

Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu
Mevrouw W.J. Mansveld
Postbus 20901
2500 EX 'S-GRAVENHAGE

Den Haag,

Aantal bijlage(n): 1

Uw kenmerk: IENM/BSK-2014/132867

Ons kenmerk: ACM/DTVP/2014/204762

Contactpersoon: mr. Meulman | Jochen.Meulman@acm.nl | (070) 722 26 39

Onderwerp: 14.0770.38 Uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoets op het ontwerp van het Besluit houdende regels met betrekking tot de vergoeding minimumtoegangspakket en de toegang tot dienstvoorzieningen en de levering van diensten

Geachte mevrouw Mansveld,

Veel dank voor uw brief van 27 juni 2014,¹ waarin u de Autoriteit Consument en Markt (hierna: ACM) verzoekt om het uitvoeren van een uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoets (hierna: UHT)² op het ontwerp van een Algemene Maatregel van Bestuur getiteld: "*Besluit houdende regels met betrekking tot de vergoeding minimumtoegangspakket en de toegang tot dienstvoorzieningen en de levering van diensten*"³ (hierna: de AMvB). Ik bericht u hierover als volgt.

In paragraaf 1 van deze brief treft u allereerst een korte schets aan van de problematiek die de AMvB beoogt op te lossen. Paragraaf 2 van deze brief bevat de belangrijkste conclusies van de toets op uitvoerbaarheid, handhaafbaarheid, effectiviteit en doelmatigheid van de normen uit de AMvB, voor zover is voorzien dat ACM toezicht op de naleving daarvan gaat houden. Voor de uitgebreide toetsing verwijs ik hier kortheidshalve naar de bijlage bij deze brief. In paragraaf 3 zijn, zoals aangekondigd in mijn brief van 30 augustus 2013,⁴ de gevolgen voor ACM van de implementatie van Richtlijn 2012/34/EU, zowel op wetsniveau als op niveau van lagere regelgeving, weergegeven in termen van benodigde personele en financiële middelen.

¹ Uw kenmerk: IENM/BSK-2014/132867.

² ACM toetst voorstellen voor nieuwe wet- en regelgeving niet op fraudegevoeligheid. Zie op dit punt ook mijn brief van 26 februari 2014, ons kenmerk ACM/DTVP/2014/201040 (UHT van ACM t.a.v. een aanpassing van de Wp2000 in verband met regulering van toegang tot de OV-chipkaart).

³ *Besluit van houdende regels met betrekking tot de vergoeding minimumtoegangspakket en de toegang tot dienstvoorzieningen en de levering van diensten en houdende wijziging van enkele algemene maatregelen van bestuur ter implementatie van richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PbEU 2012, L 343/32), versie zoals toegezonden.*

⁴ Ons kenmerk: ACM/DTVP/2013/203801. Zie ook paragraaf 3 van deze brief en de bijlage.

1. Achtergronden van de onderliggende problematiek

De problematiek rond de toegang tot 'spoorse' diensten en voorzieningen, en, in mindere mate, rond de hoogte en totstandkoming van de gebruiksvergoeding, is de afgelopen jaren meermaals en op verschillende wijzen aan de orde gesteld, in en door de Tweede Kamer,⁵ maar ook door ACM zelf.⁶ In het kader van de *Evaluatie Spoorwetgeving*, tussen 2006 en 2009, gaf ACM⁷ aan dat er noodzaak bestond tot het stellen van nadere regels. Ten eerste met betrekking tot toegang tot 'spoorse' diensten en voorzieningen,⁸ zoals reisinformatie, dienstverlening met betrekking tot vervoerbewijzen – waaronder de OV-chipkaart – en toegang tot voorzieningen op en rond stations. Ten tweede wees ACM in datzelfde kader op de behoefte aan regulering van de (wijze van totstandkoming van de) gebruiksvergoeding⁹ voor de hoofdspoorweginfrastructuur. Dit met name om een stabiele ontwikkeling daarvan te garanderen, zodat spoorvervoerders hierop kunnen anticiperen in hun bedrijfsvoering.

In het Kabinetsstandpunt "Spoor in beweging,"¹⁰ uitgebracht in juni 2009 als sluitstuk van de evaluatie van de Spoorwegwet, gaf het Kabinet aan dat het de noodzaak tot nadere regulering van beide onderwerpen inzag en zegde het Kabinet die regelgeving ook toe. Sindsdien is de problematiek, met name ten aanzien van toegang tot diensten en voorzieningen, onverminderd actueel gebleven. ACM is dan ook verheugd over de nadere regelgeving waarop de voorliggende AMvB ziet.

Hiermee werpt zich, naast de vraag of het toegezonden ontwerp van de AMvB uitvoerbaar en handhaafbaar¹¹ is door ACM, ook de vraag op of de AMvB effectief zal zijn in het oplossen van de knelpunten die reeds sinds 2009 in de publieke aandacht staan. In dit verband wijs ik naar de *Regeling gegevensuitwisseling ACM en Minister*.¹² Artikel 6 daarvan geeft ACM de taak om, in het kader van toetsing op uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid, ook te adviseren over de effectiviteit en

⁵ Zie onder meer de besprekingen n.a.v.: de Evaluatie Spoorwetgeving (*infra*, voetnoot 9); de NMa *Marktscan personenvervoer per spoor* van de NMa (Tweede Kamer, vergaderjaar 2011–2012, Aangangsel, 325); de *Quickscan personenvervoer per spoor* van ACM, (Tweede Kamer, vergaderjaar 2013–2014, 29 984, nr. 442); de problematiek rond de aanbesteding van de OV-concessie in Limburg (Tweede Kamer, vergaderjaar 2013–2014, 29 984, nr. 473).

⁶ Destijds: de NMa, hierna steeds: ACM. Onderzoek werd onder meer gedaan naar de hoogte van de gebruiksvergoeding en de totstandkoming daarvan (viermaal tussen 2006 en 2012), het systeem Meten in de Trein (2012), de beschikbaarheid van reisinformatie (2012), de toegang tot emplacementen (2011), toegang tot elektriciteit ten behoeve van tractie (2011) en toegang tot tankvoorzieningen (2010). In breder verband onderzocht ACM de spoorsector in haar *Marktscan personenvervoer per spoor* (2011) en haar *Quickscan personenvervoer per spoor* (2013).

⁷ *Infra*, voetnoot 10.

⁸ Zoals bedoeld in Bijlage II (onder 2) van Richtlijn 2012/34/EU.

⁹ Hiermee wordt steeds bedoeld: de gebruiksvergoeding voor het minimumtoegangspakket in de zin van artikel 31 van Richtlijn 2012/34/EU.

¹⁰ "Spoor in beweging; Kabinetsstandpunt naar aanleiding van het eindrapport van de evaluatie van de spoorwetgeving," Den Haag, juni 2009, Tweede Kamer, vergaderjaar 2008-2009, 31 987, nr. 1, p. 19, 20 en 24.

¹¹ Voor de goede orde zij opgemerkt dat problemen met uitvoerbaarheid vrijwel automatisch inhouden dat ook de handhaafbaarheid problematisch is.

¹² *Stcrt.* 2013, 8155. Toetsing van wet- en regelgeving waarop ACM toezicht moet komen te houden vindt op grond van artikel 6 van de Regeling plaats aan de hand van deze vier criteria. ACM toetst voorstellen voor wet- en regelgeving niet op fraudegevoeligheid. Zie op dit laatste ook mijn brief van 26 februari 2014, ons kenmerk ACM/DTVP/2014/201040.

doelmatigheid van nieuwe wet- en regelgeving, voor zover ACM op grond daarvan toezichtstaken heeft of krijgt.

2. Uitvoerbaarheid, handhaafbaarheid, effectiviteit en doelmatigheid

A. Hoofdstuk 2 van de AMvB: totstandkoming van de gebruiksvergoeding

Wat betreft effectiviteit stemt de systeemverandering die hoofdstuk 2 van de AMvB (totstandkoming van de gebruiksvergoeding) met zich brengt, tot genoegen. De gekozen systeemverandering, van toezicht achteraf op (beperkt) onderhandelbare vergoedingen, naar een systeem waarin tarieven door de beheerder dienen te worden vastgesteld, op basis van een vooraf door ACM goed te keuren kostentoe-rekeningsysteem, is vanuit oogpunt van effectiviteit en doelmatigheid een aanmerkelijke verbetering. Ook is de AMvB qua opzet en structuur voldoende uitvoerbaar en handhaafbaar,¹³ op drie belangrijke punten na, die ik hieronder toelicht. Een aantal andere punten geven uitvoeringstechnische problemen. Het lijkt hier echter steeds te gaan om tekstuele vergissingen. In de bijlage treft u een uitgebreide analyse aan met een aantal concrete tekstsuggesties. De drie voornaamste bezwaren luiden als volgt.

- In artikel 3 is als uitgangspunt voor de methode van toerekening van kosten gekozen voor “de totale kosten van de beheerder”. Gezien de strekking van de bepaling lijkt hier te zijn bedoeld dat de methode geschikt dient te zijn om, per dienstregelingsjaar, de (relevante¹⁴) kosten te bepalen die de beheerder door mag berekenen in de tarieven. Met andere woorden: de kosten vormen niet het uitgangspunt voor de methode zelf, maar vormen het startpunt voor de jaarlijkse tariefbepaling aan de hand van de methode. Andersom ontbreekt een voorschrift met betrekking tot de vraag welke (begrote) kosten startpunt vormen voor de jaarlijkse tariefbepaling; enkele suggesties daarvoor treft u aan in de bijlage bij deze brief. De huidige formulering geeft problemen uit oogpunt van uitvoerbaarheid.
- In artikel 4 ontbreekt een aantal essentiële onderdelen, die de uitvoerbaarheid bemoeilijken. Ten eerste is de vraag wat het uitgangspunt voor tariefbepaling is. Dit lijken op basis van de tekst de begrote kosten te zijn,¹⁵ maar het woord “daadwerkelijk” (eerste lid onder c), suggereert juist dat het zou gaan om gerealiseerde kosten. Ten tweede is niet helder wat er moet gebeuren indien er in een gegeven jaar¹⁶ meer of minder kosten of volumes zijn gerealiseerd dan begroot; dient daarvoor bijvoorbeeld verrekening plaats te vinden in een volgend (dienstregelings-)jaar?
- Het meest essentiële probleem is echter dat aan de verdeelsleutels voor kostenposten die deels wel en deels niet aan de tarieven mogen worden toegerekend (bedoeld in artikel 4, eerste lid onder b), geen normen zijn gesteld. Juist hier is in de praktijk een aantal keuzes mogelijk, die de beheerder in een zekere vrijheid moet kunnen maken, maar wel binnen

¹³ Ten aanzien van de doelmatigheid van de regels in hoofdstuk 2 heeft ACM geen noemenswaardige bezwaren.

¹⁴ De relevante kosten zijn in dat geval de totale kosten van de beheerder die voor het betreffende dienstregelingsjaar zijn begroot, al dan niet op basis van een gemiddelde, bedoeld in artikel 3, tweede lid, van de AMvB.

¹⁵ Vglk. artikel 7 van de AMvB: daar is expliciet gemaakt dat voor de bepaling van de tarieven per eenheid, moet worden uitgegaan van *begrote* volumes.

¹⁶ Kennelijk is bedoeld: dienstregelingsjaar; dit lijkt niet consistent doorgevoerd in hoofdstuk 2 van de AMvB.

gegeven marges.¹⁷ Het is de taak van ACM om de keuzes van de beheerder binnen die marges te houden wanneer zij het toerekeningsstelsel goedkeurt; juist die marges zijn nu niet aangegeven. ACM adviseert dan ook om deze normstellingen alsnog op te nemen omdat de omissie ervan de uitvoerbaarheid en de effectiviteit van de regelgeving in de kern aantast. Ook op dit punt zijn tekstsuggesties voor aanpassingen opgenomen in de bijlage bij deze brief.

Tot slot wijs ik op een – kennelijk tekstuele – omissie in artikel 10 die de uitvoerbaarheid bemoeilijkt. Het normenkader waaraan ACM dient te toetsen, is gezien de strekking niet beperkt tot de artikelen 3 tot en met 5 en de regelingen te treffen op grond van artikel 20, tweede lid onder b en c. Dit kader strekt zich – kennelijk – ook uit tot artikel 7 en de uitvoeringshandelingen van de Europese Commissie, bedoeld in artikel 20, tweede lid, onder b en c.¹⁸

B. Hoofdstuk 3 van de AMvB: toegang tot diensten en voorzieningen

ACM heeft ten aanzien van hoofdstuk 3 van de AMvB ernstige twijfels of de daarin opgenomen regels op alle punten zullen bijdragen aan een effectief en doelmatig (herstel van het) *level playing field* in de spoorsector, met name waar het om regionaal personenvervoer en geliberaliseerd internationaal personenvervoer gaat. Met andere woorden: de AMvB lost in zijn huidige vorm de problemen die ACM onder meer signaleerde in haar *Quickscan personenvervoer per spoor* naar verwachting niet volledig op. Hierbij vallen de volgende onderdelen van de AMvB op:

Hoewel de verplichting voor de exploitant van stations om een 'stationsportfolio' uit te brengen een verbetering is ten opzichte van het huidige systeem, lijkt deze verplichting uit hoofde van doelmatigheid echter haar doel voorbij te schieten. Verder bevat de AMvB voor het overige niet of nauwelijks verbeteringen in vergelijking met het huidige regime. Deze constatering is voor een deel gebaseerd op het feit dat juist op detailniveau geen verdere invulling is gegeven aan de regelgeving, zoals een opsomming van diensten en voorzieningen die onder het normenkader vallen. Weliswaar *kunnen* op een aantal punten nadere regels worden vastgesteld bij Ministeriële Regeling, maar deze regels, die essentieel zijn voor effectieve, doelmatige en snelle oplossing van de actuele problemen, ontbreken vooralsnog.

Niet goed uitvoerbaar is artikel 14 van de AMvB, waarin is bepaald dat *“een exploitant van een dienstvoorziening die tevens een economische machtspositie bezit op een nationale vervoermarkt”* zijn diensten en voorzieningen organisatorisch en boekhoudkundig moet afsplitsen van zijn vervoeractiviteiten. Ten eerste geeft de AMvB niet aan welke exploitanten beschikken over een dergelijke machtspositie. Indien een spoorvervoerder die toegang wenst tot voorzieningen van een dergelijke exploitant zich tot ACM wendt, op grond van de geschillenprocedure ex artikel 71 Spoorwegwet, ontbreekt het ACM in een dergelijke procedure aan tijd en middelen om vast te stellen of de beklagde exploitant een machtspositie bezit. Een geschil dient volgens artikel 56, negende lid, van Richtlijn 2012/34/EU binnen zes weken te worden beslecht. Dit is onvoldoende voor een kwalitatief goed – in rechte verdedigbaar¹⁹ – onderzoek naar het bestaan van een economische machtspositie. Een dergelijk onderzoek kan, afhankelijk van de complexiteit ervan, maanden in

¹⁷ Overigens ontbreken: (1) een indicatie waarop de verdeelsleutels kunnen worden gebaseerd. In de regel zijn dit metingen of schattingen (en correcties daarvan) op basis van 'expert opinions', en; (2) hoe kosten moeten worden toegerekend die niet op basis van de twee voornoemde typen verdeelsleutels kunnen worden toegerekend.

¹⁸ *Mutatis mutandis* geldt hetzelfde voor alle bepalingen in de AMvB die verwijzen naar zulke uitvoeringshandelingen van de Europese Commissie.

¹⁹ Hiermee komt ook de handhaafbaarheid van deze bepaling in het geding.

beslag nemen. Ook een procedure die ACM, bijvoorbeeld los van enig geschil, dient te volgen voor daartoe strekkende vaststelling, ontbreekt.

Zeer moeilijk uitvoerbaar is de AMvB op een groot aantal essentiële onderdelen, met name omdat deze een fors aantal open of onduidelijke normen bevat. Zo ontbreekt het in artikel 14 aan iedere invulling of normering van de termen “organisatorische scheiding” en “boekhoudkundige scheiding.” Uit de tekst van artikel 15 wordt voorts niet helder wat wordt bedoeld met “alternatief traject” en “economisch aanvaardbare omstandigheden.” Ook in de Nota van Toelichting ontbreken nadere omschrijvingen van deze termen en antwoord op de vraag wanneer aan deze normen voldaan zou zijn. Voorts is hier te wijzen op artikel 19, waarvan de reikwijdte onvoldoende is in het licht van artikel 13 van Richtlijn 2012/34/EU,²⁰ maar waarin bovendien geen invulling wordt gegeven van de normen “kosten” en “redelijke winst.” Ook in de Nota van Toelichting ontbreekt het hier aan voorbeelden en omschrijvingen.

Daarnaast ontbreekt vooralsnog een gespecificeerd overzicht van alle diensten en voorzieningen die onder de reikwijdte van hoofdstuk 3 van de AMvB vallen. Zolang ook de Ministeriële Regeling met een specifiekere lijst ontbreekt, volstaat het niet om op dit punt simpelweg te verwijzen naar Bijlage II van Richtlijn 2012/34/EU, zoals ACM reeds opmerkte in haar *Quickscan personenvervoer per spoor*. De in de Richtlijn opgenomen lijst met diensten en voorzieningen is in het verleden te vaag gebleken voor een effectief beroep daarop. Ook is die lijst onvoldoende specifiek gemaakt voor toepassing op de Nederlandse situatie, terwijl een lijst al sinds 2010 bij uw Ministerie in voorbereiding is.

Uit oogpunt van effectiviteit en doelmatigheid is het van belang bij artikel 18 van de AMvB het volgende op te merken. Hoewel het uitbrengen van een portfolio met stationsvoorzieningen de transparantie van het aanbod vergroot, behoeft de invulling daarvan enige aanscherping:

- Ten eerste is niet in te zien waarom de portfolio jaarlijks zou moeten verschijnen. De kring van geïnteresseerde spoorvervoerders is beperkt tot concessiehouders in de zin van artikel 20, derde lid, van de Wet personenvervoer 2000 (regionale spoorvervoerders) en eventuele aanbieders van geliberaliseerd internationaal personenvervoer, bedoeld in artikel 19 en 19a van die wet. Dergelijke partijen hebben behoefte aan duidelijkheid over tarieven en voorwaarden voor een veel langere termijn dan een jaar. Decentrale concessies hebben een looptijd die varieert van vijf tot vijftien jaar. Internationale vervoerders hebben, vanwege hoge investeringen in materieel, doorgaans ook een dergelijke – of langere – tijdshorizon. Juist de plicht tot jaarlijks hernieuwde vaststelling van de portfolio geeft aanleiding voor geschillen over bijgestelde tarieven, voorwaarden en kwaliteit van dienstverlening. De vraag werpt zich op of niet volstaan kan worden met een plicht tot het doen van een eenmalig aanbod voor alle diensten en voorzieningen, geheel en zoveel mogelijk voor de gehele looptijd van de concessietermijn, c.q. voorgenomen periode waarin internationaal personenvervoer zal worden verzorgd.
- In nauw verband hiermee: het uitbrengen van een ‘stationsportfolio’ herstelt niet het ongelijke speelveld dat zich voordoet bij aanbesteding van regionale concessies voor openbaar vervoer per trein. Voor een gelijk speelveld moet er immers *voorafgaand* aan aanbestedingen van regionale treinconcessies (c.q. aanvang van een internationale treindienst) duidelijkheid zijn over de prijs, kwaliteit en voorwaarden van de diensten en voorzieningen die nodig zijn voor de uitvoering van de vervoersdienst. Alleen op die manier kunnen verschillende vervoerders op voet van gelijkheid meedingen naar decentrale

²⁰ Artikel 13 jo. bijlage II (onder 2) van Richtlijn 2012/34/EU bepaalt dat ook de toegang tot een *voorziening* en de toegang *via het spoor* tot een voorziening non-discriminatoir en tegen kostengeoriënteerde tarieven dient te geschieden.

concessies. Op grond van artikel 18 van de AMvB kan de exploitant van stations, NS (i.c. NS Stations BV), het speelveld bijstellen *nadat* een concessie is gegund. Het toezicht dat ACM hier kan houden is beperkt tot toezicht achteraf, met als consequentie dat pas ingegrepen kan worden op het moment dat het speelveld reeds ongelijk is gemaakt. Dit kan er ook toe leiden dat vervoerders afzien van deelname aan aanbestedingen, vanwege de onzekerheid over toegang tot en kwaliteit en prijsstelling van diensten en voorzieningen.

- Ten slotte lijkt, juist ten aanzien van toegang tot diensten voorzieningen “*ex ante*” regulering op zijn plaats. Mocht een aanbod van de exploitant gebreken vertonen in het licht van de wet- en regelgeving, dan kunnen die (bijvoorbeeld door middel van geschilbeslechting bij ACM) definitief worden opgelost voordat een aanbestedingsprocedure ten einde is. ACM adviseert u dan ook om uitvoering te geven aan artikel 20, eerste lid, onder c, van de AMvB, waarin toezicht vooraf op – ten minste – de totstandkoming van tarieven van diensten en voorzieningen mogelijk wordt gemaakt, al dan niet op aanvraag van een spoorwegonderneming die ACM daarom verzoekt.

Voor een uitputtende bespreking van de bepalingen van hoofdstuk 3 van de AMvB zij hier andermaal verwezen naar de bijlage.

3. Consequenties in termen van personeel en financiële middelen

A. Samenhang met de middelenclaim naar aanleiding van het Wetsvoorstel CIREs-III

De AMvB vindt zijn grondslag in het *Voorstel tot wijziging van de Spoorwegwet in verband met de implementatie van Richtlijn 2012/34/EU* (hierna: Wetsvoorstel CIREs-III), dat onlangs bij de Tweede Kamer is ingediend.²¹ In haar UHT ten aanzien van dat wetsvoorstel heeft ACM een voorlopige middelenclaim van 2,0 FTE ingediend, waarbij was aangetekend dat de middelenclaim pas zijn definitieve beslag kon krijgen bij het slaan van de voorziene lagere regelgeving. Met de voorliggende AMvB heeft deze lagere regelgeving nu grotendeels²² vorm gekregen. In verband met de daarin specifiek uitgewerkte nieuwe taken, is hierna een aangepaste totale specificatie van de benodigde middelen weergegeven op basis van de concept-AMvB en het Wetsvoorstel CIREs-III.

B. Invulling van open normen

ACM merkt op dat ook in de AMvB, in artikel 20, ruime mogelijkheden zijn gecreëerd voor het stellen van nadere regels bij Ministeriële Regeling. Ook de Europese Commissie zal op enkele onderdelen nog uitvoeringshandelingen vaststellen. ACM houdt de mogelijkheid open om, bij eventuele invulling van die nadere regels, een aanvullende middelenclaim in te dienen.

Onder verwijzing naar hetgeen in paragraaf 2 van deze brief, met name onder 2B, is opgemerkt over het achterwege blijven van invulling van essentiële normen die vooralsnog open of onvoldoende gedetailleerd zijn, merkt ACM op dat deze stand van zaken aanleiding geeft voor een grotere middelenclaim dan de situatie waarin deze normen wel met voldoende detail worden vormgegeven. Om deze redenen zijn twee begrotingen van benodigde middelen opgesteld, waarbij onderscheid is

²¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2013-2014, 33 965, nr. 2.

²² In die brief (UHT op het Wetvoorstel CIREs-III) was aangegeven dat ACM het totaalbeeld van benodigde middelen voor de uitvoering van Richtlijn 2012/34/EU pas zou geven als ook de lagere wet- en regelgeving ter implementatie tot stand zou zijn gekomen. ACM ziet de AMvB als *voorlopig* (zie paragraaf 3B, eerste alinea) sluitstuk van die implementatie, zodat een middelenclaim thans opportuun is.

gemaakt tussen de situatie waarin, enerzijds, enkele verbeteringen in de AMvB worden aangebracht of onderdelen worden gespecificeerd in de nog vorm te geven Ministeriële Regelingen. Anderzijds is ook de middelenclaim begroot voor de situatie waarin de AMvB ongewijzigd blijft en de benodigde Ministeriële Regelingen op grond van artikel 20 van de AMvB geen invulling zullen krijgen. Voor een nadere onderbouwing van beide begrotingen verwijs ik naar hoofdstuk 4 van de bijlage bij deze brief.

De extra taken voor ACM die voortvloeien uit het Wetsvoorstel CIRES-III en de onderhavige AMvB resulteren thans in de volgende begroting van benodigde middelen:

Benodigde middelen volgens Tabel 1 van de bijlage (paragraaf 4.2):

€ 302.500	structureel per jaar (2,0 FTE + € 25.000 reiskosten), en;
€ 125.000	incidenteel per vijf jaar (onderzoekskosten economische machtspositie, naar schatting
€ 22.100	incidenteel (0,2 FTE)

Benodigde middelen volgens Tabel 2 van de bijlage (paragraaf 4.2):

€ 483.100	structureel per jaar (3,0 FTE + € 25.000 reiskosten +
€ 125.000	structureel onderzoekskosten per onderzoek, naar schatting jaarlijks
€ 22.100	incidenteel (0,2 FTE)

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben. Uiteraard is ACM graag bereid tot nadere toelichting van deze brief. U kunt hiervoor contact laten opnemen met de contactpersoon die bovenaan deze brief is vermeld, of met de heer mr. W.A. Montfoort (e-mail Wouter.Montfoort@acm.nl, tel. (070) 722 26 50).

Hoogachtend,

Autoriteit Consument en Markt
namens deze,

drs. J.G.J. Keetelaar
Directeur Telecom, Vervoer en Post

7/7