



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

Beslissing D-2020-02-S aangaande de controleopdracht "tarief hyperpiek".

1. Voorwerp en wettelijke basis

Artikel 62, §3 van de Spoorcodex¹ geeft aan de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal (hierna de “Dienst Regulering”) de bevoegdheid om controleopdrachten uit te oefenen. In het kader van deze opdrachten (2°) waakt de Dienst Regulering er onder meer over dat de retributies in overeenstemming zijn met de bepalingen van de Spoorcodex, van zijn uitvoeringsbesluiten en de netverklaring en op een niet-discriminerende wijze worden toegepast.

Via een aangetekend schrijven d.d. 28 januari 2020 stelde de Dienst Regulering Infrabel op de hoogte van het feit dat een controleopdracht betreffende het “tarief hyperpiek” werd opgestart.

Het rapport met grieven werd aan Infrabel overgemaakt via een aangetekend schrijven d.d. 29 april 2020. Dit rapport bevat onder meer een voorstel tot corrigerende maatregelen. Het rapport is in bijlage toegevoegd aan deze beslissing (bijlage 1).

Deze beslissing is conform artikel 63, §3 van de Spoorcodex dat stelt: *“In uitvoering van zijn opdrachten inzake controle en administratief beroep, neemt het toezichthoudende orgaan elke maatregel die nodig is, met inbegrip van bewarende maatregelen en bestuurlijke boetes, om een einde te stellen aan de inbreuken op de netverklaring, de toewijzing van capaciteit, de heffingen voor het gebruik van infrastructuur en de bepalingen inzake toegang, en onder meer inzake toegang tot de dienstvoorzieningen overeenkomstig artikel 9. “*

In overeenstemming met artikel 65 van de Spoorcodex werd Infrabel de mogelijkheid verleend om schriftelijk gehoord te worden. De dato 26 mei 2020 ontving de Dienst Regulering de conclusies van Infrabel.

2. Conclusies en voorstel corrigerende maatregelen Dienst Regulering

2.1. Conclusies rapport

Het rapport van de Dienst Regulering bevat volgende conclusies:

- De door Infrabel gebruikte tariefheffing “hyperpiek” voldoet niet aan de wettelijke voorwaarden vastgelegd in artikel 58 van de Spoorcodex voor de drie marktsegmenten waarop het betrekking heeft, zijnde HST, HKV niet-ODV en HKV ODV;
- Deze inbreuk kan, met betrekking tot de dienstregeling 2021, zich vertalen in een mogelijke discriminatie in de marktsegmenten die reglementair geopend zijn voor concurrentie, zijnde: HST en HKV niet-ODV;

¹ De wet houdende de Spoorcodex van 30 augustus 2013

- Bovenstaande vaststellingen vereisen daarom een onmiddellijke stopzetting van het discriminerende gedeelte van het “tarief hyperpiek” voor de segmenten HST en HKV niet-ODV. Het huidige tarief mag voor de lijnsecties buiten de Noord-Zuidverbinding niet toegepast worden voor de dienstregeling 2021. Infrabel heeft de mogelijkheid om conform artikel 8 van het KB van 19 juli 2019 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur het tarief te herwerken en de gedeelde inkomsten (€ 4,20 mio) deels te recupereren.
- In het segment HKV-ODV is voor de dienstregeling 2021 de facto geen discriminatie mogelijk. Om die reden en rekening houdend met de tarifaire en economische continuïteit van Infrabel en van haar klant dient in casu overwogen te worden om de “volledige” tariefformule tot het einde van de dienstregeling 2021 toe te laten. Op die manier krijgt Infrabel voldoende tijd om een nieuw tarifieringsregime uit te werken.

2.2. Voorgestelde corrigerende maatregelen

Op grond van de bovenstaande conclusies motiveert de Dienst Regulering in het rapport het nemen van corrigerende maatregelen als volgt:

- Overwegende dat het tarief “hyperpiek” niet in lijn is met de tariefvereisten van artikel 58 van de Spoorcodex, deze zijn er om discriminatie te voorkomen;
- Gelet op de uitspraak van het hof van beroep 2015/AR/2119 (p.35) waarin wordt aangegeven dat een inbreuk op artikel 58 volstaat opdat de Dienst Regulering kan optreden;
- Overwegende dat het “inbreuk-veroorzakend element” in de formule de toepassing van het “tarief hyperpiek” over andere lijnsecties dan de Noord-Zuidverbinding is. Specifiek de bepaling: *In het geval een lijnsectie in een hyperpiekperiode valt, zullen alle lijnsecties van de rit tussen 6u en 8u59 inbegrepen of tussen 15u en 18u59 inbegrepen als hyperpiek worden beschouwd;*
- Gelet op het risico dat discriminatie ten gevolge van het “tarief hyperpiek” zich kan voordoen in de marktsegmenten HKV niet-ODV en HST;
- Gelet op het feit dat, binnen het huidig wetgevend kader, geen discriminatie mogelijk is in het marktsegment HKV ODV. Immers, de wetgeving rond de opdrachten openbare dienst spoor² wijst deze missies uniek aan NMBS toe, waardoor er momenteel geen concurrentie zich kan voordoen in dit segment;
- Gelet op artikel 62, §3 2° dat de Dienst Regulering expliciet de opdracht geeft om erover te waken dat de retributies in overeenstemming zijn met de bepalingen van de Spoorcodex, van zijn uitvoeringsbesluiten en de netverklaring en op een niet-discriminerende wijze worden toegepast;

² Wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven

- Gelet op artikel 63, §3, waarmee het toezichthoudend orgaan elke maatregel kan nemen die nodig is om een einde te stellen aan inbreuken op heffingen voor het gebruik van infrastructuur;
- Gelet op de omvang van de specifieke heffing hyperpiek, waarbij enkel al het gedeelte *buiten* de effectieve hyperpiekperiode van 8u-8u59 en 16u-16u59 (cf. gekoppelde lijnsecties van de rit die in een hyperpiekperiode valt tussen 6u en 7u59; tussen 15u en 15u59 en tussen 17 en 18u59) door Infrabel op ca. €25,83 mio³ wordt geschat;
- Rekening houdend met de bepalingen van artikel 47 van de Spoorcodex dat een evenwicht tussen spoorinfrastructuurinkomsten en -uitgaven nastreeft binnen een redelijk tijdsverloop en met het oog op het behoud van de normale zakelijke omstandigheden;
- Rekening houdend met het KB “infraheffing” betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. Deze legt in zijn artikel 8 de voorwaarden tot wijziging van de berekeningsregels vast die van toepassing zijn vanaf de dienstregeling die volgt op deze tijdens welke ze zijn vastgesteld;

Werden in het rapport volgende corrigerende maatregelen voorgesteld:

- 1) Het “tarief hyperpiek” op secties anders dan de Noord-Zuidverbinding⁴ wordt voor de segmenten HKV niet-ODV en HST met onmiddellijke ingang geschrapt. Elke vordering van het “tarief hyperpiek” op deze andere secties is nietig. Infrabel kan voor de dienstregeling 2021 een vervangende tariefstructuur introduceren, overeenkomstig de modaliteiten van artikel 8 van het KB “infraheffing”⁵.
- 2) Het “tarief hyperpiek” op secties anders dan de Noord-Zuidverbinding voor het segment HKV-ODV moet na afsluiting van de dienstregeling 2021 stopgezet worden. Elke vordering van het “tarief hyperpiek” op deze andere secties is vanaf dan nietig. De mogelijkheid om de “volledige” formule “hyperpiek” voor de dienstregeling 2021 toe te passen wordt uitsluitend verstrekt om de economische en tarifaire continuïteit voor zowel de kandidaat als de infrastructuurbeheerder te garanderen. De Dienst Regulering vindt de schrapping van dit tarief noodzakelijk. Evenwel, omdat er momenteel geen discriminatie mogelijk is en rekening houdend met zakelijke omstandigheden, wordt Infrabel extra tijd gegeven om zich te conformeren aan de wetgeving.

³ Analyse van de rijpaden uit 2019, uitgedrukt in prijzen €₂₀₁₉.

⁴ PTCAR 220 tot PTCAR 305 en PTCAR 305 tot PTCAR 221 (voor beide richtingen)

⁵ Koninklijk Besluit van 19 juli 2019 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur

- 3) Infrabel wordt verzocht om een aangepaste tariefstructuur voor de dienstregeling 2022 op te maken.

3. Verweer Infrabel en beoordeling Dienst Regulering

Hieronder worden de middelen die door Infrabel in haar schriftelijke conclusies van 26 mei 2020 werden uiteengezet, aangehaald.

3.1. Betreffende de analyse in het rapport

3.1.1. Argumentatie Infrabel

a) Gelijkwaardig gebruik van de infrastructuur en vergelijkbare dienst

Infrabel is van mening dat de begrippen “gelijkwaardig gebruik” en “vergelijkbare diensten” uit artikel 58 van de Spoorcodex in samenhang met het KB “infraheffing” moeten bekeken worden. Infrabel geeft aan dat de principes van de extra retributies (waaronder hyperpiek) dan ook ontwikkeld werden op basis van dit KB, meer specifiek op basis van artikel 14. Artikel 14, 2° stelt daarbij dat het bedrag van de extra retributies varieert in functie van het gebruik van de treinen in de ruimte en in de tijd, en conform artikel 14, 3° kan voor deze retributies rekening gehouden worden met significante verschillen in het licht van de karakteristieken van het aanbod en van de finale vervoersvraag in de verschillende marktsegmenten. In de opmaak van de principes werd ook rekening gehouden met de resultaten van de Monitor-enquête, waar volgens Infrabel een verschil in de uiteindelijke vraag naar vervoer naar boven kwam afhankelijk van of een trein het knooppunt Noord-Zuid aandeed of niet. Zowel de bezettingsgraad als de rendabiliteit zouden hoger zijn voor treinen die de Noord-Zuid verbinding aandeden. Infrabel geeft aan dat het concept van “vergelijkbare diensten” dan ook moet bekeken worden op basis van de totale vervoersvraag en het aanbod, waardoor de gebruikte tarificatieprincipes geen inbreuk zouden vormen op artikel 58 van de Spoorcodex. Volgens Infrabel haar interpretatie van het KB kon het tarief voor hyperpiek dan ook gekoppeld worden aan andere delen van het netwerk tijdens de piekperiode.

b) Verenigbaarheid van de bepalingen

Daarnaast geeft Infrabel aan dat ze de strikte interpretatie van artikel 58 van de Spoorcodex van de Dienst Regulering wel begrijpt, maar dat ze deze niet deelt omdat deze geen rekening lijkt te houden met de bepalingen van (artikel 14 van) het KB “infraheffing”. Volgens Infrabel zijn beide artikels in dit geval niet verenigbaar met elkaar. Daarbij vraagt Infrabel zich ook af hoe er een ander tarief kan aangerekend worden in functie van de bezetting of het gebruik van de treinen over eenzelfde segment.

3.1.2. Beoordeling Dienst Regulering

a) Gelijkwaardig gebruik van de infrastructuur en vergelijkbare dienst

De Dienst Regulering verwijst naar zijn argumentatie uit het rapport met betrekking tot de begrippen “gelijkwaardig gebruik” en “vergelijkbare diensten” die vermeld worden in artikel 58 van de Spoorcodex:

“Rekening houdend met het feit dat artikel 58 ertoe dient om discriminatie te voorkomen en dat net de bescherming van kandidaten hiertegen vanuit het regulerende perspectief primordiaal is, dient een zo ruim mogelijke interpretatie toegepast te worden.

Binnen dit kader geldt dat een “gelijkwaardig gebruik” van de infrastructuur meer is dan louter de vergelijking tussen exact dezelfde rijpaden. Immers, in die veronderstelling gaat het over “eenzelfde gebruik”. Om die reden betreft binnen eenzelfde marktsegment het gelijkwaardig gebruik ook verschillende rijpaden met gelijksoortige kenmerken of gelijklopende trajecten, evenals homogene secties of onderdelen hiervan.

Eenzelfde ruime interpretatie geldt met betrekking tot “vergelijkbare diensten”. Dit impliceert dat deze diensten niet exact dezelfde dienen te zijn. Het volstaat dat deze voldoende homogeniteit vertonen, soortgelijke karakteristieken hebben of substitueerbaar zijn.

De Dienst Regulering is het er dus niet mee eens dat de afkomst, de bestemming en het tijdslot in overweging moeten genomen worden op het gehele traject opdat een spooraanbod al dan niet vergelijkbaar zou zijn. De benadering dat diensten niet vergelijkbaar zijn voor kandidaten die gebruik maken van de Noord-Zuidverbinding tijdens de hyperpiek en het daaropvolgende traject en kandidaten die dit niet zouden doen, wordt door de Dienst Regulering ook niet gevolgd. Hierbij wordt door Infrabel immers een verschil in bezettingsgraad en de daaraan gekoppelde rendabiliteit beargumenteerd. Deze benadering neemt als uitgangspunt de finale vraag van de treinreizigers en de verwachte opbrengsten voor de kandidaten. Ze heeft dus louter betrekking op het gebruik door de finale klant, zijnde de treinreizigers, van de treindiensten. Bovenstaande argumentatie van Infrabel heeft evenwel geen enkel link met de relatie tussen de infrastructuurbeheerder en de kandidaat noch met beoordeling van gelijkwaardig gebruik van de infrastructuur of vergelijkbare dienst aangeboden door de infrastructuurbeheerder.

Om deze redenen wordt deze argumentatie van Infrabel voor de beoordeling van artikel 58 van de Spoorcodex niet weerhouden.”

Infrabel gaat in zijn argumentatie ervan uit dat het concept van “vergelijkbare diensten”, rekening houdend met artikel 14 punt 3° van het KB “infraheffing”, bekeken dient te worden op basis van de totale vervoersvraag en het aanbod.

“....De extra retributies houden, in voorkomend geval, rekening met significante verschillen in het licht van de karakteristieken van het aanbod en van de finale vervoersvraag in de verschillende marktsegmenten.”

Het onderdeel 3° van het betreffende artikel heeft betrekking op elementen waarmee Infrabel rekening dient te houden bij de prijszetting in de marktsegmenten. Dit onderdeel vormt één van de vijf principes vastgelegd in het KB “infraheffing”, waaraan Infrabel moet voldoen, om de regels voor de extra heffingen te bepalen. Deze principes zijn vastgelegd in uitvoering van artikel 56 §1 van de Spoorcodex, dat de Koning machtigt om een besluit te nemen om extra heffingen tot volledige dekking van de door de infrastructuurbeheerder gemaakte kosten toe te laten. De extra heffingen vormen een onderdeel van de infraheffing, die uit meerdere componenten bestaat.

In tegenstelling tot wat Infrabel beweert, is de Dienst Regulering van mening dat een link tussen artikel 14 van het KB “infraheffing” en het hierboven vermelde artikel 58 van de Spoorcodex onbestaand is. Het ene artikel legt louter de principes vast binnen het kader van de extra heffingen, het andere legt de tariefprincipes vast om discriminatie te voorkomen. Ook betreffende de gebruikte terminologie, ziet de Dienst Regulering geen enkele gemeenschappelijke element, tussen enerzijds “de finale vervoersvraag” en “de karakteristieken van het aanbod” en anderzijds het concept van “gelijkwaardig gebruik van de spoorweginfrastructuur” en “vergelijkbare diensten”. De scope is zoals in het rapport reeds gesteld ook verschillend: de door Infrabel aangehaalde elementen betreffen de finale vraag en het aanbod op de vervoersmarkt, terwijl artikel 58 betrekking heeft op de relatie infrastructuurbeheerder-kandidaat. De Dienst Regulering is van mening dat, rekening houdend met het feit dat de bescherming van kandidaten tegen discriminatie, vanuit het regulerende perspectief primordiaal is, de interpretatie van de begrippen “gelijkwaardig gebruik van de infrastructuur” en “vergelijkbare dienst” zo ruim mogelijk dient te gebeuren. Elke inperking van deze interpretatie, zoals in casu voorgesteld door Infrabel, verengt niet alleen de reikwijdte van artikel 58, het vermindert bovendien ook zijn doeltreffendheid om discriminatie te voorkomen.

De Dienst Regulering oordeelt dat het middel van Infrabel niet weerhouden wordt.

b) Verenigbaarheid van de bepalingen.

Samenhangend met de argumentatie onder punt a) stelt Infrabel dat de bepalingen van het KB “Infraheffing” niet verenigbaar zijn met deze van artikel 58 van de Spoorcodex. De Dienst Regulering beoordeelt dit argument als volgt:

Door het netwerk op te delen in secties en periodes (cf. voorgestelde tarificatiesysteem Infrabel) en enkel op deze secties – tijdens de vastgestelde periodes – aparte tarieven toe te passen (cf. zonder secties aan elkaar te koppelen), wordt ook voldaan aan artikel 14, 2° (waarbij de extra retributie varieert in functie van het gebruik van de treinen in de ruimte en in de tijd). De secties en ruimtes kunnen daarbij vrij bepaald worden op basis van karakteristieken van de markt. Zo kan de retributie ook rekening houden met de karakteristieken van het aanbod en van de finale vervoersvraag (in de verschillende marktsegmenten), conform artikel 14,3°. Lijnsecties, periodes en bijhorende coëfficiënten kunnen aangepast worden zodat hieraan voldaan wordt. **Doordat Infrabel in dit geval in eenzelfde sectie op hetzelfde tijdstip eenzelfde tarief vraagt, wordt tegemoetgekomen aan de vereisten van artikel 58 van de Spoorcodex.**

Volgend praktisch, hypothetisch voorbeeld toont dit ook aan:

Infrabel wenst zijn tarieven te laten variëren in de ruimte en tijd voor het segment HKV niet-ODV. Daarbij heeft Infrabel vastgesteld dat:

- De stations in de Noord-Zuid verbinding vormen één van de meest gevraagde aankomst- of vertreksecties voor de finale klanten.
- De meest gevraagde aankomst- en vertrekuren betreffen de spitsmomenten zijnde van 7u tot 9u en van 16u-18u.

Op basis hiervan heft de infrastructuurbeheerder een hoger tarief in de Noord-Zuidverbinding ten opzichte van andere lijnsecties en een dubbel zo hoog tarief op de Noord-Zuid sectie voor elke trein in de spitsuren ten opzichte van de daluren.

Bovenstaande voorbeeld komt tegemoet aan de vereisten van artikel 14,2° (variatie in ruimte en tijd) en 14,3° (rekening houdend met karakteristieke aanbod en finale vraag in de verschillende vervoersegmenten) van het KB "infraheffing".

Ter controle van artikel 58, kan een case uitgewerkt worden voor twee kandidaten die het traject Brussel-Gent⁶ wensen te rijden:

- vertrekkend om 7u30u uit Brussel-Noord via de Noord-Zuid verbinding naar Gent;
- binnen het marktsegment HKV niet-ODV;
- met alle andere elementen zoals rijpad, treinsamenstelling, ... homogeen;
- waarbij het tarief binnen de daluren voor een passage in de Noord-Zuid overeen komt met € 5 per treinkilometer en tijdens de spitsuren met € 10 per treinkilometer (afstand 2 km);
- waarbij het traject vanaf Brussel-Zuid naar Gent overeen komt met € 5 per treinkilometer in de spits- en € 4 per treinkilometer in de daluren (afstand 50 km).

Het gebruik van de infrastructuur is daarbij gelijkwaardig, namelijk twee treinen die tijdens de spits via de Noord-Zuid verbinding van Brussel Noord naar Gent rijden op hetzelfde traject. Ook de dienst kan als vergelijkbaar beschouwd worden.

Tabel: Retributie voor rijpadsectie Brussel – Gent tijdens de spitsuren.

	Noord-Zuid passage	BrZ-Gent	Totaal tarief	Gemiddeld tarief	Marginaal tarief (N-Z)	Marginaal tarief BrZ-Gent
Kandidaat A	€20	€ 250	€ 270	€ 5,19	€10	€5
Kandidaat B	€20	€ 250	€ 270	€ 5,19	€10	€5

Bovenstaand cijfervoorbeeld toont aan dat effectief ook aan de vereisten van artikel 58 van de Spoorcodex tegemoetgekomen wordt:

- De marginale en gemiddelde retributie voor het gelijkwaardig gebruik van de infrastructuur zijn vergelijkbaar (voor beide kandidaten is de gemiddelde retributie € 5,19 , de marginale retributie N-Z €10 en de marginale retributie BrZ-Gent € 5).
- Dezelfde retributie wordt gegeven voor vergelijkbare diensten (voor beide kandidaten € 270).

⁶ (fictieve cijfers voor afstand en tarieven)

De bovenstaande case toont aan dat de bepalingen van artikel 14 van het KB “infraheffing” niet onverenigbaar zijn met de tariefvereisten voorzien in artikel 58 van de Spoorcodex.

Het middel van Infrabel wordt bijgevolg niet weerhouden.

3.2. Betreffende de voorgestelde corrigerende maatregelen

Als reactie op het voorstel van beslissing – waarbij de huidige definitie van hyperpiek niet zou mogen toegepast worden voor de dienstregeling 2021 voor de segmenten HST en HKV niet-ODV en waarbij een eventuele aanpassing van de retributies in lijn moet zijn met de bepalingen van artikel 8 van het KB “infraheffing” – stelt Infrabel zich de vraag of wijzigingen in het tarief niet beschouwd dienen te worden als “essentiële onderdelen van de heffingsregel” conform artikel 56, tweede lid van de Spoorcodex, waarbij wijzigingen moeten bekend gemaakt worden ten minste drie maanden voor de uiterste termijn voor de bekendmaking van de netverklaring.

De Dienst Regulering stelt vast dat de door Infrabel aangehaalde mogelijke onverenigbaarheid betreffende de termijnen geen voorwerp vormt van deze controleopdracht. Infrabel kan hiertoe specifiek overleg plegen met de Dienst Regulering of conform artikel 62§2 van de Spoorcodex om een advies verzoeken.

Bovendien vraagt Infrabel de zienswijze van de Dienst Regulering met betrekking tot de mogelijke toepassing van een alternatieve tariefformule voor de dienstregeling 2021 voor HST en HKV niet-ODV. Zo wil Infrabel weten of het “verlies” van inkomsten buiten de Noord-Zuidverbinding (cf. gekoppelde rijpaden die wegvallen) kunnen gecompenseerd worden en of dit kan bereikt worden door een aanzienlijke verhoging van de toegepaste coëfficiënt binnen de Noord-Zuidverbinding tijdens de hyperpiekperiode.

De Dienst Regulering stelt vast dat het verzoek van Infrabel geen voorwerp vormt van deze controleopdracht. Infrabel kan hiertoe specifiek overleg plegen met de Dienst Regulering of conform artikel 62§2 van de Spoorcodex om een advies verzoeken.

Het middel van Infrabel wordt om bovenstaande redenen niet weerhouden.

4. Beslissing

Gelet op het feit dat de Dienst Regulering op 28 januari 2020 een controleopdracht heeft aangevat betreffende het tarief hyperpiek;

Gelet op het feit dat op 29 april 2020 een rapport met corrigerende maatregelen werd overgemaakt aan Infrabel;

Gelet op het feit dat Infrabel door de Dienst Regulering over zowel de conclusies als de corrigerende maatregelen schriftelijk werd gehoord op 26 mei 2020;

Overwegende dat het inhoudelijk verweer van Infrabel met betrekking tot het gelijkwaardig gebruik van de infrastructuur en de gelijkwaardige dienst niet weerhouden wordt;

Overwegende dat het inhoudelijk verweer van Infrabel met betrekking tot de onverenigbaarheid van de bepalingen uit het KB 'infraheffing' met artikel 58 van de Spoorcodex niet weerhouden wordt;

Overwegende dat de adviesvragen van Infrabel met betrekking tot enerzijds de wettelijke termijn voor het aanpassen van de formules HKV niet-ODV en HST en anderzijds de samenstelling van een mogelijk nieuwe tariefformule geen voorwerp vormen van deze controleopdracht. Deze kunnen behandeld worden in overleg tussen de Dienst Regulering en Infrabel of binnen het kader van een adviesopdracht conform artikel 62§1 van de Spoorcodex;

Gelet op het voorgaande legt de Dienst Regulering op grond van artikel 63 §3 van de Spoorcodex Infrabel de volgende beslissing op:

- 1) Het "tarief hyperpiek" op secties anders dan de Noord-Zuidverbinding⁷ mag voor de segmenten HKV niet-ODV en HST niet toegepast worden, en dit met onmiddellijke ingang. Elke vordering van het huidige "tarief hyperpiek" op deze andere secties is nietig.
- 2) Het "tarief hyperpiek" op secties anders dan de Noord-Zuidverbinding voor het segment HKV-ODV mag na afsluiting van de dienstregeling 2021 niet meer toegepast worden. Elke vordering van het "tarief hyperpiek" op deze andere secties is vanaf dan nietig.

Deze beslissing treedt in werking de 1^{ste} werkdag na ontvangst van de kennisgeving ervan.

⁷ PTCAR 220 tot PTCAR 305 en PTCAR 305 tot PTCAR 221 (voor beide richtingen)

5. Beroepsmogelijkheid

Overeenkomstig artikel 221/2 van de Spoorcodex hebben de betrokken partijen de mogelijkheid om tegen deze beslissing beroep in te stellen voor het Marktenhof van Brussel. Op straffe van verval moet het beroep ten laatste 30 dagen na de betekening van deze beslissing worden ingesteld.

Het beroep heeft geen schorsende werking, behoudens ten aanzien van beslissingen waarbij de Dienst Regulering een administratieve geldboete heeft opgelegd met toepassing van de artikelen 63, §3 en 64 van de Spoorcodex of wanneer het hof de schorsing van de bestreden beslissing uitspreekt.

Het Gerechtelijk Wetboek is van toepassing voor wat de procedure betreft, waarbij het Marktenhof uitspraak doet zoals in kort geding.

Gegeven te Brussel, op **12 juni 2020**

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



Serge DRUGMAND

Directeur

