



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

**Advies nr. A-2018-05-S betreffende het ontwerp van netverklaring voor de periode van
15/12/2019 -12/12/2020**

1. Onderwerp

1. 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 die het netwerk gebruiken.
2. Artikel 21 van de Spoorcodex legt in grote lijnen de inhoud en structuur van de netverklaring vast, deze worden specifiek verder uitgewerkt in bijlage 2 van dezelfde wet.
3. 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.
4. Het onderhavige advies handelt over de conformiteit van het ontwerp van netverklaring¹ geldig van 15/12/2019 tot 12/12/2020 (hierna ontwerp netverklaring 2020), met de bepalingen van de Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten.

2. Feiten en retroacta

5. Op 3 oktober 2018 ontving de Dienst Regulering een email van Infrabel waarin gemeld werd dat het ontwerp netverklaring 2020 elektronisch geraadpleegd kon worden op de website van Infrabel. Eventuele opmerkingen aangaande dit ontwerp netverklaring 2020 dienen tegen 5 oktober 2018 overgemaakt te worden aan de infrastructuurbeheerder.

3. Analyse

6. In deze fase zijn er, behalve de waarnemingen die hieronder besproken worden, geen opmerkingen over de inhoud en de structuur van het ontwerp van netverklaring 2020. Het grootste deel van de bemerkingen heeft betrekking op het thema dienstvoorzieningen en kunnen worden teruggevonden in punt 3.1.. De overige opmerkingen, onder meer over het project TimeTabling Redesign en de uurkadans Montzen, kunnen in de daaropvolgende punten worden teruggevonden.

3.1. Dienstvoorzieningen

7. Conform artikel 21 van de Spoorcodex dient de netverklaring informatie te bevatten over de voorwaarden voor toegang tot dienstvoorzieningen die zijn aangesloten op het net van de infrastructuurbeheerder en voor de dienstverlening in die voorzieningen.

¹ Versie 03/10/2018

8. Eind 2017 werd via Uitvoeringsverordening 2017/2177 betreffende de toegang tot dienstvoorzieningen en spoorgebonden diensten (hierna Uitvoeringsverordening 2017/2177) verduidelijkt welke informatie exploitanten van dienstvoorzieningen publiek beschikbaar dienden te stellen.
9. Daarenboven vraagt bijlage 2.6 van de Spoorcodex dat de netverklaring een hoofdstuk bevat met de informatie over de toegang tot, en de tarieven voor de dienstvoorzieningen. In voorgaande adviezen heeft de Dienst Regulering Infrabel reeds gewezen op deze verplichting. Infrabel heeft de Dienst Regulering hierop geantwoord dat zij geen aanpassingen wensten te doen aan de structuur van de netverklaring aangezien deze structuur op Europees niveau geharmoniseerd werd door RNE.

3.1.1. Infrastructuurbeheerder vs. exploitant van dienstvoorziening

10. Bij het beoordelen van de door Infrabel aangeboden diensten is het belangrijk om rekening te houden met de verschillende hoedanigheden vastgelegd in artikel 9, §1 en §2 van de Spoorcodex.
 - Infrabel heeft de hoedanigheid van infrastructuurbeheerder (artikel 9, §1) voor wat betreft de diensten die onder het minumpakket vallen (Spoorcodex, bijlage 1, punt 1).
 - Infrabel heeft de hoedanigheid van exploitant van een dienstvoorziening (artikel 9, §2) voor de diensten die niet onder het minumpakket vallen (Spoorcodex, bijlage 1, punten 2,3,4).
11. Het wettelijk kader dat van toepassing is sterk verschillend tussen die twee hoedanigheden, dit ondermeer voor de toewijzingsprocedure van capaciteit, de tariefstructuur, de behandeling van aanvragen, ... Voor kandidaten is het bijgevolg essentieel dat Infrabel duidelijk aangeeft welke taken zij onder welke hoedanigheid uitvoert. De Dienst Regulering stelt evenwel vast dat in het ontwerp netverklaring 2020 niet aan deze vereiste tegemoetgekomen wordt. Veelvuldig, en zeker voor het product “lokale capaciteit”, worden deze rollen door elkaar gehaald, waardoor de netverklaring niet in lijn is met de Spoorcodex. Ter illustratie gelden volgende cases:
 - **Sectie 2.2.1. Voorwaarden om capaciteit aan te vragen:** Dit onderdeel gaat zowel over de rijpaden als de lokale capaciteiten. Evenwel maakt het deel uit van Hoofdstuk 2. “Voorwaarden om een capaciteitsaanvraag in te dienen en toegangsvoorwaarden tot het net”. De bepalingen van dit hoofdstuk zouden dus enkel de spoorweginfrastructuur mogen betreffen en niet de dienstvoorzieningen.
 - **Sectie 4.9. Capaciteitsaanvragen en toewijzing van lokale capaciteit:** Infrabel noemt zich in dit onderdeel meermaals “infrastructuurbeheerder” terwijl ze de hoedanigheid van “exploitant van een dienstvoorziening” heeft.
 - **Sectie 4.9.1.1.1. Algemene principes:** De toewijzingsprocedure bevat niet de specifieke bepalingen voor dienstvoorzieningen zoals vastgelegd in artikel 9, §5 van de Spoorcodex, zijnde: de verzoening van conflicterende verzoeken, het levensvatbaar alternatief en de rol van de Dienst Regulering.
 - **Sectie 4.9.4.2. Systeem voor administratieve regeling van geschillen:** In het ontwerp van netverklaring verwijst Infrabel naar de taak van de Dienst Regulering voorzien in artikel 62, §4 van

de Spoorcodex: *“Teneinde zijn opdracht inzake het administratief afhandelen van geschillen te vervullen, neemt het toezichthoudend orgaan een beslissingen: 1° binnen de 10 werkdagen, inzake de geschillen over de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit...”*. Deze regeling gaat enkel over de toewijzing van infrastructuurcapaciteit, dus over Infrabel in de rol als infrastructuurbeheerder. Voor conflicten over de toewijzing van capaciteit in dienstvoorzieningen geldt een aparte regeling voorzien in artikel 9, §5 van de Spoorcodex.

- **Sectie 4.9.1.4. Schorsing of wijzigen van lokale capaciteit:** De bepalingen in dit onderdeel moeten afgestemd worden met artikel 9, §5 van de Spoorcodex, die stelt dat er een levensvatbaar alternatief moet aangeboden worden.
- **Sectie 3.6. Dienstvoorzieningen:** Dit onderdeel hoort niet thuis in Hoofdstuk 3. Infrastructuur, omdat het geen element van spoorweginfrastructuur is.

12. Uit het ontwerp netverklaring 2020 blijkt dat Infrabel zich onvoldoende bewust is van het onderscheid dat moet worden gemaakt tussen haar rol als infrastructuurbeheerder en deze als exploitant van een dienstvoorziening. Los van het gebrek aan transparantie leidt het ontbreken van deze notie ertoe dat verschillende bepalingen onjuist en strijdig met de Spoorcodex zijn.
13. De Dienst Regulering spoort Infrabel dan ook aan om de nodige aanpassingen te maken waarbij, zoals reeds eerder aangegeven, het creëren van een specifiek hoofdstuk rond dienstvoorzieningen als primordiaal dient gezien te worden. Een apart hoofdstuk waarin alle informatie met betrekking tot de dienstvoorzieningen, van zowel Infrabel als de andere exploitanten, kan worden teruggevonden zal helpen om de informatie overzichtelijk beschikbaar te stellen aan de kandidaten en om de inhoud van de netverklaring beheersbaar en duidelijk te houden.

3.1.2. Informatieverplichting

14. Artikel 21 van de Spoorcodex legt vast dat de netverklaring informatie bevat over de voorwaarden voor toegang tot dienstvoorzieningen en voor de dienstverlening in die dienstvoorzieningen. De Uitvoeringsverordening 2017/2177 verduidelijkt in haar artikel 4 welke informatie beschikbaar dient gesteld te worden door de exploitanten van dienstvoorzieningen. Tevens legt deze Uitvoeringsverordening 2017/2177 op dat alle exploitanten van dienstvoorzieningen deze informatie publiek beschikbaar dienen te stellen.
15. Deze wettelijk gevraagde informatie dient tegen juni 2019 aangeleverd te worden aan de infrastructuurbeheerder, zodanig dat deze in de netverklaring voor de dienstregeling 2020 kan worden opgenomen. Echter in het ontwerp netverklaring 2020 is zo goed als geen enkele verwijzing naar deze informatie- en publicatieverplichting terug te vinden. Er is zelfs geen link naar het ‘gemeenschappelijk model’ (common template) dat door de infrastructuurbeheerders werd opgesteld om het aanleveren van informatie door de exploitanten van dienstvoorzieningen te vergemakkelijken.
16. De Dienst Regulering is er zich van bewust dat het de plicht van de exploitanten is om deze informatie publiek te maken en niet die van Infrabel. Echter, als verantwoordelijke voor de netverklaring, is er wel degelijk een rol voor Infrabel in het bekend maken van deze verplichting naar de sector van de dienstvoorzieningen toe.

17. Infrabel heeft daarenboven ook een voortrekkersrol, men zou dan ook kunnen verwachten dat Infrabel met betrekking tot de door haar uitgebate dienstvoorzieningen de gevraagde wettelijke informatie publiceert in de netverklaring. Dit is momenteel nog niet het geval. Zo wordt in sectie 3.6.3 Rangeer- en vormingsstations, verwezen naar bijlage D9 van de netverklaring en naar de plaatselijke protocollen. Echter vermeldt bijlage D9 enkel de naam van deze installaties evenals wat summiere informatie, en dus niet alle door de Spoorcodex en Uitvoeringsverordening 2017/2177 gevraagde informatie. Plaatselijke protocollen zijn daarenboven enkel beschikbaar op de business corner en dus niet publiek beschikbaar.
18. De Dienst Regulering vraagt dat Infrabel zo snel mogelijk de wettelijk gevraagde informatie met betrekking tot de door haar uitgebate dienstvoorzieningen en diensten publiceert in de netverklaring en eveneens elke gelegenheid aangrijpt om de sector op de hoogte te stellen van deze informatie- en publicatieverplichting.

3.2. Project “TimeTabling Redesign (TTR)” (Sectie 4.2.3.)

19. De Dienst Regulering stelt vast dat Infrabel in de dienstregeling 2020 een aantal pilootprojecten voorziet tot herziening van het internationale dienstregelingsproces. Deze pilootprojecten zouden twee pijlers omvatten namelijk ‘jaarlijkse planning’ en ‘dynamische planning’.
20. De Dienst Regulering is van mening dat indien Infrabel deze pilootprojecten wenst toe te passen, ze de voorschriften voor capaciteitstoewijzing conform bijlage 2 punt 3 van de Spoorcodex dient op te nemen in de netverklaring. Dit impliceert dat minimaal de termijnen, de beginselen tot coördinatieprocedure,... van deze projecten dienen geïncorporeerd te worden.
21. De projecten op zich dienen in algemene orde te voldoen aan de bepalingen van de Spoorcodex. De procedures die gevolgd zullen worden bij de toewijzingen, bij conflicten tussen aanvragen, bij conflicten tussen de toewijzingssystemen,... dienen met het oog op transparantie duidelijk uitgeschreven te worden in de netverklaring. Op de website van RNE wordt binnen het kader van deze projecten ook gesproken over “multi-annual request validity” met betrekking tot aanvragen. De Dienst Regulering wenst te weten op welke manier Infrabel deze aanvragen voor meerdere dienstperiodes in lijn zal brengen met artikel 24, §1 van de Spoorcodex betreffende kaderovereenkomsten.

3.3. Uurkadans Internationaal goederenvervoer: Grenspunt Montzen (Sectie 4.2.2.1.3.)

22. De Dienst Regulering stelt vast dat er in de sectie 4.2.2.1.3. “Internationaal goederenvervoer” een vaste uurkadans voor grenspunt Montzen is opgenomen. Deze zou voortvloeien uit afspraken tussen Infrabel en DB Netze, de Duitse infrastructuurbeheerder:

“De kandidaten dienen voor elke capaciteitsaanvraag, die een reisweg via het grenspunt Montzen bevat, de uurkadans te vermelden. De kadans die overeengekomen werd tussen Infrabel en DB Netze omvat 5 rijpaden per uur en per richting”.

Deze uurkadans is als volgt opgenomen in het ontwerp netverklaring 2020:

Grenspunt Montzen	
Richting Duitsland - België	Richting België - Duitsland
xx.13 u.	xx.17 u.
xx.25 u.	xx.26 u.
xx.37 u.	xx.37 u.
xx.49 u.	xx.50 u.
xx.01 u.	xx.01 u.

Infrabel haalt in het ontwerp netverklaring 2020 aan dat het niet vermelden van de uurkadans een reden vormt tot weigering van een betreffende capaciteitsaanvraag:

“Ingeval er in de capaciteitsaanvraag geen uurkadans aan de grens vermeld is, zal de capaciteitsaanvraag door de infrastructuurbeheerder geweigerd worden.”

23. De Dienst Regulering wenst over dit over dit onderwerp verder geïnformeerd te worden, meer specifiek over volgende items :
- De reden waarom via een uurkadans restricties aan de capaciteit op deze lijn wordt opgelegd;
 - De wettelijke basis waarop deze restricties ingevoerd worden;
 - De wettelijke basis, waarop Infrabel oordeelt dat ze aanvragen zonder uurkadans kan weigeren. Dit rekening houdend met artikel 51 van de Spoorcodex en meer specifiek de bepalingen betreffende “overbelaste infrastructuur”.
 - De wijze waarop Infrabel aanvragen voor “capaciteit buiten de uurkadans” zal behandelen;
 - De procedure die Infrabel zal hanteren indien meer dan de voorziene 5 rijpaden gevraagd worden.

3.4. Andere opmerkingen

3.4.1. One-Stop-Shop (sectie 1.10.1.)

24. De Dienst Regulering is van mening dat de gebruikte terminologie in deze rubriek verwarring creëert tussen de begrippen One-Stop-Shop (alineea 1 & 2) en Corridor-One-Stop-Shop (alineea 3).

3.4.2. Veiligheidscertificaat (Sectie 2.2.4.)

25. De Dienst Regulering wenst Infrabel erop attent te maken dat deze sectie in de toekomst aangepast zal moeten worden aan de wijzigingen van de Spoorcodex tot implementatie van de richtlijn EU 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor (herschikking).

4. Advies

26. De Dienst Regulering beschouwt de gemaakte bemerkingen over de dienstvoorzieningen, de TimeTabling Redesign en de uurkadans Montzen als fundamenteel en verzoekt Infrabel hiertoe de nodige acties te ondernemen. Dit betreft enerzijds het verder informeren van de Dienst Regulering over deze onderwerpen en anderzijds het in lijn brengen van het ontwerp van netverklaring met de Spoorcodex.
27. Onder voorbehoud van deze opmerkingen vindt de Dienst Regulering in deze fase geen elementen terug die erop zouden kunnen wijzen dat het ontwerp van netverklaring niet in lijn zou zijn met de vereisten van artikel 21 van de Spoorcodex.
28. De Dienst Regulering nodigt Infrabel dan ook uit zo snel mogelijk over deze onderwerpen in overleg te treden.

Brussel, 5 november 2018

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



Serge DRUGMAND

Directeur

