



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

**Advies nr. A-2014-06-S van 24 oktober 2014 betreffende het ontwerp van netverklaring  
voor de periode van 13/12/2015-10/12/2016 (versie 26/09/2014)**

## 1. Voorwerp van het advies en beginselen

Conform artikel 20 van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex (hierna: Spoorcodex) stelt de infrastructuurbeheerder de netverklaring op en zorgt voor de bekendmaking ervan, na raadpleging van het toezichthoudende orgaan, de kandidaten en de spoorwegondernemingen (hierna: SO) die het netwerk gebruiken.

Overeenkomstig artikel 63§1 van de Spoorcodex stelt de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal (hierna: de Dienst Regulering), in uitvoering van zijn raadgevende opdracht, een advies op.

## 2. Feiten en retroacta

De Dienst Regulering ontving op 26 september 2014 om 16:35 via e-mail de elektronische toegang tot het ontwerp van netverklaring voor de periode 13/12/2015 tot 10/12/2016 (versie 26/09/2014).

## 3. Analyse

In deze analyse gaat de Dienst Regulering na of het ontwerp van netverklaring conform is met de Spoorcodex en deze zijn uitvoeringsbesluiten. Naast de opmerkingen over het wettelijke kader, geeft de Dienst Regulering ook enkele aanbevelingen die de werkzaamheid van de netverklaring kunnen verbeteren.

### 3.1. Reglementaire bepalingen.

#### 3.1.1. Plaatselijk protocol (p.26 NV)

Punt 2.3.2.2. stelt: *“Infrastructuurgebruikers mogen niet met tractiematerieel, met of zonder voertuigen, op het Belgisch spoornet rijden zonder een door de infrastructuurbeheerder toegewezen rijpad, behalve indien deze ritten van tevoren zijn besproken in een plaatselijk protocol.”*

De Dienst Regulering stelt vast dat er capaciteit kan toegekend worden buiten de normale toewijzingsprocedure.

Infrabel dient conform artikel 28 van de Spoorcodex de beschikbare capaciteiten op een werkzame en optimale manier toe te wijzen en dat op een billijke en niet-discriminerende basis. Ze dient bovendien voortdurend in staat te zijn om aan elke belanghebbende partij de nog beschikbare capaciteit mee te delen.

De Dienst Regulering acht het opportuun dat Infrabel aantoont dat ze in casu in overeenstemming met artikel 28 van de Spoorcodex werkt.

### **3.1.2. Systeem voor de administratieve regeling van geschillen (p.57 NV)**

Onderdeel 4.4.2. verwijst foutief naar de opdracht inzake de behandeling van klachten van de Dienst Regulering, voortvloeiend uit artikel 62§5 van de Spoorcodex.

Onder deze rubriek dienen de bepalingen van artikel 62§4 aangehaald te worden: *‘Teneinde zijn opdracht inzake het administratief afhandelen van geschillen te vervullen neemt het toezichthoudende orgaan een beslissing: “1° binnen de tien werkdagen, inzake geschillen over de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit, op verzoek van de spoorweginfrastructuurbeheerder of van een kandidaat en dit zonder afbreuk te doen aan bestaande beroepsmogelijkheden.”’*

### **3.1.3. Capaciteitsovereenkomst (p.27)**

#### **a) Onverenigbaarheid tussen capaciteitsovereenkomst en netverklaring(p.27)**

Onderdeel 2.3.3. stelt in de laatste paragraaf: *“in het geval van een conflict tussen een bepaling in de netverklaring en een bepaling in de capaciteitsovereenkomst, dan is deze laatste doorslaggevend.”*

Rekening houdend met het transparant karakter dat de netverklaring dient te hebben, is het opportuun dat deze, die de regels geldend voor alle kandidaten bevat, primeert op de voorwaarden opgenomen in de capaciteitsovereenkomst.

Bovendien is de capaciteitsovereenkomst een onderdeel van de netverklaring. Bij conflicterende artikelen betreft het dus een tegenstrijdigheid tussen de bepalingen van de netverklaring zelf.

#### **b) Sancties (p.10 bijlage B9)**

De capaciteitsovereenkomst stelt in artikel 4.7 van bijlage B9: *“bij inbreuk van artikel 4.1.1. of artikel 4.1.2. wordt de betreffende capaciteitsaanvraag, van rechtswege en zonder voorafgaande ingebrekestelling, beschouwd als ontbonden, ten laste van de kandidaat, waardoor die aan Infrabel onmiddellijk schadevergoeding verschuldigd is die 20% van de gebruiksheffing bedraagt, zonder dat afbreuk wordt gedaan aan het recht van Infrabel om overeenkomstig het gemeen recht schadevergoeding te eisen.”*

De Dienst Regulering wenst hierbij te verwijzen naar het artikel 28 van het KB van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. Deze stelt expliciet: *“Bij afzegging van een gevraagde capaciteit meer*



*dan 60 dagen voor de voorziene rijdag, kan de spoorweginfrastructuurbeheerder geen heffing factureren.”*

Het niet meedelen van de SO door een kandidaat, dient de facto als afzegging van het rijpad gezien te worden. Conform artikel 28 van het bovenvermelde KB mag Infrabel voor deze afzegging geen vergoeding, hoger dan de administratieve kost, vragen.

De Dienst Regulering is van mening dat het ontbinden van de capaciteitsaanvraag een zware sanctie is. De kandidaat dient bijgevolg maximaal ingelicht te worden van het feit dat zijn rijpad bij niet melding kan ingetrokken worden. Een systeem waarbij de kandidaat gewaarschuwd wordt voor deze sanctie, bijvoorbeeld 75 dagen voor de rijdag, lijkt aangewezen.

*c) Verzekering en aansprakelijkheid (p.10 en 11 bijlage B9)*

Artikel 4.6 van de capaciteitsovereenkomst stelt dat de kandidaat Infrabel dient te garanderen dat hij een verzekeringspolis ondertekend heeft die, voor de duur van de overeenkomst, de financiële gevolgen van zijn aansprakelijkheid ten opzichte van Infrabel dekt.

Een kandidaat-SO dient, conform artikel 4.2 van de gebruiksovereenkomst (bijlage B3), een verzekeringspolis af te sluiten. Zijn aansprakelijkheden en de schadevergoedingen zijn vastgelegd in artikel 5.2., aansprakelijkheid van de spoorwegonderneming.

Een kandidaat-niet SO dient beroep te doen op een SO, die net dezelfde overeenkomst dient af te sluiten.

De Dienst Regulering is van mening dat er hier sprake is van een “dubbele verzekering”. Impliciet houdt dit een discriminatie van de kandidaat- niet SO in.

Artikel 6 van de capaciteitsovereenkomst beschrijft de aansprakelijkheid van de kandidaat. Dit artikel komt overeen met de aansprakelijkheidsvoorwaarden waaraan de SO dient te voldoen en die beschreven zijn in punt 5.8 van de gebruiksovereenkomst. De door de kandidaat aangewezen SO betaalt reeds voor de dekking van aansprakelijkheid ten overstaan van Infrabel, er is dan ook geen enkele reden waarom een kandidaat- niet SO zich bijkomend dient te verzekeren.

Op welke grond Infrabel eenzelfde aansprakelijkheid claimt van de kandidaat als van de aangewezen SO is onduidelijk. De aansprakelijkheid betreft het operationele luik, hetgeen volledig valt onder de verantwoordelijkheid van de SO.

d) Naleven van de dienstregeling (p.11 Bijlage B9)

De capaciteitsovereenkomst stelt in artikel 5: *“De partijen kunnen, noch naar elkaar toe noch onderling, aanspraak maken op een vergoeding voor de opgelopen schade bij vertragingen in treinverkeer, ongeacht de oorzaak (ongeval en /of incident en/of beschadigingen door derden, diefstal van materieel, stakingen en gerelateerde incidenten, omgevallen bomen, zelfdoding, etc...) Bijgevolg dragen Infrabel en de Kandidaat zelf hun kosten en schade die voortvloeien uit dergelijke vertraging en zien ze op dat vlak af van enige rechtsvordering tegenover elkaar.”*

Eenzelfde clausule kan teruggevonden worden in artikel 2.5.3., naleven van de dienstregeling, van de gebruiksovereenkomst. De reden voor het opleggen van deze clausule door Infrabel is de Dienst Regulering niet geheel duidelijk, temeer de wettelijke bepalingen aangaande de prestatieregeling, opgenomen in afdeling II van het KB van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. De Dienst Regulering had hierover graag bijkomende uitleg gekregen.

**3.1.4. Verordening 913/2010 inzake het Europese spoorwernet voor concurrerend goederenvervoer (hierna Verordening 913/2010)**

a) Beheer van verkeer bij storing (p.61 NV)

Verordening 913/2010 voorziet in artikel 17, punt 3: *“In de beginselen voor de vaststelling van de voorrangregels wordt ten minste bepaald dat het in artikel 14 leden 3 en 4, bedoelde treinpad dat is toegewezen aan een goederentrein die de geplande tijd in de dienstregeling aanhoudt, zo veel als mogelijk is, ongewijzigd blijft. De beginselen voor de vaststelling van de voorrangregels beogen de tijd die nodig is om de normale toestand op het gehele net te herstellen, rekening houdend met de behoeften van alle soorten vervoer, tot een minimum te beperken.”*

Het lijkt opportuun dat van deze bepaling een neerslag terug te vinden valt in punt 4.8., bijzondere maatregelen bij storingen.

b) Werken betreffende de spoorcorridor (p.59 NV)

Artikel 14, punt 8 van verordening 913/2010 stelt: *“ Behalve in geval van overmacht, met inbegrip van dringende en onvoorziene werkzaamheden die essentieel zijn voor de veiligheid kan een krachtens dit artikel aan een goederenactiviteit toegewezen treinpad niet, minder dan twee maanden voor de geplande tijd, in de dienstregeling worden ingetrokken, zonder instemming van de betrokken aanvrager. In een dergelijk geval tracht de betrokken infrastructuurbeheerder de aanvrager een treinpad van vergelijkbare kwaliteit en betrouwbaarheid aan te bieden.”*

Deze bepaling, die een voorwaarde voor Infrabel inhoudt, voor het intrekken van een treinpad toegekend binnen het kader van de verordening 913/2010, dient opgenomen te worden in punt 4.5., toewijzing van capaciteit voor onderhoud, vernieuwing en verbeteringen.

### **3.2. Aanbevelingen**

#### **3.2.1. Toegang tot Traffic Control en de seinhuizen.**

De Dienst Regulering is van mening dat de mogelijkheid voor SO om, conform artikel 25/1 van de Spoorcodex, toegang te hebben tot "Traffic Control" en de seinhuizen vermeld dient te worden in de netverklaring. Daarenboven dient de infrastructuurbeheerder de praktische regels voor toegang tot deze twee types installaties te bepalen en bekend te maken op zijn beveiligde internetsite.

#### **3.2.2. Verzekering**

##### *a) Verzekering (NV p.24)*

Het punt 2.2.5. handelt zeer beknopt over verantwoordelijkheden. Volgens het document 'Network Statement Common Structure' van RNE dient in dit punt verwezen te worden naar de relevante wetgeving met betrekking tot de vereisten inzake verzekering.

Deze zijn:

- Artikel 13§4 van de Spoorcodex: *"De koning bepaalt de minimumbedragen voor de dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid."* (hoofdstuk vergunning)
- Artikel 8 van het koninklijk besluit van 8 december 2013 tot vaststelling van het minimumbedrag voor de dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid voor het rijden op de spoorweginfrastructuur artikel 1: *"Het minimumbedrag bedoeld in artikel 13§4 van de Spoorcodex wordt vastgesteld op vijftig miljoen euro. Het bedrag bedoeld in het voorgaande lid wordt op zeventig miljoen euro vastgesteld voor de verlening van spoorvervoerdiensten voor reizigers."*

Het is opportuun dat het wetgevend kader in dit onderdeel wordt hernomen.



*b) Verzekering: artikel 42 p.7 bijlage B3 (gebruiksovereenkomst)*

De Dienst Regulering neemt akte van de bepalingen opgenomen in artikel 4.2. van de gebruiksovereenkomst (bijlage B3). Deze leggen op dat alle SO die op het Belgische net willen circuleren eenzelfde minimumdekking voor burgerlijke aansprakelijkheid moeten hebben. Het KB van 28 juli 2005, dat vermeld wordt in dit onderdeel, is evenwel niet langer van toepassing. De minimumbedragen voor dekking worden vastgelegd in het hierboven genoemde KB van 8 december 2013.

**3.2.3. Internationaal passagiersvervoer (p.41 NV)**

In punt 4.2.3.1 wordt in de laatste paragraaf beschreven hoe een kandidaat dient te handelen indien hij van plan is om capaciteit aan te vragen met het oog op het exploiteren van een internationale passagiersvervoersdienst. Gezien het belang van deze informatie lijkt het aangewezen om dit punt ook vooraf te laten gaan door een titel. Daarnaast zou er in punt 4.2.2.3.3., het toezichthoudend orgaan, (bevoegdheid van de Dienst Regulering bij bepalen hoofdzaak van het reizigersvervoer) ook verwezen dienen te worden naar deze nieuwe titel.

**3.2.4. Schorsing of intrekking van rijpaden (p.44 NV)**

In punt 4.2.3.4. worden de middelen beschreven die de infrastructuurbeheerder gebruikt voor het meedelen van een schorsing of intrekking van rijpaden bij hoogdringendheid of absolute noodzaak. Omdat er hier sprake is van een uitzonderlijke situatie is het belangrijk dat de SO zo snel mogelijk op de hoogte worden gebracht zodat de mogelijke commerciële schade tot het minimum beperkt blijft. Anderzijds is het in het belang van Infrabel dat de mededeling tegenstelbaar gebeurt. Daarom is het aangewezen dat Infrabel de in casu meldingen zowel telefonisch als via mail of fax met ontvangstbevestiging aan de SO doet.

**3.2.5. Overbelaste zones (p.58 NV)**

Indien de infrastructuurbeheerder een spoorweginfrastructuurelement tot overbelaste infrastructuur heeft verklaart, heeft hij de mogelijkheid om een beter gebruik van de betreffende beschikbare capaciteit af te dwingen.

Hiertoe voorziet de wetgever in artikel 41§4 van de Spoorcodex: *“De spoorweginfrastructuurbeheerder legt op om afstand te doen van een rijpad waarvan het gebruik over een periode van ten minste één maand lager ligt dan een bepaalde drempelwaarde die opgenomen is in de te netverklaring, tenzij dit lage gebruik het gevolg zou zijn van andere dan economische redenen en waarover de betreffende SO geen controle heeft.”*

Het ontwerp van netverklaring stelt hierover in punt 4.4.3.1.:

*“Hij kan, na overleg met de kandidaat , het recht om het rijpad te gebruiken schorsen of intrekken. ... Indien zijn gemiddeld gebruik van capaciteit gedurende de vorige dienstregeling minder is dan 80% van het aantal voorzien bewegingen.”*

De vraag dient gesteld te worden of het logisch is dat de drempelwaarde gelieerd is aan de vorige dienstregeling. Het huidige niveau van capaciteitsbenutting staat hier immers los van, een SO kan zijn capaciteitsvraag gewijzigd hebben. Het is meer aangewezen het gemiddeld gebruik van capaciteit over een actuelere referentieperiode te beoordelen.

### **3.2.6. Tekstuele aanpassing (p.24 NV)**

In punt 2.2.4., veiligheidscertificaat, laatste paragraaf, dient de titel van het KB als volgt aangepast te worden: het KB van 25 juni 2010 zijnde “koninklijk besluit betreffende de veiligheidsvergunning, het veiligheidscertificaat en het jaarlijks veiligheidsverslag ”.

### **3.2.7. Reizigersstations (p.65 NV)**

De Dienst Regulering acht het aangewezen om onder punt 5.3.3. meer informatie te verstrekken over de voorwaarden voor toegang tot reizigersstations.

Artikel 27.2 van de richtlijn 2012/34 tot instelling van één Europese spoorwegruimte stelt dat de netverklaring informatie dient te bevatten over de voorwaarden voor toegang tot de spoorweginfrastructuur.

Daarnaast stelt artikel 31.10 van diezelfde richtlijn dat de heffingen betreffende de levering van diensten in onder meer passagiersstations, in de netverklaring moeten worden opgenomen of dat er minstens dient verwezen te worden naar een website waar deze informatie kan worden teruggevonden.

Hoewel de richtlijn 2012/34/EU nog niet is omgezet naar Belgisch recht, is het aangewezen dat Infrabel, met betrekking tot de informatie over de reizigersstations in overleg treedt met NMBS.

### **3.2.8. Administratieve kosten voor lokale capaciteit (p.69 NV)**

Voor een aanvraag of wijziging van een lokale capaciteit is in de regel geen enkele administratieve kost verschuldigd, dit wordt echter enkel vermeld in punt 6.1., principes van tarificatie. De Dienst Regulering denkt dat het nuttig is om dit voor alle duidelijkheid eveneens te hernemen onder punt 6.1.2.5.2., de administratieve kosten voor reservatie van lokale capaciteit.



### 3.2.9. Financiële waarborg om de betaling van retributies zeker te stellen (p.84 NV)

Onderdeel 6.6.1., voorafbetaling van de gevraagde capaciteit, stelt dat het gebruiksrecht voorafgaandelijk per maand te betalen is.

Artikel 55 van de Spoorcodex stelt in §1 *“De spoorweginfrastructuurbeheerder kan kandidaten een financiële waarborg opleggen om de betaling van retributies zeker te stellen..... Hij wordt in de netverklaring bekendgemaakt en de Europese Commissie wordt hiervan in kennis gesteld.”*

Met het oog op de transparantie is het is opportuun dat de datum van kennisgeving aan de commissie in dit onderdeel vermeld wordt.

Brussel, 24 oktober 2014,

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



Serge DRUGMAND

Directeur

