



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

**Beslissing D-2015-10-S in het kader van de controleopdracht van de netverklaring 2014-2015.**

## 1. Voorwerp

1. Op zeven augustus 2014 startte de Dienst Regulering een controleopdracht aangaande de netverklaring 2014-2015 – hierna netverklaring 2015. Dit naar aanleiding van de publicatie van de netverklaring 2015 waarin bepaalde opmerkingen, gemaakt door de Dienst Regulering in de adviesfase, niet werden opgenomen.
2. Deze controleopdracht had met name betrekking op volgende punten:
  - a. *Kandidaten* – verduidelijken van wie een capaciteitsaanvraag kan indienen.
  - b. *Overbelaste infrastructuur* – aanpassing van beginselen van prioritering aan de bepalingen opgenomen in artikel 40 van de Spoorcodex.

## 2. Feiten en retroacta

3. Op 8 oktober 2013 legt Infrabel het ontwerp van netverklaring 2015 ter advies voor aan de Dienst Regulering.
4. Op 12 november 2013 maakt de Dienst Regulering via brief haar opmerkingen aangaande dit ontwerp aan Infrabel over.
5. Op 2 april 2014 ontvangt de Dienst Regulering via brief het antwoord van Infrabel op haar opmerkingen.
6. De Dienst Regulering is van mening dat het antwoord van de infrastructuurbeheerder niet afdoende is en start op 7 augustus 2014 een controleopdracht.
7. Op 2 oktober 2014 vindt een vergadering plaats tussen de Dienst Regulering en Infrabel teneinde tot een oplossing te kunnen komen. Op deze vergadering werd afgesproken dat Infrabel de Dienst Regulering via officieel schrijven ging antwoorden.
8. Op 15 maart 2015 stuurt de Dienst Regulering een herinnering aan Infrabel.
9. Op 24 maart 2015 stelt Infrabel via brief de Dienst Regulering op de hoogte dat de netverklaring werd aangepast om tegemoet te komen aan de eerste opmerking van de Dienst Regulering aangaande kandidaten.
10. Gedurende de maanden mei en juni legt Infrabel de Dienst Regulering via mail voorstellen van aanpassing met betrekking tot het punt van overbelaste infrastructuur voor.
11. Met de wet van 15 juni 2015 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex wordt de wet van 30 augustus houdende de Spoorcodex, hierna de Spoorcodex, gewijzigd.
12. Op 22 juli 2015 vraagt Infrabel het akkoord van de Dienst Regulering met deze voorgestelde wijzigingen.
13. Op 3 augustus 2015 stuurt de Dienst Regulering via brief haar akkoord met de voorgestelde aanpassingen.

14. Op 21 augustus 2015 ontvangt de Dienst Regulering een brief van Infrabel waarin zij melden dat de netverklaring in augustus zal worden aangepast met de voorgestelde wijzigingen.
15. Op 28 augustus 2015 wordt de Dienst Regulering en de sector via mail op de hoogte gesteld van aanpassingen aan de netverklaring 2015 en netverklaring 2016.

### **3. Wettelijke basis**

16. Artikel 20 van de Spoorcodex stelt dat de spoorweginfrastructuurbeheerder de netverklaring opstelt en bekendmaakt na raadpleging van het toezichthoudende orgaan, de kandidaten en de spoorwegondernemingen die het net gebruiken.
17. Artikel 62, §3, 1° van de Spoorcodex geeft de Dienst Regulering de opdracht te controleren of de netverklaring overeenstemt met diezelfde Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten.
18. Artikel 40, § 3 stelt dat de beginselen die de coördinatieprocedure leiden in de netverklaring dienen worden opgenomen en in het bijzonder de moeilijkheid om internationale treinpaden aan te leggen dienen te weerspiegelen.

### **4. Onderzoek**

#### **a. Bemerkingen Dienst Regulering**

19. Nadat de Dienst Regulering vaststelde dat Infrabel de netverklaring 2015 niet had aangepast aan de opmerkingen van de Dienst Regulering – zoals opgenomen in het advies van 12 november 2013 – werd gestart met een controleopdracht. Hieronder worden de twee punten waarop deze controleopdracht betrekking had verder toegelicht.

#### *Kandidaten*

20. Artikel 32, §1 van de Spoorcodex, stelde, vóór de wijziging van 15 juni 2015, dat de aanvragen voor spoorweginfrastructuur enkel kunnen worden ingediend door '*...de kandidaten bedoeld bij artikel 5, houder van een vergunning en een veiligheidscertificaat*'. In de netverklaring werd echter vermeld dat de spoorwegonderneming, '*die in het bezit is van een spoorwegvergunning en de procedure heeft opgestart voor het verkrijgen van een veiligheidscertificaat, capaciteit kan aanvragen bij de infrastructuurbeheerder.*'

#### *Overbelaste infrastructuur*

21. Wanneer er concurrerende aanvragen voor infrastructuurcapaciteit bestaan wordt gebruik gemaakt van een coördinatieprocedure, die in de netverklaring is vastgesteld. Deze stelde: '*wanneer de kandidaten niet tot een oplossing kunnen komen omdat ze de varianten die de*

*infrastructuurbeheerder voorstelt weigert, past de infrastructuurbeheerder de prioriteitscriteria uit onderstaande tabel toe:*

1e criterium	<p>De infrastructuurbeheerder kent de infrastructuurcapaciteit toe rekening houdend met de volgende prioriteiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Op de hogesnelheidslijnen en lijnen ingericht als hogesnelheidslijn: <ul style="list-style-type: none"> <li>1 de hogesnelheidstreinen;</li> <li>2 de snelle reizigerstreinen;</li> <li>3 de andere treinen.</li> </ul> </li> <li>- Op de gespecialiseerde goederenlijnen: <ul style="list-style-type: none"> <li>1 de snelle goederentreinen;</li> <li>2 de trage goederentreinen;</li> <li>3 de reizigerstreinen van openbare dienst;</li> <li>4 de andere treinen.</li> </ul> </li> <li>- Op de gespecialiseerde reizigerslijnen: <ul style="list-style-type: none"> <li>1 de hogesnelheidstreinen die binnenlandse bestemmingen aandoen en de snelle treinen van de gewone dienst die het binnenlands vervoer verzekeren;</li> <li>2 de andere hogesnelheidstreinen en de andere snelle reizigerstreinen;</li> <li>3 de trage reizigerstreinen;</li> <li>4 de goederentreinen;</li> <li>5 de andere treinen.</li> </ul> </li> <li>- Op de gemengde lijnen: <ul style="list-style-type: none"> <li>1 de hogesnelheidstreinen die binnenlandse bestemmingen aandoen en de snelle treinen van de gewone dienst die het binnenlands vervoer verzekeren;</li> <li>2 de andere hogesnelheidstreinen en de andere snelle reizigerstreinen;</li> <li>3 de trage reizigerstreinen en snelle goederentreinen;</li> <li>4 de trage goederentreinen;</li> <li>5 de andere treinen.</li> </ul> </li> </ul> <p>De definitie van de lijntypes en van de treintypes staat in bijlage B.7. De lijst van de lijntypes in bijlage B.8.</p>
2e criterium	<p>De infrastructuurbeheerder kent de capaciteit toe aan de kandidaat van wie de capaciteitsaanvraag de hoogste totale maandelijkse gebruiksvergoeding oplevert voor het totale aangevraagde traject op de Belgische spoorweginfrastructuur.</p>

22. Artikel 40, §2 van de Spoorcodex voorziet dat de beginselen die de coördinatieprocedure leiden “...weerspiegelen in het bijzonder de moeilijkheid om internationale treinpaden aan te leggen...”. De Dienst Regulering stelde vast dat de huidige prioritering niet in lijn is met dit beginsel. Daarnaast stelt bijlage 2, punt 3, g) van de Spoorcodex dat de netverklaring ‘de regels voor het eventueel in aanmerking nemen van vroegere capaciteitsbenuttingniveaus om de prioriteiten tijdens de toewijzingsprocedure vast te stellen’, bevat.
23. De Dienst Regulering verzocht Infrabel om de prioriteiten voorzien in de netverklaring aan te passen zodanig dat met bovenstaande elementen rekening wordt gehouden.
24. Daarnaast bleek uit de tekst van de netverklaring onvoldoende dat de spoorondernemingen vrij zijn om het alternatieve voorstel, dat voortvloeit uit de toepassing van de criteria, van de infrastructuurbeheerder te weigeren.
25. De Dienst Regulering had een uitgebreid proces van overleg met Infrabel teneinde tot een oplossing te komen.

**b. Voorstel tot wijziging door Infrabel**

26. Op 28 augustus 2015 stuurde Infrabel de aangepaste netverklaring aan de Dienst Regulering waarin ze de benodigde aanpassingen, in de mate van het mogelijke, hebben doorgevoerd.
27. Aangezien de Spoorcodex tijdens het onderzoek werd aangepast was het eerste punt aangaande de kandidaten niet langer relevant. Artikel 32 van de aangepaste Spoorcodex luidt nu: *'De aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit worden ingediend: 1° hetzij door de kandidaten,...*'.
28. Wat betreft het tweede punt stelde Infrabel volgende aanpassingen aan de netverklaring voor: in punt 4.6.1.1. van de netverklaring 2015 werden twee aanpassingen gedaan, nl.:
- a. Toevoeging van de zin: 'Wanneer de infrastructuurbeheerder capaciteitsaanvragen ontvangt om een internationaal rijpad te vormen, stemt hij dit af met de betrokken infrastructuurbeheerders, met als doel geharmoniseerde capaciteit aan te bieden, in de mate van het mogelijke.
  - b. Toevoeging van de zin: 'in het geval dat de genoemde criteria niet toelaten om tot een beslissing te komen, of indien een kandidaat de door de infrastructuurbeheerder voorgestelde alternatieve capaciteit weigert op basis van de toepassing van deze criteria, verklaart de infrastructuurbeheerder de betrokken infrastructuursectie overbelast.

**c. Conclusie**

29. Met betrekking tot punt 1 aangaande de kandidaten volgt de Dienst Regulering het argument van Infrabel dat de nieuwe definitie in de Spoorcodex een einde maakt aan de kwestie.
30. Met betrekking tot punt 2 aangaande overbelaste infrastructuur is de Dienst Regulering van mening dat de door Infrabel doorgevoerde wijziging het duidelijker maakt dat de voorgestelde oplossing kan worden geweigerd door de spoorondernemingen.
31. Wat betreft het weerspiegelen in de coördinatieprocedure van de moeilijkheid om internationale treinpaden aan te leggen is de hierboven vermelde toevoeging in de netverklaring nog niet voldoende. Infrabel heeft de Dienst echter verzekerd te zullen onderzoeken in welke mate een herziening van de prioriteitsregels kan worden doorgevoerd om het belang van de internationale rijpaden te benadrukken. Infrabel zal hiervoor een werkgroep opstarten.

## 5. Beslissing

32. Gelet op het feit dat door de aanpassing van de Spoorcodex de opmerking van de Dienst Regulering aangaande kandidaten niet langer relevant was;
33. Gelet op het gegeven dat in de aangepaste netverklaring 2015 werd tegemoet gekomen aan de bemerkingen van de Dienst Regulering aangaande de opmerkingen met betrekking tot de mogelijkheid van het weigeren van de door de infrastructuurbeheerder voorgestelde capaciteit door de kandidaat in het kader van de coördinatieprocedure;
34. Gelet op het feit dat de infrastructuurbeheerder zal werken aan de aanpassing van de netverklaring teneinde tegemoet te komen aan de bepalingen opgenomen in artikel 40, § 3 van de Spoorcodex.

### Beslist de Dienst Regulering als volgt:

- De voorwerpen onderzocht in de controleopdracht ingesteld naar aanleiding van de publicatie van de netverklaring 2015 zijn op voldoende wijze geadresseerd.
- De Dienst Regulering zal verder opvolgen hoe voldaan kan worden aan de bepaling opgenomen in artikel 40, § 3 van de Spoorcodex.

## 6. Beroepsmogelijkheid

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 hof van beroep te Brussel zetelend zoals in kort geding, door elke persoon die een belang aantoonst.

De grond van de zaak wordt voorgelegd aan het hof van beroep te Brussel, dat uitspraak doet met volle rechtsmacht.

Op straffe van onontvankelijkheid, die door het hof van beroep te Brussel 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.

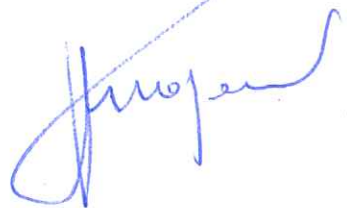
Het Gerechtelijk Wetboek is van toepassing wat de procedure betreft, behalve indien de bepalingen van deze Spoorcodex ervan afwijken.

Behalve ingeval het beroep gericht is tegen een beslissing van het toezichhoudende 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.

Brussel, 30 september 2015

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



Serge DRUGMAND

Directeur