



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

**Mededeling C-2023-01-SC van 28 april 2023**

**Richtsnoeren voor de kennisgeving van een nieuwe passagiersvervoersdienst per spoor in het kader van de procedure voor de analyse van het economisch evenwicht**

**Deze mededeling annuleert en vervangt Mededeling C-2022-01-SC van 13 juli 2002.**

**De wijzigingen in de tekst van deze mededeling ten opzichte van de tekst van voornoemde Mededeling C-2022-01-SC zijn bedoeld om rekening te houden met de inwerkingtreding van het beheerscontract tussen de Belgische staat en de NMBS 2023-2032 en luiden als volgt:**

- **Bijwerking van de lijst van grenshaltes, blz. 4; en**
- **Bijwerking van de verwijzing naar het beheerscontract in de voetnoot, blz. 4.**

## 1. Inleiding

Artikel 10, punt 2, van Richtlijn 2012/34<sup>1</sup>, gewijzigd bij Richtlijn 2016/2370<sup>2</sup> stelt: *“Onverminderd Verordening (EG) nr. 1370/2007 krijgen spoorwegondernemingen onder eerlijke, niet-discriminerende en transparante voorwaarden het recht op toegang tot de spoorinfrastructuur in alle lidstaten met het oog op de exploitatie van passagiersvervoer per spoor. Spoorwegondernemingen krijgen het recht om passagiers te laten instappen op elk station en hen te laten uitstappen op een ander station. Dit recht omvat de toegang tot infrastructuur die de in bijlage II, punt 2, bij deze richtlijn bedoelde dienstvoorzieningen verbindt.”*

Artikel 11 van deze richtlijn voorziet de mogelijkheid voor de lidstaten om de toegang van een nieuwe passagiersvervoersdienst per spoor te beperken indien deze het economisch evenwicht van de openbaredienstcontracten in gevaar zou brengen.

De wet van 11 januari 2019 tot wijziging van de Spoorcodex zette deze bepalingen om in Belgisch recht. Artikel 5, § 1, van de Spoorcodex<sup>3</sup>, betreffende de toegang tot het Belgische net, werd als volgt gewijzigd: *“Hebben toegang tot de spoorweginfrastructuur onder eerlijke, niet-discriminerende en transparante voorwaarden: [...] 3° elke spoorwegonderneming die gevestigd is in een lidstaat van de Europese Unie, voor de exploitatie van reizigersvervoerdiensten. Dit recht omvat de toegang tot infrastructuur die de in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorzieningen verbindt”*.

Artikel 31 van de Spoorcodex, gewijzigd bij dezelfde wetswijziging van 11 januari 2019, legt op dat indien een kandidaat voornemens is infrastructuurcapaciteit aan te vragen met het oog op de exploitatie van een nieuwe passagiersvervoersdienst, hij derhalve de infrastructuurbeheerder en de Dienst Regulering hiervan **minstens achttien maanden** voor de inwerkingtreding van de dienstregeling waarop de capaciteitsaanvraag betrekking heeft, in kennis dient te stellen. Deze aanmeldingsverplichting zorgt ervoor dat kan worden nagegaan of deze dienst het economisch evenwicht van de openbaredienstcontracten in gevaar kan brengen.

Artikel 3 van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1795<sup>4</sup> definieert het begrip een “nieuwe passagiersvervoerdienst per spoor” als “een passagiersvervoerdienst per spoor met een regelmatige dienstregeling die hetzij volledig nieuw is, hetzij een aanzienlijke wijziging van een

---

<sup>1</sup> Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

<sup>2</sup> Richtlijn (EU) 2016/2370 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU, met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur.

<sup>3</sup> Wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex (hierna “Spoorcodex”).

<sup>4</sup> Uitvoeringsverordening (EU) 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 (hierna “Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1795”).

bestaande passagiersvervoerdienst per spoor meebrengt, met name door de verhoging van de frequentie of het aantal stops, en die niet op grond van een openbaredienstcontract wordt geëxploiteerd”.

De verplichte voorafgaande kennisgeving van een dergelijke “nieuwe passagiersvervoerdienst per spoor” houdt, naast een mogelijk concurrentieverstorende bekendmaking van de intenties van de marktdeelnemers, een administratieve last voor de kandidaten in. De opgelegde kennisgevingstermijn van 18 maanden beperkt bovendien de mogelijkheid om op korte termijn commerciële en operationele wijzigingen door te voeren teneinde een dienst te optimaliseren, uit te breiden of in te kunnen zetten op marktopportunities.

De Dienst Regulering wenst, door deze richtsnoeren, te verduidelijken wanneer al dan niet een kennisgeving moet worden ingediend en zodoende de toegang tot de markt te faciliteren.

Deze richtsnoeren kunnen op elk moment opnieuw worden geëvalueerd door de Dienst Regulering, ondermeer in geval van wijzigingen van de openbaredienstcontracten of het reglementair kader.

## **2. Welke passagiersvervoersdiensten per spoor vallen onder de kennisgevingsplicht?**

Bent u als kandidaat voornemens om een nieuwe passagiersvervoerdienst per spoor aan te bieden in België? Dan moet u de Dienst Regulering hiervan in kennis stellen.

Overeenkomstig artikel 31 van de Spoorcodex en Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1795 moet deze kennisgeving **18 maanden** vóór de inwerkingtreding van de dienstregeling, waarop de capaciteitsaanvraag betrekking heeft, worden gedaan. Dit gebeurt door het verzenden aan van het kennisgevingsformulier, dat beschikbaar is op de [website van de Dienst Regulering](#), naar het emailadres [info@regul.be](mailto:info@regul.be).

Overeenkomstig de Spoorcodex en Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1795 vallen onder deze kennisgevingsverplichting de passagiersdiensten die aan de volgende 4 voorwaarden voldoen:

- 1) Ze worden niet op grond van een openbaredienstcontract geëxploiteerd;
- 2) Ze hebben een regelmatige dienstregeling;
- 3) Ze zijn nieuw, dat wil zeggen:
  - dat ze volledig nieuw zijn, of
  - dat ze een aanzienlijke wijziging van een bestaande dienst meebrengen;

- 4) En ze lopen over Belgisch grondgebied en exploiteren ten minste één verbinding:
- tussen twee Belgische haltes,
  - tussen twee van de volgende grenshaltes: Aachen (Aken), Lille (Rijsel), Maubeuge, Luxemburg, Maastricht, Roosendaal, Breda<sup>5</sup>, of
  - tussen een Belgische halte en een van de voornoemde grenshaltes.

Een aantal gevallen zijn vrijgesteld van de procedure voor de analyse van het economisch evenwicht en van de toezending van het kennisgevingsformulier, aangezien ze niet aan deze 4 voorwaarden voldoen en bijgevolg niet onder het toepassingsgebied vallen van de regelgeving inzake de analyse van het economisch evenwicht met betrekking tot het Belgische spoorwag. Deze gevallen worden hieronder opgesomd.

### **3. De vrijgestelde gevallen**

Om duidelijkheid te scheppen over de procedure en zodoende de toegang tot de markt te faciliteren, wenst de Dienst Regulering de kandidaten te informeren over de gevallen waarin geen kennisgeving vereist is met betrekking tot het Belgische spoorwag. Deze gevallen, die hieronder worden opgesomd, zijn door de Dienst Regulering geïdentificeerd op basis van het huidige openbaredienstcontract en het reglementair kader zijnde de Spoorcodex en Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1795.

#### **3.1. Geval 1: de geplande dienst betreft niet het Belgische grondgebied.**

Dit betreft dus een passagiersvervoersdienst die niet over het Belgische grondgebied loopt.

Voorbeeld: een verbinding Maastricht-Aken waarbij het rijpad enkel over het Nederlandse en Duitse grondgebied loopt.

#### **3.2. Geval 2: de spoorwegonderneming die het openbaredienstcontract uitoefent, wenst een nieuwe dienst aan te bieden die onder het openbaredienstcontract valt.**

De NMBS wenst een nieuwe dienst op te starten of een bestaande dienst te wijzigen in het kader van haar opdrachten voorzien in het openbaredienstcontract.

Voorbeeld: de NMBS verhoogt, in het kader van het openbaredienstcontract, het aantal frequenties op de lijn Brussel-Gent.

---

<sup>5</sup> Grenshaltes zoals vastgelegd in het beheerscontract tussen de Belgische Staat en de NMBS 2023-2032: Art. 15 Grensoverschrijdend aanbod voor de opdracht van openbare dienst. Deze haltes worden hierna "grenshaltes" genoemd.

**3.3. Geval 3: de geplande dienst heeft geen betrekking op een traject dat het voorwerp uitmaakt van het openbaredienstcontract, noch op een alternatieve reisweg.**

De kandidaat wenst in dit geval een nieuwe passagiersvervoersdienst die niet is opgenomen in het openbaredienstcontract op te starten of te wijzigen.

Voorbeeld: de rechtstreekse verbinding Brussel-Parijs is niet opgenomen in het huidige openbaredienstcontract.

**3.4. Geval 4: de geplande dienst doet niet aan cabotage en omvat dus niet ten minste één opstaphalte en één afstaphalte in België of grenshaltes.**

Een nieuwe passagiersvervoersdienst die niet aan cabotage doet, geen betrekking heeft op een onder het openbaredienstcontract vallende route of een alternatieve route, kan het economisch evenwicht van het openbaredienstcontract van de NMBS niet in gevaar brengen. Deze omvat geen binnenlandse passagiersvervoersdienst<sup>6</sup>.

Voorbeeld 1: De verbinding Gent-Brussel-Parijs waarbij de passagiers die in Gent opstappen niet in Brussel mogen afstappen; er vindt dus geen binnenlands passagiersvervoer plaats. Zowel de halte in Gent als die in Brussel vormen hier enkel opstaphaltes.

Voorbeeld 2: De verbinding Parijs-Brussel-Gent waarbij de passagiers uit Parijs in Brussel en Gent mogen afstappen, maar waarbij er geen passagiers in Brussel mogen opstappen met bestemming Gent; er vindt dus geen binnenlands passagiersvervoer plaats. Zowel de haltes Brussel en Gent vormen hier enkel afstaphaltes.

Voorbeeld 3: De rechtstreekse verbinding Brussel-Parijs omvat geen binnenlands passagiersvervoer.

**3.5. Geval 5: de geplande dienst heeft geen regelmatige dienstregeling.**

De Dienst Regulering is van oordeel dat onder “regelmatige dienstregeling” wordt verstaan rijpaden die gedurende een periode van ten minste 4 maanden<sup>7</sup> volgens een lijndienst (cadans)<sup>8</sup> rijden.

Onregelmatige diensten en lijndiensten van minder dan 4 maanden op jaarbasis zijn vrijgesteld van de kennisgeving.

---

<sup>6</sup> De begrippen “cabotage” en “binnenlandse dienst” omvatten hier de grenshaltes.

<sup>7</sup> Regelmatige dienstregeling: de Dienst Regulering beschouwt een lijndienst vanaf een duur van 4 maanden als een dienst met regelmatige dienstregeling.

<sup>8</sup> Een lijndienst is een dienst met een vaste en regelmatige dienstregeling zoals bijvoorbeeld: elke zaterdag om 9 uur vertrekt de trein in halte x over eenzelfde traject, of elke weekdag om 13 uur vertrekt de trein in halt x over eenzelfde traject, ...

**Voorbeeld 1 - dienst gedurende minder dan 4 maanden:** kandidaat X wenst een skitrein met vaste lijndienst Brussel-Innsbruck in te leggen tussen 21 december 202(Y-1) en 21 maart 202(Y). De betreffende dienst bedraagt minder dan 4 maanden en hiervoor is aldus een kennisgeving vereist.

**Voorbeeld 2 - de geplande dienst is geen lijndienst:** kandidaat X wenst een dagelijks passagiersvervoersdienst tussen Gent en Brussel te exploiteren waarbij het vertrekkur van de trein constant varieert en er geen vast patroon (lees: cadans) terug te vinden is. Voor deze dienst is geen kennisgeving vereist.

### **3.6. Geval 6: een bestaande dienst ondergaat een wijziging die niet aanzienlijk is.**

Volgens overweging 7 van Uitvoeringsverordening 2018/1795 “[kan een] verhoging van de frequentie of het aantal stops (...) als een belangrijke wijziging worden beschouwd. Een aanpassing van de tarieven is geen belangrijke wijziging, tenzij die aanpassing afwijkt van normaal marktgedrag en, indien relevant, van het ondernemingsplan dat met het oog op de vorige analyse van het economisch evenwicht bij de toezichthoudende instantie is ingediend.”

**3.6.1. Elke wijziging van een bestaande dienst die niet onder het toepassingsgebied van de regelgeving inzake de analyse van het economisch evenwicht valt en tot gevolg heeft dat de dienst voortaan onder dit toepassingsgebied valt, is een aanzienlijke wijziging en hiervoor is een kennisgeving vereist.**

Zo wordt bijvoorbeeld aan een passagiersvervoersdienst tussen Parijs en Brussel, die een vrijgesteld geval is zoals hierboven beschreven (geval 3), een halte toegevoegd in Bergen, waar passagiers kunnen in- en uitstappen. Deze wijziging brengt deze dienst onder het toepassingsgebied van de regelgeving inzake de analyse van het economisch evenwicht, aangezien het traject Bergen-Brussel onder het openbaredienstcontract valt. Het gaat derhalve om een aanzienlijke wijziging waarvoor binnen de vereiste termijn een kennisgeving bij de Dienst Regulering moet worden ingediend.

Afgezien van deze hypothese is het de verantwoordelijkheid van de kandidaat zelf om in eerste instantie te oordelen of een voorstel tot wijziging van een bestaande dienst al dan niet een aanzienlijke wijziging inhoudt, onverminderd de beoordeling *a posteriori* door de Dienst Regulering.

Het is echter aangewezen om bij de minste twijfel contact op te nemen met de Dienst Regulering.

**3.6.2.** De Dienst Regulering beschouwt de onderstaande wijzigingen als **NIET aanzienlijk**:

- Een aanpassing van de tarieven in lijn met het ondernemingsplan;
- Een beperkte verhoging van de frequentie;
- Een verlaging van de frequenties of het aantal rytuigen;
- De beperkte toevoeging van haltes zonder dat het karakter van de treinverbinding verandert (stoptrein, intercitytrein, ...). Dit betreft:
  - maximaal 4 haltes met op de stopdag elk minder dan 500 opstappende reizigers (zie cijfers reizigerstelling NMBS);
  - maximaal één halte met op de stopdag meer dan 500 maar minder dan 2500 opstappende reizigers (zie cijfers reizigerstelling NMBS);
- De schrapping van haltes zonder dat de karakteristieken van de dienst veranderen (stoptrein, intercitytrein, ...);
- De verhoging van het aantal rytuigen met minder dan 50%;
- ...

**3.6.3.** De Dienst Regulering beschouwt de onderstaande wijzigingen als **aanzienlijk** wanneer deze de volledige duur van de dienstregeling betreffen:

- De commerciële heroriëntering, bijvoorbeeld van een nachttrein gericht op internationaal vervoer, naar een dagtrein gericht op nationaal vervoer;
- Een substantiële verhoging van de frequentie(s);
- De verlegging van het traject van dal naar spits;
- De toevoeging van één halte met op de stopdag meer dan 2500 opstappende reizigers (zie cijfers reizigerstelling NMBS);
- De toevoeging van meer dan vier haltes met minder dan 500 opstappende reizigers (zie cijfers reizigerstelling NMBS);
- ...

**4. Bijzonder geval: De geplande dienst valt niet onder de toepassingsperiode van een bestaand openbaredienstcontract op hetzelfde traject of een alternatieve reisweg, en voor geen enkel openbaredienstcontract op hetzelfde traject of een alternatieve reisweg loopt er een aanbestedingsprocedure.**

Indien de nieuwe geplande dienst niet onder een van de voornoemde vrijstellingen valt, maar betrekking heeft op een periode waarvoor er nog geen openbaredienstcontract is gesloten of nog geen aanbestedingsprocedure loopt, mag de nieuwe geplande dienst geen afbreuk doen aan het economisch evenwicht van dat nog onbestaande openbaredienstcontract.

Kennisgeving is dan vereist, en is in het belang van de kandidaat aangezien het toekennen van de datum van de melding essentieel is. Echter, geen enkele aanvraag tot analyse kan in dergelijk geval gegrond zijn.



Voorbeeld: kandidaat X geeft aan voornemens te zijn om capaciteit aan te vragen voor een verbinding op traject Y die pas over drie jaar zal worden opgestart. Het openbaredienstcontract op dit traject loopt binnen één jaar af en voor geen enkel toekomstig openbaredienstcontract op hetzelfde traject of een alternatieve reisweg loopt er een aanbestedingsprocedure. De kandidaat moet de Dienst Regulering hiervan in kennis stellen.

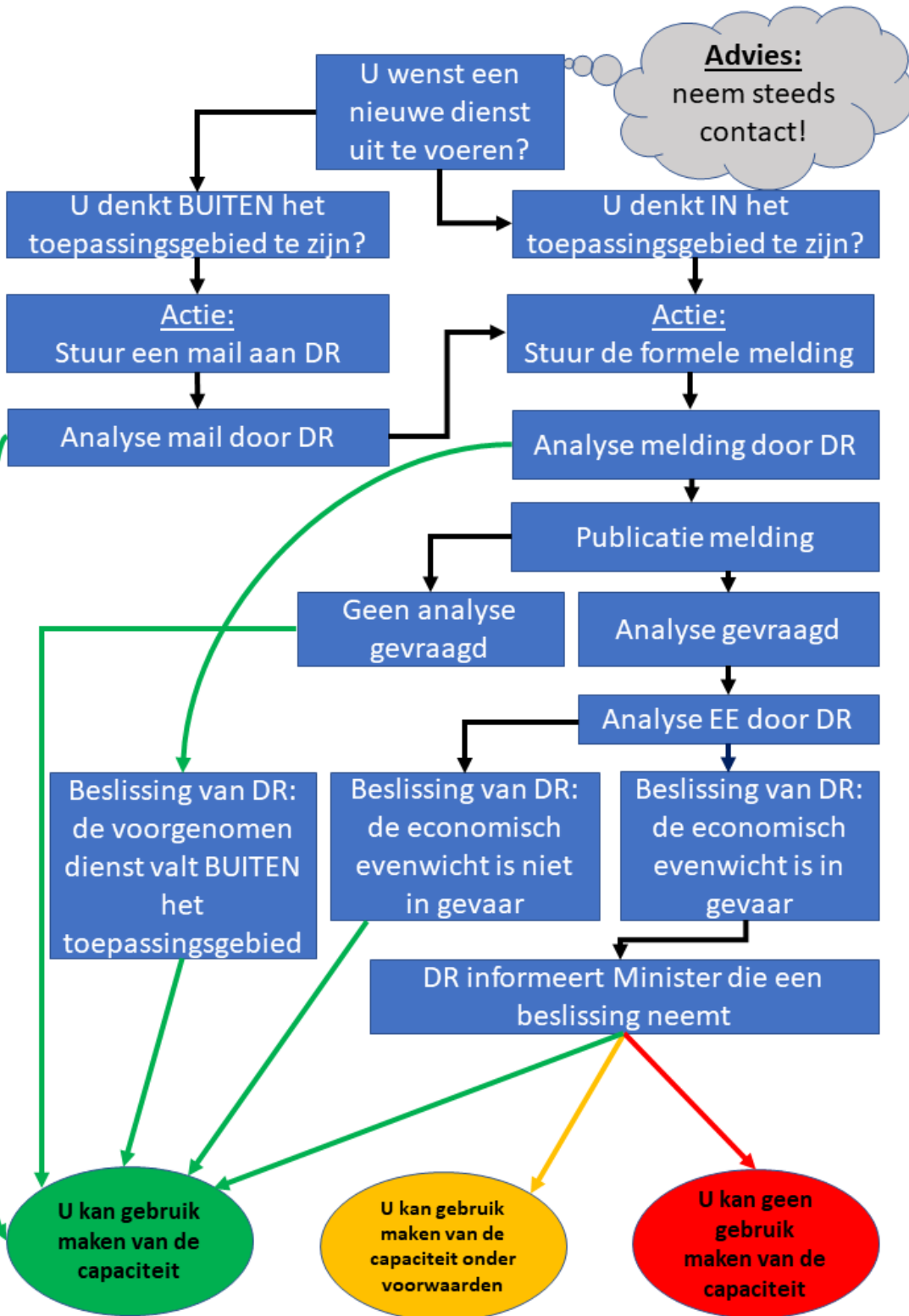
## **5. Sanctie bij niet-kennisgeving**

De kandidaat moet zelf, op eigen verantwoordelijkheid, beslissen of hij al dan niet een kennisgeving indient, afhankelijk van de vraag of hij van mening is dat de dienst die hij voornemens is te exploiteren, onder het toepassingsgebied van de regelgeving inzake de analyse van het economisch evenwicht valt. Het is echter ten zeerste aangewezen om de kennisgeving in te dienen of bij de minste twijfel contact op te nemen met de Dienst Regulering.

**Niet-kennisgeving of laattijdige kennisgeving van een dienst waarvoor kennisgeving vereist is, kan ertoe leiden dat de kandidaat de toegang tot het netwerk wordt ontzegd, in voorkomend geval zelfs nadat de exploitatie van de nieuwe dienst is gestart.**

Bij niet-kennisgeving binnen de vereiste termijn kunnen de in artikel 62, § 3, eerste lid, 5°, van de Spoorcodex bedoelde entiteiten immers op grond van deze bepaling bij de Dienst Regulering een aanvraag indienen voor een analyse van het economisch evenwicht binnen een maand na de datum waarop zij op enigerlei wijze kennis hebben gekregen van het voornemen van de kandidaat om een nieuwe dienst te exploiteren. Een procedure voor de analyse van het economisch evenwicht zou na een dergelijke aanvraag dus later kunnen worden ingeleid dan wanneer deze procedure volgt op een kennisgeving die binnen de vereiste termijn is gedaan, in voorkomend geval zelfs nadat de exploitatie van de nieuwe dienst is gestart.

6. Schematisch overzicht van de te volgen procedure: stroomdiagram



## 7. Toelichting bij het stroomdiagram

1. **De kandidaat wenst een dienst uit te voeren:** op dat ogenblik moet de kandidaat zelf beoordelen of hij van mening is dat de geplande dienst onder het toepassingsgebied van de kennisgevingsplicht van de regeling voor het economisch evenwicht valt. Hierbij kan hij rekening houden met de in deze richtsnoeren genoemde vrijgestelde gevallen.
2. **De kandidaat is van mening dat de dienst niet onder het toepassingsgebied valt:** de kandidaat wordt aangeraden om de Dienst Regulering ("DR") per e-mail te informeren op [info@regul.be](mailto:info@regul.be).
  - Indien een officiële kennisgeving vereist is, zal de Dienst Regulering de kandidaat hiervan in kennis stellen.
  - Indien geen officiële kennisgeving vereist is, zal de Dienst Regulering dit aan de kandidaat bevestigen en zal deze gebruik kunnen maken van de capaciteit.
3. **De kandidaat is van mening dat de dienst onder het toepassingsgebied valt:** de kandidaat moet het officiële kennisgevingsformulier invullen. Dit is terug te vinden op de website van de Dienst Regulering: <https://www.regul.be/nl/spoorwegen/> (onderdeel economisch evenwicht).
4. **De Dienst Regulering beoordeelt of de dienst, waarvoor een kennisgeving werd ingediend, onder het toepassingsgebied van de procedure voor de analyse van het economisch evenwicht valt.**
  - **Indien NIET:** de Dienst Regulering zal beslissen dat de geplande dienst niet onder het toepassingsgebied van de procedure voor de analyse van het economisch evenwicht valt.  
**EINDE van de procedure: de kandidaat kan gebruik maken van de capaciteit.**
  - **Indien WEL:** de Dienst Regulering zal de kennisgeving publiceren en binnen 10 dagen betekenen aan de partijen die een analyse kunnen aanvragen. Deze beschikken over één maand om de analyse van het economisch evenwicht aan te vragen:
    - **Indien er binnen één maand geen analyseaanvraag wordt ingediend: EINDE van de procedure: de kandidaat kan gebruik maken van de capaciteit.**
    - **Indien er binnen één maand een analyseaanvraag wordt ingediend, voert de Dienst Regulering de analyse uit en neemt deze een beslissing:**
      - **Het economisch evenwicht is niet in gevaar: EINDE van de procedure: de kandidaat kan gebruik maken van de capaciteit.**
      - **Het economisch evenwicht is in gevaar: de Dienst Regulering informeert de minister, die drie mogelijke beslissingen kan nemen:**
        - de minister beperkt de toegang niet: de kandidaat kan gebruik maken van de capaciteit;
        - de minister beperkt de toegang door (bij koninklijk besluit) voorwaarden op te leggen aan de kandidaat: de kandidaat kan gebruik maken van de capaciteit mits hij zich aan de opgelegde voorwaarden houdt;
        - de minister weigert de toegang (bij koninklijk besluit): de kandidaat kan geen gebruik maken van de capaciteit.