



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

**Beslissing D-2023-04-S over de klacht van DB Cargo Belgium betreffende de tarieven om  
overbelastingsrisico's te voorkomen en de verplichting van niet-discriminerende toegang tot  
dienstvoorzieningen**

## Inhoudsopgave

<b>1. Voorwerp</b> .....	3
<b>2. Feiten en retroacta</b> .....	3
<b>3. Ontvankelijkheid van de klacht en wettelijke basis van de bevoegdheid van de Dienst Regulering</b> .....	4
<b>4. Analyse van de Dienst Regulering</b> .....	8
4.1. Middelen van de klager.....	8
Middel 1: Tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen zijn discriminatoir .....	8
Middel 2: Gebrekkige communicatie over de tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen .....	9
Middel 3: Non-discriminatiebeginsel inzake toegang tot dienstvoorzieningen geschonden.....	9
4.2. Repliek van Infrabel op de middelen van de klager.....	10
Middel 1: Tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen zijn discriminatoir .....	10
Middel 2: Gebrekkige communicatie over de tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen .....	10
Middel 3: Non-discriminatiebeginsel inzake toegang tot dienstvoorzieningen geschonden.....	11
4.3. Beoordeling van de middelen van de klager door de Dienst Regulering.....	11
Middel 1: Tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen zijn discriminatoir .....	11
Middel 2: Gebrekkige communicatie over de tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen .....	22
Middel 3: Non-discriminatiebeginsel inzake toegang tot dienstvoorzieningen geschonden.....	24
<b>5. Beslissing</b> .....	31
<b>6. Beroepsmogelijkheid</b> .....	32

## 1. Voorwerp

1. Op 30 maart 2023 werd bij de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal (hierna de "Dienst Regulering") een klacht aanhangig gemaakt door de kandidaat DB Cargo Belgium over de tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen en het beginsel van gelijke toegang tot de dienstvoorzieningen.
2. De tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen werden door Infrabel in haar hoedanigheid van exploitant van dienstvoorzieningen ingevoerd in de Netverklaring 2023. De klager is van mening dat zij discriminatoir zijn. Hij beklagt zich er tevens over dat de communicatie over deze tarieven niet correct verliep.
3. Daarnaast verwijt hij Infrabel enkel de spooronderneming Lineas toegang te verlenen tot welbepaalde bundels die buiten het toepassingsgebied van de tarieven vallen, wat een schending zou zijn van de verplichting om alle spoorwegondernemingen op een niet-discriminerende wijze toegang te verlenen tot de dienstvoorzieningen.
4. Deze beslissing heeft tot doel zich over deze klacht uit te spreken.

## 2. Feiten en retroacta

5. Op 30 maart 2023 ontvangt de Dienst Regulering per aangetekend schrijven een klacht van DB Cargo Belgium, met als onderwerp "Tarieven voor het gebruik van intensief gebruikte bundels - schending van het basisbeginsel van niet-discriminatoire toegang tot dienstvoorzieningen".
6. Op 3 april 2023 stuurt de Dienst Regulering DB Cargo Belgium per aangetekend schrijven en per e-mail een ontvangstbevestiging van de klacht, samen met een procedurekalender voor de uitwisseling van argumenten.
7. Op 3 april 2023 wordt Infrabel door de Dienst Regulering via e-mail en aangetekend schrijven op de hoogte gesteld van de klacht, alsook van de procedurekalender voor de uitwisseling van argumenten.
8. Op 24 april 2023 ontvangt de Dienst Regulering de eerste conclusie van Infrabel, samen met 18 bijlages.

9. Op 26 april 2023 vraagt de Dienst Regulering Infrabel om van haar eerste conclusie een Nederlandse vertaling te voorzien. Deze ontvangt zij op 3 mei 2023.
10. Op 4 mei 2023 stuurt de Dienst Regulering de eerste conclusie van Infrabel en diens bijlagen door naar DB Cargo Belgium. Aan dit schrijven wordt eveneens een vragenlijst toegevoegd om het onderzoek naar de klacht te kunnen uitvoeren.
11. Op 26 mei 2023 bezorgt DB Cargo Belgium de Dienst Regulering haar slotconclusie, samen met haar antwoorden op de vragenlijst. De Dienst Regulering stuurt deze slotconclusie door aan Infrabel op 30 mei 2023.
12. Op 20 juni 2023 ontvangt de Dienst Regulering de slotconclusie van Infrabel. Hij stuurt deze op 21 juni 2023 door aan DB Cargo Belgium.
13. Op 23 juli 2023 stelt de Dienst Regulering Infrabel nog een aantal onderzoeksvragen over het dossier. Op 11 augustus 2023 bekomt de Dienst Regulering van Infrabel de antwoorden hierop, dit per e-mail.
14. Op 13 september 2023 informeert de Dienst Regulering beide partijen per aangetekend schrijven van het feit dat hij over alle inlichtingen beschikt om binnen de zes weken vanaf de datum van de brief een beslissing over de klacht te nemen.

### **3. Ontvankelijkheid van de klacht en wettelijke basis van de bevoegdheid van de Dienst Regulering**

15. Artikel 62, §5 van de Wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex (hierna “de Spoorcodex”) luidt als volgt:

*Teneinde zijn opdracht inzake de behandeling van klachten te vervullen, kunnen bij het toezichthoudend orgaan schriftelijke klachten worden ingediend bij aangetekende zending door elke kandidaat, met name om beroep in te stellen tegen beslissingen van de infrastructuurbeheerder of, in voorkomend geval, de spoorwegonderneming of de exploitant van een dienstvoorziening wanneer hij denkt het slachtoffer te zijn van een oneerlijke behandeling, van een discriminatie of van elk ander nadeel met betrekking tot: 1° de voorlopige en de definitieve versies van de netverklaring of de criteria die erin zijn opgenomen;*

*2° de toewijzingsprocedure voor infrastructuurcapaciteit en haar resultaten en de verplichtingen die daaruit voortvloeien;*

*3° de heffingsregeling, met inbegrip van de prestatieregeling bedoeld in artikel 23, derde lid, de hoogte of de structuur van retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de verplichtingen die daaruit voortvloeien;*

*4° de in de artikelen 5, 6, 7, 8 en 9 opgenomen bepalingen inzake toegang tot de spoorweginfrastructuur;*

*5° de in artikel 9 opgenomen bepalingen inzake toegang tot de dienstvoorzieningen;*

*6° de uitoefening van de eeuwigdurende erfdienstbaarheid bedoeld in artikel 156quater, § 1, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven;*

*7° verkeersbeheer;*

*8° vernieuwingsplanning en gepland of niet-gepland onderhoud;*

*9° naleving van de voorschriften bedoeld in de artikelen 4/2/1, 26/1 en 26/2.*

16. De eerste ontvankelijkheidsvoorwaarde van een klacht bestaat erin dat zij bij de Dienst Regulering wordt ingediend door een kandidaat.

Artikel 3, 11° van de Spoorcodex definieert de notie “kandidaat” als “elke spoorwegonderneming of een internationaal samenwerkingsverband van spoorwegondernemingen of andere natuurlijke of rechtspersonen of entiteiten, zoals de bevoegde overheidsinstanties in de zin van Verordening (EG) nr. 1370/2007 en verladers, expediteurs en exploitanten van gecombineerd vervoer, die om redenen van openbare dienst of om commerciële redenen belang hebben bij de verwerving van infrastructuurcapaciteit”.

De Dienst Regulering stelt vast dat DB Cargo Belgium een spoorwegonderneming is met een commercieel belang en dus een kandidaat is in de zin van artikel 3, 11° *juncto* artikel 62, §5 van de Spoorcodex.

17. De tweede ontvankelijkheidsvoorwaarde houdt in dat de klacht schriftelijk en per aangetekend schrijven moet worden ingediend.

In deze heeft de Dienst Regulering op 30 maart 2023 per aangetekend schrijven een schriftelijke klacht ontvangen van DB Cargo Belgium.

18. Ten derde is een klacht ontvankelijk onder de voorwaarde dat zij gericht is tegen een beslissing van de infrastructuurbeheerder, een spoorwegonderneming of een exploitant van een dienstvoorziening.

De Dienst Regulering constateert dat de klacht gericht is tegen Infrabel, en dit als uitbater van spoorbundels op het Belgisch infrastructuurnetwerk, die dienstvoorzieningen zijn. In die zin is de klacht gericht tegen een exploitant van dienstvoorzieningen.

19. De laatste ontvankelijkheidsvereiste is dat de klacht wordt ingesteld tegen een beslissing van Infrabel - in haar hoedanigheid van exploitant van dienstvoorzieningen - en gelinkt is aan één van de negen materies die in artikel 62, §5 van de Spoorcodex worden opgesomd.

Wat dit betreft is de klacht drieledig.

Vooreerst viseert zij de tariefregeling om overbelastingsrisico's te voorkomen, wat een beslissing is van de exploitant die wordt gepubliceerd in de Netverklaring.

**De Dienst Regulering oordeelt dat de klacht van DB Cargo Belgium over de tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen ontvankelijk is in het licht van artikel 62, §5, 1° van de Spoorcodex, dat luidt als volgt:**

*Teneinde zijn opdracht inzake de behandeling van klachten te vervullen, kunnen bij het toezichthoudend orgaan schriftelijke klachten worden ingediend bij aangetekende zending door elke kandidaat, met name om beroep in te stellen tegen beslissingen van de infrastructuurbeheerder of, in voorkomend geval, de spoorwegonderneming of de exploitant van een dienstvoorziening wanneer hij denkt het slachtoffer te zijn van een oneerlijke behandeling, van een discriminatie of van elk ander nadeel met betrekking tot: 1° de voorlopige en de definitieve versies van de netverklaring of de criteria die erin zijn opgenomen; (...)*"

Ten tweede is de klager van mening dat de communicatie vanwege Infrabel over het tarief om overbelastingsrisico's te voorkomen, gebrekkig was. Zo zou er met diens opmerkingen over de regeling geen rekening zijn gehouden of werden zij niet behandeld. De communicatie over deze tarieven houdt eveneens verband met de in artikel 62, §5, 1° van de Spoorcodex bedoelde Netverklaring.

**De Dienst Regulering oordeelt dat de klacht van DB Cargo Belgium over de communicatie omtrent de tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen ontvankelijk is in het licht van artikel 62, §5, 1° van de Spoorcodex.**

Ten slotte is DB Cargo Belgium van mening dat het principe van de niet-discriminatoire toegang tot de dienstvoorzieningen geschonden is. Hij verzet zich meer bepaald tegen de beslissing van de exploitant om slechts één spoorwegonderneming toegang te geven tot bepaalde bundels. Dit houdt op grond van artikel 62, §5, 5° van de Spoorcodex verband met de toegang tot dienstvoorzieningen:

*“Teneinde zijn opdracht inzake de behandeling van klachten te vervullen, kunnen bij het toezichthoudend orgaan schriftelijke klachten worden ingediend bij aangetekende zending door elke kandidaat, met name om beroep in te stellen tegen beslissingen van de infrastructuurbeheerder of, in voorkomend geval, de spoorwegonderneming of de exploitant van een dienstvoorziening wanneer hij denkt het slachtoffer te zijn van een oneerlijke behandeling, van een discriminatie of van elk ander nadeel met betrekking tot: (...)*

*5° de in artikel 9 opgenomen bepalingen inzake toegang tot de dienstvoorzieningen;”*

**20. De Dienst Regulering oordeelt dat de klacht van DB Cargo Belgium over de niet-discriminatoire toegang tot de dienstvoorzieningen ontvankelijk is in het licht van artikel 62, §5, 5° van de Spoorcodex.**

21. Artikel 65, 1<sup>e</sup> lid van de Spoorcodex stelt dat de Dienst Regulering klachten in behandeling neemt, relevante informatie opvraagt en in overleg treedt met alle betrokken partijen binnen een maand vanaf de ontvangst van de klacht. In de gevallen bedoeld in artikel 63, §3 en na de betrokken partijen te hebben gehoord, neemt hij binnen zes weken na ontvangst van alle relevante inlichtingen een beslissing.

22. Artikel 63, §3 van de Spoorcodex bepaalt verder dat:

*“In uitvoering van zijn opdrachten inzake controle en administratief beroep, neemt het toezichthoudend 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 de capaciteit, de heffingen voor het gebruik van infrastructuur en de bepalingen inzake toegang, en onder meer inzake toegang tot dienstvoorzieningen overeenkomstig artikel 9 en de eerlijke en niet-discriminerende toegang tot opleidingsdiensten, tegen een redelijke en niet-discriminerende prijs die kostengerelateerd is en een winstmarge kan hebben, overeenkomstig de artikelen 124/2 en 143.”*

## 4. Analyse van de Dienst Regulering

23. Hiernavolgend onder hoofdstuk 4.1 zullen de drie middelen van de klager weergegeven worden, zoals zij werden ontwikkeld in zijn klacht en in zijn slotopmerkingen.
24. Onder hoofdstuk 4.2 komen de replieken van Infrabel op de middelen van de klager aan bod.
25. Onder hoofdstuk 4.3 onderzoekt de Dienst Regulering de door de klager opgeworpen middelen en de replieken van Infrabel op deze middelen.

### 4.1. Middelen van de klager

#### Middel 1: Tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen zijn discriminatoir

26. De klager kant zich tegen de nieuwe heffingsregeling die in de Netverklaring 2023 werd ingevoerd om het risico op overbelasting in bepaalde bundels te voorkomen.<sup>1</sup>
27. Hij stelt vast dat Infrabel deze tariefregeling toepast op bepaalde bundels, en op andere niet. De criteria die Infrabel in de Netverklaring opgeeft om bundels aan tarificatie te onderwerpen zouden niet transparant en willekeurig zijn.
28. De klager meent dat deze tariefregeling strijdig is met artikel 13, 2e lid van de Richtlijn 2012/34/EU<sup>2</sup>, dat voor exploitanten van dienstvoorzieningen de verplichting schept om alle spoorwegondernemingen zonder enige discriminatie toegang te verlenen tot de door hen geëxploiteerde dienstvoorzieningen en tot de in deze voorzieningen geleverde diensten.
29. Deze regeling van gelijke behandeling geldt volgens de klager ook voor de door de exploitant toegepaste tarieven voor het gebruik van de dienstvoorzieningen. Volgens de klager kan het in het licht van deze regelgeving niet dat er zonder enige valide reden verschillende prijsvoorwaarden gelden voor dezelfde diensten.

---

<sup>1</sup> De klager noemt deze tariefregeling in zijn stukken "tarieven voor het gebruik van intensief gebruikte bundels". In deze tekst wordt de terminologie gebruikt die door Infrabel in de Netverklaring aan de tariefregeling werd gegeven, namelijk "tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen".

<sup>2</sup> Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte, Pb 14 december 2012, L 343/32, hierna "de Recast".



Zij verzoekt de Dienst Regulering daarom om de volgens haar discriminatoire tarievenregeling te herzien of af te schaffen.

#### Middel 2: Gebrekkige communicatie over de tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen

30. DB Cargo Belgium houdt voor dat zij zich in 2022 herhaaldelijk bij Infrabel over de tarievenregeling zou hebben beklagd, maar dat er door deze laatste met haar opmerkingen geen rekening werd gehouden. Zij verwijt Infrabel dat er op haar e-mails van 11 juli 2022 en 11 oktober 2022 geen reactie is gekomen en dat er haar uiteindelijk geen afdoende justificatie voor de niet-toepassing van de tarieven op bepaalde bundels is overgemaakt.

#### Middel 3: Non-discriminatiebeginsel inzake toegang tot dienstvoorzieningen geschonden

31. De klager argumenteert dat in de trieerinstallatie Antwerpen-Noord enkel Lineas toegang krijgt tot bundels die niet onderhevig zijn aan de tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen, meer bepaald tot de bundels B2 en C2. Aan andere spoorwegonderneming zou Infrabel geen gelijkwaardig alternatief bieden, met als gevolg dat alle operatoren, Lineas uitgezonderd, parkeerkosten moeten betalen. Lineas zou in deze door Infrabel ten onrechte bevoordeeld worden.

32. Die situatie zou volgens DB Cargo Belgium de *level playing field* tussen de verschillende spoorwegondernemingen verstoren en een ongelijke behandeling van gebruikers veroorzaken. DB Cargo Belgium zou een concurrentienadeel lijden ten opzichte van Lineas. Zij zou geconfronteerd worden met hogere productiekosten en onder operationele druk staan om het gebruik van het spoor en de spoorbezetting te minimaliseren.

## 4.2. Repliek van Infrabel op de middelen van de klager

### Middel 1: Tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen zijn discriminatoir

33. Infrabel roept als verweermiddel de criteria in die van toepassing moeten zijn om een bundel te kunnen onderwerpen aan de tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen: de bundel moet volledig bestaan uit operationele sporen, hij moet uitgerust zijn met een automatisch bewegingsregistreersysteem en van een systeem dat deze bewegingen koppelt aan een spoorwegonderneming en de sporen in deze bundel moeten een minimale bezettingsdrempel van 60% halen gedurende minstens vier maanden in een referentiejaar. Infrabel is van mening dat deze criteria objectief en redelijk zijn.
34. Volgens Infrabel respecteert de tariefregeling om overbelastingsrisico's te voorkomen al deze in de Netverklaring gepubliceerde en geconsulteerde criteria. Zij wijst daarnaast op het feit dat zij de Dienst Regulering vooraf advies over de heffingsregeling heeft gevraagd en dat er in dit advies geen onregelmatigheden zijn vastgesteld.

### Middel 2: Gebrekkige communicatie over de tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen

35. Infrabel zou tijdens de vergadering van 23 september 2021 van de subgroep "Netverklaring" voor het eerst de invoering van de tarieven aan de spoorwegondernemingen hebben voorgesteld. Zij wijst verder op het consultatieproces dat tussen 8 oktober 2021 en 8 november 2021 werd gevoerd om de sector verder te informeren. Tijdens deze consultatie zou DB Cargo Belgium geen commentaar op de heffing geuit hebben. Tijdens een volgende vergadering van 25 november 2021 van de subgroep werd opnieuw informatie over het systeem verschaft, maar er zou geen participatie van DB Cargo Belgium geweest zijn en er zou nadien ook geen verdere reactie van harentwege gekomen zijn.
36. Het is pas toen Infrabel in 2022 blanco facturen naar de spoorwegondernemingen begon te versturen, dat DB Cargo Belgium op de kwestie zou gereageerd hebben, dit per e-mail van 25 mei 2022. Hierop volgend vond er op 8 juni 2022 tussen de twee bedrijven een bespreking over de tarieven plaats. Verder zou zij de e-mail van DB Cargo Belgium van 11 juli 2022 op 18 juli 2022 hebben beantwoord. De vragen uit diens e-mail van 11

oktober 2022 zouden door Infrabel mondeling op een event van 27 oktober 2022 geadresseerd zijn.

### Middel 3: Non-discriminatiebeginsel inzake toegang tot dienstvoorzieningen geschonden

37. Infrabel werpt op dat de toegangsvoorwaarden tot de trierinstallatie Antwerpen-Noord, waarvan de bundels B2 en C2 deel uitmaken, opgenomen zijn in de beschrijving van de betrokken dienstvoorziening, meer bepaald in bijlage E.4 van de Netverklaring. Zo dient een spoorwegonderneming die toegang tot de installatie wenst voorafgaandelijk het lokale protocol “Antwerpen-Noord (triëring)” ervan te ondertekenen. Op die manier verklaart zij zich akkoord met de naleving van de toegangs- en exploitatieveiligheidsvoorwaarden van de dienstvoorziening. Infrabel stelt vast dat DB Cargo Belgium dit protocol nog nooit ondertekend heeft. Hieruit vloeit volgens haar logischerwijs voort dat deze spoorwegonderneming dan ook geen toegang tot de installatie krijgt toegekend. Infrabel wijst erop dat DB Cargo Belgium op ieder gewenst moment het protocol kan ondertekenen en bijgevolg onder dezelfde voorwaarden als Lineas toegang kan krijgen tot de trierinstallatie, met inbegrip van de bundels B2 en C2.

Verder licht zij toe dat indien een spoorwegonderneming niet kan voldoen aan de toegangsvoorwaarden tot de trierinstallatie, omdat zij bijvoorbeeld niet beschikt over specifiek rollend materieel en/of bevoegd personeel, zij sinds 1 april 2023 kan beroep doen op de gebruiker-exploitant van de trierinstallatie, nu er sinds die datum een neutraal beheer van de heuvel werd ingesteld.

### 4.3. Beoordeling van de middelen van de klager door de Dienst Regulering

#### Middel 1: Tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen zijn discriminatoir

38. Op 10 december 2021 heeft Infrabel de Netverklaring voor de dienstregeling 2022-2023 gepubliceerd, waarin de tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen werden geïntroduceerd.

39. Het toepassingsgebied van deze tarieven wordt als volgt omschreven:

Voor elke bundel waar geen reserveerbaar spoor ter beschikking is en die is uitgerust met apparatuur voor de automatische registratie van bewegingen (aankomst/vertrek) op de operationele sporen en met een systeem waarmee deze bewegingen kunnen worden gekoppeld aan de onderneming die het operationeel spoor heeft bezet, geldt dat zodra de bezettingsgraad van de operationele sporen in de bundel een minimumdrempel van 60% bereikt gedurende ten minste 4 maanden van een referentiejaar – in overeenkomst met de in bijlage F.2 beschreven berekeningsmethode – er vanuit operationeel oogpunt problemen kunnen rijzen, met een toenemend overbelastingsrisico in deze

bundel. Om elk risico op overbelasting in deze bundels te vermijden, past Infrabel gebruikstarieven toe gebaseerd op de bezettingstijd van het operationeel spoor, dat hierdoor de status krijgt van een hogedensiteitspoor (VHDS).

*BRON: Netverklaring 2023, punt 7.3.4.4.1*

40. Bijlage F.2 van de Netverklaring preciseert dat er momenteel zeven bundels zijn die onderworpen zijn aan de heffing:

PTKAR		PTBED		4de hoogste maandelijks bezettingsgraad tijdens referentieperiode (september 2020 - augustus 2021)	1ste hoogste maandelijks bezettingsgraad tijdens referentieperiode (september 2020 - augustus 2021)
Naam	Nr	Naam	Symbolische naam		
ANTWERPEN-SCHIJNPOORT-BUNDEL Q	63	Bundel Q-SCH	76004	24%	36%
ANTWERPEN-W.H.-B.KALISHOEK	1823	B.Kalishoek	18231	32%	51%
ANTWERPEN-NOORD-BUNDEL A1	179	Bundel A1	17901	71%	88%
ANTWERPEN-NOORD-BUNDEL B1	46	Bundel B1	46001	66%	75%
ANTWERPEN-NOORD-BUNDEL B3	48	Bundel B3	4801	82%	85%
ANTWERPEN-NOORD-BUNDEL C1	55	Bundel C1	55001	67%	71%
ANTWERPEN-NOORD-BUNDEL D	69	Bundel D	69001	67%	79%
ANTWERPEN-W.H.-B.ZUID	660	Bundel Zuid	66002	71%	78%
ZEEBRUGGE-BUNDEL RAMSKAPELLE	1271	Bundel Ramsk	127106	61%	70%

41. DB Cargo Belgium argumenteert dat het feit dat deze bundels onderhevig zijn aan de tarifiering en andere bundels niet, de heffing discriminatoir maakt.

De tariefformule zelf, dit is de berekening en de hoogte van het tarief, wordt door de klager niet aangevochten. Dit aspect zal in deze beslissing bijgevolg niet onderzocht worden.

42. De klager steunt zijn argument op artikel 13, 2<sup>e</sup> lid van de Recast, dat in de Spoorcodex is omgezet in artikel 9, §2 en dat stelt dat exploitanten van dienstvoorzieningen alle spoorwegondernemingen op een niet-discriminerende wijze toegang verlenen, inclusief toegang via het spoor, tot de in bijlage 1, punt 2 van de Spoorcodex bedoelde dienstvoorzieningen en tot de in deze voorzieningen geleverde diensten. De klager is van mening dat deze bepaling *mutatis mutandis* van toepassing is op de tarieven van de dienstvoorzieningen.

43. De Dienst Regulering is van oordeel dat de wettelijke basis voor de gelijke behandeling qua tarifiering voor het gebruik van dienstvoorzieningen niet ligt in artikel 9, §2 van de Spoorcodex, maar wel in artikel 49, §1 van de Spoorcodex, dat in deze de *lex specialis* is:

*De exploitant van de dienstvoorziening bepaalt en int, op een niet-discriminerende wijze, de vergoeding voor het gebruik van de dienstvoorzieningen overeenkomstig deze Codex en zijn uitvoeringsbesluiten.*

44. Om na te gaan of het gelijkheidsbeginsel uit deze bepaling al dan niet gerespecteerd wordt, baseert de Dienst Regulering zich op de gevestigde rechtspraak van het Grondwettelijk Hof, die de draagwijdte van het gelijkheidsbeginsel in het licht van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet als volgt omschrijft:

*De grondwettelijke regels van gelijkheid en non-discriminatie sluiten niet uit dat een verschil in behandeling tussen bepaalde categorieën van personen wordt ingesteld, voor zover dat verschil op een objectief criterium berust en het redelijk verantwoord is. Het bestaan van een dergelijke verantwoording moet beoordeeld worden rekening houdend met het doel en de gevolgen van de betwiste maatregel en met de aard van de ter zake geldende beginselen; het gelijkheidsbeginsel is geschonden wanneer vaststaat dat er geen redelijk verband van evenredigheid bestaat tussen de aangewende middelen en het beoogde doel.<sup>3</sup>*

45. De Dienst Regulering zal hierna de volgende criteria toetsen die uit deze rechtspraak kunnen worden afgeleid:

- Gaat het om twee vergelijkbare categorieën of om twee onvergelijkbare categorieën?
- In het geval de categorieën vergelijkbaar zijn, worden zij verschillend behandeld? In het geval de categorieën onvergelijkbaar zijn, worden zij gelijk behandeld?

---

<sup>3</sup> Zie bijvoorbeeld Grondwettelijk Hof 12 juli 2001, nr. 94/2001, BS 13 november 2001, 38681, noot V. JOSKIN en O. MICHIELS; Grondwettelijk Hof 6 november 2001, nr. 140/2001, RW 2002-2003, 376, noot E. PEETERS.

- Is een eventueel verschil in behandeling of een gelijke behandeling objectief en redelijk verantwoord?
- Wordt er met het verschil in behandeling of met de gelijke behandeling een legitiem doel nagestreefd?

**Eerste criterium: twee vergelijkbare of twee onvergelijkbare categorieën?**

46. In deze casus dienen de spoorwegondernemingen die triëren in een door Infrabel uitgebete bundel die onderworpen is aan het tarief om overbelastingsrisico's te voorkomen (hierna: "SO1" genaamd) te worden vergeleken met de spoorwegondernemingen die triëren in een door Infrabel uitgebete bundel die *niet* onderworpen is aan het tarief om overbelastingsrisico's te voorkomen (hierna "SO2" genaamd). Dit maken twee vergelijkbare categorieën uit: de spoorwegondernemingen oefenen beiden dezelfde activiteit uit in eenzelfde type dienstvoorziening, namelijk de in bijlage 1 punt 2, c) van de Spoorcodex bedoelde 'rangeervoorzieningen'.

**Tweede criterium: verschil in behandeling of gelijke behandeling?**

47. SO1 betaalt een uurtarief dat afhankelijk is van de duurtijd van haar activiteiten in de betrokken bundel:

		Standaardbezettingstijd voor rangers	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.	

*BRON: Netverklaring 2023, punt 7.3.4.4.2*

Gebruikt SO1 de bundel gedurende de standaardbezettingstijd voor rangeren, dan geldt een tarief van €0/uur. Bij overschrijding van deze termijn, wordt er een tarief van €4,90/uur aangekend voor 'kortparkeren'. Indien de termijn voor 'kortparkeren' wordt overschreden dan wordt het gebruik van de bundel als 'langparkeren' beschouwd, waarvoor Infrabel momenteel €10,34/uur aanrekent.<sup>4</sup>

SO2 betaalt daarentegen geen tarief om overbelastingsrisico's te voorkomen, hoe lang zij ook in de bundel vertoeft.

Uit deze zaken blijkt duidelijk dat SO1 en SO2 op een verschillende manier worden behandeld: afhankelijk van de bundel waarin zij rangeren kunnen zij al dan niet onderworpen worden aan een tarifiering ervan.

***Derde en vierde criterium: redelijke en objectieve verantwoording van de verschillende behandeling – legitiem doel?***

48. Volgens Infrabel heeft de heffing om overbelastingsrisico's te voorkomen tot doel "om de spoorwegondernemingen aan te moedigen het gebruik van de drukste bundels te optimaliseren."<sup>5</sup> Zij wil met de heffingsregeling de spoorwegondernemingen een financiële incentive geven die ervoor moet zorgen dat bepaalde bundels niet overbezeten raken, i.e. door hen aan te moedigen de bundels zo snel mogelijk te ontruimen.<sup>6</sup>

49. Het waarborgen van een efficiënte benutting van de beschikbare lokale capaciteit in dienstvoorzieningen is een verplichting die rust op de exploitanten ervan.<sup>7</sup>

50. De Dienst Regulering stelt vast dat DB Cargo Belgium zich ook niet tegen het principe van de tarifiering en zijn doelstelling verzet, maar wel tegen het zogenaamd discriminatoir karakter ervan.<sup>8</sup>

**51. De Dienst Regulering oordeelt dat het verschil in behandeling dat door het tarief om overbelastingsrisico's te voorkomen gecreëerd wordt, in het licht van zijn doelstelling redelijk verantwoord is.**

---

<sup>4</sup> Bijlage F.2 bij Netverklaring 2023, 3.1.2.2 "Tarieven overbelasting".

<sup>5</sup> Punt 7.3.4.4 Netverklaring 2023.

<sup>6</sup> Eerste conclusies Infrabel, blz. 1.

<sup>7</sup> Artikel 11 Uitvoeringsverordening (EU) 2017/2177 van de Commissie van 22 november 2017 betreffende de toegang tot dienstvoorzieningen en spoorgebonden diensten, *Pb.* 23 november 2017, L 307.

<sup>8</sup> Slotconclusies DB Cargo Belgium, blz. 1 en Antwoord DB Cargo Belgium op vragenlijst Dienst Regulering dd. 26 mei 2023: "De reden voor de invoering van een overschrijdingstarief als zodanig acht DB Cargo Belgium niet onbegrijpelijk."

52. Bijkomend dient evenwel nog nagegaan te worden of de verschillende behandeling op objectieve criteria berust. De noodzaak hiertoe werd reeds aangehaald in het advies van de Dienst Regulering over het overschrijdingstarief:

Om het minste risico op discriminatie te vermijden is het aangewezen om de beslissing over het al dan niet toepassen van een overschrijdingstarief te baseren op objectieve gronden en deze met het oog op transparantie te publiceren.

*BRON: Advies A-2021-03-S met betrekking tot het voorstel van overschrijdingstarief, blz. 10.*

53. Naar aanleiding van dit advies heeft Infrabel bij de invoering van het tarief om overbelastingsrisico's te voorkomen de volgende drie voorwaarden in de Netverklaring gedefinieerd die voldaan moeten zijn om het tarief in kwestie te kunnen heffen:

- de bundel mag geen enkel reserveerbaar spoor bevatten;
- de bundel moet zijn uitgerust met toestellen om bewegingen (in- en uitritten) op zijn operationele sporen automatisch te registreren en met een systeem dat het mogelijk maakt de spoorwegonderneming die het operationele spoor heeft bezet aan deze bewegingen te koppelen;
- de operationele sporen van de bundel moeten een bezettingsgraad bereiken van ten minste 60% gedurende ten minste 4 maanden in een referentiejaar, overeenkomstig de in bijlage F.2 van de NV 2023 beschreven berekeningsmethode.

54. Hieronder zal voor elk van deze drie voorwaarden nagegaan worden of zij, in het licht van de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof, al dan niet objectief zijn.

➤ **VOORWAARDE 1: AFWEZIGHEID RESERVEERBARE SPOREN**

55. Volgens Infrabel impliceert de eerste voorwaarde, met name dat de bundel geen enkel reserveerbaar spoor mag bevatten, dat de betrokken bundel volledig moet uitgerust zijn met operationele sporen.<sup>9</sup> Indien op deze operationele sporen de tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen worden geheven, dan krijgen zij het statuut van 'hogedensiteitsporen':

---

<sup>9</sup> Eerste conclusie Infrabel, blz. 4: "Bovendien zijn operationele sporen - aangezien het statuut van operationeel spoor één van de voorwaarden is voor de toepassing van tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen - gekoppeld aan een maximale gebruiksduur."



Operationele sporen (VOS) / hogedensiteitsporen (VHDS)

Bundelsporen krijgen het statuut van operationele sporen indien zij nodig zijn voor het verrichten van andere spoorwegactiviteiten dan langparkeren (rangeren, kortparkeren, enz.) door spoorwegondernemingen en voor de operationele behoeften van de infrastructuurbeheerder. Deze sporen zijn niet reserveerbaar.

Bijlage F.1 vermeldt de maximale bezettingstijd van ieder spoor die tot dit spoortype behoort (in uren). In bepaalde gevallen krijgen deze sporen de status van hogedensiteitsporen (VHDS, zie punt 7.3.4.4 hierboven).

*BRON: Netverklaring 2023, punt 7.3.4.6.1*

56. Volgens de Netverklaring zijn bundelsporen ofwel operationeel ofwel reserveerbaar.<sup>10</sup> De beschrijving van de tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen verduidelijkt dat zij inderdaad enkel van toepassing zijn op operationele sporen.<sup>11</sup>
57. DB Cargo Belgium is evenwel van mening dat de definitie van "operationele sporen" niet-transparant is, aangezien deze sporen in werkelijkheid zowel voor kortparkeren als voor langparkeren kunnen worden gebruikt.
58. In de praktijk kunnen operationele sporen inderdaad zowel voor rangeren als voor parkeren worden gebruikt. De bedoeling is echter om ze in eerste instantie enkel voor rangeringen te gebruiken. Dit kan door Infrabel momenteel enkel worden afgedwongen via de vastlegging van maximale bezettingstermijnen (voor de operationele sporen) en via de tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen (voor de hogedensiteitssporen). Via deze heffing worden de gebruikers enerzijds financieel ontraden om de sporen als parkeerplaats te gebruiken en worden ze anderzijds aangemoedigd ze enkel kortstondig te gebruiken.
59. De Dienst Regulering kan de klager dan ook niet volgen in zijn visie dat de definitie van de operationele sporen discutabel zou zijn: deze sporen zijn bedoeld voor rangeringen, maar Infrabel kan tot op heden niet verhinderen dat er ook op geparkeerd wordt. In het geval van de hogedensiteitssporen wordt het parkeren weliswaar ontmoedigd door middel van een tarief. Op de 'gewone' operationele sporen en op de reserveerbare sporen kan er daarentegen voorsnog gratis geparkeerd worden.<sup>12</sup>

<sup>10</sup> Netverklaring 2023, punt 7.3.4.6.1: "Spoorwegondernemingen kunnen op voorhand de toegang vragen tot twee bundelspoortypes (VRS en VOS, zie hieronder)".

<sup>11</sup> "Anderzijds zijn er tarieven voorzien om overbelastingsrisico's op de operationele sporen (VOS) in de drukste bundels te voorkomen door de spoorwegondernemingen aan te moedigen hun gebruik van deze bundels te optimaliseren.": Netverklaring 2023, punt 7.3.4.4.

<sup>12</sup> Met uitzondering van een toegangsheffing. Zie hieromtrent randnummer 106.

60. De klager beweert in dit verband ook dat de definitie van “operationele sporen” ten behoeve van Lineas zou gecreëerd zijn, aangezien die bij Infrabel zou gelobbyd hebben voor de uitsluiting van bepaalde bundels van het toepassingsgebied van de heffingsregeling.<sup>13</sup>

61. Uit de notulen van de vergaderingen van de subgroep “netverklaring” blijkt inderdaad dat Lineas Infrabel heeft verzocht om de triërbundels in de zone Antwerpen-Noord uit te sluiten, maar deze vraag had betrekking op alle bundels in die zone:

Lineas wijst er voorts op dat het, wat de vijf voor Antwerpen-Noord geselecteerde bundels betreft, de rangeerbundels uit het toepassingsgebied van het overschrijdingstarief zou willen verwijderd zien.

*BRON: Verslag subgroep Netverklaring van 25 maart 2021, blz. 5.*

Lineas vraagt waar deze tarieven van toepassing zijn en of ze ook in de rangeerbundels van toepassing zijn - en of het mogelijk is de bundels uit te sluiten. Lineas is van mening dat ze het betrokken spoor namelijk optimaal benut als ze een spoor gedurende lange tijd bezet houdt, maar er veel rangeerbewegingen uitvoert.

Infrabel wijst erop dat het toepassingsgebied niet wijzigt en dat de nieuwe tarieven van toepassing zullen zijn op dezelfde dienstvoorzieningen als de voorzieningen bepaald in het kader van het ontwerp van overschrijdingstarief, waaronder dus ook de rangeerbundels B1 en C1.

*BRON: Verslag subgroep Netverklaring van 23 september 2021, blz.6.*

62. De Dienst Regulering constateert enerzijds dat de ontvangstbundels B1 en C1 in Antwerpen-Noord, waarvan Lineas de uitsluiting vroeg, momenteel onder het toepassingsgebied van het tarief vallen (*supra*, randnummer 40). Wat deze bundels betreft kan er van een voorkeursbehandeling dus geen sprake zijn.

63. Anderzijds kregen de sporen in de aankomstbundels B2 en C2 een bijzonder statuut toegewezen, namelijk dat van “triëring-door-zwaartekracht-sporen” (“VTS”), waardoor ze niet voldoen aan de eerste voorwaarde van de tariefregeling en dus per definitie buiten het toepassingsgebied vallen.

Volgens de klagende partij is het onderscheid tussen dit type sporen en de operationele sporen echter willekeurig en niet objectief.<sup>14</sup>

<sup>13</sup> Slotconclusie DB Cargo Belgium, blz. 2-3: “De definitie van “operationele sporen” lijkt te beantwoorden aan de behoeften van één enkele spoorwegonderneming, Lineas (...)”.

<sup>14</sup> Slotconclusie DB Cargo Belgium, blz. 3.

64. De Dienst Regulering stelt in deze vooreerst vast dat de Netverklaring geen productbeschrijving biedt van de VTS; zoals gezegd zijn alle bundelsporen volgens deze tekst onder te brengen bij de operationele of de reserveerbare sporen. Het bestaan van de VTS wordt enkel vermeld in bijlage F.1 van de Netverklaring.

65. Ook is het zo dat de definitie van de operationele en de reserveerbare sporen wordt gebaseerd op de activiteit die de spoorwegonderneming op het betrokken spoor uitoefent, d.i. rangeren of langparkeren. In het geval van de VTS is echter niet de activiteit die de spoorwegonderneming op het betrokken spoor uitoefent determinerend, maar wel de technische uitrusting ervan, namelijk het feit dat zij beschikken over automatische remmen en dat zij wagons opvangen die via een rangeerheuvel getrieerd zijn.<sup>15</sup>

66. Aangezien de Netverklaring alle bundelsporen indeelt op basis van de activiteiten die er op worden uitgeoefend, en niet op basis van hun technische uitrusting, is de Dienst Regulering van mening dat dit ook het geval moet zijn voor de sporen in de aankomstbundels B2 en C2. In dat opzicht dient er te worden vastgesteld dat de triëring-door-zwaartekracht-sporen de vorming van treinen, i.e. rangering, als hoofddoel hebben. Zoals de klagende partij terecht opwerpt is er in wezen dus geen verschil tussen de VTS en de operationele sporen. Infrabel verbindt trouwens ook geen verschillend statuut aan geëlektrificeerde of niet-geëlektrificeerde sporen; dit zijn beiden ofwel operationele, ofwel reserveerbare sporen, ook al zijn ze technisch verschillend uitgerust.

67. Dat de VTS als operationele sporen zouden moeten beschouwd worden, betekent echter niet dat hierop dan automatisch de tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen van toepassing zijn. In de Netverklaring zijn immers nog twee andere voorwaarden afgebakend waaraan de bundels moeten voldoen om een tarifiering mogelijk te maken. Het feit dat zij niet uitgerust zijn met de benodigde meetsystemen of dat zij de minimumbezettingsgraad van 60% niet halen is voldoende om de oplegging van het tarief uit te sluiten, ook al zijn zij uitgerust met operationele sporen.

**68. Op basis van de bovenstaande elementen is de Dienst Regulering van mening dat de eerste voorwaarde voor de toepassing van het tarief om overbelastingsrisico's te**

---

<sup>15</sup> Eerste conclusie Infrabel: "Het feit dat de sporen in de bundels B2 en C2 - zoals aangegeven in bijlage E.4 - aankomstsporen zijn die zich stroomafwaarts van de heuvels B en C bevinden en bedoeld zijn om wagons te ontvangen die op de desbetreffende heuvel door middel van zwaartekracht werden getrieerd, samen met hun technische specificiteit - namelijk hoofdzakelijk sporen die met spoorremmen zijn uitgerust - zijn twee elementen die de toekenning van het "VTS"- statuut aan deze sporen rechtvaardigen."

voorkomen, namelijk dat de bundel geen reserveerbare sporen mag bevatten en dus integraal moet bestaan uit operationele sporen, een objectief en neutraal criterium is. De Dienst Regulering is van oordeel dat dit element niet door de klager werd weerlegd.

➤ **VOORWAARDE 2: MEETSYSTEMEN**

69. De tweede voorwaarde voor de toepassing van de heffing is de aanwezigheid in de bundel van twee meetsystemen, met name:

- apparatuur voor de automatische registratie van aankomst- of vertrekbewegingen op de operationele sporen (“EBP-systeem”) en
- een systeem waarmee deze bewegingen kunnen worden gekoppeld aan een de spoorwegonderneming die het operationeel spoor heeft bezet (“Arbor”).<sup>16</sup>

De uitrusting van de bundels met deze technologie is volgens Infrabel een noodzakelijke voorwaarde om objectieve en betrouwbare data te kunnen verzamelen om een correcte en non-discriminatoire tarificatie uit te voeren.<sup>17</sup>

70. In zijn advies kwam de Dienst Regulering tot de conclusie dat de tarieven inderdaad slechts kunnen worden toegepast in geval de bezettingstijd van de sporen door Infrabel kan gecontroleerd worden:

**De Dienst Regulering raadt Infrabel aan om het product PS enkel in te voeren in beseinde bundels. Hierbij wordt Infrabel aangemoedigd om, naar eigen inschatten operationeel belangrijke bundels te beseinen. Daarnaast wordt Infrabel aangeraden om de afdwingbaarheid van het product processporen te verzekeren, dit op een tarifaire of een interveniërende manier.**

*BRON: Advies A-2021-03-S met betrekking tot het voorstel van overschrijdingstarief, blz.13.*

71. Zoals de klagende partij terecht opwerpt werd Infrabel hierbij verzocht operationeel belangrijke bundels uit te rusten met dergelijke systemen. Het behoort echter tot de discretionaire bevoegdheid van de exploitant, en dus niet tot een spoorwegonderneming, om te bepalen welke van zijn dienstvoorzieningen operationeel belangrijk zijn en beseining vereisen.

72. Infrabel argumenteert in dit verband dat bundels met het VTS-statuut niet kunnen onderworpen worden aan de tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen, zelfs

<sup>16</sup> Antwoord Infrabel op vragenlijst Dienst Regulering dd. 11 augustus 2023.

<sup>17</sup> Eerste conclusie Infrabel, blz. 3.

indien deze bundels zouden uitgerust zijn met de noodzakelijke beseining.<sup>18</sup> Dit argument kan de Dienst Regulering echter niet volgen. Zoals hierboven uiteengezet onder randnummers 66 *et seq.* is hij immers van mening dat deze sporen als operationele sporen moeten gecatalogeerd worden. Indien deze sporen met EBP en Arbor beseind zouden zijn en zouden voldoen aan de derde voorwaarde van de tarifiering, dan zou de heffing wel degelijk kunnen worden toegepast.

**73. De Dienst Regulering oordeelt dat de tweede voorwaarde voor de toepassing van het tarief om overbelastingsrisico's te voorkomen, namelijk de aanwezigheid van twee gedefinieerde meetsystemen, een objectief en neutraal criterium is.**

➤ **VOORWAARDE 3: MINIMALE BEZETTING VAN 60%**

74. Als laatste voorwaarde voor de toepassing van de tarifiering geldt dat de operationele sporen van de bundel een bezettingsgraad van ten minste 60% moeten bereiken gedurende ten minste 4 maanden in een referentiejaar.

75. De Dienst Regulering beschouwt deze voorwaarde als een objectief element:

**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.**

*BRON: Advies A-2021-07-S betreffende de ontwerptekst met betrekking tot de tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen in de betrokken dienstvoorzieningen, blz. 4.*

**76. De Dienst Regulering oordeelt dat de derde voorwaarde voor de toepassing van het tarief om overbelastingsrisico's te voorkomen, namelijk het bereiken van een minimumbezettingsgraad van 60% gedurende vier maanden van een bepaalde referentieperiode, een objectief en neutraal criterium is.**

---

<sup>18</sup> Slotconclusie Infrabel, randnummer 2.5.

## Algemene conclusie over het eerste middel

**77. De Dienst Regulering is op basis van het voorgaande van oordeel dat de verschillende behandeling van spoorwegondernemingen die rangeren in bundels die onderworpen zijn aan de tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen, redelijk verantwoord is en gesteund is op objectieve en in de Netverklaring gepubliceerde criteria. Er is in deze geen schending voorhanden van het gelijkheidsbeginsel neergelegd in artikel 49, §1 van de Spoorcodex. Het middel dat stelt dat het tariefsysteem om overbelastingsrisico's te voorkomen discriminatoir zou zijn, is bijgevolg ongegrond.**

Middel 2: Gebrekkige communicatie over de tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen

78. De klagende partij is van mening dat Infrabel onvoldoende rekening heeft gehouden met zijn opmerkingen over de tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen, en meer bepaald over het feit dat de heffing een concurrentievoordeel zou opleveren voor één bepaalde spoorwegonderneming. Ook verwijt zij de exploitant bepaalde e-mails niet te hebben beantwoord.

79. Artikel 20 van de Spoorcodex schrijft voor 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. Conform bijlage 2 punt 6 van de Spoorcodex bevat de Netverklaring een hoofdstuk met informatie over de toegang tot en de tarieven voor de dienstvoorzieningen.

80. De sector werd over de Netverklaring 2023, met inbegrip van de tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen, door Infrabel geconsulteerd tussen 8 oktober 2021 en 8 november 2021.

De klagende partij werd van deze consultatie schriftelijk op de hoogte gesteld per brief van 8 oktober 2021.<sup>19</sup> Via dit schrijven werd zij tevens uitgenodigd om haar reacties op de tarieven te kennen te geven.

---

<sup>19</sup> Bijlage 6 bij eerste conclusies Infrabel, "Consultatie over de ontwerptekst met betrekking tot de tarieven om overbelastingsrisico's in de betrokken dienstvoorzieningen te voorkomen, teneinde deze op te nemen in de netverklaring 2023".

81. De Dienst Regulering stelt vast dat de klager voorafgaandelijk aan de invoering van de tarieven geraadpleegd is, wat trouwens niet door hem betwist wordt. Een schending van artikel 20 van de Spoorcodex kan Infrabel op dit punt dus niet verweten worden.

82. Uit de dossierstukken blijkt dat de klager pas op 25 mei 2022 schriftelijke kritiek op het systeem heeft geuit<sup>20</sup>, dit is reeds zes maanden na het einde van de consultatieperiode. Op dat ogenblik was de eerste versie van de Netverklaring 2023 reeds op de website van Infrabel gepubliceerd, dit met inbegrip van de heffingsregeling.

83. Zelfs al waren de argumenten van DB Cargo Belgium tijdig opgeworpen geweest, *quod non*, dan nog bestond er voor Infrabel geen verplichting om de ontwerp tekst van de Netverklaring in het licht van deze tegenargumenten aan te passen, dit in tegenstelling tot wat de spoorwegonderneming voorhoudt. De raadpleging of consultatie waarvan sprake is in artikel 20 van de Spoorcodex is immers in beginsel bedoeld om aan de kandidaten informatie te verstrekken over de inhoud van de toekomstige Netverklaring, en hen de kans te geven hierover hun mening te uiten, maar niet om er onderhandelingen over te voeren.

Dit impliceert dat Infrabel zich mocht blijven scharen achter haar oorspronkelijk tariefvoorstel, zelfs na tegenkanting vanwege bepaalde spoorwegondernemingen. Kandidaten die het hiermee oneens zijn beschikken over een klachtmogelijkheid bij de regulator. Deze laatste kan ook zelf, in het kader van een controleopdracht, de conformiteit van de Netverklaring met de reglementering verifiëren.

84. De Dienst Regulering oordeelt dat Infrabel evenmin een schending van artikel 20 van de Spoorcodex heeft begaan door niet in te gaan op de argumenten die door de klager zijn aangeleverd. In ieder geval staat vast dat deze te laat zijn ingediend.

85. De klager voert ten slotte nog aan dat bepaalde correspondentie aan het adres van Infrabel onbeantwoord zou zijn gebleven.

Uit het dossier blijkt dat er naar aanleiding van de eerste e-mail van DB Cargo Belgium een Top Account-vergadering met Infrabel heeft plaatsgevonden. Een daaropvolgende e-mail van 11 juli 2022 werd op 18 juli 2022 door de exploitant beantwoord.<sup>21</sup>

---

<sup>20</sup> Slotconclusie DB Cargo Belgium, blz. 2.

<sup>21</sup> Bijlage 1 bij Slotconclusie Infrabel.

De inhoud van een laatste e-mail van 11 oktober 2022 zou door Infrabel mondeling zijn aangekaart op het Intermodal Market Place Event van 27 oktober 2022.<sup>22</sup> Dit kan door de Dienst Regulering niet gecontroleerd worden, maar hij stelt vast dat het voornaamste punt van kritiek uit deze e-mail betrekking heeft op de vermeende voorkeursbehandeling van Lineas, iets wat eveneens werd aangehaald in de e-mail van 11 juli 2022. De Dienst Regulering beschouwt de reactie van Infrabel in haar e-mail van 18 juli 2022 als een afdoende antwoord op deze kwestie:

Eerst en vooral willen we de nuance aanbrengen dat andere SO's de trieerinstallatie vandaag wel degelijk kunnen gebruiken (op voorwaarde dat ze een uitgeruste locomotief + personeel voorzien). Op dat vlak is er bijgevolg geen sprake van discriminatie.

86. De Dienst Regulering constateert bijgevolg dat alle communicatie van DB Cargo Belgium door Infrabel geadresseerd werd, zelfs al dateerde deze communicatie van ruimschoots na het einde van de consultatieperiode. Infrabel kan in deze geen schending van enigerlei bepaling van de Spoorcodex of zijn uitvoeringsbesluiten ten laste gelegd worden.

**87. De Dienst Regulering oordeelt dat het middel van de klager dat er door Infrabel onvoldoende gecommuniceerd zou zijn over de tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen, ongegrond is.**

### Middel 3: Non-discriminatiebeginsel inzake toegang tot dienstvoorzieningen geschonden

88. De klager beweert dat enkel zijn concurrent Lineas toegang krijgt tot de bundels B2 en C2 van de trieerinstallatie Antwerpen-Noord, bundels die niet onderworpen zijn aan de tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen. Als gevolg hiervan zou Lineas gratis in deze bundels kunnen parkeren en zouden de andere spoorwegondernemingen hiervoor geen gelijkwaardig alternatief krijgen.<sup>23</sup>

89. Artikel 9, §2 van de Spoorcodex schrijft voor dat exploitanten van dienstvoorzieningen alle spoorwegondernemingen op een niet-discriminerende wijze toegang verlenen, inclusief toegang via het spoor, tot de in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorzieningen en tot de in deze voorzieningen geleverde diensten.

---

<sup>22</sup> Slotconclusie Infrabel, blz. 1.

<sup>23</sup> Klacht DB Cargo Belgium, blz. 2.



90. Volgens bijlage 1 punt 2, c) van de Spoorcodex maken de rangeerstations en vormingsstations, met inbegrip van rangeervoorzieningen, dienstvoorzieningen uit.

91. De bundels B2 en C2 zijn onderdeel van de trieerinstallatie Antwerpen-Noord, dat een vormingsstation is:

Volgende bundelsporen en –heuvels maken deel uit van de trieerinstallatie van Antwerpen-Noord en kunnen gebruikt worden door de spoorwegondernemingen.

Installatie	Bijhorende sporen
Ontvangstbundel B1	Sporen 401 t.e.m. 411
Aankomstbundel B2	Sporen 501 t.e.m. 540
Ontvangstbundel C1	Sporen 101 t.e.m. 119 en doodsporen 178, 186 en 684
Aankomstbundel C2	Sporen 209 t.e.m. 264 doodsporen 293, 294, 295 en 296
Heuvel bundels B	-
Heuvel bundels C	-

BRON: Bijlage E.4.1. van de Netverklaring 2023, "Beschrijving dienstvoorziening "Trieerinstallatie Antwerpen-Noord"".

92. De toegang tot de bundels B2 en C2 is volgens diezelfde beschrijving onlosmakelijk verbonden met de toegang tot de trieerheuvel:

Wanneer een spoorwegonderneming toegang tot een heuvel vraagt, wordt ervan uitgegaan dat zij automatisch toegang vraagt voor hetzelfde tijdsblok en dezelfde dienstregeling tot alle "sporen met triëring door zwaartekracht" in de bundel na de betrokken heuvel, d.w.z. bundel B2 wanneer zij toegang tot heuvel B vraagt en bundel C2 wanneer zij toegang tot heuvel C vraagt (zie details van de sporen in deze bundels in bijlage F.1 van de netverklaring).

93. Dit betekent dat spoorwegondernemingen geen toegang kunnen krijgen tot de bundels B2 en C2 voor activiteiten die losstaan van het gebruik van de trieerheuvels B en C.<sup>24</sup>

94. In de beschrijving van de dienstvoorziening wordt verduidelijkt dat spoorondernemingen die toegang willen tot de trieerinstallatie, d.i. met inbegrip van de bundels B2 en C2, in eerste instantie lokale capaciteit dienen aan te vragen:

<sup>24</sup> "De toegang tot de bundels B2 en C2 is dus verplicht verbonden aan het gebruik van de heuvels": antwoord Infrabel op vragenlijst Dienst Regulering dd. 11 augustus 2023, blz. 2.

## 6.1 Verzoeken om toegang

### Heuvels B en C + bundels B2 en C.2

De spoorwegonderneming kan toegang vragen aan Infrabel tot de heuvels B en C per tijdsblok van 1u en per dienstregeling (cf. beschrijving van de dienst *Your Facilities* - reserveerbare sporen - in de netverklaring), via het reservatieformulier in bijlage B.1.6 van de netverklaring. Bij de reservatie van de tijdsblokken dient rekening gehouden te worden met de tijd die nodig is om het gebruik van de heuvel voor te bereiden en de installatie opnieuw te verlaten.

95. Vervolgens moet de spoorwegonderneming voorafgaandelijk de van toepassing zijnde plaatselijk protocollen aanvaarden om de installatie te kunnen gebruiken:

Daarenboven moet elke spoorwegonderneming die de lokale spoorweginfrastructuur, zoals Antwerpen-Noord, wenst te gebruiken op voorhand een plaatselijk protocol met Infrabel afgesloten hebben. Door de ondertekening van het protocol verbindt de spoorwegonderneming zich ertoe de gebruiksvoorwaarden van deze dienstvoorziening te respecteren. Daarin worden de rechten en plichten van de beide partijen gedefinieerd.

De plaatselijke protocollen zijn terug te vinden op de *Business Corner* van Infrabel. Een meer gedetailleerde uitleg over de plaatselijke protocollen is terug te vinden in de netverklaring.

96. Infrabel verduidelijkt in haar conclusies dat deze vereiste zich als volgt concretiseert:

- Aanvaarding van deel 1 en afsluiting van deel 2 van het plaatselijk protocol “Antwerpen-Noord (algemeen)” met Infrabel;
- Aanvaarding van deel 1 en afsluiting van deel 2 van het plaatselijk protocol “Antwerpen-Noord (triëring)” met Infrabel.<sup>25</sup>

97. Om na te gaan of tegenover de klager het beginsel van gelijke toegang tot de bundels B2 en C2 geschonden werd, dient in eerste instantie onderzocht te worden of hij van zijn kant alle voorwaarden om toegang te kunnen krijgen, heeft vervuld. Dit houdt specifiek in dat hij:

- lokale capaciteit heeft aangevraagd via het reservatieformulier in bijlage B.1.6 van de Netverklaring en
- deel 2 van de gebruiksvoorwaarden van de dienstvoorziening, dit zijn de hierboven vernoemde plaatselijke protocollen, heeft ondertekend.

---

<sup>25</sup> Eerste conclusie Infrabel, blz. 6.

98. Vervolgens dient nagegaan te worden of Infrabel DB Cargo Belgium de toegang tot de dienstvoorziening ontzegd heeft, door ofwel de capaciteitsaanvraag te weigeren zonder hiervoor een levensvatbaar alternatief voor te stellen<sup>26</sup>, ofwel door van haar kant deel 2 van de plaatselijke protocollen niet af te sluiten.

99. In haar antwoord op een reeks vragen van de Dienst Regulering houdt Infrabel voor dat DB Cargo Belgium tot op heden nooit lokale capaciteit in de bundels B2 en C2 heeft aangevraagd:

20. Heeft DB Cargo Belgium ooit toegang tot de bundels B2 en C2 gevraagd, via de heuvels B en C, of via een zijspoor?

DB Cargo Belgium heeft enkel een rijpadaanvraag ingediend en gekregen voor treinen vertrekkende vanuit de bundels B2 en C2, maar niet voor de toegang tot deze bundels via het zijspoor of de heuvel.

21. Heeft Infrabel DB Cargo Belgium ooit lokale capaciteit geweigerd in bundels B2 en C2 of alternatieve capaciteit voorgesteld?

Aangezien we geen aanvragen van DB Cargo Belgium voor lokale capaciteit in de bundels B2 en C2 hebben ontvangen, werd niets geweigerd.

*BRON: Antwoord vragenlijst Infrabel à Dienst Regulering dd. 11 augustus 2023*

100. Deze stelling wordt door DB Cargo Belgium bevestigd:

*Er werd geen capaciteit geweigerd, omdat deze ook nooit aangevraagd werd.*

*BRON: Antwoord DB Cargo Belgium aan Dienst Regulering dd. 26 mei 2023*

101. De Dienst Regulering concludeert dat DB Cargo Belgium tot nader order geen capaciteit heeft aangevraagd in de trierinstallatie Antwerpen-Noord, met inbegrip van de bundels B2 en C2. De Dienst Regulering dient dan ook niet verder te onderzoeken of de twee plaatselijke protocollen door de partijen ondertekend werden.

102. Gelet op het feit dat er geen capaciteit werd aangevraagd, kan Infrabel deze dan ook niet geweigerd hebben.

103. DB Cargo Belgium kan bij gebrek aan een weigeringsbeslissing van de exploitant niet ernstig voorhouden dat hij discriminatoir wordt behandeld. Bovendien blijkt uit geen enkel gegeven dat, indien deze spoorwegonderneming wel degelijk lokale

<sup>26</sup> Cfr. artikel 9, §4 van de Spoorcodex.

capaciteit zou aanvragen en de plaatselijke protocollen zou ondertekenen, zij niet op dezelfde manier en onder dezelfde voorwaarden als Lineas gebruik zou kunnen maken van de bundels die zich achter de trierheuvel situeren.

104. Wat de andere actieve spoorwegondernemingen betreft, zijn er voor de Dienst Regulering evenmin aanwijzingen dat er op onrechtmatige wijze lokale capaciteit wordt geweigerd:

22. Heeft Infrabel een andere SO ooit lokale capaciteit geweigerd in bundels B2 en C2 of alternatieve capaciteit voorgesteld?

Aangezien we geen aanvragen van andere SO's (dan Lineas) hebben ontvangen, werd niets geweigerd.

*BRON: Antwoord vragenlijst Infrabel à Dienst Regulering dd. 11 augustus 2023*

105. DB Cargo Belgium is van mening dat zij een concurrentienadeel lijdt doordat er geen alternatief beschikbaar is om “gratis” te parkeren. De Dienst Regulering merkt ter zake op dat er op dit moment slechts zeven bundels onderworpen zijn aan de tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen. Alle andere bundels op het netwerk zijn bijgevolg vrij van gebruiksheffing.

Het is bovendien ook niet zo dat de bundels B2 en C2 zuivere parkeerbundels zijn; zoals aangehaald is hun gebruik verbonden met trieëractiviteiten via de heuvel. Dat de klager ervoor kiest om zijn treinen elders te triëren betekent allerminst dat spoorwegondernemingen die wel rangeren via de heuvel door de exploitant worden gefavoriseerd.

106. Het is trouwens niet correct dat het gebruik van de bundels die niet onderhevig zijn aan de heffingsregeling, volledig gratis zou zijn.<sup>27</sup> Deze dienstvoorzieningen zijn immers onderhevig aan een toegangsheffing, waarvan de kostprijs is opgenomen in bijlage F.2 van de Netverklaring.<sup>28</sup>

107. Omgekeerd klopt het ook niet dat de bundels die wel onderworpen zijn aan het tariefsysteem *d'office* betalend zijn, iets wat eveneens in de klacht gesuggereerd

<sup>27</sup> Slotconclusie DB Cargo Belgium, blz. 5: “Derhalve verzoekt DB Cargo Belgium de Dienst Regulering te beslissen over passende maatregelen om de huidige situatie van ongelijke behandeling, waarbij door slechts één marktdeelnemer gratis gebruikt wordt gemaakt van de infrastructuur, te corrigeren dan wel de tarievenregeling/heffingsregeling af te schaffen.”

<sup>28</sup> Netverklaring 2023, punt 7.3.1.3. De “eenheidskost toegang” bedraagt in de huidige dienstregeling €35,47.

wordt.<sup>29</sup> Het is pas wanneer de standaardbezettingstermijnen overschreden worden, dat spoorwegondernemingen in een betalend product (kortparkeren of langparkeren) terechtkomen. Tot dat ogenblik wordt het gebruik van de bundel beschouwd als rangeren, waarvoor niets wordt aangerekend. Dit werd hierboven geïllustreerd onder randnummer 47 van deze beslissing.

Wanneer de klager in deze context voorhoudt dat “de parkeerkosten door alle partijen worden gedragen, met uitsluiting van Lineas”, dan dient hij zich te realiseren dat de bundels waar het tarief van toepassing is in feite niet bedoeld zijn om parkeeractiviteiten uit te oefenen. Spoorwegondernemingen die de bundels enkel gebruiken voor rangeeractiviteiten, dit zijn de activiteiten waartoe deze bundels bestemd zijn, zullen überhaupt geen parkeerkosten hoeven te betalen.

108. Op de inhoudelijke discussie die de partijen nog voeren over het verschil tussen de ontvangtbundels B1 en C1, waar de tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen van toepassing zijn, en de aankomstbundels B2 en C2, waar de tarieven niet van toepassing zijn, hoeft in het licht van het voorgaande niet verder ingegaan te worden.

In eerste instantie is het immers zo dat de drie objectieve criteria die de exploitant heeft gedefinieerd om bundels te onderwerpen aan de tarifiering, van overeenkomstige toepassing zijn op de bundels B1 en C1.

Het tweede en derde criterium van de heffing kan daarentegen niet toegepast worden op de bundels B2 en C2, ook al zouden de sporen in deze bundels als operationele sporen gekenmerkt worden (*supra*, randnummer 67). Hieruit volgt niet dat de gebruikers van de bundels B1 en C1 discriminerend behandeld worden.

Ten tweede is eerder in deze beslissing gebleken dat het niet bewezen is dat DB Cargo Belgium géén toegang kan krijgen tot de bundels B2 en C2. Indien zij lokale capaciteit in de trieerinstallatie aanvraagt, dan kan zij evenzeer genieten van het feit dat er in deze achterliggende bundels geen tarieven gelden.

109. De klagende partij houdt ten slotte nog voor dat Lineas de bundels B2 en C2 ook mag benuttigen zonder gebruik te maken van de heuvels, namelijk via bepaalde zijsporen. Ook dit zou volgens haar blijken geven van een ongelijke behandeling.<sup>30</sup>

---

<sup>29</sup> Klacht DB Cargo Belgium, blz. 2.

<sup>30</sup> Slotconclusie DB Cargo Belgium, blz. 3.

110. Volgens Infrabel is het inderdaad mogelijk om via zijsporen de bundels B2 en C2 te bereiken, maar dit enkel om wagens te behandelen die niet mogen geheuveld worden om technische redenen, omwille van hun ladingskarakteristieken of voor herheuvelingen. Dit neemt volgens Infrabel niet weg dat een beweging via de zijsporen naar de bundels B2 en C2 te allen tijde in verband moet staan met een trieëringsoperatie.<sup>31</sup>

111. Uit het plaatselijk protocol “Antwerpen-Noord (triëring)” blijkt inderdaad dat bepaalde wagons niet mogen geheuveld worden en via de zijsporen naar de bundels B2 of C2 moeten worden geleid:

Een wagen met **bijzondere bescherming graad 3** mag niet geheuveld worden. Voor een wagen met **ProtectionLevel 3 + HillProhibited** veroorzaakt het systeem automatisch een trieerstop op het ogenblik dat de wagen met heuvelverbod de top van de trieerheuvel bereikt. Vervolgens wordt het stel volledig teruggetrokken tot achter het sein in bundel B1 of C1, en wordt de wagen in gewone rangering naast de trieerheuvel tot op zijn bestemmingsspoor in bundel B2 of C2 gebracht.

*BRON: “Antwerpen-Noord (triëring)”, blz. 29.*

112. De Dienst Regulering ziet ook in deze geen bewijs van een ongelijke behandeling. Eender welke spoorwegonderneming die capaciteit krijgt toegewezen tot de trieerinstallatie en de plaatselijke protocollen afsluit zal in bepaalde omstandigheden wagons naar de aankomstbundels moeten leiden via de zijsporen.

Indien de klager met zijn stelling zou suggereren dat Lineas eender welke wagons, met inbegrip van wagons die zelfs helemaal niet moeten gerangeerd worden, via de zijsporen naar de achterliggende bundels zou brengen, dan wordt dit door geen enkel gegeven aangetoond.

113. **De Dienst Regulering is op basis van de bovenstaande overwegingen van oordeel dat er geen schending voorhanden is van artikel 9, §2 van de Spoorcodex. Het middel dat DB Cargo Belgium discriminatoir zou behandeld worden wat de toegang tot de bundels B2 en C2 van de trieerinstallatie Antwerpen-Noord betreft, is ongegrond.**

---

<sup>31</sup> Antwoord Infrabel op vragenlijst Dienst Regulering dd. 11 augustus 2023, blz. 4.

## 5. Beslissing

Gelet op de klacht van DB Cargo Belgium die op 30 maart 2023 bij de Dienst Regulering werd ingediend;

Gelet op de schriftelijke verweermiddelen van Infrabel met betrekking tot de klacht;

Gelet op de analyse van de Dienst Regulering over de ontvankelijkheid van de klacht;

Gelet op de analyse van de Dienst Regulering over de grond van de klacht;

Overwegende dat het eerste middel van de klacht met betrekking tot het discriminatoir karakter van de tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen, ongegrond is, aangezien er geen schending is van artikel 49, §1 van de Spoorcodex;

Overwegende dat het tweede middel van de klacht met betrekking tot de gebrekkige communicatie over de tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen, ongegrond is, aangezien er geen schending van artikel 20 van de Spoorcodex voorhanden is;

Overwegende dat het derde middel van de klacht met betrekking tot het non-discriminatiebeginsel inzake de toegang tot de bundels B2 en C2 ongegrond is, aangezien er geen schending is van artikel 9, §2 van de Spoorcodex;

Gelet op het feit dat de Dienst Regulering op grond van artikel 65, 2<sup>e</sup> lid, 1<sup>o</sup> van de Spoorcodex bij het nemen van zijn beslissing rekening houdt met de naleving van de van toepassing zijnde wetten en reglementeringen;

**Beslist de Dienst Regulering als volgt:**

- A. De klacht van DB Cargo Belgium is ontvankelijk;**
- B. Het eerste middel uit de klacht van DB Cargo Belgium is ongegrond;**
- C. Het tweede middel uit de klacht van DB Cargo Belgium is ongegrond;**
- D. Het derde middel uit de klacht van DB Cargo Belgium is ongegrond.**

## **6. Beroepsmogelijkheid**

Overeenkomstig artikel 221/2 van de Spoorcodex hebben belanghebbenden 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 25 september 2023,

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

**Voor de Directeur,**

**Afwezig,**

**Marc HINOUL**

**Adjunct-Directeur**