



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

**Beslissing D-2021-02-S aangaande de reizigersvervoersdienst “Italia-Express”**

## 1. Voorwerp en wettelijke basis

Artikel 62, § 3, eerste lid, 5° van de Spoorcodex<sup>1</sup> geeft aan de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal (hierna de “Dienst Regulering”) de bevoegdheid om te bepalen of de uitoefening van het toegangsrecht bedoeld in artikel 5, 3°, van de Spoorcodex het economisch evenwicht van een openbare dienstcontract in gevaar zou brengen wanneer dit recht op toegang uitgeoefend wordt op dezelfde route als die van het betrokken openbare dienstcontract of op een alternatieve route.

Artikel 4.4 van de uitvoeringsverordening 2018/1795<sup>2</sup> noemt de partijen die moeten in kennis gesteld moeten worden van een geplande nieuwe reizigersvervoersdienst namelijk:

- de bevoegde instanties die voor die route of een alternatieve route een openbare dienstcontract hebben gegund, zijnde in België de minister zoals in bedoeld in artikel 3, 38° van de Spoorcodex;
- alle spoorwegondernemingen die op grond van een openbare dienstcontract diensten aanbieden op de betrokken of alternatieve route, zijnde in België NMBS;
- alle andere bevoegde instanties die het toegangsrecht op grond van artikel 11 van richtlijn 2012/34 kunnen beperken, zijnde in België geen enkele entiteit.

Op grond van deze twee bepalingen gaat de Dienst Regulering na of een ingediende melding van het voornemen tot exploiteren van een reizigersvervoersdienst binnen het toepassingsgebied valt van de procedure van economisch evenwicht.

## 2. De gemelde nieuwe reizigersvervoersdienst

De dato 15 april 2021 stelde de kandidaat “OSTENDE VIENNE ORIENT EXPERIENCE” (hierna OVOE) met ingevuld aanmeldingsformulier de Dienst Regulering via e-mail op de hoogte van haar voornemen een nieuwe reizigersvervoersdienst op te starten.

Deze gemelde reizigersvervoersdienst bestrijkt onderstaande routes met een frequentie van 1 maal per week gedurende de periode 24 juni 2022 tot 3 september 2022 (laatste terugrit):

- Brussel-Zuid - Brussel-Noord - Liège Guillemins - Aachen Hbf - Köln Hbf - Bellinzona - Lugano - Como San Giovanni - Milano Central.
- Milano Central - Como San Giovanni - Lugano – Bellinzona - Köln Hbf - Aachen Hbf - Liège Guillemins - Brussel-Noord - Brussel-Zuid.

---

<sup>1</sup> De wet houdende de Spoorcodex van 30 augustus 2013. <sup>1</sup> Dit artikel 62, § 3, eerste lid, 5° is de omzetting in nationaal recht van Artikel 11, § 2, van de Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

<sup>2</sup> Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1795 van de Commissie van 20 november 2018 tot vaststelling van de procedure en criteria voor de analyse van de impact op het economisch evenwicht overeenkomstig artikel 11 van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad.

(Hierna: de aangemelde reizigersvervoersdienst genoemd)

Via e-mail verduidelijkt OVOE aan de Dienst Regulering op 22 april 2021 dat de aangemelde reizigersvervoersdienst voor zowel de heenrit als de terugrit op zijn traject geen reizigers:

- laat opstappen in een Belgisch station of Aken; en
- laat afstappen in een ander Belgisch station of Aken.

### 3. Analyse

Om na te gaan of een gemelde nieuwe reizigersvervoersdienst binnen het toepassingsgebied valt van de procedure van economisch evenwicht zoals bedoeld in de artikelen 31 en 62, §3, eerste lid, 5° van de Spoorcodex en in de Uitvoeringsverordening 2018/1795, onderzoekt de Dienst Regulering of de voorwaarden hiervoor vervuld zijn, namelijk:

- De aangemelde reizigersvervoersdienst dient eenzelfde of een alternatieve route zoals beschreven in een openbaar dienstencontract af te dekken;
- De aangemelde reizigersvervoersdienst dient een nieuwe reizigersvervoersdienst zoals bedoeld in de definitie in artikel 3.1 van de Uitvoeringsverordening te zijn;
- De aanmeldende partij de hoedanigheid van kandidaat heeft.

In voorkomend geval moet de toezichthoudende instantie, krachtens artikel 4.4 van de Uitvoeringsverordening het kennisgevingsformulier op haar website publiceren en de drie bovengenoemde partijen tevens op de hoogte stellen.

Krachtens artikel 62, § 3, eerste lid, 5° van de Spoorcodex en artikelen 2 en 4.4 van de Uitvoeringsverordening 2018/1795 is een toepassingsvoorwaarde van het economisch evenwicht regime dat de nieuwe passagiersvervoerdienst dezelfde of een alternatieve route moet bestrijken als een of meer openbaredienstcontracten.

Uit de communicatie met OVOE blijkt expliciet dat op de gemelde nieuwe verbinding het niet toegestaan is voor reizigers op te stappen in een Belgisch station<sup>3</sup> en om af te stappen in een ander Belgisch station: *“We kunnen u bevestigen dat, voor de aangevraagde treindienst, het inderdaad NIET toegelaten zal zijn dat voor de heenrit, reizigers die in een Belgisch station opstappen, zullen afstappen in een ander Belgisch station of Aken. Voor de terugrit, zullen er geen reizigers toegelaten worden in Aken of ander Belgisch*

---

<sup>3</sup> “Belgisch station” wordt hier begrepen als een van alle binnenlandse haltes aangevuld met alle grenspunthaltes zoals deze omschreven worden in de tweede opdracht van het momenteel geldende beheerscontract 2008-2012 tussen de Belgische Staat en de NMBS betreffende het grensoverschrijdend reizigersvervoer met treinen van de gewone dienst, specifiek de artikelen 24 en 25.

*station, om af te stappen in een ander Belgisch station. Tickets in deze zin zullen ook niet verkrijgbaar zijn*<sup>4</sup>.

Op basis van deze informatie stelt de Dienst Regulering vast dat de route Brussel-Zuid tot Milano Central inclusief de voorgestelde haltes niet eenzelfde of alternatieve route van het openbare dienstcontract van NMBS bestrijkt. Eenzelfde vaststelling kan gemaakt worden voor de route Milano Central - Brussel Zuid inclusief voorgestelde haltes.

Aangezien deze voorwaarde niet vervuld is, dienen de andere voorwaarden niet verder onderzocht te worden.

De Dienst Regulering concludeert aldus dat de gemelde nieuwe reizigersvervoersdienst niet onder het toepassingsveld van artikel 62, § 3, eerste lid, 5° van de Spoorcodex en van de procedure voorzien in de Uitvoeringsverordening 2018/179 valt.

#### **4. Beslissing**

Gelet op de aangemelde reizigersvervoersdienst;

Gelet op de hierboven gevoerde analyse;

**Beslist de Dienst Regulering dat de aangemelde reizigersvervoersdienst niet binnen het toepassingsgebied van de wetgeving inzake de het economisch evenwicht valt.**

De toegang tot het net voorzien in artikel 5, § 1, van het Spoorwegwetboek is dus niet beperkt voor deze aangemelde reizigersvervoersdienst.

#### **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.

---

<sup>4</sup> E-mail van OVOE aan de Dienst Regulering op 22 april 2021 (16u44)

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 **26 april 2021**

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

**Serge DRUGMAND**

**Directeur**