



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

**Advies nr. A-2016-06-S aangaande de definitieve buitendienststelling
van het klasse B-systeem (Memor-krokodil) op 12 december 2016**

1. Voorwerp en wettelijke basis

1. De wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex - hierna de Spoorcodex – geeft de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal – hierna de Dienst Regulering-, in haar artikel 62, §2 een raadgevende opdracht.

“Teneinde zijn raadgevende opdracht te vervullen, doet het toezichthoudende orgaan het volgende:

1° het geeft gemotiveerd advies en doet voorstellen; [...]”

2. Daarnaast geeft artikel 62, §3 de Dienst Regulering de bevoegdheid toezicht te houden op de toestand van de concurrentie op de markt voor spoorwegdiensten.
3. Het koninklijk besluit van 18 december 2015 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 juli 2014 tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel voor het gebruik van rijpaden wijzigt de datum waarop het klasse B-systeem, genoemd Memor-krokodil – hierna Memor – definitief buiten dienst gesteld zal worden op de lijnen van de Belgische spoorweginfrastructuur na 12 december 2016.
4. De Dienst Regulering vernam van verscheidene spoorondernemingen in het goederenvervoer dat het onmogelijk zal zijn om al hun locomotieven tegen deze datum aan te passen waardoor in de praktijk een deel van hun locomotieven op de Belgische markt geïmmobiliseerd zal worden.
5. Op basis van artikel 62, §2, 1° van de Spoorcodex geeft de Dienst Regulering, in haar hoedanigheid van toezichthoudend orgaan, hierbij een advies over de mogelijke gevolgen voor de Belgische spoorwegmarkt van deze buitendienststelling.

2. Feiten en retroacta

6. Het koninklijk besluit van 1 juli 2014 tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel voor het gebruik van rijpaden voorzag een definitieve buitendienststelling van Memor op 1 januari 2016.
7. Via het koninklijk besluit van 18 december 2015 werd aan de spoorondernemingen uitstel verleend tot 12 december 2016, aangezien bleek dat de spoorwegondernemingen er niet in zouden slagen om tijdig hun rollend materieel uit te rusten met het vereiste nieuwe controle-commando-systemen ETCS of TBL1+, met als gevolg een immobilisatie van de betrokken voertuigen.
8. Op 5 december 2016 ontving de Dienst Regulering een email van een spooronderneming waarin werd gewezen op de problemen die verschillende spoorwegondernemingen in het goederenvervoer hebben om tijdig over te schakelen van Memor naar ECTS/TBL1+.

3. Analyse

9. Zoals hierboven aangehaald, ontving de Dienst Regulering op 5 december 2016 een email van een goederenoperator waarin werd gewezen op de problematiek van de overschakeling van Memor naar TBL1+/ ECTS op 12 december 2016. Hieruit blijkt dat verschillende goederenoperatoren er niet in zouden slagen om hun locomotieven tijdig uit te rusten met het nieuwe systeem, waardoor zij de facto vanaf 12 december 2016 deze niet meer zouden kunnen inzetten.
10. Om een indicatie te krijgen van de mogelijke draagwijdte van de omschakeling organiseerde de Dienst Regulering een bevraging van de sector. Hierin werd nagegaan hoeveel spoorwegondernemingen in het goederenvervoer problemen hadden om tijdig over te schakelen van Memor naar ECTS/TBL1+. Ook werd gepeild naar de gevolgen voor de totale vloot per spoorwegonderneming en naar de potentiële impact op de trafiek en de marktwerking.
11. Zonder uitspraak te doen over de verantwoordelijkheid voor het niet halen van de wettelijk voorziene deadline kan de vaststelling worden gemaakt dat er slechts een beperkt aantal leveranciers zijn van de besturingsprogramma's TBL1+ en ECTS en dat het vooral de "kleinere" operatoren zijn, zij die in een minder sterke machtspositie zitten, die met dit probleem geconfronteerd worden.
12. Uit het onderzoek bleek dat meer dan de helft van de huidige goederenoperatoren problemen zou hebben met de tijdige aanpassing van hun vloot, in bepaalde gevallen zou dit volgens hen zelfs kunnen leiden tot een volledige buitengebruikstelling. Dit zou zich vertalen in een vermindering van de kwaliteit van dienstverlening en in sommige gevallen zelfs tot een stopzetting van bepaalde trafieken.
13. Uit het onderzoek bleek eveneens dat het bij de meeste operatoren een kwestie van enkele maanden is voordat de locomotieven in orde zouden zijn.
14. Het onderzoek bracht voldoende aanwijzingen naar boven om te vermoeden dat:
 - De strikte overschakeling van Memor naar TBL1+/ECTS op 12 december 2016 een risico inhoudt op een ongunstige evolutie van de modal shift. Hierdoor zou het aandeel van het goederenvervoer per spoor kunnen afnemen ten koste van andere modi.
 - De mededinging op de markt van het goederenvervoer per spoor sterk verstoord zou kunnen worden, doordat sommige operatoren een aanzienlijk deel van hun vloot niet meer zouden kunnen gebruiken.

4. Advies

15. Overwegende de aanwijzingen uit het onderzoek die duiden op een mogelijk ongunstige impact op de markt van het goederenvervoer en een mogelijke verstoring van de concurrentie;
16. Overwegende de korte periode, van enkele maanden, waarvoor een oplossing dient gevonden te worden;
17. Gelet op het feit dat de motivering die aan de basis lag van het koninklijk besluit van 18 december 2015 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 juli 2014 tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel voor het gebruik van rijpaden mogelijks nog steeds aanwezig is: *'Evenwel, nu de datum van 1 januari 2016 nadert, is gebleken dat de spoorwegondernemingen voor goederenvervoer die de Belgische spoorweginfrastructuur gebruiken er niet in zullen slagen om tijdig hun rollend materieel uit te rusten met de controle-commando-systemen ETCS of TBL1+, zodat deze voertuigen geïmmobiliseerd zouden zijn vanaf 1 januari 2016 ... Teneinde een immobilisatie van deze voertuigen, die zeer schadelijk zou zijn voor de sector van het spoorvervoer en een risico inhoudt op een modale verschuiving van het goederenvervoer per spoor naar de weg, te vermijden, is het noodzakelijk om gevolg te geven aan de vraag van de spoorwegsector en zijn leveranciers om de voorgenoemde limietdatum uit te stellen.'*
18. Overwegend dat door de korte termijn waarop dit advies gegeven dient te worden het praktisch niet mogelijk is om eventuele tekortkomingen en verantwoordelijkheden van de verschillende actoren te identificeren en toe te wijzen;
19. Overwegend dat dit advies enkel betrekking heeft op de economische gevolgen van voorliggende situatie en niet op de veiligheidsvereisten en deze zijn reglementering;
20. Gelet op de hoogdringendheid.
21. **Adviseert de Dienst Regulering om in alle urgentie te bekijken welke opties, rekening houdend met alle veiligheidsaspecten, mogelijk zijn om tegemoet te komen aan bovenstaande bezorgdheden. Een mogelijke oplossing zou het bij uitzonderlijke titel uitstellen van de termijn kunnen zijn.**

Brussel, 7 december 2016,

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

Serge DRUGMAND

Directeur