



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

**Advies A-2021-07-S betreffende de ontwerp tekst met betrekking tot de tarieven om
overbelastingsrisico's te voorkomen in de betrokken dienstvoorzieningen.**

1. Voorwerp van het advies en wettelijke basis

Overeenkomstig artikel 63, §1 van de Spoorcodex¹ verleent de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal (hierna “de Dienst Regulering”) adviezen, en dit in uitvoering van zijn raadgevende opdracht.

Artikel 20 van de Spoorcodex stelt dat de infrastructuurbeheerder de netverklaring opstelt en zorgt voor de bekendmaking ervan, na raadpleging van het toezichthoudend orgaan, de kandidaten en de spoorwegondernemingen die het net gebruiken.

Op 8 oktober 2021 heeft Infrabel op haar website een ontwerp tot wijziging van de Netverklaring 2023² (hierna: het Ontwerp NV) gepubliceerd. Deze wijziging betreft de aanpassing van de tariefstructuur voor bundels met een risico op overbelasting. Op dezelfde datum ontving de Dienst Regulering, via e-mail, een schrijven van Infrabel waarin ze hierover werd geconsulteerd. Het Ontwerp NV vormt het voorwerp van onderhavig advies, waarbij de Dienst Regulering zal nagaan of het in overeenstemming is met de Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten.

Voorgestelde wijziging van de Netverklaring 2023 komt tegemoet aan een gedeelte van de aanbevelingen van Advies nr. A-2021-03-S³ en vloeit voort uit overleg tussen Infrabel en de Dienst Regulering. Ze omvat een aanpassing van de tariefformule, de gebruikte coëfficiënten en hun waarden. Opdat deze wijziging van toepassing zou zijn voor de dienstregeling 2023 dient deze gepubliceerd te worden binnen de termijn⁴ voorzien in artikel 8 van het KB infraheffing⁵. De resterende aanbevelingen van Advies nr. A-2021-03-S zijn niet onderworpen aan een termijn, waardoor Infrabel deze in de loop van 2022 kan implementeren.

2. Beschrijving van het tariefvoorstel

Van zodra de bezettingsgraad van de processporen in een bundel gedurende ten minste 4 maanden van een referentiejaar een minimumdrempel van 60% bereikt, wordt een betalend tarief toegepast.

¹ Wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex: hierna “de Spoorcodex”

² Netverklaring voor de periode van 11/12/2022 tot 09/12/2023

³ Advies nr. A-2021-03-S van de Dienst Regulering van 6 juli 2021 met betrekking tot het voorstel van overschrijdingstarief (hierna: A-2021-03-S)

⁴ Artikel 8: “*Onverminderd de methode van jaarlijkse indexering van de eenheidsprijzen zoals bedoeld in artikel 12 worden de wijzigingen van de berekeningsregels, van de waarde van de coëfficiënten en van de eenheidsprijzen vastgesteld, uiterlijk vier maanden vóór de in artikel 33 van de Spoorcodex bedoelde uiterste datum voor het indienen van de capaciteitsaanvragen. Deze wijzigingen, die een actualisering van de netverklaring met zich meebrengen, zijn pas van toepassing vanaf de dienstregeling die volgt op deze tijdens welke ze zijn vastgesteld.*”

⁵ Artikel 8 van het 19 JULI 2019. - Koninklijk besluit betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur

Het in het Ontwerp NV voorgestelde tariefsysteem voor betalende processporen creëert hierbij drie producten zijnde: het product rangeren, kort-parkeren en lang-parkeren. De producten worden afgelijnd op basis van de minimale en maximale bezettingstijd van de processporen. Afhankelijk van de inplanting (toegang tot trieerinstallaties) en uitrusting (graad van elektrificatie) van de bundel worden de bezettingstijden gedifferentieerd.

Onderstaande tabel toont aan dat voor de bundels met processporen die toegang geven tot de treininstallaties:

- het product rangeren gedefinieerd wordt als de bezettingstijd tussen 0-12 u;
- het product kort-parkeren als de bezettingstijd tussen 12u-36u en;
- het product lang-parkeren geldt indien de bezettingstijd ruimer is dan 36u.

Eenzelfde methode wordt toegepast voor de andere bundels, die verder gedifferentieerd worden al naargelang de graad van elektrificatie.

		Standaardbezettingstijd voor rangeren	Standaardbezettingstijd voor kortparkeren	
Bundels die toegang geven tot de trieerinstallaties		12 u.	36 u.	
Andere bundels	Bestaande uit geëlektrificeerde sporen	16 u.	48 u.	<i>Als de bundel uit verschillende spoortypes bestaat, zijn de langste standaard-bezettingstijden van toepassing.</i>
	Bestaande uit deels geëlektrificeerde sporen	24 u.	72 u.	
	Bestaande uit niet-geëlektrificeerde sporen	48 u.	144 u.	

De tarieven die worden toegepast per product zijn gepubliceerd in bijlage F2. Deze zijn momenteel op bundelniveau gelijk, namelijk €0/u voor rangeren, € 4,50/u voor kort-parkeren en €9,50/u voor lang-parkeren.

3. Analyse

De Dienst Regulering bekijkt in volgende analyse of de productbeslissingen op objectieve basis genomen worden. Vervolgens wordt nagegaan of de voorgestelde producten aan het non-discriminatie principe voldoen en wordt de efficiëntie van het systeem onderzocht. Tenslotte worden enkele tekstvoorstellen geformuleerd om de tekst leesbaarder te maken.

3.1. Objectieve criteria

In advies A-2021-03-S⁶ werd Infrabel aanbevolen om gebruik te maken van objectieve criteria voor het nemen van bepaalde productbeslissingen:

“Rekening houdend met het non-discriminatieprincipe voorzien in artikel 49, §1 van de Spoorcodex adviseert de Dienst Regulering Infrabel om zijn productbeslissingen over bundelsporen op basis van objectieve gronden te nemen en deze ook te publiceren.”

3.1.1. Betalende versus niet-betalende processporen

In het Ontwerp NV wordt het onderscheid tussen betalende en niet-betalende processporen gemaakt op basis van een objectief criterium zijnde een minimumdrempel van 60% gedurende vier maanden van de referentieperiode.

Door de toepassing van dit criterium wordt de beslissing, over het al dan niet betalend zijn van de processporen in een bundel, genomen op een objectieve manier. **Deze aanpassing is in lijn met Advies nr. A-2021-03-S waarin een dergelijke aanpassing werd voorgesteld.**

3.1.2. Bezettingstijd van de processporen

In het Ontwerp NV wordt de bezettingstijd van de producten rangeren, kort-parkeren en lang-parkeren gedifferentieerd op basis van de inplanting en de uitrusting (lees: elektrificatie) van de bundel. Voor het product rangeren bedraagt de bezettingstijd voor bundels met een inplanting die toegang heeft tot installaties maximaal 12u. Bundels met een andere inplanting worden gedifferentieerd al naargelang de elektrificatie. Bij volledige elektrificatie van de processporen bedraagt deze maximaal 16u, bij gedeeltelijke 24u en bij het ontbreken van elektrificatie 48u. Eenzelfde werkwijze geldt voor de producten kort-parkeren en lang-parkeren.

Het vastleggen van de bezettingstermijnen op basis van objectieve criteria is in lijn met Advies nr. A-2021-03-S waarin een dergelijke aanpassing werd voorgesteld.

⁶ p.28 “onderdeel 5:advies

3.2. Non-discriminatie

In advies A-2021-03-S⁷ werd Infrabel aanbevolen om de tariefstructuur van de gebruiksheffing voor bundels, bestaande uit bonuspunten en een overschrijdingstarief, te herzien. Dit omdat deze niet in lijn waren met artikel 49, §1 van de Spoorcodex: “... De exploitant van een dienstvoorziening bepaalt en int, op een niet-discriminerende wijze, de vergoeding voor het gebruik van de dienstvoorziening overeenkomstig deze Codex en zijn uitvoeringsbesluiten...”

In dit onderdeel gaat de Dienst Regulering na of de nieuwe tariefstructuur tegemoetkomt komt aan de aanbevelingen van advies A-2020-03-S en bovenstaand artikel respecteert. Binnen dit onderdeel wordt ook het systeem van overdracht van controle, beschreven in het Ontwerp NV onderdeel 7.3.4.4.4 “Overdracht van verantwoordelijkheid”, behandeld.

3.2.1. Producten

De voorgestelde gebruiksheffing is voor elk product lineair: eenzelfde uurtarief wordt voor ieder product toegepast. Dit heeft tot gevolg dat voor de marginale en de gemiddelde heffing aan elkaar gelijk zijn.⁸

Volgende cases kunnen opgesteld worden voor de bezetting van een processpoor in een bundel die toegang heeft tot een trieerinstallatie.

Rangeren					
	Tijd (u)	prijs/uur	Totale p	gemiddeld p	marginale p
SO1	2	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
SO2	6	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Kort-parkeren					
	Tijd (u)	prijs/uur	Totale p	gemiddeld p	marginale p
SO1	14	4,50 €	63,00 €	4,50 €	4,50 €
SO2	35	4,50 €	157,50 €	4,50 €	4,50 €
Lang-parkeren					
	Tijd (u)	prijs/uur	Totale p	gemiddeld p	marginale p
SO1	45	9,50 €	427,50 €	9,50 €	9,50 €
SO2	80	9,50 €	760,00 €	9,50 €	9,50 €

In “case 1: rangeren” worden de sporen 2u door SO1 bezet en 6u door SO2. Beide SO betalen eenzelfde uurtarief, de gemiddelde en marginale prijs zijn bijgevolg dezelfde. Er zijn geen elementen die wijzen op een verschillende behandeling van de SO. Beide partijen betalen voor eenzelfde dienst eenzelfde prijs. Gelijke partijen worden voor een eenzelfde dienst op een gelijke manier behandeld.

Dezelfde conclusie kan gemaakt worden voor case 2 en case 3.

De Dienst Regulering stelt vast dat de partijen op eenzelfde wijze behandeld worden: voor elk product wordt eenzelfde marginale en eenzelfde gemiddelde retributie toegepast op alle partijen. Uit de

⁷ p.28 onderdeel 5:advies

⁸ Voorliggende stelling geldt enkel voor de gebruiksheffing, het gedeelte toegangsheffing is niet opgenomen in deze analyse.

voorliggende informatie komt geen enkel element naar voren dat wijst op een mogelijk discriminatoir karakter van het tarieven van de verschillende producten.

3.2.2. Overdracht verantwoordelijkheden

Het Ontwerp NV stelt: *“In het geval van een overdracht van verantwoordelijkheid onder de hierboven vermelde voorwaarden, is de voor de inkomende spoorwegonderneming berekende bezettingstijd het verschil tussen de datum en het tijdstip van de kennisgeving van de overdracht per e-mail aan het seinhuis en de datum en het tijdstip van binnenkomst in de voorziening. Voor de spoorwegonderneming waaraan de verantwoordelijkheid wordt overgedragen, is de bezettingstijd het verschil tussen de datum en het tijdstip van het verlaten van het processpoor en de werkelijke datum en het werkelijke tijdstip van de overdracht, zoals meegedeeld aan het seinhuis bij de kennisgeving van de overdracht.”*

De bezettingstijd van een processpoor door een SO kan, conform het Ontwerp NV, op twee manieren stopgezet worden: ofwel door het volledig leegmaken en verlaten van het processpoor ofwel door het verzenden van een email waarbij het “bezette” spoor wordt overgedragen aan een andere SO.

Concreet geldt dat indien SO1 gedurende 18u een processpoor van een bundel bezet die toegang geeft tot een trieerinstallatie het product kort-parkeren wordt toegepast. Indien SO2 en SO3 hetzelfde processpoor bezetten gedurende 18u, waarbij een overdracht tussen beiden gedaan wordt na 9 uur, wordt voor hen het product rangeren toegepast.

	Tijd (u)	product	prijs/uur	Totale p	gemiddeld p	marginale p
SO1	18	kort-parkeren	€ 4,50	€ 81,00	€ 4,50	€ 4,50
SO2	9	rangeren	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
SO3	9	rangeren	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00

De “totale bezettingsduur” van zowel SO1 als van SO2&SO3 is dezelfde, namelijk 18 uur. Evenwel is de situatie niet vergelijkbaar: in het geval van SO1 wordt de bezetting en de controle voor de volledige bezettingsduur uitgeoefend door 1 entiteit. In het geval van SO2 en SO3 gebeurt deze bezetting door 2 entiteiten, die voor productdeterminatie telkens als “aparte entiteit” dienen beschouwd worden. SO2 bezet de sporen gedurende 9u tot de overdracht van controle aan SO3, die nadien de sporen gedurende 9u bezet.

Het feit dat sporen “bezet” worden overgedragen impliceert niet dat de initiële bezettingstijd dient te blijven doorlopen. Vanaf het moment van overdracht moet deze stopgezet worden en start de bezettingsduur voor de andere SO.

Een dergelijke manier van overdracht mag niet tot gevolg hebben dat SO deze gebruiken om hun bezettingstijden te manipuleren om in een goedkopere productcategorie terecht te komen. Infrabel dient over de correcte toepassing van het systeem van overdrachten te waken en indien nodig deze te beperken. Er dient daartoe een statistische opvolging te zijn van het aantal overdrachten en de daaraan gekoppelde bezettingstijden.

Op basis van bovenstaande redenering ziet de Dienst Regulering geen indicaties dat de voorgestelde manier van overdracht discriminatoir zou zijn. Omdat het systeem van overdrachten het voorwerp kan

vormen van manipulatie door de SO moet Infrabel over de correcte toepassing ervan waken via data-collectie en statistische opvolging. Deze gegevens kunnen door de Dienst Regulering opgevraagd worden met het oog op een steekproef.

3.3. Efficiëntie

In advies A-2021-03-S⁹ werd Infrabel aanbevolen om de tariefstructuur van de gebruiksheffing voor bundels, bestaande uit bonuspunten en een overschrijdingstarief, te herzien. Enerzijds was er het feit dat de bonuspunten een foute stimulans aan de SO gaven, anderzijds dekte het overschrijdingstarief slechts een heel beperkt deel van de activiteiten af.

3.3.1. Efficiëntie: gedifferentieerd prijsbeleid

Door de creatie van de drie producten kan Infrabel een gedifferentieerd prijsbeleid voeren om een bepaalde activiteit of bepaalde activiteiten in een bundel te stimuleren. Indien Infrabel bijvoorbeeld voor een bepaalde bundel specifiek kort-parkeren wenst aan te moedigen kan ze hiervoor een lagere prijs toepassen dan voor de producten rangeren of lang-parkeren.

De voorgestelde tariefstructuur laat Infrabel toe om een dynamisch beleid te voeren naar activiteit, afgestemd op de kenmerken en de noden van bundels. Deze structuur stemt overeen met de aanbeveling van de Dienst Regulering in advies A-2021-03-S.

3.3.2. Efficiëntie: Prijszetting tussen de producten

In het huidige Ontwerp NV is de prijszetting voor alle bundels als volgt:

- Rangeren: € 0,00/u
- Kort-parkeren: € 4,50/u
- Lang-parkeren: € 9,50/u

De Dienst Regulering stelt vast dat in het huidig Ontwerp NV voor alle bundels, waarop de tariefstructuur van toepassing is, dezelfde prijszetting geldt. Hierbij wordt het product rangeren gestimuleerd en het product lang-parkeren ontmoedigd. Rekening houdend met het feit dat de in de tariefstructuur opgenomen bundels vooral gericht zijn op rangeeractiviteiten en minder op parkeeractiviteiten kan deze prijszetting gerechtvaardigd worden. Naarmate het aantal bundels waarop het tariefstructuur van toepassing is toeneemt, en eveneens rekening houdend met de opgedane ervaringen, kan naar de toekomst de prijszetting verder verfijnd worden per product en per bundel. In dergelijk geval kan afhankelijk van de bundel een apart rangeer- of parkeertarief toegepast worden.

⁹ p.28 onderdeel 5:advies

De Dienst Regulering is van oordeel dat de huidige prijszetting gerechtvaardigd kan worden. Infrabel kan bij een verdere ontwikkeling van de producten een verdere verfijning van het tarief op bundelniveau in overweging nemen.

3.3.3. Efficiëntie: Prijszetting in het product

Voor de parkeerproducten dient per bijkomend bezettingsuur een tarief betaald te worden. De SO worden voor deze producten aangemoedigd om de bezetting van de sporen minimaal te houden.

Doordat geen tarief gevraagd wordt voor het product rangeren wordt aan de SO geen incentive gegeven tot grotere efficiëntie. Rekening houdend met het feit dat de tariefstructuur van toepassing is op druk bezette bundels, dient Infrabel in overweging te nemen om ander tarief dan het nultarief toe te passen. Een beperkte heffing kan volstaan om, voor het product rangeren, een zekere vorm van “awareness” rond de bezettingsduur bij de SO te creëren

Binnen dit kader adviseert de Dienst Regulering aan Infrabel te overwegen om een gedeelte van of de volledige toegangsheffing voor de processporen, waarop een gebruiksheffing van toepassing is, op te heffen. Dit bedrag zou vervolgens door Infrabel via een “betalende” rangeerheffing gecupereerd kunnen worden. Op die manier zouden de SO op een pecuniaire wijze gestimuleerd worden tot efficiënter rangeren.

3.3.4. Efficiëntie: Productdifferentiatie

Afhankelijk van de inplanting en van de uitrusting verschilt de duurtijd van het product. Voor het product rangeren geldt bijvoorbeeld een duurtijd van:

- 12u voor bundels ingepland nabij een trieerinstallatie,
- 16u voor andere bundels volledig geëlektrificeerd,
- 24u voor andere bundels gedeeltelijk geëlektrificeerd,
- 48u voor andere bundels niet geëlektrificeerd.

Een gelijkaardige productvariatie geldt voor de parkeerproducten.

De productvariatie moedigt de SO aan om voor bepaalde bundels, afhankelijk van de ligging en de uitrusting, performanter te zijn. Deze variatie laat Infrabel dus toe om, in de bundels waar het nodig is, de SO te stimuleren om efficiënter te werken.

De Dienst Regulering is van oordeel dat een dergelijke productvariatie een efficiënt bundelbeleid ondersteunt.

3.4. Bijkomende opmerkingen

Dit onderdeel omvat voorstellen tot aanvulling of wijziging aan de tekst om deze duidelijker en/of leesbaarder te maken.

3.4.1. Doel van de heffing

De Dienst Regulering stelt voor om in de Netverklaring 2023 onder punt 7.3.4.4. “*Tarieven om overbelastingsrisico te voorkomen*” een korte toelichting te geven met de reden waarom voorliggend tarief ingevoerd wordt.

Tekstvoorstel: “*Volgend tarief wordt toegepast om overbelasting in bepaalde spoorbundels te voorkomen waarbij de spoorondernemingen aangemoedigd worden tot een optimaal gebruik van de capaciteit.*”

3.4.2. Dubbele vermelding

Onderdeel 7.3.4.4.1 “*Toepassingsgebied van de Netverklaring*” stelt “*Om elk risico op overbelasting in deze bundels te vermijden, past Infrabel tarieven toe om overbelastingsrisico’s te voorkomen.*”

Tekstvoorstel: “*Om overbelasting van deze bundels te voorkomen past Infrabel gebruikstarieven op basis van de bezettingstijd toe.*”

3.4.3. Vermelding artikel 51

Onderdeel 7.3.4.4.1 “*Toepassingsgebied van de Netverklaring*” stelt “*Overeenkomstig artikel 51 van de Spoorcodex mogen de tarieven om overbelastingsrisico’s te voorkomen niet hoger zijn dan de kosten voor de toegang tot de sporen en de diensten geleverd in deze dienstvoorzieningen, vermeerderd met een redelijke winst.*”

Rekening houdend met het feit dat dit artikel weinig toegevoegde waarde levert aan de tekst wordt voorgesteld om deze weg te laten. Indien Infrabel deze wenst te behouden is het aangewezen om tekstueel de bepaling uit de Spoorcodex over te nemen.

3.4.4. Diensten waarop het tarief van toepassing is

BR - LR	Vervoerstype	Tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen
BR	Reizigersvervoer (HkvOdv, HkvNOdv, Hst)	X
	Goederenvervoer (Hkm)	X
	Overige treinen (HkvOther/HkmOther)	X
	Toeristische organisaties (HkvTo/HkmTo)	
LR	Reizigersvervoer (HkvOdv, HkvNOdv, Hst)	X
	Goederenvervoer (Hkm)	X
	Overige treinen (HkvOther/HkmOther)	X
	Toeristische organisaties (HkvTo/HkmTo)	

Met BR = beladen ritten en LR = losse ritten (voor toelichting zie de RDEI 441

– De treinen).

Onderdeel 7.3.4.4.1 “Toepassingsgebied van de Netverklaring” omvat bovenstaande tabel. Omdat de tabel aangeeft dat het tarief van toepassing is op alle treinen, uitgezonderd de toeristische, is het misschien nuttig deze te vervangen door onderstaand tekstvoorstel.

Tekstvoorstel: “De formule wordt toegepast op alle treinen uitgezonderd de toeristische.”

3.4.5. Facturatie

In het Ontwerp NV wordt in onderdeel 7.3.4.4.2 “Formule” aangegeven dat de berekening van de tarieven op maandbasis gebeurt. Indien de aanrekening eveneens op maandbasis zou gebeuren lijkt het opportuun om dit duidelijk te vermelden in onderdeel 7.3.4.4.5 Facturatie.

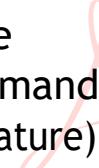
3.5. Afhandeling aanbevelingen Advies A-2021-03-S

Voorliggend Ontwerp NV komt voor het gedeelte “gebruiksheffing bundels” tegemoet aan de aanbevelingen opgenomen in het Advies 2021-03-S van de Dienst Regulering. In overleg met Infrabel zullen in de loop van 2022 de resterende aanbevelingen behandeld worden. Opdat eventuele verdere aanpassingen ingevoerd zouden kunnen worden bij de start van de dienstregeling 2023, nodigt de Dienst Regulering Infrabel uit om hierover snel in overleg te treden.

Brussel op 5 november 2021,

Voor de Dienst Regulering,

Serge
Drugmand
(Signature)



Signature
numérique de
Serge Drugmand
(Signature)
Date : 2021.11.05
15:38:29 +01'00'

Serge DRUGMAND

Directeur