



Federaal Agentschap voor **Regulering van Transport**

Beslissing D-2025-02-S

**in het kader van de opvolging van Beslissing D-2025-01-S met betrekking tot de tarieven
opgenomen in de 'Algemene Voorwaarden dienstverlening trieerinstallatie Antwerpen-
Noord' van Lineas**

NIET-VERTROUWELIJKE VERSIE

Vertrouwelijke delen zijn in zwart onleesbaar gemaakt

1. Voorwerp

1. Het Agentschap voor Regulering van Transport (hierna “het Agentschap”) startte in 2023 een controleopdracht om na te gaan of de tarieven die door Lineas als BND (Beheerder Neutrale Dienstverlening) worden gevraagd voor de geleverde diensten op de trierinstallatie Antwerpen-Noord in overeenstemming zijn met de bepalingen van de Wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex (hierna “de Spoorcodex”) en zijn uitvoeringsbesluiten.
2. Dit onderzoek heeft geleid tot Beslissing D-2025-01-S met enkele grieven, waarin gesteld werd dat Lineas enkele zaken diende aan te passen en/of verantwoorden en aan het Agentschap moest voorleggen.
3. De gemaakte aanpassingen en/of verantwoordingen werden door Lineas voorgesteld in een vergadering d.d. 19 september 2025 en werden ook schriftelijk overgemaakt aan het Agentschap op 25 september 2025.
4. In deze beslissing spreekt het Agentschap zich finaal uit over de vastgestelde grieven uit de Beslissing D-2025-01-S en de aangepaste tarieven die voor 2026 van toepassing zullen zijn.

2. Wettelijke basis

5. 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.
6. 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.
7. 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.

3. Analyse

8. In Beslissing D-2025-01-S werd gesteld dat volgende punten nog moesten aangepast en/of verantwoord worden 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 [REDACTED] op het werkkapitaal dient geschrapt te worden tenzij Lineas aantoont 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.*
9. In onderstaande analyse worden de door Lineas gemaakte aanpassingen en/of verantwoordingen van deze vier punten verder geanalyseerd.

3.1 Overheadkosten ‘ops real estate’

10. In Beslissing D-2025-01-S werd gesteld dat Lineas zijn voorgestelde verdeelsleutel voor de overhead kosten mocht toepassen op voorwaarde dat Lineas de cijfers in het kostenmodel aanpast naar de werkelijke cijfers zoals voorzien in de uittreksels uit de boekhouding.
11. Tijdens de vergadering van 19 september 2025 heeft Lineas via haar Profit & Loss (P&L) rekening laten zijn dat de overheadkosten ‘ops real estate’ geactualiseerd en gemensualiseerd zijn op basis van de effectieve kosten. Een kopie van de BND P&L 2025 YTD augustus 2025 werd ter verantwoording meegegeven.
12. Het Agentschap is van oordeel dat Lineas hiermee voldoet aan de wetgeving, waarbij de kosten voor dit aspect voldoen aan artikel 51 van de Spoorcodex.

3.2 Neerwaartse correctie index

13. In Beslissing D-2025-01-S werd gesteld dat de geïndexeerde tarieven overeen moeten komen met de geïndexeerde kosten. Het Agentschap had dan ook gevraagd om een neerwaartse correctie uit te voeren op de index, opdat voldaan wordt aan het principe van “totale kosten + redelijke winstmarge” uit artikel 51 van de Spoorcodex.
14. Lineas heeft daarbij in haar voorstel voor de nieuwe tarieven voor 2026 een neerwaartse correctie toegepast op de geharmoniseerde Consumentenprijsindex (HICP) voor 2026.
15. Daarbij werd de delta genomen van de actuele HICP-index van 2025 met de gebruikte HICP-index van 2024 (voor 2025). Omdat Lineas tijdig wenst te communiceren naar haar klanten, werd bovendien voorgesteld om de HICP-index voor kwartaal 2 (Q2) te nemen in plaats van kwartaal 3 (Q3). Ook hiervoor werd een (neerwaartse) correctie toegepast. Dit leidt tot een HICP-index voor 2026 van 2,16%¹.
16. Het Agentschap is van oordeel dat Lineas hiermee voldoet aan artikel 51 van de Spoorcodex. Door de verwachte index te corrigeren naar de reële index, zijn de tarieven terug in lijn met de “totale kosten”.

¹ In plaats van een HICP index van 2,86% voor Q2.

3.3 Kost op werkkapitaal

17. In Beslissing D-2025-01-S werd gesteld dat de kost van [REDACTED] op het werkkapitaal onvoldoende verantwoord werd. Indien Lineas niet kon aantonen dat er werkelijk operationele kosten aan verbonden waren, zou het toepassen van een WACC van [REDACTED] op het werkkapitaal mogelijks tot dubbele aanrekeningen kunnen leiden, waardoor het tarief potentieel niet meer in lijn was met artikel 51 van de Spoorcodex.
18. Tijdens de vergadering van 19 september 2025 heeft Lineas uitgelegd dat de voorgestelde kost op het werkkapitaal effectief aanwezig is. Hierbij werd gesteld dat dit bedrag niet enkel gelieerd is aan (korte termijn) leningen die hiervoor werden aangegaan. De veronderstelling is daarbij dat het aandeel uit eigen vermogen of vreemd vermogen niet specifiek gekend is voor de heuvel, maar naar alle waarschijnlijkheid gelijkaardig is aan Lineas als onderneming in zijn geheel. Daarnaast heeft Lineas samen met het Agentschap geconcludeerd dat de mogelijke impact op de nettomarge beperkt is met een maximum van [REDACTED] YTD (op basis van de P&L van augustus 2025).
19. Het Agentschap erkent dat er een kost aanwezig is voor Lineas (BND) op het werkkapitaal. Aangezien er voor de heuvel geen aparte boekhouding wordt bijgehouden voor de trieerinstallatie, is het eigen vermogen (ingezette kapitaal of capital employed) echter niet gekend en is het precieze percentage niet te bepalen. Opdat voldaan wordt aan artikel 51 van de Spoorcodex zal het Agentschap de (beperkte) impact op de nettomarge van deze kost mee bekijken in de redelijke winstmarge hieronder.

3.4 Winstmarge

20. Zoals gesteld in Beslissing D-2025-01-S, mag Lineas als exploitant van een dienstvoorziening een redelijke winstmarge vragen conform artikel 51, §1 van de Spoorcodex. 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”*.
21. In de onderzoeksrapporten werd al aangereikt dat meerdere opties bestaan om deze redelijke winstmarge te bepalen. Naar aanleiding van het eerste onderzoeksrapport d.d. 19 september 2024, had Lineas aangegeven dat ze de redelijke winstmarge ging bepalen als de kost van haar eigen vermogen via het Capital Asset Pricing Model (CAPM). Hiervoor zou ze gebruik maken van zowel interne modellen als berekeningen van externe consultants die de *cost of equity* van Lineas reeds berekend hadden d.d. 30/04/2023, 31/12/2023 en 31/01/2024. Het Agentschap had daarbij in haar aanvullend rapport d.d. 11 februari 2025 aangegeven dat dit toegestaan was indien voldaan werd aan de wettelijke vereisten².
22. Als reactie hierop had Lineas enkele verantwoordingen gegeven voor het gebruik van de voorgestelde winstmarge (cf. parameters binnen het CAPM-model), maar had ze gesteld dat

² Hierbij moest onder meer de *risk free rate*, de *equity risk premium* en de *bèta* aan bepaalde voorwaarden voldoen.

een aangepaste berekening – specifiek voor de heuvel – pas in toekomstige modellen en/of berekeningen van CAPM zou opgenomen worden. Hierdoor zou voor 2026 de huidige berekeningen voor de winstmarge (cf. cost of equity) van Lineas als onderneming in zijn geheel toegepast worden op de heuvel. In Beslissing D-2025-01-S werd echter gesteld dat de berekende “cost of equity” van Lineas niet 1 op 1 kan worden toegepast op deze van de heuvel. Het Agentschap vroeg dan ook om de toch te herbekijken en/of te verantwoorden.

23. Tijdens de vergadering van 19 september 2025 werd duidelijk dat de gemaakte grief rond de redelijke winstmarge niet meer relevant is. Zo werd vastgesteld dat de nettomarge in de P&L YTD augustus 2025 maandelijks fluctueert tussen ■■■ en ■■■, en gemiddeld 6% bedraagt. Dit wil ook zeggen dat de werkelijke redelijke winstmarge veel lager ligt dan voorzien en de vergelijkingsbasis met de voorgestelde winstmarge via de CAPM van Lineas (als onderneming in zijn geheel) niet meer relevant is, zelfs als een correctie voor de kost van werkkapitaal toegepast wordt. Dit is een gevolg van de actualisering van de werkelijke kosten³ enerzijds én een daling van de voorziene volumes (cf. wagons) met ca. ■■■ anderzijds, terwijl de kosten binnen deze volumes redelijk vastliggen⁴.
24. Het Agentschap is van oordeel dat de huidige winstmarge voor 2025 en de voorziene winstmarge voor 2026 in lijn zijn met de Spoorcodex. Hier wordt immers gesproken van een “rendementsvergoeding op basis van eigen vermogen”, die “in lijn ligt met de gemiddelde opbrengst voor de betrokken sector in de afgelopen jaren”. Daardoor kan de kostenvoet van het eigen vermogen gebruikt kan worden, die representatief was de afgelopen jaren. Indien hiervoor gekeken wordt naar de betrokken sector in de afgelopen jaren, kunnen onder meer beursgenoteerde spoorwegondernemingen of gelijkaardige bedrijven verder onder de loep genomen worden⁵. De huidige winstmarge van Lineas ligt daarbij ruim onder de waargenomen kosten van het eigen vermogen en voldoet hiermee aan artikel 51 van de Spoorcodex.

4. Nieuwe tarieven

25. Op basis van de gevoerde analyse en de Beslissing D-2025-01-S van het Agentschap heeft Lineas beslist haar tarieven van 2025 te behouden en enkel de picking diensten te indexeren (volgens de aangepaste index).
26. Dit geeft volgende tarieven voor 2026:
- a. Enkele heuveling = 78 euro per wagon
 - b. Sequencing = 104 euro per wagon
 - c. Picking= 153 euro per wagon én 51 euro per dag vertoef.
27. Het Agentschap is van oordeel dat Lineas voldoet aan artikel 51 van de Spoorcodex. Enerzijds werd de kostenbasis aangepast om te voldoen aan het principe van “totale kost” uit dit artikel. Anderzijds wordt verwacht dat de redelijke winstmarge voor 2026 gelijkaardig zal zijn aan 2025, waarbij er geen grote volumewijzigingen worden verwacht. Bovendien wordt ook geen

³ Die in 2023 en 2024 nog niet volledig gekend en opgenomen werden.

⁴ Zoals vastgesteld in de onderzoeksrapporten ligt het grootste deel van de kosten vast binnen een bepaalde marge van (voorziene) volumes.

⁵ Een uitgebreide analyse hiervoor is gebeurd in het eerste rapport van de Dienst Regulering (nu: het Agentschap) d.d. 16 september 2024.

(financiële) impact voorzien van gewijzigde diensten (cf. herverdeling van de diensten enkele heuveling/sequencing/ picking). Zo voldoet Lineas ook aan het principe “redelijke winstmarge” uit artikel 51 van de Spoorcodex.

28. Bovendien heeft Lineas in het kader van Beslissing D-2025-01-S ook beslist om de diensten voor enkele heuveling en sequencing niet te indexeren voor 2026. Zo worden de prijsverschillen tussen de verschillende diensten (terug) meer in lijn gebracht met de prijsverschillen van 2024, op basis waarvan de prijsdifferentiatie bepaald en verantwoord werd.

5. Beslissing

Gelet op de onderzoeksrapporten en de genomen Beslissing D-2025-01-S in het kader van deze controleopdracht bezorgd aan Lineas;

Gelet op de reacties van Lineas op deze Beslissing D-2025-01-S;

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

Beslist het Agentschap als volgt:

Het Agentschap ziet geen elementen dat de voorgestelde tarieven voor 2026 niet in overeenstemming zijn met de Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten.

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, 1 oktober 2025

Voor het federaal Agentschap voor Regulering van Transport



Serge DRUGMAND

Voorzitter



Marc HINOUL

Directeur