



**DIENST REGULERING VAN HET SPOORWEGVERVOER EN
VAN DE EXPLOITATIE VAN DE LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL**

CCN
Vooruitgangstraat 80 bus 5
1030 BRUSSEL

BESLISSING D-2012-01-S

Beslissing nr. D-2012-01-S van 03 augustus 2012 betreffende de klacht ingediend door de spoorwegonderneming Crossrail Benelux NV aangaande de hoogte en de structuur van de heffing voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur

Inzake de naamloze vennootschap Crossrail Benelux n.v., met ondernemingsnummer 0471.783.353 en met maatschappelijke zetel te 2100 Antwerpen (Deurne), Luchthavenlei 7A, hierna Crossrail genoemd, handelend als klagster,

Tegen de naamloze vennootschap van publiek recht Infrabel, met ondernemingsnummer 0869.763.267 en met sociale zetel te 1060 Brussel, Marcel Broodthaersplein 2, verweerster,

Gelet op artikel 17 van de wetten van 18 juli 1966 op het gebruik van de talen in bestuurszaken;

Gelet op het koninklijk besluit van 25 oktober 2004 tot oprichting van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal, tot vaststelling van zijn samenstelling en het administratief en geldelijk statuut dat van toepassing is op zijn leden, zoals gewijzigd door het koninklijk besluit van 1 februari 2006;

Gelet op de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en in het bijzonder op de artikelen 5, 10, 21, 22, 31, 49, 62, 63, 64 en 65;

Gelet op de artikelen 20, 23, 24 en 28 van het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;

Gelet op de netverklaringen 2011, 2012 en 2013;

Gelet op het aangetekend schrijven gericht aan de Dienst Regulering waarin namens de spoorwegonderneming Crossrail een klacht wordt ingediend;

Gelet op de andere dossierstukken, en meer in het bijzonder

- de memorie en eerste conclusies van Infrabel d.d. 25 juni 2012
- het proces-verbaal van hoorzitting van Infrabel d.d. 25 juni 2012 (PV-2012-01-S)
- de memorie en conclusies van Crossrail d.d. 05 juli 2012
- het proces-verbaal van hoorzitting van Crossrail d.d. 10 juli 2012 (PV-2012-02-S)
- de memorie en ultieme conclusies van Infrabel d.d. 20 juli 2012

In toepassing van artikel 63, §3 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur neemt de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal, hierna 'Dienst Regulering' genoemd, de volgende beslissing.

I. Procedure

Overwegende dat de procedure vastgesteld door artikel 65 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur oplegt dat de betrokken partijen dienen gehoord te worden, heeft de Dienst Regulering beslist om de betrokken partijen te horen door middel van uitwisseling van memories. Bijgevolg werd door de Dienst Regulering een kalender vastgesteld voor een tegensprekelijke procedure die aan Infrabel de mogelijkheid gaf om als laatste te antwoorden. Deze kalender werd door de partijen niet gecontesteerd.

Overwegende dat het nuttig was een administratief onderzoek te voeren heeft de Dienst Regulering beslist om hoorzittingen te organiseren met vertegenwoordigers van beide partijen.

II. Feiten

Per aangetekende brief van 5 juni 2012 (ontvangen op 6 juni 2012) diende Crossrail een klacht in bij de Dienst Regulering aangaande de hoogte en de structuur van de heffing voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. Crossrail is van mening het slachtoffer te zijn geworden van een ernstig nadeel met betrekking tot:

- de netverklaring / de criteria van de netverklaring;
- het tarifieringsysteem, de hoogte en de structuur van de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

De klacht is vierledig:

Onderdeel 1 : Administratiekosten voor real time verkeer

Infrabel rekent vanaf augustus 2011 administratiekosten aan voor iedere studie betreffende een aanvraag van capaciteit, met inbegrip van studies van rijpadaanvragen in real time, en dit retroactief tot maart 2011. Deze kost is forfaitair, wordt jaarlijks geïndexeerd en bedroeg in 2011 58,668449 €.

Crossrail claimt hier ernstig nadeel onder te lijden: *“Deze extra kost onze prijszetting grondig verstoort. Deze werd niet mee opgenomen in onze kostencalculatie naar onze klanten toe, maar wordt wel opeens retroactief aan Crossrail aangerekend, waardoor wij met deze kosten opgepadeld blijven.*

De hoogte en structuur van deze heffing is dan ook volgens Crossrail commercieel onhaalbaar en onbillijk waardoor Crossrail een ernstig nadeel lijdt. Indien gehandhaafd zal deze kost dan ook de spoorwegmarkt duidelijk benadelen ten opzichte van andere vervoersmethoden.

Bovendien worden deze administratieve kosten in rekening gebracht als één totaalbedrag . Dit maakt het controleren van deze post volstrekt onmogelijk.”

Onderdeel 2: Kosteloos afbestellen van treinpaden als gevolg van overmacht

Crossrail klaagt aan dat wanneer zij door overmacht (bijvoorbeeld ongevallen of stakingen in het buitenland) Belgische rijpaden niet kunnen gebruiken, zij deze wel moeten betalen.

Onderdeel 3: Incorrecte facturatie Infrabel

Volgens de klaagster zijn de facturen van Infrabel steeds foutief en is de termijn om deze te contesteren (14 dagen volgens de klaagster) veel te kort.

“Het gaat hier met name om een slechte dienstverlening vanwege Infrabel aangaande hun facturatie. Deze is steeds foutief, en moet dus telkens opnieuw gecorrigeerd worden, anders betaalt de klant hiervoor de prijs. Infrabel verschuift dus niet enkel haar werk (het opstellen van correcte facturen) naar de klant, bovendien legt Infrabel eenzijdig een termijn op van 14 dagen (na de pro-forma factuur) waarna de factuur als definitief wordt beschouwd. Deze termijn blijkt in de praktijk veel te kort. Het gaat hier om zeer complexe facturen met bijlagen van maar liefst 26 pagina’s.

Daarbovenop komt nog dat wanneer wij nadien (nog) een fout ontdekken, deze klacht niet meer aanvaard wordt en toch betaald dient te worden. Crossrail wenst uiteraard deze niet verschuldigde betalingen toch nog te kunnen recupereren wanneer na verloop van tijd blijkt dat er toch nog fouten in de facturen van Infrabel zaten.”

Onderdeel 4: Shunt-In

Vanaf 2013 zal Infrabel voor elke wagon of locomotief die langer stilstaat dan 30 minuten in een bepaalde bundel een “shunt-in” kost aanrekenen.

“Crossrail kan hier onmogelijk mee akkoord gaan omdat Infrabel niet in staat is om nu reeds simulaties te maken om de kostenimpact duidelijk te maken”.

Shunt-in is ook gekend als het rangeerrecht. Dit is de heffing verschuldigd voor alle installaties gebruikt voor rangeringen en vorming van treinen, het uitwijken of het uitvoeren van allerlei taken, zoals laden, lossen, reinigen of onderhoud van rollend materieel.

III. Ontvankelijkheid

Overwegende dat de klaagster de hoedanigheid heeft van spoorwegonderneming als omschreven in artikel 5 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur, gelet op het feit dat klaagster titularis is van de vergunning L-002-5;

Overwegende dat de kennisgeving van de klacht is gebeurd volgens de in artikel 62, § 5 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur beschreven vorm;

Beschouwt de Dienst Regulering deze klacht als ontvankelijk.

IV. Bevoegdheid

Op grond van artikel 62, § 5 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur is de Dienst Regulering bevoegd uitspraak te doen over klachten ingediend door de spoorwegondernemingen, kandidaten en de spoorweginfrastructuurbeheerder wanneer zij denken het slachtoffer te zijn van een oneerlijke behandeling, van een discriminatie of van elk ander nadeel met betrekking tot:

- de netverklaring of de criteria die erin zijn opgenomen;
- de toewijzingsprocedure voor infrastructuurcapaciteit en haar resultaten;
- het tarifieringsysteem, de hoogte of de structuur van de heffingen voor het spoorweginfrastructuurgebruik;
- de bepalingen inzake de toegang tot de spoorweginfrastructuur.

Gezien de klacht vierledig is dient voor elk onderdeel de bevoegdheid van de Dienst Regulering te worden vastgesteld.

Onderdeel 1: Administratiekosten voor real time verkeer

Dit onderdeel van de klacht valt onder het eerste (de netverklaring of de criteria die erin zijn opgenomen) en het derde punt (het tarifieringsysteem, de hoogte of de structuur van de heffingen voor het spoorweginfrastructuurgebruik) van artikel 62, §5 van de wet van 4 december 2006.

Op deze grond verklaart de Dienst Regulering zich bevoegd om dit onderdeel van de klacht van Crossrail te behandelen.

Onderdeel 2: Kosteloos afbestellen van treinpaden als gevolg van overmacht

Dit onderdeel van de klacht valt onder het eerste (de netverklaring of de criteria die erin zijn opgenomen) en het derde punt (het tarifieringsysteem, de hoogte of de structuur van de heffingen voor het spoorweginfrastructuurgebruik) van artikel 62, §5 van bovenstaande wet.

Op deze grond verklaart de Dienst Regulering zich bevoegd om dit onderdeel van de klacht van Crossrail te behandelen.

Onderdeel 3: Incorrecte facturatie Infrabel

In dit bijzonder geval dient vastgesteld dat de facturatieproblemen waarvan de verzoekster gewag maakt, niet onder het toepassingsgebied van het administratief beroep, zoals bepaald in artikel 62, § 5 van de wet van 4 december 2006, vallen. In die mate is de Dienst Regulering niet bevoegd om zich hierover uit te spreken.

Onderdeel 4: Shunt-In

Dit onderdeel van de klacht valt onder het eerste (de netverklaring of de criteria die erin zijn opgenomen) en het derde punt (het tarifieringsysteem, de hoogte of de structuur van de heffingen voor het spoorweginfrastructuurgebruik) van artikel 62, §5 van bovenstaande wet.

Op deze grond verklaart de Dienst Regulering zich bevoegd om dit onderdeel van de klacht van Crossrail te behandelen.

V. Ten gronde

Onderdeel 1: administratieve kosten voor real time aanvragen

V.1. Gelet op de klacht van Crossrail, ontvangen op 6 juni 2012, en de conclusies van Crossrail, ingediend op 5 juli 2012, waarin zij de volgende argumentatie naar voren brengt.

V.1.1. Vanaf augustus 2011 rekent Infrabel administratiekosten aan voor iedere studie betreffende een aanvraag van capaciteit, met inbegrip van studies van rijpadaanvragen in real time.

Deze extra kost verstoort volgens Crossrail grondig hun prijszetting aangezien deze niet werd opgenomen in hun kostenrekening naar de klant toe.

V.1.2. Daarnaast staat in de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur: 'de spoorweginfrastructuurbeheerder kan van de kandidaat verlangen dat hij de administratieve kosten betaalt die verbonden zijn aan de behandeling van zijn aanvraag'. Het woord 'kan' impliceert volgens Crossrail dat Infrabel dit niet hoeft te doen en in het verleden werden deze administratieve kosten voor real time aanvragen ook niet aangerekend.

V.1.3. De real time aanvragen per maand maken volgens Crossrail, afhankelijk van de omstandigheden, tussen 1/3 tot de helft van al hun aanvragen uit. Een aanzienlijk percentage dus.

Volgens Crossrail benadeelt deze extra kost de spoorwegmarkt.

Zij stellen voor dat deze kost tenminste geplafonneerd zou moeten worden tot een bepaald maandelijks maximumbedrag.

V.2. Gelet op de conclusies van Infrabel, ingediend op 25 juni en 20 juli 2012, waarin zij de volgende tegenargumenten naar voren brengt;

V.2.1. Infrabel is verplicht om haar spoorweginfrastructuur zo efficiënt mogelijk te beheren. Deze verplichting houdt vanzelfsprekend het verbod in om gratis diensten te leveren, nu het leveren van gratis diensten, zonder de aanrekening van enig tarief, gevolgen met zich meebrengen die per definitie inefficiënt zijn.

"Een tarief heeft een signaalfunctie, zoals overweging 35 van de Richtlijn 2001/14 aantoont: 'Een gebruiksrechtenregeling zal aan gebruikers economische signalen geven; het is belangrijk dat die signalen aan spoorwegondernemingen consistent zijn en deze ertoe aanzetten rationele beslissingen te nemen'."

Infrabel kan dus duidelijk de reservatie van rijpaden in real time, als dienst, niet gratis blijven aanbieden en "het volkomen gerechtigd was hiervoor een administratieve kost aan te rekenen, vooral nu deze dienst een kost met zich meebrengt voor Infrabel. Zij kan deze dienst, om dezelfde redenen ook niet

gedeeltelijk gratis aanbieden en slechts administratieve kosten tot een welbepaald maandelijks maximumbedrag factureren, zoals Crossrail voorstelt”.

V.2.2. Het principe van de administratieve kosten staat in de wetgeving (artikel 31, §3 van de wet van 4 december 2006 en artikel 20 van het KB van 9 december 2004).

Volgens Infrabel verplicht het toepasselijke recht hen dus om dergelijke administratieve kosten te innen bij de spoorwegondernemingen en dit voor iedere aanvraag van een rijpad.

Door te stellen dat artikel 31, §3 van de wet van 4 december 2006 Infrabel louter de mogelijkheid zou bieden om administratieve kosten aan te rekenen, gelet op het gebruikte woord “kan”, isoleert Crossrail volgens Infrabel gemakshalve dit artikel en verliest zij de algemene beginselen en artikel 20 van het KB van 9 december 2004 uit het oog. Artikel 20 van het KB van 9 december 2004 houdt immers duidelijk een verplichting in (Cfr. *“Daarbovenop komen de kosten voor de administratieve verwerking van de aanvraag”.*)

Infrabel argumenteert dat aangezien het de toepassing van de wet betreft, het de spoorwegmarkt niet kan benadelen.

“Het feit dat Crossrail met contracten van lange duur werkt is een commerciële overweging, die haar louter toekomt. Het is Crossrail die er de voordelen en de nadelen van afweegt, doch dit kan er onder geen enkel beding toe leiden dat het eigen bedrijfsrisico van Crossrail door met dergelijke contracten te werken plots ten laste wordt gelegd aan Infrabel, laat staan dat dit aanleiding zou kunnen geven dat Infrabel plots geen wijzigingen meer aan haar tarieven kan of mag aanbrengen.”

V.2.3. *“Dat de reservering in real time voordien niet werd gefactureerd, was louter het gevolg van een technische onmogelijkheid waardoor Infrabel verhinderd was om deze ook als dusdanig aan de spoorwegondernemingen te factureren. Nu Infrabel daartoe in staat is, dient zij hier dan ook toe over te gaan.”* Het aanhouden van een onderscheid tussen rijpadaanvragen op lange en korte termijn, waarvoor als sinds 2005 administratieve kosten worden aangevraagd, en rijpadaanvragen in real time was dan ook niet meer gerechtvaardigd.

“De afwezigheid van enige facturatie van de administratieve kosten voor de rijpadaanvragen in real time betrof dan ook een paradoxale stimulus om juist dergelijks aanvragen te doen. Deze lacune bevoordeelde dergelijke aanvragen dan ook ongewild”.

Wat betreft de controle van de administratieve kosten werd door Infrabel een informaticaproject besteld om uitgebreide detailoverzichten van de administratieve kosten in real time te kunnen genereren.

Vanaf eind juli 2012 zal Infrabel een gedetailleerd overzicht van de administratieve kosten kunnen bezorgen aan de spoorwegondernemingen, wat de controle ervan zal vereenvoudigen. Dit komt tegemoet aan een van de bezorgdheden van Crossrail.

V.3. Gelet op de argumentatie door beide partijen naar voren gebracht, oordeelt de Dienst Regulering als volgt.

V.3.1. Overwegende de volgende reglementaire bepalingen:

- artikel 21 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur bepaalt dat de infrastructuurbeheerder de netverklaring opstelt en zorgt voor de bekendmaking ervan na raadpleging van het toezichthoudende orgaan, de kandidaten en de spoorwegondernemingen die het net gebruiken;

- artikel 22 van dezelfde wet, bepaalt dat de netverklaring de vereiste informatie bevat om toegang tot de spoorweginfrastructuur te krijgen in uitvoering van deze wet en bepaald in bijlage II, betreffende de heffingsbeginselen en de tarieven;

- artikel 31, § 3 van dezelfde wet bepaalt dat 'de spoorweginfrastructuurbeheerder kan van de kandidaat verlangen dat hij de administratieve kosten betaalt die verbonden zijn aan de behandeling van zijn aanvraag, ongeacht of hem een treinpad al dan niet wordt toegewezen';

- artikel 49 van dezelfde wet bepaalt dat de spoorweginfrastructuurbeheerder de heffingen voor het spoorweginfrastructuurgebruik bepaalt en int;

- artikel 20 van het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, voorziet dat bij de berekening van het gebruiksrecht rekening wordt gehouden met de kosten voor de administratieve verwerking van de aanvraag;

- artikel 24 van het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, voorziet dat de administratieve kosten bestaan uit een basisprijs, een coëfficiënt gebonden aan de aard van de administratieve verrichting betreffende een aanvraag om infrastructuurcapaciteit.

V.3.2. Overwegende de netverklaringen 2011 en 2012, hoofdstuk 6, betreffende de heffingen en principes van tarificatie en bijlage F.4, betreffende de gebruiksheffing – eenheidsprijzen en waarden van de parameters.

V.3.3. Real time aanvragen zijn volgens de netverklaringen 2011 en 2012, punt 4.3.2 (planning voor de aanvragen van capaciteiten buiten de procedure voor het opstellen van de dienstregeling) in principe 'aanpassingen van de voorziene treindienst als gevolg van dringende vragen, om uitzonderlijke vervoeren te verwezenlijken of als gevolg van aanzienlijke vertragingen, incidenten of ongevallen'.

Administratieve kosten voor aanvragen in real time (aanvragen vanaf dag A-2, 10 uur voor het vertrek van de trein) werden volgens Infrabel tot nu toe niet aangerekend omwille van beperkingen aan het informaticasysteem. De Dienst Regulering beschouwt deze aangebrachte reden als niet onredelijk. Administratieve kosten worden sinds 2005 wel aangerekend voor alle andere aanvragen van spoorwegondernemingen.

Nu Infrabel in staat is om dergelijke kosten te factureren is zij hier ook toe overgegaan.

De Dienst Regulering ziet ook geen reden om voor real time aanvragen lagere administratieve kosten of zelfs geen administratieve kosten aan te rekenen, gezien de werklast die dit soort aanvragen met zich meebrengen.

V.3.4. De Dienst Regulering oordeelt, overwegende de bovenstaande reglementering, de bepalingen in de netverklaringen 2011 en 2012, en de aangebrachte argumenten van beide partijen, dat:

1. De bovenvermelde wet van 4 december 2006 Infrabel het recht geeft administratieve kosten aan te rekenen;
2. De wetgever geen onderscheid maakt in aard van de aanvraag voor administratieve kosten;
3. Infrabel een onderscheid maakt in de aard van de aanvraag voor het aanrekenen van administratieve kosten en deze voor 1 maart 2011 niet aanrekende voor real time aanvragen;
4. Het niet aanrekenen van de administratieve kost voor real time aanvragen een tijdelijk en gelijk voordeel voor alle spoorwegondernemingen inhield;
5. Infrabel vanaf 1 maart 2011 de administratieve kosten voor real time aanvragen aanrekent;
6. Infrabel hiermee zijn recht uitoefent vermeld onder 1. De tijdelijke niet aanrekening van administratiekosten voor real-time aanvragen was een niet-discriminatoir voordeel voor alle spoorwegondernemingen;
7. Alle spoorwegondernemingen dienen administratiekosten voor real time aanvragen te betalen.

Om die redenen oordeelt de Dienst Regulering dat er geen sprake is van benadeling van een spoorwegonderneming.

Onderdeel 2: Kosteloos afbestellen van treinpaden als gevolg van overmacht

V.4. Gelet op de klacht van Crossrail, ontvangen op 6 juni 2012, en de conclusies van Crossrail, ingediend op 5 juli 2012, waarin zij de volgende argumentatie naar voren brengt.

V.4.1. Wanneer Crossrail door overmacht in het buitenland Belgische treinpaden niet kan gebruiken dient zij hiervoor wel te betalen. Dit is volgens hen niet fair aangezien treinpaden altijd internationaal besteld worden.

V.4.2. Zelfs indien Crossrail in bepaalde gevallen wil rijden, krijgt ze de toelating niet van Infrabel wegens onvoldoende afstelcapaciteit in België. Het is dus volgens hen niet altijd zo dat de Belgische infrastructuur wel beschikbaar is bij problemen op het buitenlandse net. *“Vaak krijgt Crossrail de toelating niet om in België verder te rijden, indien er problemen zijn in het buitenland. De infrastructuur is dan ook NIET beschikbaar voor Crossrail op dat moment, maar toch moet er betaald worden.”*

V.5. Gelet op de conclusies van Infrabel, ingediend op 25 juni en 20 juli 2012, waarin zij de volgende tegenargumenten naar voren brengt;

V.5.1. Infrabel stelt dat *“Wanneer het Belgisch spoornet onbeschikbaar is om reden van overmacht op het Belgische net dienen er geen gebruiksheffingen betaald te worden aan de Infrastructuurbeheerder”*. Dit is ook zo opgenomen in de netverklaring 2012, hoofdstuk 6, punt 6.1. Principes van tarificatie.

“In geval van overmacht om reden van problemen op het buitenlandse spoornet, is het Belgische spoornet weldegelijk beschikbaar en is de spoorwegonderneming wel gebruiksheffing verschuldigd.

Iedere andere beslissing dienaangaande zou volgens Infrabel een bron van discussie zonder einde met zich meebrengen en aanleiding tot arbitraire beslissingen kunnen geven, nu anders iedere keer aangetoond zou dienen te worden wanneer en in welke mate een buitenlands spoornet effectief onbeschikbaar is.”

V.5.2. Verder kan *“Infrabel steeds beslissen in functie van het verkeer in real time dat een rijpad door de spoorwegonderneming niet kan opgenomen worden omdat er onvoldoende receptiemogelijkheden zijn op het Belgische net. In dergelijk geval zal een spoorwegonderneming hiervoor echter geen annulatiekost moeten betalen.”*

V.6. Gelet op de argumentatie door beide partijen naar voren gebracht, oordeelt de Dienst Regulering als volgt.

V.6.1. Overwegende volgende reglementaire bepalingen:

- artikel 21 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur bepaalt dat de infrastructuurbeheerder de netverklaring opstelt en zorgt voor de bekendmaking ervan na raadpleging van het toezichthoudende orgaan, de kandidaten en de spoorwegondernemingen die het net gebruiken;

-artikel 22 van dezelfde wet, bepaalt dat de netverklaring de vereiste informatie bevat om toegang tot de spoorweginfrastructuur te krijgen in uitvoering van deze wet en bepaald in bijlage II, betreffende de heffingsbeginselen en de tarieven;

- artikel 28 van het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, dat de tarifiering voor afgezegde capaciteit regelt;

V.6.2. Overwegende de netverklaringen 2012, Hoofdstuk 6, heffingen, dat de door Infrabel gehanteerde facturatieregels in geval van onbeschikbare infrastructuur bevat;

V.6.3. De Dienst Regulering oordeelt, overwegende de bovenstaande reglementering, de bepalingen in de netverklaring 2011, en de aangebrachte argumenten van beide partijen, dat:

- 1. Infrabel handelt in overeenstemming met de heersende wetgeving;**
- 2. De onbeschikbaarheid van buitenlandse infrastructuur buiten hun verantwoordelijkheid valt;**
- 3. Deze modaliteiten gelden voor alle spoorwegondernemingen.**

Om die redenen oordeelt de Dienst Regulering dat er geen sprake is van benadeling van een spoorwegonderneming.

Onderdeel 4: Shunt-In

V.7. Gelet op de klacht van Crossrail, ontvangen op 6 juni 2012, en de conclusies van Crossrail, ingediend op 5 juli 2012, waarin zij de volgende argumentatie naar voren brengt.

V.7.1. Vanaf december 2012 zal Infrabel voor elke wagon of locomotief die langer stilstaat dan 30 minuten in een bepaalde bundel een "shunt-in" kost aanrekenen.

Wat betreft de 30 minuten regel stelt Crossrail: *"30 minuten is onrealistisch voor goederenvervoer, zeker in een internationale context, die onderhevig is aan veel real-time wijzigingen die het gevolg zijn van een marktsituatie of van factoren die buiten de wil van de spoorwegoperator vallen"*.

V.7.2. *"Hierbij wordt het goederenvervoer eveneens benadeeld aangezien het tarief voor real-time reservaties 3 maal zo hoog ligt als voor een lange termijnreservatie."*

V.7.3. In de buurlanden dient ook betaald te worden voor het gebruik van lokale capaciteiten, hoewel er daar andere modaliteiten gelden. In Nederland en Duitsland dient men pas na 60 minuten gebruik te betalen.

V.7.4. Daarnaast zou er volgens Crossrail in België eveneens betaald moeten worden indien er tijdens het traject een stop dient gemaakt te worden ten behoeve van de dienstregeling, dus op vraag van de infrastructuurbeheerder: *"Bovendien moet eveneens een spoor gereserveerd worden voor tussentijdse stops in het rijpad vanaf 31 minuten. Dit is enkel aanvaardbaar als de stop op vraag van de spoorwegoperator werd aangevraagd en niet als deze stop er kwam op vraag van de infrastructuurbeheerder."*

Ook zou er volgens Crossrail in België geen mogelijkheid zijn tot onderverhuring in het geval een spoorwegonderneming gereserveerde capaciteit toch niet zal gebruiken. Dit is bijvoorbeeld in Duitsland wel het geval, de contractant kan daar, in het geval van onderverhuring, geld terugkrijgen van de infrastructuurbeheerder.

V.7.5. Daarnaast is Crossrail er niet over te spreken dat er onduidelijkheid heerst over *"de opbouw van de heffing en de principes die zullen worden toegepast voor de facturatie."* En eveneens over het feit dat Infrabel nog niet in staat is om simulatiefacturen op te stellen *"zodat de spoorwegoperator inzicht kan verwerven in de meerkost die Shunt-In met zich zal meebrengen en op basis daarvan zijn reserveringsgedrag kan aanpassen."*

V.8. Gelet op de conclusies van Infrabel, ingediend op 25 juni en 20 juli 2012, waarin zij de volgende tegenargumenten naar voren brengt;

V.8.1. Volgens Infrabel geschiedde de facturatie van het rangeerrecht *“tot op heden nog niet, hoewel het rangeerrecht steeds werd vermeld in de netverklaring. De reden hiervoor ligt in het feit dat Infrabel nog niet beschikte over een systeem om gegevens ter zake te verzamelen, die de berekening van een correcte factuur toelieten.”* *“Met de introductie van de applicatie ‘Shunt-In’ is Infrabel in staat om de facturatie van de lokale capaciteit door te voeren op basis van de reservaties in het systeem, alsook het effectief bijkomend gebruik van lokale capaciteit in real time.”*

V.8.2. *“Ieder gebruik van de infrastructuur brengt kosten mee voor Infrabel en moet derhalve betalend zijn. Om het de spoorwegondernemingen gemakkelijk te maken zal Infrabel stilstanden korter dan 30 minuten niet aanrekenen.”* Infrabel geeft als reden voor de 30 minutenregel mee dat het hier om een toegeving naar de klant toe gaat. Ze beginnen pas te registreren vanaf de 30^e minuut omdat zij menen dat dit interessant kan zijn voor de spoorwegonderneming die een afwisseling van bestuurder of korte manoeuvres uitvoert.

V.8.3. Met betrekking tot de vergelijking met de buurlanden merkt Infrabel op dat deze vergelijking niet opgaat aangezien de situatie in de andere landen verschillend is. Zo wordt in Nederland bijvoorbeeld 80% van de kosten van de infrastructuurbeheerder gedekt door de overheid en slechts 20% door de gebruiksheffingen.

V.8.4. Met betrekking tot de tussentijdse stops: *“het toegepaste principe is het volgende: de spoorwegonderneming die de capaciteit gebruikt, die betaalt”.*

V.8.5. Wat de facturatie betreft: *“ter voorbereiding van de facturatie van de lokale capaciteit vanaf de volgende dienstregeling, is Infrabel bereid om ten behoeve van de klanten tariefsimulaties voor de kosten gelinkt aan het product Your Shunts uit te voeren vanaf september 2012, zoals gevraagd door Crossrail”.*

“In afwachting kan iedere spoorwegonderneming zelf simulaties uitvoeren, gezien alle informatie die hiervoor nodig is zich reeds enige tijd in de netverklaring bevindt”. Alle elementen betreffende de facturatie zijn terug te vinden in de netverklaring en de spoorwegondernemingen kunnen op basis daarvan zelf gedetailleerde simulaties maken.

V.8.6. *“Wat het tarief van de real time reservatie betreft, dient gesteld dat de keuze om real time reservaties duurder te maken dan lange termijn of korte termijn reservaties werd ingegeven vanuit het oogmerk een goed beheer van de capaciteit te kunnen verzekeren. Infrabel geeft er de voorkeur aan om capaciteit op lange termijn te reserveren, en moedigt dit ook aan, omdat het beheer in real time meer tijdrovend en belastend is wanneer verschillende spoorwegondernemingen dezelfde capaciteit beogen, hetgeen het optimaal toekennen en het gebruik van de capaciteit bemoeilijkt. Om dit te ontmoedigen zijn de real time reservaties duurder, doch gerechtvaardigd.”*

V.9. Gelet op de argumentatie door beide partijen naar voren gebracht, oordeelt de Dienst Regulering als volgt.

V.9.1. Overwegende de volgende reglementaire bepalingen:

- artikel 10 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur in §2 stelt dat "Spoorwegondernemingen op een niet discriminerende basis recht hebben op het minimum toegangspakket bedoeld in punt 1 van de bijlage I en op de toegang tot het spoor tot voorzieningen, als omschreven in bijlage I. De in het punt 2 van bijlage I bedoelde diensten worden op een niet-discriminerende wijze verleend"

Punt 2 van bijlage I beschrijft de te verlenen diensten waaronder in punt e) en f) de rangeerstations en de vormingsstations.

- artikel 49 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur bepaalt dat de spoorweginfrastructuurbeheerder de heffingen voor het spoorweginfrastructuurgebruik bepaalt en int.

- artikel 20 van het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, voorziet dat bij de berekening van het gebruiksrecht rekening wordt gehouden met de toegang tot en het gebruik van de rangeer-, vormings- en wijksporen.

- artikel 23 van hetzelfde koninklijk besluit betreffende de berekening en betalings-modaliteiten voor het gebruik van de rangeer-, vormings-, en wijksporen.

V.9.2. Overwegende punt 6.1.2.4 van de netverklaring 2013 welk stelt dat "Het rangeerrecht is de heffing verschuldigd voor alle installaties die gebruikt worden voor rangeringen en vorming van treinen, het uitwijken of het uitvoeren van andere taken, zoals laden, lossen, reinigen of onderhoud van het rollend materieel. De infrastructuurbeheerder factureert op basis van de reservaties van de sporen en de bezetting van de sporen in real time."

V.9.3. Het principe van het rangeerrecht valt onder de diensten die aan de spoorwegondernemingen moeten worden geleverd (wet van 4 december 2006, art. 10 en bijlage I, punt 2) en staat reeds sinds 2006 in de netverklaring.

Ook in dit geval stelt Infrabel dat een gebrek aan informaticamiddelen de reden was waarom dit tot nu niet werd aangerekend. De Dienst Regulering beschouwt deze aangebrachte reden als niet onredelijk. Infrabel zal deze kosten beginnen aanrekenen vanaf de nieuwe dienstregeling, die ingaat in december 2012. Deze kost wordt aan alle spoorwegondernemingen aangerekend.

V.9.4. De Dienst Regulering oordeelt, overwegende de bovenstaande reglementering, de bepalingen in de netverklaring 2013, en de aangebrachte argumenten van beide partijen, dat:

- 1. De bovenvermelde wet van 4 december 2006 en het bovenvermelde koninklijk besluit van 9 december 2004 Infrabel het recht geven rangeerrechten aan te rekenen;**
- 2. Infrabel tot op heden dit rangeerrecht niet aanrekent;**
- 3. Het niet aanreken van het rangeerrecht een tijdelijk en gelijk voordeel voor alle spoorwegondernemingen inhoudt ;**

4. Infrabel vanaf december 2012 het rangeerrecht zal aanrekenen;
5. Infrabel hiermee zijn recht uitoefent vermeld onder 1. De tijdelijke niet aanrekening van rangeerrecht was een niet-discriminatoire voordeel voor alle spoorwegondernemingen;
6. Alle spoorwegondernemingen dienen deze kost te betalen.

Om die redenen oordeelt de Dienst Regulering dat er geen sprake is van benadeling van een spoorwegonderneming.

VI. Beslissing

Op deze gronden,

Beslist de Dienst Regulering, in toepassing van artikel 63, §3 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur, dat:

Voor onderdeel 1 van de klacht betreffende administratiekosten voor real time verkeer de klacht ongegrond is;

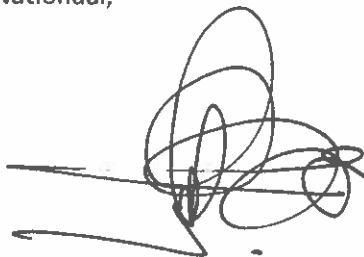
Voor onderdeel 2 van de klacht betreffende kosteloos afbestellen van treinpaden als gevolg van overmacht de klacht ongegrond is;

Voor onderdeel 3 van de klacht betreffende de incorrecte facturatie van Infrabel de Dienst Regulering niet bevoegd is.

Voor onderdeel 4 van de klacht betreffende Shunt-In de klacht ongegrond is.

Gedaan te Brussel op 03 augustus 2012,

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



Philippe Quarneau
Directeur a.i.