



Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw mr. drs. A.W.H. Bertram
Postbus 20901
2500 EX 's-Gravenhage

Den Haag, 8 juni 2026

Aantal bijlagen : --
Uw kenmerk : lenW/BSK-2026/86891
Ons kenmerk : ACM/UIT/680887
Contactpersoon : [Vertrouwelijk]
Onderwerp : ACM/26/201854 Analyse EU wetgevingsvoorstellen ticketing

Geachte mevrouw Bertram,

Op 13 mei 2026 heeft de Europese Commissie (hierna: EC) wetgevingsvoorstellen gepubliceerd voor een Verordening 'on rail ticketing' (RRT) en een Verordening 'on multimodal booking' (RMB) (hierna: de wetgevingsvoorstellen).¹

In uw brief van 20 mei 2026 verzoekt u de Autoriteit Consument en Markt (hierna: ACM) tot het uitvoeren van een impactanalyse en uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoets (hierna: UHT) op deze voorstellen vanuit de rol van de ACM als toezichthouder. U geeft aan dat het gaat om zowel een analyse op de effectiviteit van de voor de ACM relevante artikelen, als de impact voor de ACM in termen van personeel, organisatie en financiën. Ook is aangegeven dat de reactie van de ACM zal worden gebruikt in voorbereiding op de onderhandelingen in de Raad en het opstellen van het BNC-fiche.² In verband met de voorbereiding van de behandeling van het BNC-fiche in de Ministerraad (voorzien op 19 juni) vraagt lenW de ACM om de impactanalyse uiterlijk op 8 juni aan lenW te verzenden.

Deze brief bevat de door u gevraagde impactanalyse. De ACM acht beide verordeningen uitvoerbaar en handhaafbaar indien de in deze brief genoemde punten in de verordeningen worden verduidelijkt. De ACM schat de benodigde capaciteit voor toezicht op totaal structureel 7,5 fte.

Het betreft wetgevingsvoorstellen, die in onderhandelingen in de Raad en met het Europees Parlement kunnen worden aangepast. Daarnaast is uiteindelijk ook een nationale implementatiewet noodzakelijk om het toezicht in te vullen. De ACM zal daarom na het vaststellen van het definitieve wetgevingspakket een UHT uitvoeren op de implementatiewet.

De wetgevingsvoorstellen van de EC bevatten ook voorstellen om Verordening 2021/782 betreffende de rechten en verplichtingen van treinreizigers aan te passen. Voor die verordening vraagt u niet om een analyse omdat die verordening valt onder het toezicht van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Die verordening blijft hier daarom buiten beschouwing.

¹ [One journey, one ticket, full rights: Commission simplifies Europe-wide travel booking and train travel - Mobility and Transport](#).

² Beoordeling Nieuwe Commissie voorstellen.

Verordening on rail ticketing (RRT)

Aanleiding, doel en inhoud van het wetgevingsvoorstel

De EC signaleert dat reizigers in Europa een aantal problemen ervaren bij het zoeken, vergelijken en boeken van binnenlandse en internationale treinreizen. Een eerste probleem is dat de online platforms voor kaartverkoop vaak niet alle beschikbare opties voor een reis van vertrek- naar eindbestemming laten zien. Soms ontbreken bijvoorbeeld de treindiensten van concurrenten. Dat maakt sommige reisopties moeilijk vindbaar, vergelijkbaar en boekbaar. Een tweede probleem is dat het bij een treinreis die bestaat uit meerdere deeltrajecten met verschillende vervoerders, vaak niet mogelijk is om één enkel ticket – een doorgaand ticket genoemd – te kopen voor de hele reis van vertrek- naar eindbestemming. Zonder een doorgaand ticket heeft de reiziger bij een door vertraging gemiste aansluiting geen recht om een volgende aansluitende trein te nemen en geen recht op compensatie van de extra kosten van alternatief vervoer en/of een noodzakelijke hotelovernachting. Naast deze problemen voor reizigers, is een derde probleem dat het voor nieuwe toetredende spoorvervoerders moeilijker is om te concurreren als hun diensten niet zichtbaar en te boeken zijn op grote online platforms voor kaartverkoop. Al die problemen maken dat reizigers minder vaak de trein nemen en kiezen voor minder duurzaam vervoer zoals de auto of het vliegtuig.

De EC adresseert deze problemen ten eerste met een verplichting voor alle³ aanbieders van treindiensten voor passagiers⁴ (hierna: vervoerders). Vervoerders zijn in Nederland bijvoorbeeld NS, Arriva, Keolis, Qbuzz, Transdev, Eurostar, GoVolta en European Sleeper. Vervoerders moeten overeenkomsten aangaan met online kaartverkoop platforms (hierna: kaartverkopers) die daarom verzoeken, voor het weergeven, doorlinken,⁵ verkopen of distribueren van de treindiensten van die vervoerders (art. 4 RRT) en daarbij eerlijke, redelijke en niet-discriminerende (FRAND⁶) vergoedingen en geen oneerlijke voorwaarden hanteren (art. 6, lid 1, RRT). Dit wordt ook wel de *sharing-obligation* genoemd.

Ten tweede komt er een verplichting voor onmisbare kaartverkopers.⁷ Een kaartverkoper is een onderneming die treindiensten van haar eigen vervoerder of van andere vervoerders op een online platform voor kaartverkoop weergeeft, doorlinkt naar het verkoopplatform van een andere onderneming, verkoopt of distribueert (doorverkoopt aan een andere onderneming). Een onmisbare kaartverkoper in een lidstaat is een verticaal geïntegreerde kaartverkoper en vervoerder waarbij die vervoerder in die lidstaat meer dan 50% marktaandeel heeft gemeten in passagierskilometers. Onmisbare kaartverkopers worden door de EC aangewezen. Onmisbare kaartverkopers moeten met alle vervoerders die daarom verzoeken een overeenkomst aangaan voor het weergeven,⁸ doorlinken, verkopen of distribueren van de treindiensten van die vervoerders (art. 5 RTR) en daarbij eerlijke, redelijke en niet-discriminerende vergoedingen en geen oneerlijke voorwaarden hanteren (art. 6, lid 3, RTR). Dit wordt ook wel de *hosting-obligation* genoemd.

Bij een vermeende inbreuk op de regels kan er een klacht worden ingediend bij de toezichthouder van de lidstaat waar de partij is gevestigd die inbreuk maakt. De EC kan in een uitvoeringsverordening nadere invulling geven aan eerlijke en niet-discriminatoire voorwaarden (art. 6, lid 5, RRT). Dat laatste is niet het geval voor de FRAND-voorwaarden voor vergoedingen.

Met deze twee verplichtingen kunnen ten eerste alle kaartverkopers de treindiensten van alle vervoerders gaan aanbieden. Ten tweede kunnen alle vervoerders hun treindiensten via de onmisbare kaartverkopers

³ Met uitzondering van historische en toeristische treinen, treinen op standalone netten en treinen die alleen in een stedelijke omgeving rijden (art. 2, lid 4. RRT).

⁴ Railway service providers.

⁵ Doorlinken betekent het automatisch doorsturen van een internetgebruiker van de ene digitale plek naar de andere.

⁶ Fair, Reasonable and non-discriminatory.

⁷ Indispensable railway online ticketing service providers.

⁸ Onmisbare kaartverkopers moeten uiterlijk 12 maanden na de inwerkingtreding van de RRT alle beschikbare treindiensten ook weergeven indien de betreffende vervoerder daar niet om verzoekt.

gaan aanbieden. Kaartverkopers krijgen daarmee de mogelijkheden om verschillende deeltrajecten van een totaaltraject in te kopen bij de verschillende vervoerders en die te combineren tot één doorgaand ticket. Als de reiziger een doorgaand ticket heeft, is bij uitval of vertraging van treinen de voerder die de uitval of vertraging veroorzaakt, verantwoordelijk voor de compensatie van de reiziger. De EC verwacht daarmee dat er een completer beeld van alle reisopties op de platforms voor kaartverkoop ontstaat en dat er meer doorgaande tickets zullen worden aangeboden. Voor nieuwe toetredende vervoerders ontstaat een gelijk speelveld in de concurrentie met grotere zittende vervoerders indien zij hun treindiensten via de platforms van onmisbare kaartverkoopaanbieders kunnen verkopen.

Visie ACM op effectiviteit, uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid

De ACM onderschrijft de door de EC gesignaleerde problemen op de markt voor de online kaartverkoop voor treindiensten. In Nederland hebben de voor treindiensten gesignaleerde problemen met name betrekking op internationale treindiensten. Platforms voor de online kaartverkoop van internationale diensten laten ook in Nederland niet alle reisopties zien en voor een aanzienlijk deel van de getoonde reisopties kunnen er geen doorgaande tickets worden geboekt.⁹ De ACM steunt daarom het doel van de wetgevingsvoorstellen om die problemen te adresseren. Daarmee worden treindiensten makkelijker te vinden, vergelijken en boeken. Dat is een goede stimulans voor de gewenste *modal shift* naar het relatief meer duurzame treinvervoer.

De aanpak van de problemen via enerzijds verplichtingen voor vervoerders en anderzijds verplichtingen voor onmisbare kaartverkoopaanbieders, acht de ACM een effectieve aanpak. De ACM ziet nog wel onduidelijkheden en verbeterpunten in de wetgevingsvoorstellen. De ACM beschrijft die onduidelijkheden en de verbeterpunten in de bijlage bij deze brief. De ACM adviseert om in de onderhandelingen over de wetgevingsvoorstellen in de Raad de genoemde punten te laten verduidelijken en verbeteren. De ACM acht één onduidelijkheid dermate essentieel dat dit de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid schaadt. Dit betreft de formulering van de reikwijdte van de verplichting voor vervoerders om hun treindiensten aan te bieden via kaartverkopers die daarom verzoeken. Volgens artikel 4 RRT moet dit voor de treindiensten van de vervoerders (*'its rail products'*). De ACM acht onvoldoende duidelijk of het gaat om alle treindiensten van vervoerders inclusief de aanbiedingen, kortingen en abonnementen. De ACM acht de RRT effectief, uitvoerbaar en handhaafbaar indien de hiervoor geschetste onduidelijkheid in de reikwijdte van de verplichting voor vervoerders wordt weggenomen.

De ACM meent dat het toezicht op de RRT goed past bij de missie van de ACM om markten goed te laten werken voor mensen en bedrijven, nu en in de toekomst. Het gaat immers om wetgeving die beoogt om markten beter te laten werken. Overigens bepaalt de RRT zelf dat lidstaten het toezicht op die verordening bij de toezichthouder op de richtlijn 2012/34/EU, zijnde de ACM, moeten beleggen (art. 9, lid 1, RTR).

Verordening on multimodal booking (RMB)

Aanleiding, doel en inhoud van het wetgevingsvoorstel

De EC signaleert problemen in de markt voor multimodale digitale mobiliteitsdiensten¹⁰ (hierna: MDMS). MDMS-aanbieders verkopen of distribueren de transportdiensten voor passagiers (trein, vliegtuig, bus, veerboot) van twee of meer vervoerders die niet behoren tot dezelfde groep. MDMS-aanbieders kunnen zowel in business-to-consumer (B2C) als business-to-business (B2B) relatie opereren. De EC wil oneerlijke praktijken van MDMS-aanbieders voorkomen en acht de bestaande wetgeving voor multimodale digitale mobiliteitsdiensten door veranderingen in de markt niet meer geschikt.

⁹ De in Nederland grootste aanbieder voor de kaartverkoop van internationale treindiensten, NS International, linkt op dit moment wel door naar de nachttreinen van European Sleeper.

¹⁰ Multimodal Digital Mobility Services (MDMS).

De EC introduceert voor alle MDMS-aanbieders – met uitzondering van midden en kleinbedrijven¹¹ – de verplichtingen om voor de getoonde reisopties de uitstoot van broeikasgassen weer te geven (art. 9 RMB) en de vervoersdiensten van verschillende vervoerders neutraal te sorteren op basis van criteria zoals prijs, reistijd of uitstoot van broeikasgassen (art. 7 RMB). Ook moeten zij data delen met overheidsinstanties die daar om vragen (art. 10 RMB).

De EC introduceert zwaardere verplichtingen voor alle B2B MDMS-aanbieders en B2C MDMS-aanbieders met een *significant market presence* (SMP). B2C MDMS-aanbieders met een SMP zijn MDMS-aanbieders boven bepaalde drempels qua aantal verkochte producten of omzet. B2C MDMS-aanbieders met een SMP zijn er op EU en op lidstaatsniveau. Op EU niveau worden SMP B2C MDMS-aanbieders aangewezen door de EC. Op lidstaatsniveau door de nationale toezichthouder. B2C MDMS-aanbieders met SMP en B2B MDMS-aanbieders mogen geen exclusiviteitsclausules hanteren en moeten zowel eerlijke voorwaarden als eerlijke, redelijke en niet-discriminerende vergoedingen hanteren.

Visie ACM op effectiviteit, uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid

De ACM acht de verplichtingen die gelden voor alle MDMS-aanbieders (tonen uitstoot en neutrale sortering van reisopties) begrijpelijk en steunt het belang van deze verplichtingen. Wat betreft de strengere verplichtingen voor B2B MDMS-aanbieders en B2C MDMS-aanbieders met SMP - FRAND-normen en een verbod op exclusiviteitsclausules – twijfelt de ACM aan de proportionaliteit mede doordat de probleemanalyse van de EC op dit punt algemeen blijft.

De ACM acht de in annex 1 van de RMB gegeven drempels voor het aanwijzen van B2C MDMS met SMP onvoldoende gespecificeerd en toegelicht (zie ook de bijlage). Voor de ACM is daarmee niet voldoende duidelijk wanneer een B2C MDMS-aanbieder dient te worden aangewezen als partij met SMP. Voor het overige acht de ACM de RMB duidelijk. De ACM acht de RMB uitvoerbaar en handhaafbaar indien de drempels in annex 1 van de RMB goed worden gespecificeerd en toegelicht.

De RMB bepaalt dat het toezicht op lidstaatsniveau moet worden ingevuld, maar noemt geen specifieke toezichthouder. Naar de mening van de ACM past ook het toezicht op de RMB bij de taken en missie van de ACM. Het algemene doel van de RMB is om de markt voor de markt voor de online multimodale kaartverkoop beter te laten werken.

Impact voor de ACM in termen van personeel en financiën

De ACM verwacht dat het toezicht op beide verordeningen aanzienlijke capaciteit zal vergen. De wetgeving heeft een uitgebreid en niet eenvoudig begrippenkader. Het betreft toezicht op meerdere partijen zoals de ongeveer tien treinvervoerders in Nederland, de onmisbare kaartverkoper en een voor de ACM thans onbekend aantal MDMS-aanbieders. De B2C MDMS-aanbieders met SMP moeten door de nationale toezichthouder worden aangewezen. Voor veel partijen onder toezicht geldt dat ze FRAND voorwaarden en vergoedingen moeten hanteren. De ACM verwacht dat vooral het invullen van deze open norm veel capaciteit van de ACM zal kosten, bijvoorbeeld bij het behandelen van klachten daarover. In de bijlage bij deze brief geeft de ACM enkele voorbeelden van zaken die onder de FRAND-norm aan de orde kunnen komen. De ACM moet de verordeningen actief monitoren, klachten van partijen behandelen en samenwerken met toezichthouders in andere lidstaten om coherente handhaving te verzekeren en bij de RMB ook de bewustwording over rechten en verplichtingen te bevorderen.¹² Dit alles vereist significante kennisopbouw en -onderhoud.

De ACM schat de nodige capaciteit van de ACM vooralsnog op structureel in totaal 7,5 fte vanaf de inwerkingtreding van de verordeningen. Vertaalt naar financiële middelen is de integrale kostprijs 967.000 euro per jaar. Dat sluit aan bij de schatting van de toezichtskosten die de EC maakt in haar Impact

¹¹ Artikel 2, lid 3 RRT.

¹² Artikel 10, lid 1, onder (a), (b), (c) en (e), RRT. Artikel 13, lid 1, onder (a), (c), (d) en (f), RMB.

assessment.¹³ Onderscheiden naar de RRT en RMB schat de ACM de benodigde capaciteit op respectievelijk 4,5 en 3 fte.

De ACM merkt op dat de toezichtskosten met aanpassingen aan de verordeningen wel kunnen worden gereduceerd. Dit kan ten eerste door de FRAND-normen van concretere invulling te voorzien. Specifiek kan er bijvoorbeeld voor worden gekozen om vervoerders te verplichten om treindiensten aan kaartverkopers te leveren tegen de retailprijs die een vervoerder zelf hanteert, minus een vergoeding aan de kaartverkoper voor de doorlink-, verkoop-, en distributiekosten. De hoogte van deze vergoeding als percentage van de retailprijs dient dan wel in de verordening zo precies mogelijk te worden gespecificeerd, bij voorkeur met concrete percentages. Ten tweede kunnen de toezichtskosten worden gereduceerd door toe te staan het toezicht klachtgestuurd in te vullen, en af te zien van verplichtingen voor actieve monitoring en de bevordering van bewustwording van partijen.

Voorafgaand aan de inwerkingtreding van de verordeningen verwacht de ACM vanaf het einde van 2026 1 fte aan capaciteit nodig te hebben om de uitvoering van beide taken voor te bereiden. De ACM wil hierover graag zo spoedig mogelijk met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) in gesprek.

De ACM zal nog een UHT uitvoeren, met daarin onder andere een opgave van de vereiste capaciteit, nadat de beide verordeningen definitief zijn vastgesteld. De ACM stelt voor om die UHT uit te voeren op de voor deze verordeningen vereiste implementatiewet waarin de toezichthouder en de bevoegdheden op nationaal niveau worden ingevuld. Op nationaal niveau in te vullen bevoegdheden betreffen onder andere bevoegdheden om informatie op te vragen, bindende aanwijzingen te geven of sancties op te leggen.

De ACM publiceert deze impactanalyse in beginsel en na overleg met het ministerie van IenW na twee weken op de website van de ACM.

Hoogachtend,

Autoriteit Consument en Markt,
namens deze:

drs. M.R. Leijten
bestuurslid

¹³ Commission staff working document, impact assessment report, 13 mei 2026 (SWD(2026) 300 final), zie p. 44. De EC schat de benodigde middelen voor directe toezichtstaken, zonder integrale kostprijsopslag, op 5 FTE per toezichthouder.

Bijlage

Voorbeelden van onduidelijkheden of verbeterpunten

Verordening on rail ticketing (RRT)

Reikwijdte van verplichting voor onmisbare kaartverkopers

De reikwijdte van verplichting voor onmisbare kaartverkopers is niet duidelijk. In de artikel 5, lid 2, RRT, staat dat onmisbare kaartverkopers met vervoerders die daarom verzoeken een overeenkomst moeten sluiten met als doel het weergeven, doorlinken, verkopen of distribueren van spoordiensten. Door de of-vorm van deze opsomming is niet duidelijk of al die zaken moeten worden geleverd als de vervoerder daarom vraagt. Er lijkt ruimte voor een interpretatie waarin de onmisbare kaartverkoper alleen het weergeven van de spoordiensten levert, ook als de vervoerder vraagt om het verkopen en distribueren van die diensten. Als wordt beoogt dat al die zaken moeten worden geleverd, zou gekozen moeten worden voor de en-vorm in de opsomming, of de formulering dat een overeenkomst moet worden gesloten voor het door de vervoerder verzochte weergeven, doorlinken, verkopen of distribueren van spoordiensten.

Reikwijdte verplichting voor vervoerders om hun treindiensten aan te bieden via kaartverkopers die daarom verzoeken

Vervoerders moeten overeenkomsten sluiten met kaartverkopers die verzoeken om de treindiensten van vervoerders via die platforms van kaartverkopers aan te bieden. Niet duidelijk is of het gaat om al de treindiensten van vervoerders inclusief de aanbiedingen, kortingen en abonnementen.

Vergoedingen van vervoerders

Vergoedingen van vervoerders moeten voldoen aan FRAND-normen. Het is niet duidelijk of dit alleen geldt voor de vergoeding die vervoerder int voor de verkoop van zijn treindiensten of ook voor de vergoeding die de vervoerder betaalt ter compensatie van bijvoorbeeld de distributiekosten van de kaartverkoper. Het is ook niet duidelijk of de vergoeding die een vervoerder in land A aan een onmisbare kaartverkoper in land B betaalt als vergoeding voor zijn verkoop of distributiekosten, valt onder het toezicht van de toezichthouder in land A of toezichthouder in land B.

Gebruik van eerlijk, redelijk en niet-discriminerend

De voorwaarden van overeenkomsten met vervoerders en onmisbare kaartverkopers moeten eerlijk zijn en de vergoedingen eerlijk, redelijk en niet-discriminerend. Het is niet duidelijk waarom voor voorwaarden niet geldt dat die redelijk en niet-discriminerend moeten zijn. De bewoordingen voor deze eisen zijn wisselend geformuleerd (bijvoorbeeld 'fair' en 'not unfair') zonder dat daar een reden voor lijkt te zijn.

Uitvoeringsverordening

Er lijkt een mismatch tussen enerzijds artikel 6, lid 5, RRT dat stelt dat de EC via een uitvoeringsverordening nadere regels kan stellen aan eerlijke en niet-discriminerende voorwaarden van vervoerders en onmisbare kaartverkopers en anderzijds artikel 6, lid 1 en 3, RRT die uitsluitend stellen dat de voorwaarden niet oneerlijk ('not unfair') mogen zijn. De uitvoeringsverordening zou dan invulling geven aan non-discriminatie terwijl de verordening die voorwaarden zelf niet bevat. De bepalingen in de verordening en de uitwerking die in uitvoeringsverordeningen kan worden opgenomen, sluiten daarmee niet op elkaar aan. Dat roept vragen op en geeft daarmee onduidelijkheid.

Verordening on multimodal booking (RMB)

Drempels

De drempels voor het aanwijzen van B2C MDMS met SMP zijn opgenomen in annex 1 van de RMB. Boven bepaalde waarden voor het aantal verkochte producten of omzet per vervoersmodaliteit (lucht, spoor, bus, water) moeten partijen worden aangewezen als B2C MDMS met SMP. Het is onduidelijk hoe dat aantal verkochte producten en de omzet is gedefinieerd en wat de bron is. Welke omzet wordt

bijvoorbeeld bedoeld met de omzet voor spoordiensten? Betreft dit de totale omzet van de onderneming voor spoordiensten of alleen de omzet verkocht via het kaartverkoopplatform? Daarnaast ontbreekt bij de modaliteit 'lucht' de koptekst in de tabel, ontbreekt de eenheid voor het aantal transacties (*products sold*), wordt Nederland in de tabel niet genoemd (wellicht betreft die de tabelrij met een blanco veld na Malta).

Voorbeelden invulling FRAND voorwaarden

Om een indruk te geven van welke vragen aan de orde kunnen komen bij het invullen van de FRAND-normen, volgen hieronder enkele voorbeelden.

Welke prijs van de treindiensten?

Vervoerders moeten hun treindiensten beschikbaar maken voor verkoop door kaartverkopers die daarom verzoeken. Vraag is voor welke prijs van de treindiensten (de prijs van de tickets) dit gebeurt. Dient de prijs gelijk te zijn aan de prijzen die de vervoerder zelf hanteert en ook op elk moment zelf hanteert bij diensten waarbij de verkoopprijs in de tijd verandert? De verordening specificeert dit niet en laat dit dus over aan de invulling van de FRAND-norm.

Welke vergoeding mogen vervoerders vragen?

Vervoerders mogen voor de verkoop van hun diensten door kaartverkopers een vergoeding vragen. Het lijkt ook redelijk dat vervoerders kaartverkopers een vergoeding moeten betalen ter compensatie van hun kosten voor weergave, doorlinken, verkoop of distributie. Waarop moeten die vergoedingen zijn gebaseerd? Wat andere vervoerders met vergelijkbare diensten en omstandigheden vragen (overweging 8) lijkt een goede benchmark maar vereist invulling wat betreft welke diensten in de benchmark zitten en vervolgens bijvoorbeeld of het gemiddelde van de in die benchmark aanwezige compensaties wordt genomen.

Mag de vergoeding die vervoerders vragen hoger zijn bij gebruik voor doorgaande tickets?

Indien de vervoersdiensten door kaartverkopers worden gebruikt voor doorgaande tickets zijn de vervoerders die de uitval of vertraging van een treindienst veroorzaken verantwoordelijk voor de compensatie van reizigers. Een vraag is dan of vervoerders bij gebruik van hun treindiensten in een doorgaand ticket een hogere compensatie kunnen vragen ter dekking van de kosten van het compenseren van reizigers.

Welke norm voor vergoedingen indien er geen vergelijkbare vergoedingen zijn?

Overweging 8 RRT noemt een aantal benchmarks om te bepalen of voorwaarden en vergoedingen FRAND zijn. De genoemde benchmarks zijn wat de andere ondernemingen of de onderneming zelf in andere vergelijkbare gevallen (in andere regio's of bij vergelijkbare diensten) doen. In die overweging wordt ook genoemd dat kan gekeken worden naar de voorwaarden en vergoedingen die de betreffende onderneming zelf hanteert indien er sprake is van een verticaal geïntegreerde vervoerder en kaartverkoper. In niet alle gevallen zullen er geschikte benchmarks zijn. Een verticaal geïntegreerde onderneming heeft vaak ook geen interne voorwaarden en vergoedingen. Als goede benchmarks ontbreken, zal op andere wijze moeten worden bepaald wat FRAND is, bij voorbeeld door te kijken hoe de vergoeding zich verhoudt met de kosten. Dat vereist dan nadere invulling over wat in dat geval de relevante kosten zijn, hoe die worden vastgesteld en hoe de vergoeding zich dient te verhouden tot de kosten.