



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

**Advies nr. A-2016-01-S van 22 januari 2016 aangaande de wet van 30
augustus 2013 houdende de Spoorcodex.**

1. Voorwerp van het advies en rechtsgrond

De wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex - hierna de Spoorcodex – geeft de Dienst Regulering, in zijn hoedanigheid van toezichhoudend orgaan – in haar artikel 62, §2 een raadgevende opdracht.

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

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

Op basis van artikel 62, §2, 1° van de Spoorcodex geeft de Dienst Regulering hierbij een advies over de wijziging van diezelfde Spoorcodex door de wet van 15 juni 2015 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex.

2. Feiten en retroacta

Op 13 juli 2015 werd de wet van 15 juni 2015 tot wijziging van de Spoorcodex gepubliceerd. Deze wet voorzorg in de gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (hierna: Herschikking).

3. Analyse

In dit advies legt de Dienst Regulering enkele aandachtspunten en mogelijke verbeteringen voor de gewijzigde Spoorcodex voor.

Het eerste onderdeel van de analyse handelt over de artikelen die een impact kunnen hebben op de werking van de Dienst Regulering. Hierbij wordt enerzijds een artikel behandeld over de bevoegdheden, en anderzijds enkele artikelen besproken waarvan de Dienst Regulering van mening is dat deze rechtsonzekerheid zouden kunnen creëren.

Het tweede onderdeel van de analyse betreft de spelling en taalaangelegenheden.

3.1. Analyse van artikelen met impact op de werking van de Dienst Regulering.

3.1.1 Rechtsonzekerheid bij wijziging van essentiële onderdelen van de heffingsregeling

Enerzijds is er artikel 56, §2 van de Spoorcodex dat stelt :*“Wanneer essentiële onderdelen van de heffingsregeling, vastgesteld overeenkomstig paragraaf 1, eerste lid, gewijzigd zijn, worden deze*

wijzigingen bekend gemaakt ten minste drie maanden voor de uiterste termijn voor de bekendmaking van de netverklaring.”

Anderzijds stelt artikel 26 van het KB van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur: *“Onverminderd de methode van jaarlijkse indexering van de eenheidsprijzen worden de wijzingen van de berekeningsregels, van de waarde van de coëfficiënten en van de eenheidsprijzen uiterlijk vier maanden voor de (in artikel 32 van de wet) bedoelde uiterste datum voor het indienen van capaciteitsaanvragen vastgesteld. Deze wijzingen, die een bijwerking van de netverklaring met zich meebrengen, zijn pas van toepassing bij de inwerkingtreding van dienstregeling die volgt op die tijdens welke ze zijn vastgesteld.”*

Beide artikels kunnen van toepassing zijn op eenzelfde geval. De berekeningsregels, de waarden van de coëfficiënten en van de eenheidsprijzen zijn vanzelfsprekend essentiële onderdelen van de heffingsregeling.

Voorbeeld: Infrabel werkt met marksegmenten en zou essentiële wijzigingen willen doorvoeren in de tarieven van deze.

- Conform artikel 56, §2 van de Spoorcodex zou Infrabel deze wijziging drie maanden voor de uiterste termijn voor de bekendmaking van de netverklaring moeten bekend maken. Infrabel zou dit dus moeten doen rond **15 september**. (bekendmaking netverklaring: +-15 december – 3 maanden).
- Conform het KB van 9 december 2004 zou Infrabel dit 4 maanden voor de uiterste datum voor het indienen van capaciteitsaanvragen dienen vast te stellen. Infrabel zou dit moeten doen rond **15 december** (uiterste datum indiening: +-15 april – 4 maanden).

Suggestie Dienst Regulering: Een afstemming tussen deze twee artikelen is aangewezen om rechtsonzekerheid te voorkomen.

3.1.2. Hoofdzaak internationaal reizigersvervoer

Artikel 62, §3 5° stelt: *“... bepaalt naar aanleiding van een verzoek van de minister... of een reizigersvervoerdienst in hoofdzaak bedoeld is om reizigers tussen **twee** stations in verschillende lidstaten te vervoeren.”*

Het is niet duidelijk waarom hier de beperking van **twee** stations werd ingevoerd. Deze bepaling beperkt de reikwijdte van het internationaal reizigersvervoer, dat over meer dan 2 stations kan gebeuren. De Dienst Regulering is van mening dat het opportuun is om de bepaling uit artikel 10 punt 3 uit de Herschikking over te nemen: *“ Na een verzoek van de betrokken autoriteiten ... bepaalt of bepalen de in artikel 55 bedoelde toezichthoudende instantie of instanties of het hoofddoel van de dienst is, passagiers **tussen stations** in verschillende lidstaten te vervoeren.”*

Suggestie Dienst Regulering: Dit artikel in lijn te brengen met de Herschikking.

3.1.3. Toegang tot de spoorinfrastructuur

Artikel 62, §5 stelt: *“Teneinde zijn opdracht inzake de behandeling van klachten te vervullen, kunnen bij het toezichthoudende orgaan schriftelijk klachten worden ingediend bij aangetekende zending door elke kandidaat, met name om beroep in te stellen tegen beslissingen van de infrastructuurbeheerder of, in voorkomend geval, de spoorwegaonderneming of de exploitant van een dienstvoorziening, wanneer hij denkt het slachtoffer te zijn van een oneerlijke behandeling, van een discriminatie of van elk ander nadeel met betrekking tot:*

4° de in artikelen 5,6,7, 1° en 3°, 8 en 9 opgenomen bepalingen inzake toegang tot de spoorweginfrastructuur. [...]”

Het is niet duidelijk waarom bij de verwijzing naar artikel 7 het punt 2° (“een spoorwegveiligheidscertificaat”) is weggelaten. Artikel 7 betreft immers de voorwaarden voor toegang tot de spoorweginfrastructuur. Eén van de voorwaarden is in het bezit te zijn van een veiligheidscertificaat. Deze voorwaarde staat in deze optiek los van het veiligheidsaspect zelf. Het gevolg is dat indien Infrabel een SO toegang zou weigeren tot het net op basis van het veiligheidscertificaat, deze hierover geen klacht kan indienen bij de Dienst Regulering. Deze vergetelheid is in strijd met het principe van eerlijke toegang tot de beroepsmogelijkheden.

Suggestie Dienst Regulering: de bepaling als volgt aan te passen *“4° de in artikelen 5,6,7, ~~1° en 3°~~, 8 en 9 opgenomen bepalingen inzake toegang tot de spoorweginfrastructuur. [...]”*

3.1.4. Bevoegdheden

Artikel 63, §3 (Tweede lid): *“Indien beroep wordt ingesteld tegen een weigering capaciteit te verlenen, of tegen de voorwaarden van een capaciteitsaanbod, beslist het toezichthoudende orgaan ofwel dat er geen wijziging van de beslissing van de infrastructuurbeheerder nodig is, ofwel dat de betwiste beslissing overeenkomstig haar beslissing wordt gewijzigd.”*

Paragraaf 3 van artikel 63 handelt over de uitvoering door de Dienst Regulering van zijn opdrachten van controle en administratief beroep. Bovenstaand lid hoort echter thuis onder paragraaf 2 van hetzelfde artikel, namelijk de opdracht inzake administratieve afhandeling van geschillen.

Procedures van controle en administratief beroep zijn relatief lange procedures, waarbij een hoorzitting vereist is. Bovendien kan de Dienst Regulering hier maatregelen nemen, overeenkomstig artikel 63§3 1^{ste} lid van de Spoorcodex.

De procedure voor het beslechten van geschillen over te toewijzing van infrastructuurcapaciteit is een korte procedure, hetgeen ook overeenkomt met de hoogdringendheid van een dergelijke beslissing. In deze procedure wordt reeds conform bovengenoemd lid gehandeld.

Indien de actuele bepaling in de Spoorcodex behouden blijft, heeft dit tot gevolg dat de Dienst Regulering in uitvoering van zijn opdrachten van administratief beroep voor deze onderwerpen, i.e. een beroep tegen een weigering capaciteit te verlenen of tegen de voorwaarden van een capaciteitsaanbod, geen passende maatregelen kan opleggen.

Suggestie Dienst Regulering: het betreffende lid te verhuizen naar artikel 63§2 in plaats van artikel 63§3.

3.2. Taalkundig

3.2.1. Artikel 4, §2, 2^{de} alinea

*“..., moeten in overeenstemming met artikel 7 van de **Reordering** 1370/2007...”*

Suggestie Dienst Regulering: “Reordering” vervangen door “Verordening”.

3.2.2. Artikel 21

*“De netverklaring bevat ook informatie over de voorwaarden voor de toegang tot dienstvoorzieningen die zijn aangesloten op het net van de infrastructuurbeheerder en voor de dienstverlening in die voorzieningen die zijn aangesloten op het net van de infrastructuurbeheerder **en voor de dienstverlening in die voorzieningen.**”*

Suggestie Dienst Regulering: Schrappen van de dubbele tekst.

3.2.3. Artikel 24, §2, 2^{de} alinea

*“... Indien deze voor een periode van ten minste één maand minder is gebruikt dan de drempelwaarde bedoeld in **artikel 41, §4.**”*

Suggestie Dienst Regulering: Artikel 41,§4 bestaat niet meer in de herwerkte versie van de Spoorcodex. Deze verwijzing heeft hierin betrekking op de laatste alinea van artikel 43.

3.2.4. Artikel 56, §1, tweede alinea

“Het in eerste lid bedoelde besluit sluit het gebruik van de spoorweginfrastructuren door marktsegmenten, die op zijn minst de rechtstreeks uit de exploitatie van de spoorwegdiensten voortvloeiende kosten kunnen dekken, niet uit, en ook niet een rendement indien de markt het toelaat.”

Dit artikel is onduidelijk en moeilijk leesbaar. Deze tekst vindt zijn oorsprong in artikel 32 van de Herschikking: *“het niveau van de heffingen mag echter niet uitsluiten dat van de infrastructuren gebruik wordt gemaakt door marktsegmenten die op zijn minst de rechtstreeks uit de exploitatie van de spoorwegdiensten voortvloeiende kosten kunnen dekken, plus een rendement dat de markt kan verdragen.”*

Suggestie Dienst Regulering: bovenstaande tekst te hernemen in de Spoorcodex.

3.2.5. Artikel 60, §1

“De Koning kan bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad een in de tijd beperkte compensatieregeling treffen retributies voor het gebruik van de voor spoorweginfrastructuurgebruik binnen de grenzen bepaald in §2.

Deze paragraaf is moeilijk leesbaar.

Suggestie Dienst Regulering: Het is opportuun deze paragraaf te herschrijven in functie van de Franstalige tekst.

Brussel, 22 januari 2016,

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

Serge DRUGMAND

Directeur