



**Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en
van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal**

**Beslissing n°2018-04-S betreffende de administratieve afhandeling van een geschil over de
prestatieregeling tussen Infrabel en Railtraxx**

Inhoudstafel

1. Context	3
2. Voorwerp	3
3. Wettelijk kader	3
3.1. Betreffende de bevoegdheid van de Dienst Regulering	3
3.2. Betreffende de grond van het geschil	4
4. Argumentatie	4
4.1. De infrastructuurbeheerder	4
4.2. De spoorwegonderneming	5
5. Analyse van de Dienst Regulering	5
6. Beslissing	6
7. Beroepsmogelijkheid	6

1. Context

1. Op 5 april 2018, informeert de infrastructuurbeheerder (hierna: Infrabel) de Dienst Regulering van het Spoorvervoer en de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal (hierna: de Dienst regulering) over een geschil tussen haar en de spoorwegonderneming Railtraxx betreffende het bijvoegsel aan de gebruiksovereenkomst dat handelt over de prestatieregeling.
2. Infrabel verzoekt de Dienst Regulering om *“...een met redenen omklede individuele beslissing te nemen waarbij de Dienst Regulering de onderneming Railtraxx oplegt de door Infrabel voorgestelde prestatieregeling zonder voorbehoud te onderschrijven”*¹.
3. Op 6 april 2018 heeft de Dienst Regulering de spoorwegonderneming Railtraxx ingelicht over het verzoek tot administratieve afhandeling van het geschil.
4. De Dienst Regulering verzocht elke partij om haar argumentatie over te maken voor 11 april 2018. Deze argumentaties werden door de betrokkene partijen aan de Dienst Regulering gecommuniceerd binnen de voorgeschreven termijn.

2. Voorwerp

5. Deze beslissing behandelt enkel de grieven van het voorgelegde geschil tussen Railtraxx en Infrabel betreffende de invoeging van een prestatieregeling.
6. Deze beslissing spreekt zich niet uit over de volledige conformiteit van de door Infrabel voorgestelde prestatieregeling met de vigerende wetgeving.

3. Wettelijk Kader

3.1. Betreffende de bevoegdheid van de Dienst Regulering

7. Deze beslissing wordt genomen in overeenstemming met de artikelen 62, §4, 3° en 63, §2 van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex:

“Teneinde zijn opdracht inzake het administratief afhandelen van geschillen te vervullen, neemt het toezichthoudende orgaan een beslissing: ... 3° binnen tien werkdagen, de geschillen in verband met de prestatieregeling, onverminderd de

¹ Aangetekende zending van Infrabel aan de Dienst Regulering d.d. 4 april 2018 betreffende de administratieve afhandeling van een geschil

bestaande beroepsprocedures, op vraag van de infrastructuurbeheerder of van een spoorwegonderneming.”

“In uitvoering van zijn opdracht inzake de administratieve afhandeling van geschillen neemt het toezichthoudende orgaan met redenen omklede individuele beslissingen.”

3.2. Betreffende de grond van het geschil

8. Het artikel 23, alinea 1 en 3 van de Spoorcodex handelen over de gebruiksovereenkomst:

“Elk gebruik van de spoorweginfrastructuur door een spoorwegonderneming wordt voorafgegaan door het afsluiten van een overeenkomst tussen de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming die spoorwegvervoerdiensten verricht en waarin de respectievelijke rechten en verplichtingen van elke partij worden vastgelegd. De bepalingen van deze overeenkomst zijn niet-discriminerend, transparant en in overeenstemming met de geldende wettelijke en reglementaire bepalingen. [...]

“Deze overeenkomst bevat eveneens een prestatieregeling die heffingsregelingen voor het gebruik van de infrastructuur toepast om de spoorwegonderneming en de spoorweginfrastructuurbeheerder ertoe aan te zetten om tekortkomingen zo gering mogelijk te houden en de prestaties van het spoorwegnet te verbeteren.”

4. Argumentatie

4.1. De infrastructuurbeheerder

9. Infrabel stuurde in augustus 2017 een bijvoegsel bij de gebruiksovereenkomst naar de spoorwegondernemingen voor de toepassing van de prestatieregeling vanaf januari 2017 (in bijlage).
10. In dit kader slaagde de infrastructuurbeheerder er niet in het akkoord van alle spoorwegondernemingen te bekomen.
11. Infrabel is van oordeel dat de invoering van de prestatieregeling geblokkeerd wordt, rekening houdend met het niet-akkoord of het ontbreken van antwoord van meerdere spoorwegondernemingen waaronder Railtraxx.

12. Infrabel is van mening dat het contractuele karakter van de prestatieregeling, verleend door artikel 23 van de Spoorcodex, een unanimitieit van de spoorwegondernemingen vereist om opgenomen te kunnen worden in de gebruiksovereenkomst. Infrabel wijst er bovendien op dat, krachtens het principe van niet-discriminatie, het verboden is een systeem in te voeren met enkel de spoorwegondernemingen die zich akkoord hebben verklaard met het voorgestelde bijvoegsel.
13. Rekening houdend met bovengenoemde elementen is Infrabel van mening dat zij enkel een prestatieregeling kan toepassen als de spoorwegondernemingen hun akkoord met het bijvoegsel gegeven hebben.

4.2. De spoorwegonderneming

14. Op 11 april maakt Railtraxx zijn argumentatie over aan de Dienst Regulering. (het volledige document kan in bijlage gevonden worden)
15. De argumenten waarom Railtraxx niet akkoord gaat met de prestatieregeling kunnen als volgt samengevat worden:
- 1) Regelgeving komt vanuit het personenvervoer en gaat voorbij aan realiteit van internationaal goederenvervoer;
 - 2) Lage prioriteit die gegeven wordt aan het goederenvervoer, wat vertragingen creëert voor deze categorie;
 - 3) Regelgeving houdt onvoldoende rekening met de complexiteit van het samenstellen of verdelen van treinen;
 - 4) Regelgeving is complex en niet transparant, de rapportering is onduidelijk en laat.
 - 5) Spooronderneming heeft weinig impact op vertraging, ze is geen meester van het treinpad;
 - 6) De kwaliteit van het rijpad;
 - 7) Zwakke beheersing van de werkzaamheden op het net door Infrabel.

5. Analyse

Argumenten Railtraxx

16. De Dienst Regulering stelt vast dat de argumentatie van Railtraxx niet handelt over de prestatieregeling zelf. De argumenten betreffen inzichten over: het goederenvervoer, de wetgeving, de rijpaden en de werkzaamheden. Deze handelen noch over de vereisten van transparantie en non-discriminatie, noch over de belangrijkste parameters zoals vastgelegd in artikel 23 eerste alinea en bijlage 24 punt 2 a) van de Spoorcodex. Zodoende vormen deze argumenten geen grond tot weigering van het door Infrabel voorgestelde systeem van prestatieregeling.

Argumenten Infrabel

17. Infrabel argumenteert dat alle spoorwegondernemingen hun akkoord dienen te geven alvorens het systeem van toepassing kan zijn.
18. Artikel 23 van de Spoorcodex stelt dat *“elke gebruik van de spoorweginfrastructuur door de houder van een treinpad wordt voorafgegaan door het afsluiten van een overeenkomst tussen de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming die spoorwegvervoerdiensten verricht en waarin de respectievelijke rechten en verplichtingen van elke partij worden vastgelegd.”*

Hetzelfde artikel legt ook op dat deze overeenkomst een prestatieregeling dient te bevatten. De grondbeginselen worden bepaald in akkoord met de kandidaten.

Het akkoord van de spoorondernemingen wordt bekomen door de ondertekening van de gebruiksovereenkomst.

6. Beslissing

19. Gelet op het feit dat de door Railtraxx aangehaalde argumentatie om de voorgelegde prestatieregeling te weigeren ongegrond is;
20. Gelet op artikel 23 van de Spoorcodex dat de spoorondernemingen slechts toelaat een rijpad te gebruiken indien een gebruiksovereenkomst is ondertekend.
21. Beslist de Dienst Regulering dat Railtraxx de gebruiksovereenkomst dient te onderschrijven, indien ze verder wenst gebruikt te maken van de spoorweginfrastructuur.

7. Beroepsmogelijkheid

22. Overeenkomstig artikel 221/1 van de Spoorcodex kan tegen de beslissingen van het toezichthoudende orgaan die werden genomen in toepassing van de artikelen 63, §§ 2 en 3, en 64 een beroep worden ingediend bij het Marktenhof zetelend zoals in kort geding, door elke persoon die een belang aantoont.

De grond van de zaak wordt voorgelegd aan het Marktenhof, dat uitspraak doet met volle rechtsmacht.

Op straffe van onontvankelijkheid, die door het Marktenhof van rechtswege kan worden uitgesproken, wordt het in het artikel 221/1 bedoelde beroep ingesteld binnen een termijn van een maand vanaf de kennisgeving van de beslissing of, voor de belanghebbende

personen aan wie de beslissing niet diende te worden betekend, binnen een termijn van een maand vanaf de bekendmaking van de bedoelde beslissing in het Belgisch Staatsblad. Het Gerechtelijk Wetboek is van toepassing wat de procedure betreft, behalve indien de bepalingen van de Spoorcodex ervan afwijken.

Behalve ingeval het beroep gericht is tegen een beslissing van het toezichthoudende orgaan die op grond van artikelen 63, § 3, en 64 een administratieve boete oplegt, heeft het beroep geen schorsende werking, maar het hof kan, ambtshalve of volgend op een behoorlijk gemotiveerd verzoek van een of andere partij in de inleidende dagvaarding, de schorsing van de bestreden beslissing bevelen.

Het hof doet uitspraak over het verzoek tot schorsing, uiterlijk binnen de tien dagen die volgen op de inleiding van de zaak, behoudens uitzonderlijke, door het hof gemotiveerde, omstandigheden die verband houden met de eerbiediging van de rechten van verdediging.

Gegeven te Brussel, op 19 april 2018,

Voor de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de
Luchthaven Brussel-Nationaal,

Serge DRUGMAND

Directeur