



[ontwerp] Besluit

[ontwerp] Wijzigingsbesluit Methodiek voor de analyse van het economisch evenwicht van een concessie voor openbaar personenvervoer per spoor

Ons kenmerk : ACM/UIT/556362
Zaaknummer : ACM/21/052434
Datum : 1 juli 2021

1. Inleiding

1. Op 13 januari 2020 heeft de Autoriteit Consument en Markt (hierna: ACM) haar "Methodiek voor de analyse van het economisch evenwicht van een concessie voor openbaar personenvervoer per spoor" (kenmerk ACM/UIT/524822) (hierna: methodiek) gepubliceerd.
2. Deze methodiek betreft de nadere invulling van de ACM van het kader voor de analyse van het economisch evenwicht dat is beschreven in de Uitvoeringsverordening EU 2018/1795. Het betreft het kader op basis waarvan de ACM op aanvraag van bijvoorbeeld een concessiehouder toetst of een nieuwe passagiersdienst van een spoorwegonderneming die gebruik wil maken van het recht op open toegang, het economisch evenwicht van een concessie in gevaar brengt.
3. Met het onderhavige wijzigingsbesluit wijzigt de ACM haar methodiek.

2. Toelichting wijziging

4. Het economisch evenwicht van een concessie komt in gevaar indien er sprake is van een aanzienlijke negatieve impact van een nieuwe passagiersdienst op de concessie (artikel 10, eerste lid, Uitvoeringsverordening EU 2018/1795). In de methodiek is toegelicht hoe de impact van een nieuwe passagiersdienst op de concessie door de ACM wordt bepaald en bij welke norm het economisch evenwicht in gevaar komt. De ACM geeft in haar methodiek aan dat zij de *cumulatieve* impact van nieuwe passagiersdiensten beoordeelt. In randnummer 36 van de methodiek is dit beperkt tot de cumulatieve impact van nieuwe passagiersdiensten "... waarvan eerder voor de bestaande concessieperiode is geconcludeerd dat die geen gevaar voor het economisch evenwicht opleveren ...". Ofwel alleen de cumulatieve impact van nieuwe passagiersdiensten waarvoor een analyse van het economisch evenwicht is uitgevoerd, wordt meegenomen.

5. Randnummer 36 luidt integraal:

De ACM beoordeelt steeds individuele kennisgevingen maar beoordeelt daarbij wel de cumulatieve impact op de rentabiliteit van (a) de individuele beoordeelde nieuwe passagiersdienst boven op (b) de impact van nieuwe passagiersdiensten waarvan eerder voor de bestaande concessieperiode is geconcludeerd dat die geen gevaar voor het economisch evenwicht opleveren, tenzij is gebleken dat die eerder beoordeelde diensten niet meer (of niet meer zullen) worden geëxploiteerd.
[onderstreping ACM].

6. De ACM is bij nader inzien van oordeel dat moet worden gekeken naar de cumulatieve impact van *alle* nieuwe passagiersdiensten die eerder zijn gemeld bij de ACM tijdens de bestaande concessieperiode, ongeacht of daarvoor een analyse van het economisch evenwicht is uitgevoerd. Ook de nieuwe passagiersdiensten waarvoor geen analyse is uitgevoerd, kunnen namelijk een

impact hebben op de concessie, en in dat geval is het passend die impact ook mee te nemen in de analyse als er later voor een andere nieuwe passagiersdienst wel een analyse wordt uitgevoerd.

7. Het kan bijvoorbeeld zo zijn dat er nieuwe passagiersdiensten worden gemeld die individueel geen aanzienlijke impact hebben en die, bij de melding, het economisch evenwicht nog niet in gevaar brengen. Op dat moment is er voor de concessiehouder of concessieverlener geen aanleiding om een analyse aan te vragen. Als later voor een volgende nieuwe passagiersdienst wel een analyse wordt aangevraagd, omdat de cumulatieve impact van alle eerdere gemelde nieuwe passagiersdiensten bovenop de nieuwe dienst ondertussen naar verwachting aanzienlijk is, dan is het passend de impact van alle eerder gemelde nieuwe passagiersdiensten te bepalen en beoordelen, ongeacht of voor deze eerdere nieuwe passagiersdiensten eerder een analyse is uitgevoerd.
8. De ACM merkt op dat een beperking om alleen nieuwe passagiersdiensten waarvoor eerder een analyse is uitgevoerd in de analyse van de cumulatieve impact te betrekken, mogelijk resulteert in een prikkel bij concessiehouders en/of -verleners om altijd een aanvraag in te dienen voor een economische evenwichtstoets, ook al is evident dat de nieuwe passagiersdienst een geringe impact heeft. Immers, alleen op deze manier wordt de nieuwe passagiersdienst ook bij (eventuele) latere analyses meegenomen. Dat leidt mogelijk tot onnodige vertraging in de start van nieuwe passagiersdiensten en onnodige administratieve lasten voor concessiehouders, concessieverleners, aanbieders van nieuwe passagiersdiensten en de ACM.
9. In het licht van het voorgaande is de ACM van oordeel dat randnummer 36 en 43 van de methodiek moeten worden gewijzigd in de zin dat bij de analyse van het economisch evenwicht de ACM de cumulatieve impact beoordeelt van *alle* nieuwe passagiersdiensten die eerder zijn gemeld bij de ACM tijdens de bestaande concessieperiode.

3. Dictum

10. De Autoriteit Consument en Markt wijzigt de "Methodiek voor de analyse van het economisch evenwicht van een concessie voor openbaar personenvervoer per spoor" van 13 januari 2020 met kenmerk ACM/UIT/524822 als volgt.
11. Randnummer 36 wordt vervangen door:

De ACM beoordeelt in een analyse van het economisch evenwicht de cumulatieve impact op de rentabiliteit van (a) de nieuwe passagiersdienst waarvoor de analyse van het economisch evenwicht is aangevraagd boven op (b) de impact van nieuwe passagiersdiensten die eerder zijn gemeld bij de ACM tijdens de bestaande concessieperiode, ongeacht of bij de eerder gemelde diensten een analyse van het economisch evenwicht is uitgevoerd.

12. Randnummer 43 wordt vervangen door:

Evenals voor de rentabiliteit voor de concessiehouder, geldt voor de netto kosten voor de concessieverlener dat de impact wordt beoordeeld voor de bestaande volledige concessie over de volledige looptijd van de concessie. Ook de impact op de netto kosten wordt cumulatief getoetst. (zie randnummer 36).

Den Haag, [datum]

Autoriteit Consument en Markt,
namens deze,

drs. M.R. Leijten
Bestuurslid