



Federaal Agentschap voor **Regulering van Transport**

Beslissing D-2025-01-S

**in het kader van de controleopdracht naar de tarieven opgenomen in de 'Algemene
Voorwaarden dienstverlening trieerinstallatie Antwerpen-Noord' van Lineas**

NIET-VERTROUWELIJKE VERSIE
Vertrouwelijke delen zijn in zwart onleesbaar gemaakt

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	2
1. Voorwerp	3
2. Feiten en retroacta	3
3. Wettelijke basis	3
4. Analyse.....	4
4.1. Analyse non-discriminatie tarieven.....	4
4.1.1. Vertoefkosten	5
4.1.2. Annulatiekosten.....	5
4.2. Analyse hoogte van de heffing	6
4.2.1. Analyse van de kosten(basis)	6
4.2.2. Analyse redelijke winstmarge	10
4.2.3. Analyse impact prijszetting	14
5. Beslissing.....	16
6. Beroepsmogelijkheid	17

1. Voorwerp

1. De Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal – hierna de Dienst Regulering – startte op 24 april 2023 een controleopdracht naar de tarieven die door Lineas als BND (Beheerder Neutrale Dienstverlening) worden gevraagd voor de geleverde diensten op de trieerinstallatie Antwerpen-Noord. De tarieven zoals vermeld in de “Algemene Voorwaarden dienstverlening trieerinstallatie Antwerpen-Noord” van Lineas – hierna de Algemene Voorwaarden – vormen daarbij het onderwerp van deze controleopdracht.
2. Binnen de controleopdracht werd nagegaan of de voorgestelde tariefstructuur, de onderliggende producten en de tariefformules in overeenstemming zijn met de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex – hierna de Spoorcodex – en zijn uitvoeringsbesluiten.

2. Feiten en retroacta

3. De Dienst Regulering lichtte Lineas op 24 april 2023 via aangetekend schrijven in van de opstart van een controleopdracht naar de tarieven voor het gebruik van de dienstvoorziening voor de trieerinstallatie Antwerpen-Noord.
4. In 2023 en begin 2024 vonden er verschillende vergaderingen en informatie-uitwisselingen plaats tussen Lineas en de Dienst Regulering.
5. Op 19 september 2024 werd een eerste rapport aan Lineas overgemaakt. De Dienst Regulering ontving op 18 oktober 2024 de reactie van Lineas op dit rapport.
6. Omwille van aanpassingen aan de Algemene Voorwaarden en het aanleveren van nieuwe informatie werd op 11 februari 2025 een aanvullend rapport aan Lineas overgemaakt. De Dienst Regulering ontving op 11 maart 2025 de reactie van Lineas op dit aanvullend rapport.
7. Op 20 maart 2025 is de Dienst Regulering overgegaan in het federaal Agentschap voor Regulering van Transport – hierna het Agentschap.
8. Op 2 april 2025 heeft het Agentschap nog bijkomende vragen gesteld aan Lineas. Op 15 april 2025 werden de antwoorden hierop ontvangen.
9. Op 30 april 2025 werd Lineas door het Agentschap ingelicht van het feit dat de benodigde informatie aanwezig is om binnen zes weken een beslissing te nemen over het dossier.

3. Wettelijke basis

10. Artikel 62, §3 van de Spoorcodex geeft het toezichthoudend orgaan in punt 9° de bevoegdheid om de toegang tot de diensten en hun heffingen overeenkomstig artikel 9 van de Spoorcodex te controleren.
11. Conform artikel 63, §3 van de Spoorcodex kan het toezichthoudend orgaan in uitvoering van zijn opdrachten inzake controle alle maatregelen nemen die nodig zijn, met inbegrip van bewarende maatregelen en bestuurlijke boetes, om een einde te stellen aan de inbreuken op de netverklaring en onder meer inzake toegang tot dienstvoorzieningen overeenkomstig artikel 9 van de Spoorcodex.

12. Volgens artikel 65 van de Spoorcodex beslist het toezichthoudende orgaan in de gevallen bedoeld in art. 63, §3, na de betrokken partijen te hebben gehoord, binnen zes weken na ontvangst van alle relevante inlichtingen.
13. Artikel 35 van de wet van 8 mei 2024 betreffende de toegankelijkheidsvoorschriften voor vervoersdiensten en houdende de oprichting van het Federaal Agentschap voor de Regulering van Transport bepaalt dat het toezichthoudend orgaan het federaal Agentschap voor Regulering van Transport is (hierna: het Agentschap).

4. Analyse

14. De analyse van de tarieven die Lineas vraagt voor de heuveldiensten op de trieerinstallatie Antwerpen-Noord heeft zich opgesplitst in volgende onderdelen:
 - a. Controle op het non-discriminatoire karakter van de tarieven van de heuveldiensten
 - b. Controle op de hoogte van de heffing
 - i. Controle van de kostenbasis in het gehanteerde model
 - ii. Controle op de redelijke winstmarge
 - iii. Impact van de prijszetting op de markt
15. Tijdens het onderzoek en in de rapporten opgesteld in het kader van deze controleopdracht kwamen elementen naar voren die erop konden wijzen dat de tarieven nog niet volledig voldeden aan de wettelijke vereisten en dat bepaalde informatie ontbrak, mogelijks onjuist of onvolledig was.
16. Hieronder zal worden geanalyseerd of de reactie van Lineas op de opmerkingen uit de rapporten voldoen en/of de door de rapporten gevraagde aanpassingen reeds werden doorgevoerd. In de nieuwe versie van de Algemene Voorwaarden (zie randnummer 6) hield Lineas immers reeds rekening met enkele van de in het eerste rapport gemaakte opmerkingen. Deze aanpassingen worden ook meegenomen in de analyse.
17. Concreet zijn volgende tarieven nu van toepassing (conform punt “4.1. Informatie over de tarieven van de heuveldiensten” van de nieuwe Algemene Voorwaarden):
 - a. Enkele heuveling: 78 euro per wagon
 - b. Sequencing: 104 euro per wagon
 - c. Picking: 150 euro per wagon plus vertoefkosten aan 50 euro per dag (vanaf dag 1)Daarnaast wordt ook een annuleringsheffing aangerekend voor aankomende- en vertrektreinen in het geval van annulatie door de spoorwegonderneming (conform punt “4.2. Informatie over andere kosten: afschaffingen en aanpassingen”). Deze bedraagt 375 euro bij annulatie tussen 2 weken en 1 week op voorhand en 750 euro bij annulatie minder dan 1 week op voorhand.

4.1. Analyse non-discriminatie tarieven

18. In het onderzoek werd nagegaan of de tarieven in de Algemene Voorwaarden van Lineas voldoen aan het non-discriminatie principe uit artikel 49 van de Spoorcodex. In de rapporten

werd vastgesteld dat de vertoef- en annulatiekosten niet volledig in lijn leken met de wetgeving. Hieronder wordt dit voor beide kosten geanalyseerd.

4.1.1. Vertoefkosten

19. Om tegemoet te komen aan de vaststellingen van het eerste onderzoeksrapport d.d. 19 september 2024 – waarbij gesteld werd dat de vertoefkosten binnen het product picking discriminatoir waren in het licht van artikels 9, §2 en 49 van de Spoorcodex¹ – had Lineas zijn tarieven al aangepast in de Algemene Voorwaarden d.d. 27 november 2024. Voor de heuveldienst picking wordt sinds 1 januari 2025 een samengesteld tarief aangerekend: een vast tarief van 150 euro per wagon én een variabel tarief vertoefkosten van 50 euro per wagon per dag.
20. In het aanvullend onderzoeksrapport d.d. 11 februari 2025 werd vastgesteld dat door deze aanpassing de vertoefkosten niet langer discriminatoir zijn in het licht van artikels 9, §2 en 49 van de Spoorcodex en dat de tariefstructuur homogeen is, waarbij het tarief gelijk blijft afhankelijk van de vertoef tijd.
21. In haar reactie op het aanvullende rapport geeft Lineas aan dat de BND zeker zal opvolgen hoe de tariefstructuur het gedrag van de Klant SO beïnvloedt en in het bijzonder hoe de vertoef tijden van picking zullen evolueren. Gezien de recente aanpassing van de vertoef tariefcurve is het volgens Lineas echter wenselijk de tariefstructuur nu voor een voldoende lange periode stabiel te houden en de (lange termijn) evoluties nauw op te volgen alvorens nieuwe producten te lanceren.
22. **Het Agentschap is van oordeel dat de vertoefkosten uit de nieuwe Algemene Voorwaarden niet discriminatoir zijn in het licht van artikels 9, §2 en 49 van de Spoorcodex en bijgevolg zo mogen toegepast worden.**

4.1.2. Annulatiekosten

23. In het aanvullende onderzoeksrapport werd vastgesteld dat de annulatiekosten niet afhangen van het type dienst, maar van het type trein, meer bepaald aankomende of vertrekkende treinen. In het rapport werd gesteld dat de redenering van Lineas gevolgd kan worden dat de annulatiekost in beide gevallen een vergoeding is voor de gemaakte kosten van de voorbereidende diensten bij aankomst en vertrek, waarbij alle spoorwegondernemingen gelijk worden behandeld. Er werden geen elementen vastgesteld die erop wijzen dat de annulatiekosten discriminatoir zijn in het licht van artikels 9, §2 en 49 van de Spoorcodex. Er werd wel verduidelijking gevraagd welke controlemechanismes aanwezig zijn om te controleren dat alle geannuleerde treinen opgenomen worden, ook bv. deze van Lineas zelf.
24. In haar reactie heeft Lineas aangegeven dat de BND de annulatiekosten bepaald op basis van de e-mail die verstuurd wordt bij afschaffing: per maand wordt nagekeken wanneer deze e-

¹Er werd immers vastgesteld dat er geen (proportionele) link bestond tussen het middel, zijnde de verschillende tarifaire behandeling van de SO afhankelijk van de duurtijd, en de door Lineas aangehaalde doelstelling van een efficiënter bundelbeheer (en dus minder benodigde heuvelingen per dag).

mail van afschaffing is toegekomen bij de BND ten opzichte van de vertrekdatum van de afgeschafte trein om zo de afschaffingskost te bepalen. Hierin bestaat een verschil tussen Lineas SO en andere klanten SO's. De treinen van Lineas worden immers door de planning van Lineas zelf afgeschaft in het planningsysteem IRON. De planning van Lineas stuurt vervolgens in parallel een e-mail notificatie naar de BND betreffende die aanpassing. Lineas geeft wel aan dat er momenteel gewerkt wordt aan een IT-ontwikkeling om de parallelle e-mail notificatie naar de BND te automatiseren (op basis van de afschaffing in IRON). Voor de andere klanten gebeurt de omgekeerde handeling, waarbij de trein wordt afgeschaft in het planningssysteem IRON door de BND nadat de annulerings-mail van de klant is.

25. Het Agentschap is van mening dat de huidige manier van werken veel manuele handelingen vereist, waarbij er momenteel een verschil bestaat in de behandeling tussen Lineas en andere SO's. Om de kans op fouten (en/of fraude) tot een minimum te beperken en een gelijke behandeling van gebruikers maximaal te garanderen, is het Agentschap van mening dat de toekenning en berekening van de annulatiekosten geautomatiseerd moet worden met eenzelfde behandeling voor alle partijen, bijvoorbeeld via het planningssysteem IRON zelf.
26. **Het Agentschap is van oordeel dat de annulatiekosten niet discriminatoir zijn in het licht van artikels 9, §2 en 49 van de Spoorcodex en bijgevolg zo mogen toegepast worden. Het Agentschap vraagt echter dat Lineas BND de berekening en de toepassing van de afschaffingskost verder automatiseert, teneinde een gelijke behandeling van alle klanten te garanderen.**

4.2. Analyse hoogte van de heffing

27. In de onderzoeksrapporten werd nagegaan of de tarieven in de Algemene Voorwaarden van Lineas voldoen aan artikel 51 van de Spoorcodex. Daartoe werd eerst de kostenbasis en de hoogte van de kosten geanalyseerd, waarna ook de redelijke winstmarge onder de loep werd gehouden. Tot slot werd ook de impact op de winstmarge en de mededingen van de voorziene prijszetting behandeld. Deze analyse en de reactie van Lineas hierop worden hieronder uiteengezet.

4.2.1. Analyse van de kosten(basis)

28. In de onderzoeksrapporten werd aangegeven dat het aangewezen zou zijn de kosten, zoals personeelskosten, rechtstreeks toe te wijzen aan de neutrale diensten op de heuvel. Een analytische, gescheiden boekhouding verhoogt niet alleen de transparantie, maar leidt ook tot de meest correcte kostprijsberekening van de activiteiten. Dit laat Lineas ook toe om zelf zijn efficiëntie op de heuvel beter te evalueren.
29. Bij gebrek aan een dergelijke gescheiden, analytische boekhouding bij Lineas en aangezien geen strijdige elementen werden vastgesteld in de alternatieve (gemodelleerde) berekeningswijze van Lineas, werd in het onderzoeksrapport gesteld dat het huidige systeem momenteel behouden mag blijven, mits onderstaande zaken verduidelijkt en gejustificeerd kunnen worden:
 - a. De berekening van het aantal (available) shifts per jaar en de toewijzing van het aantal FTE's;

- b. De extra opgenomen kosten onder 'rolling stock';
 - c. De kosten en de verdeelsleutel in het kader van de kostenallocatie van de overhead;
 - d. De kosten voor general management & supporting services;
 - e. De extra kosten opgenomen in P&L 2024;
 - f. De toegepaste indexering.
30. Hieronder wordt voor de verschillende bovenstaande kostenposten nagegaan of deze voldoende verduidelijkt en gerechtvaardigd werden door Lineas.

4.2.1.1. Personeelskosten

31. In de onderzoeksrapporten werd vastgesteld dat de personeelskosten bepaald worden op basis van het aantal uitgevoerde shifts, waarbij het aantal FTE berekend wordt door te kijken hoeveel shifts er per categorie gemiddeld uitgevoerd (kunnen) worden. Voor de berekening van deze 'available shifts' werd Lineas in het aanvullende rapport gevraagd om nog enkele onduidelijkheden of inconsistenties te verklaren.
32. Lineas heeft in haar reactie de verschillende posten verder verduidelijkt. Het Agentschap heeft daarbij vastgesteld dat de verschillende posten voldoende verantwoord en gestaafd werden. Ter controle heeft het Agentschap ook een update uitgevoerd van de quick scan van enkele moeilijker verifieerbare/aantoonbare posten, zoals voor de categorie 'Overgang'² en een algemene controle op deze berekeningswijze voor Lineas in zijn geheel en ziet geen strijdige elementen met de wetgeving. Het Agentschap is van oordeel dat de door Lineas gebruikte gemodelleerde berekening een conservatieve inschatting lijkt en gebruikt kan worden, maar wijst er opnieuw op dat rechtstreekse toewijzing het meest aangewezen en correct is.
33. **Het Agentschap ziet geen strijdige elementen in de berekening van de personeelskosten. De gemodelleerde berekening lijkt een conservatieve inschatting van de werkelijkheid, waardoor voor dit aspect voldaan wordt aan het "totale kosten"-principe uit artikel 51 van de Spoorcodex.**

4.2.1.2. Rolling stock

34. In het aanvullende rapport werd vastgesteld dat Lineas voor de eenheidskost voor het rollend materieel gebruik maakt van de totale kosten voor alle T-77 locomotieven, wat omgezet wordt naar een gemiddelde kost van een locomotief per jaar. Deze wordt vermenigvuldigd met het effectief aantal ingezette locomotieven op de heuvel³. Hierbij worden geen strijdige elementen vastgesteld in de berekening van de kosten voor rollend materieel. Meer dan de helft van de kosten ligt vast in vaste (leasing)contracten. Echter wordt ook hier geadviseerd om de kosten rechtstreeks toe te wijzen.

² Als een shift 8 uur duurt in plaats van 7u36, worden er elke 4^{de} week 4 shifts uitgevoerd in plaats van 5. Op 20 beschikbare dagen (4 weken x 5 dagen) worden dus 19 shifts gepresteerd, waardoor er 1 overgangsdag is. Een gemiddelde overgang van 12,8 dagen op jaarbasis is volgens het Agentschap dan ook realistisch. De ingeschatte overgang van ■ dagen zijn daarbij aan de hoge kant. Dit wordt dan wel weer (over)gecompenseerd door andere kostenposten, zoals 'other' die lager waren dan voorzien.

³ Met een conservatieve inschatting, aangezien de niet geregistreerde locomotieven – die soms gebruikt worden voor dubbele tractie en voor uitgeweken treinen – niet opgenomen worden.

35. Het Agentschap ziet geen strijdige elementen in de berekening van de eenheden en de eenheidskosten voor het rollend materieel, waardoor voor dit aspect voldaan wordt aan artikel 51 van de Spoorcodex.

4.2.1.3. Overhead

4.2.1.4. 'Ops real estate' (vastgoed)

36. Naar aanleiding van het eerste rapport, waar werd vastgesteld dat een algemene toewijzing van alle 'real estate kosten' op basis van operationele FTE, waarschijnlijk een overschatting is van de werkelijke kosten, werd een nieuwe herberekening door Lineas voorgesteld:

Real estate kost = [REDACTED]
= [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Auxiliary staff kost = [REDACTED]
= [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

37. In het aanvullend onderzoeksrapport werd daarop gevraagd om voor deze nieuwe berekening de kosten met een uittreksel uit de boekhouding te staven en de verdeelsleutel verder te verduidelijken.
38. De door Lineas aangeleverde verduidelijking met betrekking tot de verdeelsleutel is voor het Agentschap afdoende.
39. Echter, op basis van de uittreksels uit de boekhouding van 2024 bleek dat de kost voor de 'Ops real estate' en voor de 'auxiliary staff kost' niet overeenstemden met de voorgestelde bedragen⁴. Het Agentschap is dan ook van oordeel dat Lineas deze kosten in zijn kostenmodel moet aanpassen.
40. Het Agentschap is van oordeel dat de overhead kosten op basis van de voorgestelde verdeelsleutel mogen toegepast worden op voorwaarde dat Lineas BND de cijfers in het kostenmodel aanpast naar de werkelijke cijfers zoals voorzien in de uittreksels uit de boekhouding 2024.

4.2.1.5. General management & supporting services

41. Lineas gebruikt voor deze kostenpost een algemeen percentage van [REDACTED], equivalent aan het percentage dat Lineas (in zijn geheel) hiervoor heeft. Aangezien een rechtstreekse toewijzing van deze kosten aan de heuvel moeilijk is zonder gescheiden boekhouding, is het gebruik van

⁴ In 2024 bedroegen deze respectievelijk [REDACTED] euro voor de 'Ops real estate' en [REDACTED] euro voor de 'auxiliary staff kost'.

één algemeen percentage aan de verschillende 'departementen', waaronder de heuvel, een gangbare praktijk.

42. Lineas BND heeft bovendien een uitsplitsing gegeven van de verschillende categorieën binnen deze post, evenals een verklaring van het gebruik van deze middelen op de heuvel voor de grootste kostenposten. Daarbij werd duidelijk dat naar aanleiding van de opstart van de Neutrale Heuvel, bepaalde departementen meer dan [REDACTED] van hun tijd in de Neutrale Heuvel gestoken hebben, zoals Legal en Public Affairs, Safety, IT en Finance.
43. **Het Agentschap is van oordeel dat deze overhead kosten op basis van hetzelfde percentage dat voor Lineas in zijn geheel geldt, mogen toegepast worden voor de berekening van de tarieven van Lineas BND.**

4.2.1.6. 'Extra' kosten

44. In de P&L (Profit and Loss) van 2024 heeft Lineas extra kosten opgenomen, met name voor de rijpaden en wagonkosten (herstellingen, ontsporingen en lekkage tussenkomsten). Het gaat daarbij over reële, door Lineas BND gemaakte kosten die dus ook toegepast zullen worden op 2025.
45. **Het Agentschap ziet geen strijdige elementen in de berekening van de extra opgenomen kosten. Aangezien enkele van deze kosten echter eerder sporadisch voorkomen, lijkt een rechtstreekse toewijzing in het kader van een analytische boekhouding nuttig om de effectieve hoogte te bepalen.**

4.2.1.7. Toegepaste index

46. Lineas BND gebruikt als index de Harmonised Indices of Consumer Prices (HICP), waarbij de waarde van Q3 van het voorafgaand jaar "n-1" gebruikt wordt voor indexaties in januari van het volgend jaar "n" (gepubliceerd op de website van Eurostat).
47. Dit wil zeggen dat het tarief voor jaar "n", gebruik maakt van de index van jaar "n-1", waarbij de kostenbasis geïmpacteerd wordt door de index van jaar "n". In een standaard context, waarbij de index verwacht wordt stabiel te zijn, is dit een correcte benadering (het tarief inclusief index jaar "n-1" is gelijkaardig aan de geïndexeerde kostenbasis jaar "n").
48. Concreet bedraagt de door Lineas voorgestelde index [REDACTED]. De verwachte inflatie voor 2025 bedraagt volgens het Federaal Planbureau⁵ echter 2,1%. Aangezien deze prijszetting ertoe zou kunnen leiden dat er niet meer voldaan wordt aan het "totale kosten + redelijke winstmarge"-principe uit art. 51 van de Spoorcodex⁶, lijkt een eenmalige neerwaartse correctie aangewezen. Het door Lineas aangehaalde argument dat tarieven stabiel zijn sinds 2023 houdt geen stand, aangezien de tarieven toen louter een inschatting waren en deze nu volledig opnieuw berekend werden op basis van de effectieve kosten(inschattingen) van 2024.

⁵ Federaal Planbureau, Indexcijfer der consumptieprijzen - Inflatievooruitzichten [03/06/2025].

⁶ Indien de prijzen voor 2025 in de P&L gelijkgesteld worden aan de totale kosten 2024 + (maximaal) redelijke winstmarge, is een neerwaartse correctie noodzakelijk.

49. Eenmaal de prijzen vastliggen en voldoen aan het “totale kosten + redelijke winstmarge”-principe, is het aangewezen om de te gebruiken index op te nemen in de Algemene Voorwaarden, zodat deze niet jaarlijks aangepast en/of gecontroleerd moeten worden.
50. Het Agentschap is van oordeel dat de geïndexeerde tarieven overeen moeten komen met de geïndexeerde kosten. Het Agentschap vraagt Lineas dan ook om een neerwaartse correctie op de index, zoals hierboven bedoeld, toe te passen opdat voldaan wordt aan het principe van “totale kosten + redelijke winstmarge” uit artikel 51 van de Spoorcodex. Daarnaast stelt het Agentschap voor om de te gebruiken index in de toekomst in de Algemene Voorwaarden op te nemen.

4.2.2. Analyse redelijke winstmarge

51. Conform artikel 51, §1 van de Spoorcodex mogen exploitanten van dienstvoorzieningen een redelijke winstmarge vragen. Deze dient in overeenstemming te zijn met de definitie van redelijke winst zoals voorzien in artikel 3, 10°/1 van de Spoorcodex: *“Redelijke winst”: een rendementsvergoeding op basis van eigen vermogen, waarbij rekening wordt gehouden met het risico, waaronder het risico aan inkomstenzijde of het ontbreken daarvan, waaraan de exploitant van de dienstvoorziening is blootgesteld, en die in de lijn ligt van de gemiddelde opbrengst voor de betrokken sector in de afgelopen jaren”*.
52. In dit kader heeft Lineas BND de hoogte van de winstmarge bepaald via de *cost of equity* die in het verleden al berekend werd voor Lineas in zijn geheel op basis van het Capital Asset Pricing Model (CAPM). Aangezien Lineas geen aparte boekhouding heeft bijgehouden voor de trieerinstallatie, is het eigen vermogen (ingezette kapitaal of capital employed) echter niet gekend. Bijgevolg is het ook niet mogelijk om de redelijke winst te bepalen als percentage hierop.⁷ Als alternatief heeft Lineas de kosten gerelateerd aan de exploitatie van de dienstvoorziening opgenomen in een winst- en verliesrekening (P&L).⁸ Hieronder wordt verder ingegaan op de analyse van de P&L en de analyse van de methodologie en de hoogte van de winstmarge van Lineas.

Analyse P&L-rekening Lineas BND⁹

53. In het aanvullend rapport werd aangegeven dat de benadering om de netto winstmarge en de prijzen te bepalen via de P&L voorlopig aanvaard kon worden. Daarbij werd wel gevraagd om de [REDACTED] op het working capital te verantwoorden, waarbij specifiek de vraag gesteld werd of hiervoor een (korte termijn) lening werd aangegaan en de boekhoudkundige verantwoording hiervoor te geven.

⁷ De EBIT post taks had anders berekend kunnen worden als het product van het toegestane rendement en het ingezette kapitaal. Gecorrigeerd met de belastingen en operationele kosten, had dit een zicht kunnen geven op de toegestane opbrengsten (waaruit de prijzen zouden kunnen bepaald worden).

⁸ Het gaat daarbij om de exploitatiekosten en de kosten gerelateerd aan working capital [REDACTED]. Deze worden vergeleken met de opbrengsten (benodigde prijzen) om tot de winstmarge te komen.

⁹ Lineas houdt enkel een winst- en verliesrekening bij voor de trieerinstallatie, zonder balans (en overzicht van het eigen vermogen).

54. In haar antwoord geeft Lineas BND weer dat de [REDACTED] gebaseerd was op de gemiddelde kapitaalkosten van Lineas, zijnde de mix van vreemd en eigen vermogen. Dit wordt weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 1: Weighted Average cost of Capital (WACC) met CAPM – berekening Lineas

WACC berekening	Compass Lexcon 31/01/2024	Lineas 31/12/2023
Cost of equity	[REDACTED]	[REDACTED]
3-month Euribor	[REDACTED]	[REDACTED]
Credit spread	[REDACTED]	[REDACTED]
Pre-Tax Cost of Debt (EUR)	[REDACTED]	[REDACTED]
Belgium Corporate Income Tax Rate	[REDACTED]	[REDACTED]
Post-Tax cost of Debt (EUR)	[REDACTED]	[REDACTED]
Debt-to-Total Capital Ratio	[REDACTED]	[REDACTED]
Weighted Average Cost of Capital	[REDACTED]	[REDACTED]

Bron: Tabel opgemaakt op basis van reactie Lineas op aanvullend rapport d.d. 11 maart 2025

55. Het Agentschap blijft van mening dat de kosten gerelateerd aan het werkkapitaal mogen opgenomen worden op voorwaarde dat ze aantoonbaar nodig zijn voor het verrichten van de dienstverlening¹⁰. Daarbij moeten ze transparant en boekhoudkundig onderbouwd zijn, zonder rekening te houden met (abstracte) rendementsverwachtingen. Dubbele boekingen en/of winstmarges¹¹ die bovenop de (operationele) kosten worden geteld, kunnen daarbij niet toegestaan worden. Aangezien Lineas niet kan aantonen dat het om twee verschillende kapitalen gaat (bv. operationeel vs. geïnvesteerd kapitaal), wordt hier mogelijks tweemaal winst aangerekend op hetzelfde kapitaal. Immers, Lineas heeft deze kostenpost berekend als het verschil tussen de accounts receivable en de accounts payable. Het gaat daarbij dus over het netto werkkapitaal, dat vastzit in de onderneming. Opportuïteitskosten kunnen hier niet toegelaten worden. Werkkapitaal is eigen aan de onderneming en de vergoeding voor het risico hiervoor zit al in de winstmarge. Bovendien is het niet geweten of het werkkapitaal voornamelijk uit eigen vermogen of vreemd vermogen komt.
56. Het Agentschap is van oordeel dat de verantwoorde kosten van [REDACTED] op het werkkapitaal zoals voorgesteld door Lineas onvoldoende elementen bieden om de conformiteit met artikel 51 van de Spoorcodex te kunnen verifiëren. Het toepassen van een WACC op het werkkapitaal (boven op de redelijke winstmarge) zou tot dubbele aanrekeningen kunnen leiden. Bij gebrek aan een aanvaardbare motivering en een duidelijke verantwoording van de aanwezige operationele¹² kosten is het Agentschap van oordeel dat het niet toegestaan is om [REDACTED] toe te passen op het werkkapitaal.

Analyse methodologie & hoogte winstmarge Lineas (via CAPM)

57. In het aanvullend rapport werd aangegeven dat de voorgestelde berekeningswijze van de redelijke winstmarge aanvaardbaar is, waarbij Lineas haar kost van het eigen vermogen zelf mag bepalen en daarvoor het CAPM mag gebruiken. Er werd echter in het onderzoeksrapport

¹⁰ De kost (bv. korte termijn rente) die nodig is voor de dagelijkse exploitatie van de dienstvoorziening (cf. werkkapitaal bv. voor het voorschieten van kosten terwijl betalingen uitblijven) ziet het Agentschap daarbij als een reële (operationele) kost.

¹¹ Waarbij de Spoorcodex specifiek een winstmarge voorziet op het eigen vermogen en niet op het vreemd vermogen.

¹² Bv. interesten op korte termijn lening die specifiek voor de dienstvoorziening zijn aangegaan.

opgemerkt dat meer duidelijkheid in de berekening nodig was en dat voldaan moest worden aan enkele wettelijke vereisten (zodat het rendement ook in lijn ligt met de sector in de afgelopen jaren):

- Voor de risk free rate moet een referentieperiode van twee à drie jaar genomen worden;
- De berekening van de equity risk premium moet rekening houden met het doel van de winstmarge (gaat het om een berekening op jaarbasis of voor een langere periode?);
- Voor de berekening van de bèta moet een representatieve steekproef worden genomen (in een vergelijkbare sector) en moet er gewerkt worden met referentieperiodes van minstens 3 jaar.

58. In haar reactie op het aanvullend rapport geeft Lineas aan dat zowel interne modellen en berekeningen als externe consultants zijn ingeschakeld om de cost of equity te bepalen op basis van CAPM. De resultaten hiervan worden in onderstaande figuur weergegeven. Daarbij wordt tevens aangegeven dat de opmerkingen uit de onderzoeksrapporten zullen worden meegenomen bij toekomstige modellen en/of berekeningen van CAPM.

Tabel 2: Detail CAPM berekening voor “cost of equity” Lineas

Cost of equity	30/04/2023 ¹	31/12/2023 ²	31/01/2024 ¹
Belgium Risk-Free Rate ³			
Equity Risk Premium ⁴			
Small firm premium ⁵			
Levered Beta			
Raw Beta⁶			
Adjusted-to-One Beta			
Industry Debt-to-Equity (5-year av.)⁷			
Industry Corporate Income Tax Rate⁸			
Unlevered Beta			
Target-Debt-to-Equity Ratio (Lineas)			
Belgium Corporate Income Tax Rate			
Cost of Equity (EUR)			

¹ Berekening Compass Lexecon; ² berekening Lineas (i.k.v. waardeverminderingen);



Bron: Tabel op basis van antwoorden Lineas BND op aanvullend rapport d.d. 11 maart 2025

59. Het feit dat Lineas deze oefening in het verleden reeds heeft uitgevoerd voor zichzelf als onderneming wil echter niet zeggen dat de voorgestelde berekening ook rechtstreeks kan toegepast worden op Lineas als BND. Zoals hierboven gesteld moet de berekening van de winstmarge voor een exploitant van een dienstvoorziening voldoen aan specifieke regels. Het Agentschap blijft van mening dat Lineas BND niet 100% kan vergeleken worden met Lineas als spoorwegonderneming. Zo bestaat er mogelijks een ander risico, een andere verhouding ingezet eigen vermogen/vreemd vermogen, etc. Bijgevolg is ook het gevraagde rendement niet noodzakelijk hetzelfde voor Lineas BND als voor Lineas. In onderstaande paragrafen zal het

Agentschap dan ook oordelen of de verschillende parameters voldoen aan de wetgeving¹³ en of hier eventueel gebruik van gemaakt mag worden.

60. Voor de risk free rate is het Agentschap van mening dat de OLO (cf. Obligation Linéaire/Lineaire Obligatie) op 10 jaar van de Nationale Bank van België een goede inschatting is van de evolutie van een risicoloze rente op 10 jaar in België. Gelet op de hogere volatiliteit van spot-rendementen en rekening houdend met het feit dat de wetgeving zegt dat de winst in lijn moet liggen met de gemiddelde opbrengst van de afgelopen jaren, is het Agentschap nog steeds van mening dat het gebruik van een referentieperiode van minstens twee jaar aangewezen is. D.d. 5 mei 2025 bedraagt het gemiddelde van de OLO op 10 jaar voor de laatste 2 jaar 3,03% en 2,86% over de laatste 3 jaar. Het Agentschap is dan ook van oordeel dat de gebruikte waarden van Lineas aanvaardbaar zijn.
61. In het aanvullend rapport werd aangegeven dat er voor de equity risk premium (ERP) verschillende berekeningswijzen mogelijk zijn, afhankelijk van de achterliggende doelstelling. Zoals in het rapport gesteld, zijn de berekeningen van Dimson, Marsh en Staunton (DMS) een goede optie voor de vastlegging van een winstmarge over een langere termijn, terwijl de voorgestelde resultaten van bv. Damodaran veel dynamischer zijn en eerder dienen voor een vastlegging op bv. 1 jaar. Indien Lineas van plan is om zijn winstmarges jaarlijks te bepalen of te herzien, ziet het Agentschap dan ook geen strijdige elementen in het gebruik van Damodaran voor het bepalen van de ERP.
62. In het aanvullend rapport werd gevraagd de berekening van de Bèta [REDACTED] verder te verantwoorden om te kijken of deze ook op de heuvel zelf kon toegepast worden. Uit bovenstaande tabel kan daarbij enkel afgeleid worden dat de asset bèta berekend wordt op basis van een 5-jaarlijks gemiddelde gebaseerd op een *peer group* van 54 beursgenoteerde bedrijven in dezelfde sector. Op basis van deze informatie is het echter onmogelijk voor het Agentschap om een uitspraak te doen over de mate van overdraagbaarheid tussen de risicoprofielen van de gebruikte ondernemingen en die van Lineas (specifiek op het gebied van de exploitatie van dienstvoorzieningen, waarbij het volatiliteitsrisico van de vraag op de heuvel zelf vrij beperkt lijkt). Bovendien werd ook de vraag gesteld hoeveel “capital employed” op de heuvel werkelijk ingezet wordt en hoeveel kapitaalintensieve activa dus kunnen variëren met de marktomstandigheden¹⁴. Dit werd onvoldoende beantwoord door Lineas. Ook hier is het voor het Agentschap niet mogelijk om een uitspraak te doen over de hoogte van de asset bèta. [REDACTED]
- [REDACTED] Het Agentschap erkent dat leverage het financiële risico van een bedrijf verhoogt, maar stelt zich ook hier weer de vraag of dit rechtstreeks vertaald kan worden op de geleverde diensten in de heuvel¹⁵.
63. Het Agentschap is van oordeel dat de berekende “cost of equity” van Lineas niet 1 op 1 kan toegepast worden op deze van de heuvel. Het Agentschap vraagt dan ook om de winstmarge te herbekijken en/of te verantwoorden. Het Agentschap kan met name de inschatting van de bèta niet aanvaarden zonder bijkomende verduidelijkingen over de specifieke situatie en het risiconiveau op de heuvel.

¹³ Zoals door de Dienst Regulering in haar rapporten reeds werd onderzocht.

¹⁴ Waarbij de bèta gebruikt wordt om de volatiliteit van een actief ten opzichte van de marktsituatie te bepalen.

¹⁵ Welke financiering is hierbij aangetrokken en om welke reden (gelieerd aan de heuvel?)? Is er stabiliteit in de cashflow op de heuvel?

4.2.3. Analyse impact prijszetting

4.2.3.1. Impact op de markt van wijzigingen in prijs(differentiatie)

64. In de onderzoeksrapporten werd reeds aangegeven dat een prijsdifferentiatie tussen de verschillende heuveldiensten toegestaan is. Hierdoor moeten de heuveldiensten niet per heuveldienst voldoen aan het principe van 'totale kost + redelijke winstmarge', maar kan dit ook voor alle heuveldiensten in zijn geheel gelden¹⁶. Opdat de markt hierdoor niet benadeeld wordt, is het hierbij van belang dat er een duidelijke motivering wordt gegeven van de doelstelling achter de prijszetting (bv. willingness to pay, efficient heuvelbeheer, ...). Bovendien mogen prijzen (en prijsverhoudingen) niet zonder gegronde reden wijzigen, aangezien dit ook een impact kan hebben op de markt en bepaalde partijen mogelijks kan benadelen.
65. Uit de verantwoording van Lineas kon het Agentschap concluderen dat de toegepaste prijsdifferentiatie niet disproportioneel was.
66. In het aanvullend rapport werd wel aangegeven dat de prijs per dienst verder opgevolgd moest worden omdat het aantal heuvelingen per dienst (gemiddeld én verhoudingsgewijs) niet overeenkwam met het minimum benodigd aantal heuvelingen uit de Algemene Voorwaarden en/of het voorziene aantal heuvelingen per dienst in het kosten/opbrengsten-model. Dit kan er immers toe leiden dat de verhoudingen tussen de prijzen niet langer proportioneel zijn en voldoen aan de achterliggende doelstellingen (van o.m. capaciteitsbeheer en willingness to pay).
67. Zoals hierboven reeds gesteld werd door Lineas in de loop van de controleopdracht een wijziging doorgevoerd van de prijzen. Naar aanleiding hiervan, werd in het aanvullend rapport gevraagd om wijzigingen in de verhouding van de prijzen tussen de drie diensten verder te verduidelijken voor:
- a. De hoogte van de vertoefkosten binnen picking en de achterliggende doelstelling;
 - b. De (impact van de) hoogte van de prijzen van de drie heuveldiensten ten gevolge van de indexatie van 2 van de 3 diensten.

Deze twee elementen worden hieronder verder bekeken.

Hoogte vertoefkosten

68. Zoals werd aangetoond in een casestudie van januari tot september 2024 bedroeg de hoogte van de vertoefkosten [REDACTED] euro per heuveling¹⁷. Dit is hoger dan de prijs die per heuveling wordt aangeboden voor de andere diensten (75 euro voor enkele heuveling en picking, excl. vertoef en 50 euro voor sequencing per heuveling voor het theoretisch minimum¹⁸).
69. In haar reactie op het aanvullend rapport stelt Lineas BND dat de hoogte van de vertoefkosten binnen picking twee achterliggende doelstellingen heeft: Enerzijds wil Lineas de klant

¹⁶ Uiteraard moet daarbij wel aan het non-discriminatie principe voldaan zijn.

¹⁷ Op basis van de cijfers (heuvelingen per dienst, vertoefkosten, wagons) en in de veronderstelling dat er slechts 2 heuvelingen worden aangerekend in de vaste kost van 150 euro voor de dienst picking.

¹⁸ Waarbij in realiteit meer heuvelingen per heuveldienst werden uitgeoefend. In de periode januari tot september zou dit leiden tot een prijs van [REDACTED] euro per effectieve heuveling voor enkele heuveling en [REDACTED] euro per heuveling voor sequencing.

aanmoedigen het vertoef zo kort mogelijk te houden met het oog op een efficiënt capaciteitsbeheer. Anderzijds, is er ook een operationele kost die gelinkt is aan het vertoef van wagons op de sporen.

70. **Op basis van deze argumenten is het Agentschap van oordeel dat een hoger tarief voor de dienst vertoef (per heuveling) niet per definitie in strijd is met de wetgeving. Het Agentschap ziet wel een noodzaak om de situatie verder op te volgen en na te gaan of de prijzen proportioneel blijven en het doel bereikt wordt door de hogere (of lagere) tarieven.**

Indexatie deel heuveldiensten

71. Bij de aanpassing van de prijzen werd door Lineas eveneens een indexatie doorgevoerd voor twee van de drie heuveldiensten. Lineas koos er immers voor om de dienst picking niet te indexeren. Dit wil zeggen dat deze dienst verhoudingsgewijs goedkoper is geworden als de andere diensten.
72. Dit wordt door Lineas BND als volgt verantwoord¹⁹: *“Om de impact van de gewijzigde vertoef curve transparant te houden naar de eindklanten toe, alsook om aan te kunnen tonen dat de verandering van de curve voor de BND-inkomsten neutraal is, heeft de BND ervoor gekozen de picking prijs uitzonderlijk niet te indexeren. Zoals ook hoger vermeld is het volgens de BND raadzaam de tarieven van alle diensten voor een voldoende lange tijd stabiel te houden om zo de evolutie van het gebruik van de diensten en de lengte van het vertoef te kunnen evalueren.”*
73. Het Agentschap kan zich vinden in deze redenering van Lineas. Het niet toepassen van een indexatie op een deel van de tarieven (die gebeurt ná de bepaling van de berekening “totale kosten + winstmarge”) wordt hierbij immers niet gecompenseerd door een hoger tarief op het andere deel van de tarieven, waardoor SO's niet noodzakelijk benadeeld worden²⁰. Bovendien zal de nieuwe vertoefcurve voor alle klanten SO's sowieso tot andere resultaten leiden, die niet meer vergelijkbaar zijn met de tarieven van de ‘discriminatoire vertoefkosten’, waardoor SO's ook niet in de tijd benadeeld worden²¹.
74. Naar de toekomst toe adviseert het Agentschap om te kijken of de prijsdifferentiatie tussen de drie diensten volgens de huidige verhoudingen kan gehandhaafd worden en of de prijzen proportioneel en in lijn zijn met de achterliggende doelstellingen.
75. **Het Agentschap ziet geen elementen die erop wijzen dat de gewijzigde prijsdifferentiatie strijdig is met de wetgeving, maar vraagt Lineas om deze op basis van de cijfers van 2024 én 2025 verder te analyseren.**

4.2.3.2. Impact prijsdifferentiatie op winstmarge

76. In de onderzoeksrapporten werd gesteld dat een wijziging in de verdelingen tussen de diensten en een wijziging van het benodigd aantal heuvelingen per heuveldienst een impact kunnen hebben op de winstmarge. Indien er hier in de toekomst wijzigingen in plaatsvinden, moet de impact hiervan verder geanalyseerd worden.
77. Lineas heeft daarbij aangegeven dat de verwachtingen met betrekking tot de verdeling van de diensten voor 2025 dezelfde blijven.

¹⁹ Antwoorden Lienas BND d.d. 18 oktober 2024.

²⁰ Dit ‘verlies aan inkomsten’ wordt gedragen door Lineas BND zelf.

²¹ De tarieven zijn nu beter afgestemd op de geleverde prestaties.

78. Voor de toekomst lijkt het aangewezen om interne controlemechanismes (bij bepaalde drempels) uit te bouwen.
- 79. Het Agentschap stelt geen strijdige elementen vast in de berekening van de tarieven voor 2025 met betrekking tot een mogelijke impact op de winstmarge, maar vraagt om interne controlemechanismes uit te bouwen.**

4.2.3.3. Hoogte van de annulatieheffing

80. In de rapporten van de Dienst Regulering werd vastgesteld dat het niet verboden is een annulatieheffing te vragen. Indien het doel is om last-minute annulaties zoveel mogelijk te vermijden en te komen tot een zo efficiënt mogelijk beheer, is een annulatieheffing nuttig als incentive.
81. In de onderzoeksrapporten werd echter wel aangegeven dat Lineas de huidige annulatieheffing moest herbekijken en/of verantwoorden in het kader van de achterliggende doelstelling. Er werd immers vastgesteld dat indien het doel van de heffing enkel een dekking van de gemaakte kosten is, een gelijke heffing voor geannuleerde aankomst- en vertrektreinen niet conform het 'cost-relatedness principe' is.
82. In haar reactie gaf Lineas aan dat de annulatieheffing twee achterliggende doelstellingen heeft. Enerzijds de klanten aanmoedigen om enkel treinen in te plannen die ze werkelijk plannen te rijden en (vooral) om geplande treinen die toch niet zullen rijden tijdig te annuleren ten behoeve van een voorspelbare capaciteitsplanning en een efficiënt capaciteitsbeheer. Anderzijds is er ook een operationele kost, die gedekt wordt door de annulatieheffing. Die kost is geassocieerd aan de opgestelde shifts die minder treinen behandelen dan voorzien in de planning. Een lagere productiviteit resulteert in een hogere gemiddelde kost.
83. Het Agentschap is van oordeel dat deze verantwoording afdoende is.
- 84. Het Agentschap is van oordeel dat het vragen van en de berekening van de annulatieheffing zoals voorgesteld door Lineas, aanvaardbaar is. Desalniettemin vraagt het Agentschap Lineas om verder op te volgen of het aantal annulaties stabiel blijft en wat de eventuele impact is op de P&L.**

5. Beslissing

Gelet op de onderzoeksrapporten in het kader van deze controleopdracht bezorgd aan Lineas;

Gelet op de reacties van Lineas op deze rapporten;

Overwegende de hierboven gevoerde analyse van de tarieven uit de algemene voorwaarden;

Beslist het Agentschap als volgt:

A. Volgende elementen zijn conform de wetgeving:

- 1. Het Agentschap is van oordeel dat de vertoefkosten uit de Algemene Voorwaarden niet discriminatoir zijn in het licht van artikels 9, §2 en 49 van de Spoorcodex en bijgevolg zo mogen toegepast worden.**

2. Het Agentschap is van oordeel dat de gevraagde heffingen voor annulatie van treinen niet discriminatoir zijn in het licht van artikels 9, §2 en 49 van de Spoorcodex en bijgevolg zo mogen toegepast worden.

B. Volgende punten dienen nog te worden aangepast om de tarieven voor de drie heuveldiensten conform de wetgeving te maken:

1. De overheadkosten 'ops real estate' dienen geactualiseerd te worden op basis van de effectieve kosten, opdat voldaan wordt aan de principes uit artikel 51 van de Spoorcodex.
2. Een neerwaartse correctie moet toegepast worden op de voorgestelde index, opdat voldaan wordt aan de principes uit artikel 51 van de Spoorcodex.
3. De voorgestelde kost van █████ op het werkkapitaal dient geschrapt te worden tenzij Lineas aantoonst dat er effectief een operationele kost voor aanwezig is.
4. De winstmarge moet herbekeken en/of bijkomend verantwoord worden, aangezien de "cost of equity" van Lineas niet 1 op 1 kan toegepast worden op de heuvel. Het Agentschap kan met name de inschatting van de bèta niet goedkeuren zonder bijkomende verduidelijkingen over de specifieke situatie en het risiconiveau op de heuvel.

De tarieven dienen volgens bovenstaande vaststellingen aangepast te worden. Deze aanpassingen en/of verantwoordingen dienen binnen de drie maanden na publicatie van deze Beslissing aan het Agentschap worden voorgelegd.

C. Daarnaast raadt het Agentschap Lineas aan om:

1. De berekening en de toepassing van de afschaffingskost verder te automatiseren, waarbij dit voor alle klanten SO's op dezelfde manier gebeurt.
2. Een analytische, gescheiden boekhouding bij te houden.
3. Een vaste index op te nemen in de Algemene Voorwaarden, op basis waarvan de tarieven in de toekomst geïndexeerd kunnen worden.
4. Een analyse uit te voeren van wijzigingen in gegevens (volumes, verdelingen, vertoeven, annulaties, etc.) en de impact op de prijsdifferentiatie, de kosten en opbrengsten, de winstmarge. Het uitbouwen van interne controlemechanismes (bij bepaalde drempels) lijkt daarbij aangewezen.

6. Beroepsmogelijkheid

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

Het beroep heeft geen schorsende werking, behoudens ten aanzien van beslissingen waarbij het Agentschap 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, 5 juni 2025

Voor het federaal Agentschap voor Regulering van Transport

**Serge
Drugmand
(Signature)**

Digitally signed by
Serge Drugmand
(Signature)
Date: 2025.06.05
10:56:56 +02'00'

Serge DRUGMAND

Voorzitter

**Marc
Hinoul
(Signature)**

Digitally signed
by Marc Hinoul
(Signature)
Date: 2025.06.05
10:03:50 +02'00'

Marc HINOUL

Directeur