor dienstregeling van 0,2 neemt het aantal reizigerskilometers met 5 procent toe ten opzichte van de uitgangssituatie zonder Nieuwe Aanbieder. Uitgaande van een gelijkmatige verdeling van reizigers over de 5 treinen per uur, neemt het aantal reizigers bij de Concessiehouder toe met viervijfde deel van de reizigersgroei en een vijfde deel bij de Nieuwe aanbieder.

Effect kruiselingse prijselasticiteit

De kruiselingse prijselasticiteit wordt in dit voorbeeld 0,2 verondersteld. Indien de gemiddelde opbrengst per reizigerskilometer van de Nieuwe aanbieder 10 procent lager ligt dan de gemiddelde opbrengst per reizigerskilometer van de Concessiehouder neemt het aantal reizigerskilometers bij de Concessiehouder met 2 procent af.

Effect op aantal Nationale reizigers en omzet

De effecten van de verschillende elasticiteiten worden bij elkaar genomen en zodoende volgt de verandering ten opzichte van de uitgangssituatie uitgedrukt in aantal Nationale reizigers en omzet. De Raad beoordeelt of deze procentuele veranderingen de drempelwaarden zoals gesteld in artikel 5 van het Besluit wel of niet overstijgen.

De Raad kan conform het Besluit in beperkte mate van de gestelde drempelwaarden afwijken. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn, indien de nieuwe treindienst een verbinding biedt met een land waar nog geen internationale treindienst voor aanwezig is. Indien de Raad afwijkt van de in het Besluit genoemde drempelwaarden, dan zal zij dit in haar besluit motiveren.

Bij de analyse van het Economisch evenwicht houdt de Raad rekening met artikel 4 lid 2 van het Besluit, dat bepaalt dat de Raad haar beoordeling baseert op al het nieuwe grensoverschrijdend openbaar vervoer per trein dat zonder Concessie plaatsvindt. Daarbij gaat de Raad er zonder nader



onderzoek vanuit dat Meldingen uit het verleden waar geen Aanvraag op is gevolgd het Economisch evenwicht niet in gedrang hebben gebracht.

Toelichting bij artikel 16 – Beoordeling Economisch evenwicht niet-Hoofdrailnet

In het Besluit Liberaliseringsrichtlijn is aan de beoordeling van het Economisch evenwicht van Concessies niet zijnde de Hoofdrailnetconcessie, geen nadere invulling gegeven. Als gevolg daarvan dient de betekenis van een afname in 'betekenisvolle mate' in termen van omzet en aantal reizigers door de Raad te worden vastgesteld.

De Raad overweegt dat de methodiek redelijk moet zijn voor de Concessiehouder en de Nieuwe aanbieder. Daarnaast vindt de Raad het van belang dat de methodiek objectief en goed meetbaar is. De Raad neemt in het geval van een Aanvraag de huidige omstandigheden rond de Concessie als uitgangspunt voor het Economisch evenwicht. De Raad acht dit een redelijk uitgangspunt aangezien de Concessie op het moment van afsluiten niet berekend behoefde te zijn op mogelijke toetreding door een Nieuwe aanbieder.

De Raad acht een verlies aan reizigers van de Concessiehouder als gevolg van het Grensoverschrijdend vervoer doorgaans onvermijdelijk. De Raad gaat in zijn beoordeling ervan uit dat de Concessiehouder het verlies aan omzet kan compenseren door de productiecapaciteit aan te passen aan het lagere vervoersvolume. De snelheid van de aanpassing van de productiecapaciteit wordt bepaald door de levensduur van investeringen en de mogelijkheid om personele capaciteit te verminderen.

De levensduur van het rollend materieel is afhankelijk van de aard van het rollend materieel. Bij de mogelijkheid om personele capaciteit te verminderen wordt rekening gehouden met natuurlijk verloop. De toepassing van een redelijke gemiddelde afschrijving per jaar en een redelijk gemiddeld personeelsverloop leidt vervolgens tot een vaststelling van een gemiddelde jaarlijkse vermindering in termen van aantal reizigers en omzet zonder dat het Economisch evenwicht verstoord raakt. De Raad neemt de eerste vijf jaar na de voorgenomen aanvang van het Grensoverschrijdend vervoer door de Nieuwe aanbieder als uitgangspunt.

Verder veronderstelt de Raad dat het Economisch evenwicht van de Concessie slechts wordt verstoord gedurende de resterende looptijd van de bestaande Concessie. Reden hiervoor is dat bij een hernieuwde aanbesteding van de betreffende Concessie de Nieuwe aanbieder een gegeven is om rekening mee te houden bij de waardebeoordeling van de Concessie. De Nieuwe aanbieder heeft de mogelijkheid na afloop van de Concessie zijn productaanbod aan te passen.

Bij de analyse van het Economisch evenwicht houdt de Raad rekening met artikel 4 lid 2 van het Besluit, dat bepaalt dat de Raad haar beoordeling baseert op al het nieuwe Grensoverschrijdend vervoer dat zonder Concessie plaatsvindt. Daarbij gaat de Raad er zonder nader onderzoek vanuit dat Meldingen uit het verleden waar geen Aanvraag op is gevolgd het Economisch evenwicht niet in gedrang hebben gebracht.

Invulling methodiek

De levensduur van het rollend materieel is afhankelijk van de aard van het rollend materieel. Gemiddeld bedraagt de levensduur 30 jaar. De Raad gaat ervan uit dat bij deze levensduur en in het geval van een evenwichtig gespreide leeftijdsopbouw van het materieel jaarlijks 3 procent van het materieel vervangen moet worden. Daarnaast neemt de Raad met het oog op de redelijkheid de volgende aspecten in acht bij de analyse van het Economisch evenwicht.

- Een aanzienlijk deel van de huidige concessieovereenkomsten zijn gesloten op een tijdstip dat de Liberaliseringsrichtlijn nog niet van kracht was.
- In de Nederlandse spoormarkt is er een beperkte mogelijkheid om rollend reizigersmaterieel te huren of leasen, hetgeen voor de Concessiehouder een restwaarderisico na afloop van zijn Concessie inhoudt.
- In de praktijk is niet altijd sprake van een volledig gespreide leeftijdsopbouw van het rollend materieel. Het is derhalve niet altijd mogelijk om de hoeveelheid rollend materieel direct te verlagen. Daarnaast is het niet altijd mogelijk om het in de omloop ingezette materieel direct te verminderen (bijvoorbeeld in het geval dat treinen niet verkort kunnen worden).
- In bepaalde gevallen stelt de Concessieverlener als eis dat nieuw materieel ingezet wordt op het aanbestede vervoer.
- Voor de Nieuwe aanbieder is cabotage geen primaire activiteit (dat is het grensoverschrijdende vervoer), maar slechts het benutten van restcapaciteit.

Op grond van de bovenstaande argumenten stelt de Raad een correctiefactor vast voor het wegvallend percentage per jaar van 50 procent. Hiermee wordt op evenwichtige wijze tegemoet gekomen



aan de belangen van de Concessiehouder en de Nieuw aanbieder. De gemiddelde redelijke afschrijvingsduur wordt daarmee op 1,7 procent gesteld.

Naast een lagere behoefte aan materieel ontstaat ook een lagere behoefte aan (rijdend) personeel. Bij een direct evenredige relatie tussen aantal reizigers en personeelsbehoefte zou de jaarlijkse vermindering aan behoefte personeel 1,7 procent bedragen. Dit percentage ligt ver onder wat gebruikelijk is¹, en het zal in de praktijk dan ook geen probleem zijn om het personeelsbestand met dit percentage jaarlijks te verlagen.

De Raad veronderstelt dat er een evenredige relatie is tussen vervoersomvang en de behoefte aan materieel en personeel. Als gevolg daarvan kan de spoorwegonderneming jaarlijks een vermindering van 1,7 procent van het aantal reizigers opvangen door materieel en personeel met dit percentage aan te passen. De Raad beoordeelt daarbij een periode van 5 jaar. Dit betekent dat de vermindering in reizigers en omzet maximaal mag bedragen:

Jaar 1	Jaar 2	Jaar 3	Jaar 4	Jaar 5
1,7 %	3,3 %	5,0 %	6,7 %	8,3 %

Indien de berekende percentages van het wegvallend aantal reizigers en de omzet van de bestaande Concessiehouder in elk jaar lager zijn dan de in de tabel genoemde percentages is er geen sprake van het in het gedrang komen van het Economisch evenwicht. Op beide criteria (reizigers en omzet) wordt getoetst en aan beide criteria moet in elk van de jaren worden voldaan.

Toelichting bij artikel 17 – Conclusie van de Raad

De Raad geeft zijn beschikking op de Aanvraag binnen acht weken na ontvangst van de schriftelijke inlichtingen, waarom hij conform artikel 19a lid 3 van de Wp2000, heeft verzocht.

In de beschikking stelt de Raad vast of het Hoofddoel internationaal personenvervoer is en/of het Economisch evenwicht van de Concessie in gedrang wordt gebracht door toetreding van de Nieuwe aanbieder. Indien de Raad vaststelt dat er *geen* sprake is van internationaal personenvervoer als Hoofddoel, laat de Raad de aanvraag met betrekking tot het Economisch evenwicht buiten beschouwing. In dat geval valt het nieuwe vervoer onder het nationale uitgangspunt: het is niet toegestaan om nationaal reizigersvervoer uit te voeren zonder concessie.

Indien het economisch evenwicht in gedrang wordt gebracht, stelt de Raad dit gemotiveerd vast. In de wet- en regelgeving is vastgelegd dat de Minister vervolgens besluit of er beperkingen aan het nieuwe vervoer worden opgelegd. Dit volgt uit artikel 19a lid 7 van de Wp2000.

De beschikking van de Raad is een besluit in de zin van de Awb, waarop de rechtsbescherming van de Hoofdstukken 6, 7 en 8 van de Awb van toepassing is, waaronder begrepen het recht van belanghebbenden op het afgeven van een zienswijze, het recht gehoord te worden en de bezwaar- en beroepsprocedure volgens de Awb.

¹ Een personeelsverloop van 1,5% komt overeen met een gemiddelde duur van het dienstverband van 66 jaar.