



Dienst Reguleren van het Spoorwegvervoer  
en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal

# JAARVERSLAG 2017

## VOORWOORD

Het is weer tijd om de balans op te maken. Het lijkt geen twijfel dat 2017 in het teken stond van continuïteit en verhoogde slagkracht van onze organisatie. De fundering van onze organisatie werd versterkt door de komst van nieuwe medewerkers die gedurende het hele jaar zich met al hun kennis en energie hebben ingezet om bij te dragen tot de realisatie van onze doelstellingen. Voor hen was er echter geen tijd om stil te zitten en dienden ze onmiddellijk tot actie over te gaan. Na een jaar van samenwerking kan ik met tevredenheid terugkijken naar het resultaat waartoe we zijn gekomen. De integratie van de nieuwe medewerkers in het team was over het algemeen uitstekend. Ik maak dan ook van de gelegenheid gebruik om al mijn medewerkers te bedanken voor de goede samenwerking.



Met betrekking tot verschillende marktpelers slaagt de Dienst Reguleren er in met hen van gedachten te wisselen door middel van marktmonitoring. Deze soms vergeten taak is essentieel voor een toezichthouder, vooral in een context waar zijn missies voor de verschillende marktpelers vaak onbekend zijn. Voor een toezichthouder die vaak wordt ondergedompeld in reflecties en verschillende analyses, laat het directe contact met bedrijven ons toe de pols te nemen van de dagelijkse realiteit van bedrijven en de ondervonden obstakels.

Natuurlijk kan er geen echte balans opgemaakt worden zonder dat we de minder positieve aspecten kunnen aanhalen. Zo valt het te betreuren dat in 2017 we niet de kans hadden om de oprichting van een Agentschap met rechtspersoonlijkheid te realiseren, ondanks alle inspanningen om de verschillende belanghebbenden te overtuigen. Ik wens echter optimistisch te blijven over de realisatie van dit project in 2018.

Op institutioneel niveau is er dit jaar vooruitgang geboekt inzake samenwerkingsovereenkomsten die geformaliseerd werden met andere openbare instanties actief in de spoorwegsector, zoals de Dienst Veiligheid- en interoperabiliteit voor de Spoorwegen (DVIS) of de autoriteit die verantwoordelijk is voor de spoorweglicenties (FOD Mobiliteit & Vervoer). Het doel van deze overeenkomsten is enerzijds een betere aansluiting bij de uitoefening van de respectieve bevoegdheden mogelijk te maken en anderzijds de uitwisseling van informatie te bevorderen.

Wat de gereguleerde markten betreft, moet de algemene positieve ontwikkeling in de spoorweg- en luchthavensector worden benadrukt. Wat de luchthavenactiviteit betreft, wordt de stijgende lijn van de voorgaande jaren verdergezet, zoals blijkt uit de 24.783.911 passagiers die gebruik hebben gemaakt van Brussel-Nationaal, wat een stijging betekent van 13,6% in vergelijking met 2016. Voor luchtvracht blijft de trend eveneens positief met 535.634 ton getransporteerde vracht via Brussel-Nationaal, een aanzienlijke stijging met 8,3%. In de spoorwegsector is de positieve trend minder uitgesproken: de inkomsten uit spoorheffingen bedroegen 728.733.330,8 euro, wat een stijging betekent van 3,9% in vergelijking met 2016, terwijl het transport van 15.342.353,40 ton / km een stijging inhield van 5,5% ten opzichte van het voorgaande jaar. Deze positieve tendensen zijn des te belangrijker omdat de cijfers voor de wereldwijde economische activiteit lager zijn, zoals bevestigd door de stijging van het bbp in België en de EU in 2017, respectievelijk met 1,7 en 2,3% vergeleken met 2016.

Wat de internationale samenwerking betreft, zijn we als regulator veel meer aanwezig in de verschillende fora en werkgroepen dan in het verleden, wat resulteert in een aanzienlijke toename van onze deskundigheid op de verschillende competentiegebieden.

Inzake vooruitzichten is onze ambitie niet veranderd om onze activiteiten voort te zetten en ons voor te bereiden op de uitoefening van nieuwe opdrachten. Verschillende uitdagingen wachten ons in de toekomst, zoals de controle van de boekhoudkundige scheiding tussen spoorwegvervoersactiviteiten en de uitbating van stations, of nieuwe taken verbonden aan de liberalisering van binnenlands treinreizigersvervoer.

Er zijn signalen die er op wijzen dat de Europese richtlijn inzake luchthavengelden zou kunnen worden gewijzigd. Aangezien reguleren meer is dan alleen reageren op verzoeken, anticiperen we dan ook op zulke mogelijke wijzigingen door deel te nemen aan verschillende internationale werkgroepen, bijvoorbeeld deze inzake "Market Power Assessment".

Tot slot wil ik nog een laatste aspect benadrukken: dat van de kennis die een regulator zou moeten hebben. Deze kennis maakt deel uit van een context van historische monopolies die gekleurd worden door liberalisering van markten. Nu moet worden toegegeven dat deze context niet noodzakelijk steeds rimpelloos verloopt. Integendeel, we evolueren in een omgeving van uiteenlopende opposities en belangen. Daarom rijst de vraag welk type kennis de regulator zou moeten hebben om zijn missies uit te voeren. In dit verband pleit ik zeker voor kennis die bevorderlijk is voor de

verbetering van de betrekkingen tussen de actoren, voor een kennis die het best tegemoetkomt aan de gerechtvaardigde verwachtingen van laatstgenoemden, in het licht van economische doelstellingen, sociale- en milieukwesties. Maar meer fundamenteel ben ik van mening dat ongeacht welke actie we ondernemen, deze moet gebaseerd zijn op objectiviteit en transparantie. Als overheidsinstantie moet een toezichthouder steeds een onberispelijke objectiviteit en maximale transparantie bieden. In het geval van de Dienst Regulering kan ik zeggen dat alle initiatieven en besluiten die in 2017 zijn genomen, in deze richting zijn gegaan. Ik hoop dat dit verslag dan ook in dit licht kan worden gelezen.

Serge Drugmand

Directeur



## OPDRACHTEN VAN DE DIENST

### Missie en visie

#### Wie zijn wij ...

Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal is als toezichhoudende instantie voor het Belgische spoorvervoer opgericht bij Koninklijk Besluit van 25 oktober 2004. Bij Koninklijk Besluit van 1 februari 2006 werd de bevoegdheid inzake economische regulering van de luchthaven Brussel-Nationaal toegevoegd. Het statuut van de Dienst Regulering werd gewijzigd bij Koninklijk Besluit van 4 december 2012. Zo bevindt de Dienst Regulering zich vanaf 2013 niet langer in de schoot van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Deze wijziging is een gevolg van de Europese verplichting om de regulator de nodige onafhankelijkheid te geven in het kader van zijn reguleringsoopdrachten. Zo is de referentieminister op heden enkel bevoegd voor tuchtzaken tegen de leiding van de Dienst Regulering.

De verplichting inzake autonomie en onafhankelijkheid is echter in 2017 nog niet volledig voldaan. In het kader van een betere omzetting van de herziening van het eerste spoorwegpakket dient het statuut van de Dienst Regulering te evolueren naar een grotere onafhankelijkheid en autonomie. De beleidsnota van de referentieminister voorziet in deze context dan ook een nieuw statuut met eigen rechtspersoonlijkheid. In die context streeft de Dienst Regulering er naar een speler te zijn die prominent aanwezig is en in staat is zijn rol in alle **onafhankelijkheid en autonomie** te vervullen en hierbij een zo groot mogelijke **transparantie** aan de dag legt. Hiervoor zal de nadruk gelegd worden op samenwerking en dialoog met alle betrokken partijen teneinde een zo groot mogelijke **betrokkenheid** te hebben bij de gereguleerde sectoren. Dergelijke rol en houding heeft tot doel de **toegankelijkheid** van de Dienst Regulering te vergroten. Daarvoor is het van groot belang dat de leden van de Dienst Regulering over voldoende professionele expertise beschikken en genieten van een onberispelijke integriteit en **onafhankelijkheid** ten aanzien van de gereguleerde sectoren teneinde een correcte belangenafweging te maken in alle ondernomen acties.

#### Wat zijn onze doelstellingen ...

##### Waken over de markt

De Dienst Regulering hanteert economische regulering als een instrument om de markt van het spoorvervoer in België en de luchthaven Brussels Airport te bewaken. Dit waken over de markt versterkt de expertise van de Dienst Regulering en laat zeer zeker een betere efficiëntie toe in de uitvoering van zijn opdrachten, maar laat bovenal toe om te anticiperen op bepaalde disfuncties in de markt.

##### Waken over de belangen van de gebruikers en het algemeen belang

De Dienst Regulering waakt eveneens over de belangen van de partijen die toegang dienen te krijgen tot de infrastructuur, zowel voor de sector van het spoorvervoer als voor de luchthaven Brussel-Nationaal. Deze toegang dient op niet-discriminatoire wijze gegarandeerd te worden. Hiervoor wordt het principe van gelijke behandeling gehanteerd en toegepast op gebruiksvoorwaarden, tarieven en kwaliteitsniveaus.

##### Adviseren

De Dienst Regulering heeft tenslotte ook de taak om de overheid te adviseren inzake de ontwikkeling van de markt van het spoorvervoer en de luchthaven Brussel-Nationaal, evenals inzake de ontwikkeling van toekomstige reglementering aangaande economische regulering in de transportsector.





## Bevoegdheden

De twee domeinen uit de vervoerssector waarin de Dienst Regulering actief is, worden gekenmerkt door een natuurlijk monopolie inzake beheer van infrastructuur. De bevoegdheden van de Dienst Regulering verschillen niettemin aanzienlijk naargelang de sector. Hieronder worden de bevoegdheden per sector beknopt opgesomd. Voor de volledige lijst van bevoegdheden verwijzen u graag naar onze website [www.regul.be](http://www.regul.be).

### BEVOEGDHEDEN SPOORWEGVERVOER

#### Bevoegdheden spoorwegvervoer

De bevoegdheden van de Dienst Regulering worden hoofdzakelijk opgesomd in de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex.

##### Adviezen

De Dienst Regulering geeft gemotiveerde adviezen, formuleert voorstellen en voert onderzoeken en studies uit met betrekking tot de spoorwegmarkt. Daarnaast bezorgt de Dienst Regulering de minister de inlichtingen om de regels op te stellen over de spoorwegvergunning, de tarifiering van het infrastructuurgebruik en de toewijzing van de spoorweginfrastructuur. De Dienst Regulering dient ook een met redenen omkleed advies te verstrekken over de inhoud van de vervoersovereenkomst die Infrabel en NMBS dienen af te sluiten. Verder kan de Dienst Regulering, op vraag van de partijen die een kaderovereenkomst wensen te sluiten, een advies over deze overeenkomst verlenen.

##### Controleopdracht

Een groot deel van de opdrachten van de Dienst Regulering bestaat erin controle uit te oefenen op verschillende aspecten van het spoorwegvervoer, zoals onder meer de netverklaring en vervoersovereenkomst, de heffingen, de toewijzing van capaciteit, de concurrentie op de spoorwegmarkt, het internationaal reizigersvervoer en de non-discriminatoire toegang tot diensten.

##### Administratief afhandelen van geschillen

De Dienst Regulering neemt op vraag van de infrastructuurbeheerder of van een kandidaat een beslissing in de geschillen over de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit, geschillen aangaande de uitvoering van de vervoersovereenkomst, afgesloten tussen Infrabel en NMBS, en geschillen in verband met de prestatieregeling.

##### Behandeling van klachten

De Dienst Regulering doet via gemotiveerde beslissingen uitspraak over elke schriftelijke klacht van een spoorwegonderneming, kandidaat of de infrastructuurbeheerder in geval van discriminatie, onrechtmatige behandeling of elk nadeel als gevolg van een inbreuk op:

- De netverklaring;
- De regels inzake de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit;
- De tarifieringsregels en de hoogte of de structuur van de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;
- De regels over de toegang tot de spoorweginfrastructuur;
- De bepalingen inzake de toegang tot de dienstvoorzieningen;
- Het uitoefenen door NMBS van de aan haar toegekende eeuwigdurende erfdienstbaarheid.

De Dienst Regulering kan in dat kader alle nodige maatregelen nemen, met inbegrip van bewarende maatregelen en bestuurlijke boetes.

##### Specifieke opdrachten

Tenslotte geeft de Spoorcodex de Dienst Regulering ook enkele specifieke opdrachten inzake:

- De toekenning van het aantal minuten vertraging in het raam van de prestatieregeling;
- De berekening van de heffing in het geval van overbelaste infrastructuur;
- De redelijke termijn(en) waarbinnen de exploitanten van een dienstvoorziening dient te antwoorden op verzoeken van spoorwegondernemingen, betreffende de toegang tot en de dienstverlening in deze voorziening.

### BEVOEGDHEDEN LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL

#### Bevoegdheden Luchthaven Brussel-Nationaal

De opdrachten van de regulerende overheid met betrekking tot de uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal zijn vastgelegd bij Koninklijk Besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van Brussels International Airport Company (B.I.A.C.) in een naamloze vennootschap van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties. Deze opdrachten werden bevestigd en aangevuld door het Koninklijk Besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal.

##### De exploitatielicentie

Sinds de privatisering van de luchthaven Brussel-Nationaal in 2004 heeft de Belgische overheid een permanente controle op de exploitatie van de luchthaveninstallaties ingericht om zo goed mogelijk de belangen van alle gebruikers en het algemeen belang te behartigen. De exploitatie van deze luchthaveninstallaties is sindsdien onderworpen aan een voorafgaande toekenning van een individuele vergunning van onbepaalde duur – de exploitatielicentie – die welbepaalde verplichtingen inhoudt en sancties die kunnen gaan tot intrekking van de exploitatielicentie. De verplichtingen hebben betrekking op de kwaliteit van de gepresteerde diensten, het onderhoud, de ontwikkeling en de capaciteit van de luchthaveninstallaties en de bescherming van het milieu. Wat de toekenning van de exploitatielicentie betreft, formuleert de Dienst Regulering een voorstel van aanvaarding of weigering, op grond van het dossier dat door de kandidaat-exploitant wordt ingediend. De Dienst Regulering volgt de uitvoering van de licentie op, onder meer op basis van een lijst van kwaliteitsindicatoren en een efficiëntierapport dat de exploitant aan de Dienst Regulering dient te bezorgen. De Dienst Regulering kan de licentiehouder in gebreke stellen indien zij vaststelt dat hij de van kracht zijnde reglementering of de verplichtingen die voortvloeien uit de licentie, de internationale verdragen of de internationale akten die specifiek zijn voor het luchthavendomein niet naleeft. Hetzelfde geldt indien de beheersstructuur van de licentiehouder of zijn administratieve of boekhoudkundige situatie ernstige leemten bevat. Wanneer het nodig is de inhoud van de exploitatielicentie te wijzigen, dient de Dienst Regulering hierover een vooradvies uit te vaardigen.

##### Kwaliteit

Tussen de licentiehouder en de verleners van grondafhandelingsdiensten zijn akkoorden gesloten met betrekking tot de kwaliteit van de diensten om het kwaliteitsniveau te bepalen van sommige door de licentie bepaalde diensten. Deze akkoorden moeten voor goedkeuring worden voorgelegd aan de Dienst Regulering, die ze kan goedkeuren of wijzigen. Er worden door de licentiehouder charters opgemaakt die de kwaliteit waarborgen van de diensten die worden geleverd aan de gebruikers en de passagiers. De Dienst Regulering keurt deze charters goed en/of kan, in voorkomend geval, de wijziging ervan vragen.

##### Tarieven

De essentiële activiteiten in het kader van luchthavenuitbating zijn de volgende:

- Het landen en opstijgen van vliegtuigen
- Het stationeren van vliegtuigen
- Het gebruik door de passagiers van de luchthaveninstallaties die te hunner beschikking staan
- De brandstofvoorziening voor de vliegtuigen door middel van gecentraliseerde infrastructuur
- De verrichtingen met het oog op het verzekeren van de veiligheid van de passagiers en de veiligheid van de luchthaveninstallaties

Deze opdrachten van de luchthavenuitbater worden gereguleerde activiteiten genoemd omdat de inkomsten die licentiehouder kan ontvangen onder toezicht staan van de economisch regulator. Het tariefsysteem dat betrekking heeft op de gereguleerde diensten moet opgemaakt worden na consultatie van de gebruikers. Het moet de kosten weerspiegelen, een redelijke winstmarge laten om de ontwikkeling van de luchthaven te garanderen, en een gelijkstelling van de tarieven met deze die van kracht zijn in de referentieluchthavens toelaten. De Dienst Regulering neemt als waarnemer deel aan deze consultaties. Elke gebruiker van de luchthaven Brussel-Nationaal kan klacht indienen bij de Dienst Regulering omtrent het tariefvoorstel dat de luchthavenuitbater maakt na afsluiting van de raadplegingen. In geval van klacht kan de Dienst Regulering:

- Een nieuwe consultatieperiode vragen om tot een akkoord te komen;
- Wijzigingen vragen aan de formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem;
- Een tariefsysteem en een formule voor de controle opleggen;
- Het resultaat van het consultatieproces bevestigen.

## Middelen van de Dienst Regulering

### Financiële middelen

Vanaf 2017 kon de Dienst Regulering gebruik maken van de integrale verhoging van het budget met 150.000€, welke werd toegekend in 2016. Voor 2017 betekende dit dat de inkomsten van de Dienst Regulering 1.377.000€ bedroegen, welke beheerd worden door middel van een budgettair fonds. Van deze inkomsten wordt er jaarlijks een bedrag van 215.000€ gededuceerd naar de Schatkist voor de dienstverlening die de Dienst Regulering afneemt van de FOD Mobiliteit en Vervoer (budget- en personeelsbeheer, huisvesting, logistiek etc.). De werkingskosten van de Dienst Regulering maken 11% uit van alle uitgaven. De resterende 89% van de uitgaven hebben betrekking op de loonkost.

### Besteding werkingskosten

 besteding-werkingskosten

### Personeel

Algemeen bestaat het kader van de Dienst Regulering uit:

- Een directeur en een adjunct-directeur
- Experts
- Administratieve medewerkers

Sinds de aanwervingen van 5 nieuwe experts eind 2016 werkt de Dienst Regulering verder aan de invulling van zijn initieel voorziene personeelsplan van 12 FTE. Hierbij dient opgemerkt te worden dat nieuwe aanwervingen pas zullen plaatsvinden na de toekomstige oprichting van het Agentschap voor Regulering van Transport. Door de pensionering van 1 administratieve medewerker eind 2016, bedroeg het kader in 2017 10 FTE. De tabel hieronder geeft de personeelsevolutie weer sinds de oprichting van de Dienst Regulering:

| 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|------|------|------|------|------|------|
| 4    | 7    | 9    | 9    | 7    | 9    |

  

| 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|------|------|------|------|------|------|
| 9    | 10   | 7    | 6    | 11   | 10   |

### Organisatiebeheersing

De Dienst Regulering besteedt sinds 2013 een bijzondere aandacht aan organisatiemanagement en interne werking. Dit betekent concreet dat er sindsdien continu gewerkt wordt aan de invoering van instrumenten die toelaten een modern en efficiënt beheer te voeren. Net zoals alle voorgaande jaren is de Dienst Regulering in dit kader verplicht jaarlijks een financiële, fraude en operationele audit te laten uitvoeren door een onafhankelijk organisme. Om de resultaten van dergelijke audit optimaal te benutten heeft de Dienst Regulering besloten een methodologie van organisatiebeheer in te voeren vanuit de overtuiging dat een goede interne werking rechtstreeks bijdraagt tot betere prestaties en tot een kwalitatieve dienstverlening aan alle belanghebbenden. In 2017 is de Dienst Regulering er opnieuw in geslaagd een substantiële vooruitgang te boeken in het maturiteitsniveau van zijn organisatiebeheersysteem. Deze vooruitgang werd hoofdzakelijk veroorzaakt doordat de Dienst Regulering een communicatieplan heeft aangenomen, een risicobeheersysteem heeft geïmplementeerd en de opleidingsplannen voor zijn personeel heeft gedefinieerd en geformaliseerd. Desondanks dat het beheersingsniveau van de organisatie verder groeide in 2017, dient er vastgesteld te worden dat sommige projecten niet konden gerealiseerd worden, zoals de invoering van een Digital Management System, wegens het ontbreken van de rechtspersoonlijkheid en/of voldoende financiële middelen. In het licht van de aangeworven experts in 2016 werd de behoefte aan de invoering van opleidingsplannen snel duidelijk zodat de nieuwe medewerkers de kennis kunnen ontwikkelen die nodig is voor de uitvoering van de functie. Wat betreft de ontwikkeling van het risicobeheersysteem heeft het personeel van de Dienst Regulering bijgedragen tot de ontwikkeling ervan. Voortaan beschikt de Dienst Regulering over een systeem om de risico's van de organisatie te monitoren. Alhoewel het niet zijn meest primaire opdracht is, stelt de Dienst Regulering vast dat een goede informatieverbreiding fundamenteel is voor alle spelers van de geregeerde sectoren. In deze context heeft het personeel van de Dienst Regulering, hierin ondersteund door de FOD Personeel en Organisatie, actief meegewerkt aan de ontwikkeling van een communicatieplan dat gericht is op de specifieke communicatie doelstellingen van de regulator. Tenslotte heeft men in 2017 evenmin stilgezeten inzake het beheer van de primaire activiteiten door steeds verder te gaan in de procesbeschrijving van de meest strategische activiteiten. Het strategisch en operationeel plan werd eveneens lichtjes gewijzigd, meer bepaald door een verbeterde beschrijving van de strategische doelstellingen.

## KERNCIJFERS

5



#### samenwerkingsakkoorden

De Dienst Regulering heeft 2 nationale en 3 internationale samenwerkingsakkoorden. Nationaal met FOD Mobiliteit en DVIS, internationaal met ENNRB, IRG-Rail en Thessaloniki Forum

10



#### FTE

Personeel van de Dienst Regulering is samengesteld uit 60% vrouwen en 40% mannen

7



#### internationale werkgroepen

De Dienst Regulering is actief in 7 internationale werkgroepen met betrekking tot spoor en luchthaven

8



#### bestissingen

De 8 beslissingen die in 2017 genomen werden door de Dienst Regulering zijn allemaal luchthavengerelateerd

27



#### dossiers in behandeling

In 2017 waren 27 dossiers in behandeling door de Dienst Regulering. Het merendeel van de dossiers met FOD Mobiliteit en DVIS, internationaal met ENNRB, IRG-Rail en Thessaloniki Forum

3



#### adviezen

De Dienst Regulering heeft 3 adviezen uitgevaardigd in 2017: 2 spoorweg gerelateerd en 1 met betrekking tot de luchthaven

1



#### officiële mededeling

De Dienst Regulering heeft 1 officiële mededeling uitgevaardigd in het kader van de luchthaven tariefconsultaties

1,38



#### miljoen € ontvangsten



# DE LUCHTHAVENACTIVITEITEN

De luchthaven Brussel-Nationaal is een van de groeipolen van de Belgische economie in die mate dat zij een grote bijdrage levert aan de bekendheid van het land en bijdraagt tot de aantrekkelijkheid ervan. De Dienst Regulering neemt binnen een concurrerende omgeving deel aan de ontwikkeling van tarieven en een evenwichtige tariefformule, evenals aan de verbetering van de kwaliteit van luchthavenfaciliteiten.



## — Exploitatielicentie Brussels Airport Company

Brussels Airport Company heeft als uitbater van Brussels Airport een exploitatielicentie gekregen bij koninklijk besluit van 21 juni 2004. Als luchthavenuitbater oefent Brussels Airport Company een monopolistische activiteit uit die onderworpen is aan toezicht op de naleving van de licentievoorwaarden door de Dienst Regulering. In 2017 heeft dit geleid tot twee dossiers.

### De naleving van de exploitatielicentie: klachten inzake geluidsoverlast

Van 10 tot 17 februari 2017 heeft de dienst Regulering een groot aantal klachten ontvangen over de niet-naleving door BAC van de voorwaarden van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal voor wat betreft de geluidsoverlast. De klagers voeren aan dat BAC "voortdurend" de door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vastgelegde geluidsnormen aanvecht en ze hielden vol dat BAC hierdoor bepaalde bepalingen van het koninklijk besluit van 27 mei 2014 betreffende de omzetting van Brussels International Airport Company in een naamloze vennootschap van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallatie ("omzettingsbesluit") en van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven van Brussel-Nationaal ("licentiebesluit") zou schenden. In zijn beslissing D-2017-01-LA van 17 februari 2017, heeft de dienst Regulering vastgesteld dat geen enkele wettelijke of reglementaire bepaling hem een bevoegdheid toewijst tot geschillenregeling inzake de behandeling van klachten over de naleving door de luchthavenuitbater van de bepalingen van de exploitatielicentie van de luchthaven van Brussel-Nationaal, noch een algemene bevoegdheid voor de behandeling van klachten over de exploitatie van de luchthaven van Brussel-Nationaal, ingediend door andere personen dan de "gebruikers" in de zin van artikel 1, 9°, van het omzettingsbesluit. Bij ontstentenis van een wettelijke of reglementaire machtiging in deze zin, heeft de dienst Regulering dus gemeend niet bevoegd te zijn voor de behandeling van de klachten die aan hem werden gericht. In het licht van met name de elementen ingeroepen tot staving van deze klachten, en in het licht van het grote aantal door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 2016 vastgestelde overtredingen op de regelgeving betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer, heeft de dienst Regulering echter op grond van artikel 41, eerste lid, van het omzettingsbesluit beslist om een controleopdracht uit te voeren op de naleving door BAC, van artikel 34 van het licentiebesluit en van artikel 27, 9°, van het omzettingsbesluit.

### De naleving van de exploitatielicentie: controle ex officio door de regulator

Krachtens artikel 34 van het licentiebesluit, is BAC verplicht om de door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en door het Vlaamse Gewest uitgevaardigde geluidsnormen te "doen naleven" en dit in het kader van zijn uitbating van de luchthaven. In zijn beslissing D-2017-03-LA van 4 juli 2017, heeft de dienst Regulering geoordeeld dat deze bepaling voor BAC de verplichting inhoudt om de geluidsnormen door de vanuit de luchthaven opererende luchtvaartmaatschappijen te doen naleven en dit met inbegrip voor wat betreft het geluid ingevolge overvliegen. De dienst Regulering heeft ook geoordeeld dat deze verplichting begrepen moet worden als een inspanningsverbintenis, wat inhoudt dat BAC verplicht is om in het raam van haar exploitatie van de luchthaven alle maatregelen op redelijke en diligente wijze in te zetten om de gebruikers van de luchthaven ertoe aan te zetten deze geluidsnormen na te leven. Bij onderzoek van de maatregelen die redelijkerwijze in het raam van de uitbating van de luchthaven kunnen worden overwogen, heeft de dienst Regulering geoordeeld dat BAC zich schikte naar haar verplichting om de gebruikers van de luchthaven te informeren over de door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest uitgevaardigde geluidsnormen. De dienst Regulering heeft ook gemeend dat het BAC niet toekomt om de meest lawaaiërgelichte luchtvaartuigen de toegang tot de luchthaveninfrastructuur te verbieden. Middels een vergelijking met andere referentieluchthavens heeft de dienst Regulering vervolgens geoordeeld dat BAC een voldoende differentiëring in haar tariefsysteem had vervat om de geluidsoverlast te verminderen en om de luchtvaartmaatschappijen tot naleving van de geluidsnormen aan te zetten. Tot slot heeft de dienst Regulering geoordeeld dat niets toeliet om te denken dat BAC tekortschoot in haar verplichting tot ijver in het beheer van de baanvernieuwingswerken. De dienst Regulering heeft dus vastgesteld dat BAC zich hield aan haar verplichtingen krachtens artikel 34 van het licentiebesluit en dat BAC doorging met het vervullen van de voorwaarde vastgelegd in artikel 27, 9°, van het omzettingsbesluit.

## — Tarieven Brussels Airport

Eén van de kerntaken van de Dienst Regulering bestaat erin toezicht te houden op de tarieven die gehanteerd worden door de luchthavenuitbater. In 2017 werden in dit kader de volgende dossiers behandeld. In 2017 werden in dit kader de volgende vraagstukken beantwoord:

- De toelagen inzake luchthavenbeveiliging;
- De procedures voor tariefraadpleging;
- De tussentijdse tariefherziening;
- De jaarlijkse tariefraadpleging;
- De Diabolo-heffing.

### De toelagen inzake luchthavenbeveiliging

In januari 2017 werd het advies van de Dienst Regulering gevraagd over de toelagen aan luchtvaartmaatschappijen die actief waren op Brussel-Nationaal voor de ondersteuning inzake beveiliging. Dit verzoek kadert in de context van een uitzonderlijke, door de regering in 2013 toegekende toelage. Toen was de Dienst Regulering van oordeel dat rekening houdend met de context, een toelage kon worden overwogen, maar dat deze echter enkel op transparante, niet-discriminerende wijze en voor een beperkte periode kon worden toegekend. In 2015 stelde de Dienst Regulering vast dat deze steunmaatregelen geen gunstig antwoord meer vormden op de vereiste voorwaarden van transparantie en non-discriminatie. Tezelfdertijd stelde de dienst Regulering vast dat de economische omstandigheden die deze steun rechtvaardigden, verdwenen waren, en de dienst suggereerde dus om deze steun niet meer te verlengen. De heropleving van de economie werd daags na de gebeurtenissen van 22 maart 2016, die tot een plotse duik in de frequentering leidde, opnieuw ter discussie gesteld. De Dienst Regulering heeft bijgevolg in 2017 een nieuwe economische analyse gemaakt om te controleren of deze gebeurtenissen een belangrijke impact voor de sector konden hebben op lange termijn. De analyse heeft betrekking op de algemene situatie van het gebruik en van de ontwikkeling van de luchthaveninfrastructuur. De dienst Regulering stelde vast dat deze terugloop slechts tijdelijk was en dat de frequentering en de investeringen van de luchthaven werden voortgezet. Bijgevolg heeft de Regulator geoordeeld dat de voorwaarde omtrent de uitzonderlijke economische omstandigheden niet langer vervuld was. Bijgevolg heeft de dienst Regulering zich uitgesproken voor een intrekking van het koninklijk besluit tot toekenning van een toelage en vroeg hij de federale overheden dat er zou worden overgegaan tot een integrale terugbetaling van de door de luchtvaartmaatschappijen ontvangen steun.

### De procedures voor tariefoverleg, een uitdaging voor de toekomst

Ingevolge het groeiend aantal klachten over het tariefoverleg voor Brussel-Nationaal en als antwoord op bepaalde vragen van de sector, heeft de dienst Regulering een denkoefening over de verschillende procedures die ter zake bestaan, opgestart. Meerdere luchtvaartmaatschappijen zijn inderdaad van oordeel dat de procedures complex zijn en dat ze geen transparante aanpak toelaten. De vereniging IATA heeft trouwens haar bezorgdheid geuit over de Belgische wetgeving die van toepassing is op Brussel-Nationaal. Deze studie en de zoektocht naar oplossingen ter verbetering van de tariefoverlegprocedures zal in 2018 worden voortgezet.

### Tussentijdse tariefherziening

In 2017 heeft Brussels Airport Company (BAC) een tussentijdse tarifaire raadpleging gehouden met de gebruikers van de luchthaven om bepaalde kosten te kunnen doorrekenen die bij het begin van de gereguleerde periode 2016-2021 nog niet gekend waren. Na de terroristische aanslagen van 2016 had de overheid immers beslist om aan de luchthaven nieuwe en strengere maatregelen inzake luchtvaartbeveiliging op te leggen. Daarnaast werden er vanuit Europa strengere normen opgelegd voor brandweerveiligheid op de luchthavens. In dit kader rees de vraag of de luchthavenuitbater uitzonderlijk de extra kosten van deze nieuwe maatregelen mag doorrekenen aan de luchtvaartmaatschappijen of passagiers. De tussentijdse raadpleging werd georganiseerd onder de vorm van verschillende informatiesessies tussen de uitbater en de luchtvaartmaatschappijen, waarbij de Dienst Regulering aanwezig was als onafhankelijke waarnemer. Ten einde de inhoud van deze rol als waarnemer voor de gebruikers te verduidelijken werd mededeling C-2017-01-LA uitgevaardigd. De consultatieprocedure werd afgesloten met een definitief tariefvoorstel door de luchthavenuitbater. Tegen dit voorstel werd door een bepaalde luchtvaartmaatschappij een klachtenprocedure opgestart bij de Dienst Regulering. Via de tussentijdse beslissing D-2017-06-LA oordeelde de regulator om procedurele redenen dat de wijziging van de tarieven die door de luchthavenuitbater werd voorgesteld, niet in werking kon treden op de door hem voorziene datum. Na de kennisname van alle argumenten van de luchtvaartmaatschappij en de luchthavenuitbater werd op 14 december 2017 beslissing D-2017-07-LA genomen. Hierbij legde de Dienst Regulering aan BAC op een nieuwe raadpleging te organiseren waarbij rekening wordt gehouden met een niet-discriminatoire verdeling van de kosten die gelinkt zijn aan de nieuwe beveiligings- en veiligheidsmaatregelen. De regulator is namelijk van mening dat het noodzakelijk is om deze kosten toe te wijzen aan alle partijen die gebruik maken van de luchthaveninfrastructuur en niet alleen aan de passagiers en de luchtvaartmaatschappijen. Tegen deze beslissing werd door de luchthavenuitbater begin 2018 hoger beroep aangetekend. Over dit hoger beroep zal het Marktenhof zich in de loop van 2018 uitspreken.

### Jaarlijkse tariefconsultatie

In 2017 vond het jaarlijks overleg plaats tussen de luchthavenuitbater en de luchtvaartmaatschappijen die opereren vanaf de luchthaven Brussel-Nationaal. Tijdens dit jaarlijks overleg wordt informatie uitgewisseld en overleg gepleegd over:

- Wijzigingen in het investeringsplan en de mogelijke impact op de formule voor de tariefcontrole;
- Wijzigingen in de tarieven en/of het tariefsysteem.

De luchthavenuitbater stelde tijdens het overleg enkele nieuwe investeringsprojecten van de luchthaven voor, alsook een timing en stand van zaken van de lopende projecten. Verder werd een update van de tarieven voorgesteld.

## De Diaboloheffing

In 2017 heeft de Dienst Regulering een studie uitgevoerd naar de impact van de Diabolo-toeslag op de toegankelijkheid van Brussels Airport en naar de leefbaarheid voor de uitbating van de luchthaven. Daarbij werd gekeken naar mogelijke positieve effecten – onder meer met betrekking tot het milieu en de congestieproblematiek op de weg – van een verschuiving van deze toeslag. De Diabolo-toeslag bestaat uit een bijdrage van de reizigers die de spoorweginfrastructuur van en naar Brussels Airport gebruiken. Deze Diabolospoorverbinding zorgt voor een versterkte en snellere rechtstreekse verbinding van het Belgische spoor netwerk en verscheidene Europese metropolen met de luchthaven van Brussel. Deze heffing kadert in de financiering van deze infrastructuur die op 6 juni 2012 werd in gebruik genomen. In de studie werd onderzocht of de Diabolo-toeslag van 5,25 euro [cfr. tarief enkele rit op 1 januari 2017] bovenop de ticketprijs een beperking zou betekenen voor de toegankelijkheid van de luchthaven en welke impact deze heeft op het aandeel luchthavenpassagiers dat met de trein komt. Behalve de NMBS en de passagiers zelf, is een ontwikkeling van de luchthaven zelf ook gebaat bij een eventuele daling van de prijs van een treinbiljet. Daarenboven kan er opgemerkt worden dat dergelijke evolutie ook past in het duurzaam mobiliteitsplan van de overheid (stijging aandeel openbaar vervoer) en zal de toegankelijkheid en bereikbaarheid van de luchthavenregio verhogen. Aan de hand van literatuurstudies, een vergelijking met andere landen en de evolutie van de prijzen (in vergelijking met andere transportmodi), werd onder meer via de prijselasticiteit voor het spoorvervoer berekend hoeveel extra treinreizigers naar de luchthaven zouden komen zonder deze toeslag. Er werd ook gekeken naar de gevolgen indien deze Diabolo-toeslag zou aangerekend worden aan alle luchthavenpassagier (in plaats van aan de treinreizigers). Deze studie vormt een eerste stap in de denkoefening rond de kwaliteit en de continuïteit van de luchthavenactiviteiten. In 2018 zullen nog bijkomende gesprekken plaatsvinden met BAC, NMBS, Infrabel en/of de Belgische staat.

## Kwaliteit Brussels Airport

Naast de toezicht op het economisch aspect (de tarieven) van de luchthaven, ziet de regulator ook toe op de kwaliteit van de dienstverlening.

### SLA Grondafhandeling

Brussels Airport Company is in 2017 een nieuwe aanbestedingsprocedure opgestart voor bepaalde verleners van grondafhandelingsdiensten op de luchthaven. Overeenkomstig de wetgeving is de luchthavenuitbater verplicht om met deze grondafhandelaars een overeenkomst af te sluiten over het niveau van de dienstverlening (service level agreement of "SLA"). Eén van de bevoegdheden van de Dienst Regulering bestaat erin de SLA en eventuele wijzigingen hieraan goed te keuren. In het kader van de nieuwe aanbestedingsprocedure had de luchthavenuitbater het voornemen om de reeds bestaande SLA te wijzigen. De Dienst Regulering werd dan ook verzocht om zich over deze wijziging uit te spreken. Bij beslissing D-2017-02-LA ging de Dienst Regulering over tot de goedkeuring onder voorwaarde van de door de luchthavenuitbater ingediende SLA, mits hij zou overgaan tot bepaalde aanpassingen. De Dienst Regulering heeft tenslotte door middel van beslissing D-2017-05-LA nagegaan of door Brussels Airport Company gevolg werd gegeven aan de opgelegde aanpassingen. Er werd geoordeeld dat de luchthavenexploitant hieraan inderdaad is tegemoet gekomen. Het voorbehoud dat eerder bij beslissing D-2017-02-LA was gemaakt, werd opgeheven. De aangepaste SLA werd integraal goedgekeurd.

### Kwaliteitscharters Brussels Airport Company

Brussels Airport Company had medio 2016 beslist zijn methodologie voor tevredenheidsonderzoeken te wijzigen van een BRUSS-methodologie (Brussels Airport Satisfaction Survey), eigen aan Brussels Airport Company, naar de internationaal erkende ASQ-methodologie (Airport Survey Quality). Deze aanpassingen moesten vervolgens in de kwaliteitscharters voor passagiers en gebruikers verwerkt worden. De gewijzigde kwaliteitscharters werden – na overleg met de gebruikers en het Directoraat-generaal Luchtvaart – dan ook ter goedkeuring voorgelegd bij de Dienst Regulering. De Dienst Regulering is nagegaan of de kwaliteit van de dienstverlening een vergelijkbaar niveau kent ten opzichte van de referentieluchthavens en of de opgenomen kwaliteitsnormen voldoen aan de wettelijke vereisten, zoals opgenomen in het Licentiebesluit en het Omzettingsbesluit. Dit laatste houdt onder meer in dat er voldoende rekening moet gehouden worden met de belangen van de gebruikers en passagiers. Overeenkomstig artikel 32 §3 van het Omzettingsbesluit heeft de Dienst Regulering beslist de voorgelegde kwaliteitscharters goed te keuren onder voorwaarde dat enkele aanpassingen werden doorgevoerd (cfr. beslissing D-2017-08-LA).





# DE SPOORWEGACTIVITEITEN

De Dienst Regulering is de overheidsinstantie die belast is met het toezicht op de werking van de markt voor spoorwegdiensten. In deze hoedanigheid zorgt hij ervoor dat alle operatoren op billijke wijze toegang hebben tot het spoorweginfrastructuur. Deze taak vereist dat de Dienst Regulering niet louter een passieve organisatie is, maar integendeel de nodige initiatieven neemt om deze monitoringdoelstelling na te streven. In dit deel van het jaarverslag vindt de lezer een beschrijving van de acties die gedurende het jaar 2017 zijn ondernomen voor de spoorwegsector.



## ➡ Toegang tot het net

### De kaderovereenkomsten

De dienst Regulering besliste begin 2017 om een controleopdracht op te starten om de conformiteit van de opgenomen kaderovereenkomst te controleren met de bepalingen van de Spoorcode en met Uitvoeringsverordening 2016/545 van 7 april 2016. Tijdens deze controleopdracht wenste de infrastructuurbeheerder om niet langer een model van de kaderovereenkomst in de netverklaring op te nemen, rekening houdend met het gebrek aan vraag naar dit product en met de invoering van het TTR-project (Redesign of the international Timetabling Process). Bijgevolg, rekening houdend met deze beslissing en met de aanpassing van de netverklaringen 2017 en 2018 waarin er wordt verklaard dat er geen kaderovereenkomst wordt aangeboden, heeft de dienst Regulering zijn opdracht zonder voorwerp verklaard en afgesloten.

## De overeenkomsten voor de reservering van capaciteit

In Bijlage B.9 van de Netverklaring van Infrabel staat een "Overeenkomst voor de reservering van capaciteiten tussen de kandidaat niet-spoorwegonderneming en Infrabel" die iedere kandidaat die geen spoorwegonderneming is, volgens de voorwaarden van artikel 2.2.1.2 van de NV, moet sluiten met infrastructuurbeheerder alvorens bij laatstgenoemde een aanvraag tot reservering van capaciteiten in te dienen. In het raam van een controleopdracht in de loop van 2017 heeft de dienst Regulering de conformiteit van deze overeenkomst met de Spoorcode en meer in het bijzonder met de artikelen 27/1 en 32 ervan onderzocht. Krachtens deze bepalingen heeft iedere kandidaat niet-spoorwegonderneming het recht om capaciteiten te vragen aan Infrabel. Dit recht om capaciteiten aan te vragen, doet geen afbreuk aan het feit dat er bepaalde regels worden vastgelegd met betrekking tot de procedure voor de reservering van capaciteiten en dit in het belang van zowel de infrastructuurbeheerder als van de kandidaat niet-spoorwegonderneming. Deze regels mogen echter geen buitensporige beperkingen opleggen aan de kandidaten niet-spoorwegondernemingen, om geen afbreuk te doen aan hun recht om capaciteiten aan te vragen. Het is in het licht van deze beginselen dat de dienst Regulering zich aan zijn controleopdracht wijdt, welke in 2018 zal worden voortgezet.

## De conformiteit van de netverklaring

Conform de artikelen 20 en 63, §1, van de Spoorcode brengt de Dienst Regulering een advies uit over de conformiteit van het voorstel van netverklaring van Infrabel met de Spoorcode en met de uitvoeringsbesluiten ervan. In 2017 heeft de dienst Regulering zijn advies 2017-03-SC uitgebracht in verband met het voorstel van netverklaring 2019. In dit advies heeft de Dienst Regulering een reeks opmerkingen opgesteld in verband met de informatie die de NV moet bevatten voor wat betreft de dienstvoorzieningen en de toegang hiertoe. De Dienst Regulering stelt inderdaad vast dat bepaalde informatie die in de NV moet staan, ontbreekt en suggereert verschillende verduidelijkingen, die meer bepaald slaan op het onderscheid dat moet worden gemaakt tussen wat onder de spoorweginfrastructuur en wat onder de dienstvoorzieningen valt. De Dienst Regulering heeft ook aanbevolen om de verschillende afdelingen van de NV die worden herzien, zichtbaarder te maken en in de NV ook uitleg over deze lopende herzieningen op te nemen. De Dienst Regulering heeft bovendien een reeks opmerkingen opgesteld over de gunningsprocedure van spoorweginfrastructuurcapaciteiten. De Dienst Regulering stelt ook vast dat de coördinatieprocedure van concurrerende aanvragen zoals beschreven in de NV onvoldoende de verplichting van de netwerkbeheerder in de verf zet om eventuele conflicten via raadpleging op te lossen. De Dienst Regulering stelt ook vast dat het in strijd is met de Spoorcode dat deze procedure het gebruik door Infrabel inhoudt van prioriteitscriteria voor niet-gespecialiseerde of niet-verzadigde infrastructures. De Dienst Regulering heeft ook een tegenstrijdigheid ontdekt van de NV met de Spoorcode voor wat betreft bepaalde componenten van de door Infrabel opgelegde heffing voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur die betrekking hebben op de door Infrabel uitgepaste dienstvoorzieningen en niet op de spoorweginfrastructuur en dit terwijl krachtens artikel 50 van de Spoorcode de heffing voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur gelijk moet zijn aan de kosten die rechtstreeks zijn toe te schrijven aan de exploitatie van deze dienst en dat deze dus geen kosten mag bevatten die verband houden met de exploitatie van de dienstvoorzieningen. In dit advies heeft de dienst Regulering ook nog andere opmerkingen geformuleerd. Infrabel werd bijgevolg verzocht om zijn voorstel van NV aan te passen.

## Controleopdracht opleidingsinstellingen

Om te kunnen circuleren op het Belgische spoorweginfrastructuur dient een spoorwegoperator te beschikken over opgeleide en gecertificeerde treinbestuurders. Indien de spoorwegoperator reizigersvervoer aanbiedt moet hij tevens beschikken over opgeleide en gebrevetteerde treinbegeleiders. Dit zijn noodzakelijke voorwaarden voor het verkrijgen van een veiligheidscertificaat. Bepaalde opleidingen kunnen enkel verstrekt worden door opleidingscentra die hiervoor door de veiligheidsinstantie werden erkend. Deze opleidingscentra zijn in België steeds verbonden aan een bepaalde spoorwegonderneming. De erkenning verplicht de centra om een niet-discriminatoire toegang te verlenen aan treinpersoneel van andere operatoren. Opleidingen die aan derden worden verstrekt dienen bovendien aan een redelijke en niet-discriminerende prijs te worden aangerekend. Om de situatie op de Belgische markt voor opleidingen aan treinpersoneel na te gaan, is de Dienst Regulering in 2017 gestart met een controleopdracht. In eerste instantie werd nagegaan of de opleidingscentra openstaan voor treinpersoneel dat afkomstig is van een andere operator. In de loop van 2018 zal deze controleopdracht worden verdergezet, waarbij meer specifiek onderzoek zal worden gevoerd naar de prijzen die de opleidingscentra voor hun dienstverlening aanrekenen.

## ➡ Spoorwegretributies

### Een nieuwe prestatieregeling voor de spoorsector

De Belgische wetgeving voorziet dat Infrabel vanaf 1 januari 2017 als spoorweginfrastructuurbeheerder zelf een systeem van prestatieregeling dient te implementeren, en dat het reglementair systeem – voorzien bij koninklijk besluit van 9 december 2004 – niet meer zal worden toegepast. In het kader van zijn controleopdracht op de naleving van deze verplichting stelt de Dienst Regulering begin januari 2017 vast dat Infrabel geen prestatieregeling gepubliceerd heeft en toepast. Hierop volgt een intensieve samenwerking tussen Infrabel en de Dienst Regulering waarbij onder meer overeengekomen wordt een vergelijkende studie uit te voeren van een aantal bestaande systemen van prestatieregeling. Op basis van deze vergelijkende studie heeft Infrabel uiteindelijk twee nieuwe mogelijke systemen van prestatieregeling voor advies voorgelegd aan de Dienst Regulering. In zijn advies A-2018-02-S heeft de Dienst Regulering een inhoudelijke analyse uitgevoerd en de voor- en nadelen van de voorgestelde systemen opgelijst. Het zogenaamde bilateraal model, dat geïnspireerd is op het systeem gebruikt in Frankrijk, droeg uiteindelijk de voorkeur weg van Infrabel. Dit systeem kwam ook als beste uit de analyse uitgevoerd door de Dienst Regulering. In 2018 zal Infrabel verder gaan met de finalisering en de implementatie van dit bilateraal model. Het nieuwe systeem zou in werking kunnen treden vanaf de nieuwe dienstregeling in december 2019. In afwachting van dit nieuwe systeem eind 2019, voert Infrabel echter op 1 juli 2017 een systeem dat gelijkaardig is aan het oude reglementair systeem in en dat met retroactieve toepassing vanaf 1 januari 2017. Hiertegen heeft de Dienst Regulering een ongunstig advies uitgevaardigd aangezien de wettelijke termijnen voor de invoering van een nieuwe prestatieregeling niet zijn gerespecteerd. De invoering van een prestatieregeling zal in 2018 verdergezet worden.

## Tarifieringsprincipe Your Shunts

In 2016 werd door Infrabel hoger beroep ingesteld tegen beslissing D-2015-11-S aangaande de wijziging van het tarifieringsprincipe Your Shunts, maar dit werd door het Hof van beroep ongegrond verklaard. Door deze uitspraak werd de beslissing van de Dienst Regulering, dat het nieuwe tarifieringsprincipe voor rangeren onwettelijk is en derhalve dient afgeschaft te worden, bekrachtigd. De Dienst Regulering neemt akte van het feit dat Infrabel sinds het arrest van het Hof van Beroep geen rangeerheffing aan de spoorwegondernemingen aanrekent.

## Directe kost, een nieuwe berekeningsbasis voor de heffingen

Via Richtlijn 2012/34/EU (tot instelling van één Europese spoorwegruimte) en Uitvoeringsverordening 2015/909 (betreffende de modaliteiten voor de berekening van de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien) werd bepaald dat de heffingen van de verschillende Europese infrastructuurbeheerders meer op elkaar afgestemd moeten worden, meer specifiek voor wat betreft de principes van directe kosten. In dit kader heeft Infrabel zijn nieuwe methodologie voor de berekening van de directe kosten aan de Dienst Regulering voorgesteld. Conform artikel 48 van de Spoorcode zijn de methode voor de aanrekening van de kosten en haar eventuele aanpassingen aan de beste internationale praktijk immers onderworpen aan de goedkeuring van de regulator. In de loop van 2017 hebben verschillende overlegmomenten plaatsgevonden tussen Infrabel en de Dienst Regulering. Tijdens deze vergaderingen werden onder meer de methodologie van het technisch kostenmodel en de conformiteit aan de wetgeving besproken. Het dossier zal vermoedelijk medio 2018 door de Dienst Regulering afgerond worden, zodat de sectorale consultaties voor de netverklaring 2020 eind september kunnen plaatsvinden, gevolgd door de publicatie van de nieuwe formule in de netverklaring 2020 tegen begin december 2018. Bedoeling is om de nieuwe formule in werking te laten treden op 9 december 2019 bij de start van de nieuwe dienstregeling.

## ➡ Rijdend materieel

In het raam van zijn spoorwegbevoegdheden op het vlak van concurrentie heeft de dienst Regulering in 2017 een analyse van de markten van het tractiematerieel voor de goederensector opgestart. Twee kwesties vormen de rode draad van deze eerste analyse. De eerste heeft betrekking op het bestaan van echte concurrentiële markten voor de aanschaf van locomotieven en de tweede betreft de organisatie en de structurering van deze eventuele markten. Deze analyse vormt een eerste stap naar de ontwikkeling van een interne expertise ter zake. Uit de analyses en het gevoerde onderzoek blijkt dat de aanschaf van een nieuwe of tweedehands locomotief in België geen gemakkelijke zaak is. In dit verband kon worden vastgesteld dat er talrijke obstakels rezen wanneer een spoorwegonderneming een locomotief wilde aanschaffen zoals de meest optimale financieringsformule, de onderhoudshypothese, de technische specificaties of nog, de mogelijkheden om over te gaan tot de homologatie van het tractiematerieel. Deze analyse werd vooral vanuit het oogpunt van het aanbod gevoerd, wat toeliet om tot de vaststelling te komen dat voor nieuw materieel, de kwestie van het beoogde aantal tractie-eenheden fundamenteel was. Een tweede vaststelling was die van het ontbreken van een marktdynamiek voor wat betreft de aanschaf van tweedehandslocomotieven in Europa. Naast de hoge kostprijs van een locomotief, heeft de dienst Regulering zich tijdens deze eerste fase toegelegd op de vaststelling van de juridische en economische verbanden tussen al deze dimensies die zich alsmat vaker als onoverkomelijke obstakels voor nieuwe investeerders voordoen. Tot slot heeft de dienst Regulering concrete pistes voor oplossingen overwogen om het aanbod van locomotieven te verbeteren. Dit zou vermoedelijk de opkomst van een betere dynamiek van de spoorwegdienstenmarkten bevorderen. Deze analyse zal binnenkort worden vervolledigd door een juridische analyse van de concurrentie ter zake. Het eindverslag zal op zijn beurt na afloop van deze analyse worden gepubliceerd om als basis te dienen voor de uitwisseling met de verschillende stakeholders.



## SPOOR

230



miljoen reizigers NMBS

In 2017 vervoerde de NMBS 230 miljoen reizigers, wat een stijging inhoudt van 3%

15.342.353



ton./km vervoerde vracht per spoor in 2017

In 2017 werd 5,3% meer vracht vervoerd per spoor dan het jaar voordien

726.097.717



€ ontvangsten van Infrabel via heffingen

Hiermee kan Infrabel grosso modo 2/3 van hun werkingskosten afdekken

3.607



km totale lengte van het Belgische spoornet

15



actieve spoorwegondernemingen op het Belgische net

Deze werden allemaal geconsulteerd door de Dienst Regulering in 2017

1



studie

Studie met betrekking tot de beschikbaarheid van rollend materieel voor de Belgische spoormarkt

4,8



miljoen treinreizigers naar Brussels Airport

Een stijging van 12% ten opzichte van vorig jaar in het aantal reizigers dat de trein neemt naar Brussels Airport

## DE DIENSTVOORZIENINGEN

De toegang tot de dienstvoorzieningen is een van de sleutels tot het ontwikkelen van nieuwe spoorwegdiensten. Richtlijn 2012/34/EU voorziet in een wettelijk kader voor toegang tot en informatie over dienstvoorzieningen die verband houden met de markt voor spoorwegvervoer. Het voornaamste doel hiervan is dat spoorwegondernemingen onevenredige belemmeringen voor de toegang tot deze diensten wegnemen. Richtlijn 2012/34/EU vertrouwt de nationale regelgevende instanties de opdracht toe om te beslissen over mogelijke uitzonderingen op de toegang tot de dienstvoorzieningen.



## DIENSTVOORZIENINGEN

4

tankinstallaties en  
tankplatformen

18

wasfaciliteiten

5

rangeerstations

15

onderhoudsfaciliteiten

549

passagiersstations

108

vormings- en goederenstations

44

vrachtterminals (inclusief havens)

18

opleidingsfaciliteiten

Dit betreft de instellingen die instaan voor de opleiding van treinbestuurders en treinbegeleiders





## Uitvoeringsverordening (EU) 2017/2177 van 22 november 2017 betreffende de toegang tot dienstvoorzieningen en spoorgebonden diensten<sup>1</sup>

### Doel

In de herfst van 2017 publiceerde de Europese Commissie een Uitvoeringsverordening met betrekking tot dienstvoorzieningen en de diensten verleent in deze voorzieningen. De basis van deze Verordening ligt in artikel 13 van de Richtlijn 2012/34<sup>2</sup>, in Belgisch recht omgezet in artikel 9 van de Spoorcodex. In deze wetteksten werden de belangrijkste principes met betrekking tot toegang tot de dienstvoorzieningen en diensten geleverd in deze voorzieningen reeds vastgelegd. De Uitvoeringsverordening is een verdere uitwerking en verduidelijking van deze bepalingen. Het primaire doel van deze Uitvoeringsverordening is het brengen van meer transparantie in de markt van spoorgebonden diensten. Om dit te bewerkstelligen verplicht deze Verordening de exploitanten van dienstvoorzieningen om essentiële informatie met betrekking tot de toegangsvoorwaarden te publiceren. Daarnaast legt ze ook enkele regels op die de toegang tot deze voorzieningen op een niet-discriminerende wijze voor alle spoorondernemingen regelt, en een betere samenwerking tussen de exploitanten van dienstvoorzieningen en de infrastructuurbeheerder beoogt.

### Rol van de regulator

Eén van de belangrijkste bevoegdheden die deze Uitvoeringsverordening aan de regulatoren geeft is de mogelijkheid om dienstvoorzieningen van enkele bepalingen van deze verordening vrij te stellen. Om ervoor te zorgen dat deze uitzonderingen in alle lidstaten op gelijke wijze worden toegekend dienen de toezichthoudende instanties hiervoor gemeenschappelijke beginselen vast te leggen. De Dienst Regulering werkt hiervoor nauw samen met zijn collega's, onder meer in de IRG werkgroep Acces to Service Facilities. Daarnaast dienen de toezichthoudende instanties ook mee te werken aan de ontwikkeling van een gemeenschappelijke template. Deze template kan door de exploitanten van dienstvoorzieningen gebruikt worden om de nodige informatie in te dienen. Een eerste versie van deze template dient door de infrastructuurbeheerders ter beschikking worden gesteld tegen 30 juni 2018. De Uitvoeringsverordening kent verder nog enkele andere taken aan de regulatoren toe, zoals onder andere:

- Beroepsinstantie bij weigering van toegang;
- Waarnemer bij de coördinatiefase;
- Bepalen van de termijnen waarbinnen dient geantwoord te worden op vragen tot toegang;
- Kwalificatie van spoorgebonden diensten;
- Controle op samenwerkingsverplichting tussen infrastructuurbeheerder en exploitanten van dienstvoorzieningen;
- Opleggen van maatregelen voor efficiënter beheer van een dienstvoorziening;
- Beoordelen van een herbestemmingsproces van een dienstvoorziening.

### Studie Haven van Antwerpen

Een groot deel van de Belgische dienstvoorzieningen bevinden zich binnen de perimeter van de Antwerpse haven. In het kader van de bevoegdheden inzake de dienstvoorzieningen heeft de Dienst Regulering het initiatief genomen om de havenautoriteiten te ontmoeten teneinde een zicht te krijgen op de Belgische situatie. Deze ontmoetingen lieten ook toe om de havenautoriteiten te informeren van diens nieuwe verplichtingen inzake dienstvoorzieningen. In deze context besloot de Haven van Antwerpen door middel van een studie in kaart te brengen welke dienstvoorzieningen er in de haven aanwezig waren. De Dienst Regulering nam deel aan de stuurgroep die deze studie begeleidde en was daarenboven ook aanwezig op verscheidene van de plaatsbezoeken die de consultant uitvoerde.

<sup>1</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32017R2177&from=NL>

<sup>2</sup> Richtlijn 2012/34/EG van 21 november 2012 tot inrichting van één unieke spoorwegruimte.

## De exploitatie van de stations: de scheiding op beslissings- en organisatievlak van de NMBS

De Dienst Regulering heeft in 2017 zijn controleopdracht inzake de scheiding van de NMBS op beslissings- en organisatievlak voortgezet. Ter herinnering, deze opdracht slaat op de naleving van de eisen inzake onafhankelijkheid en non-discriminatie van de NMBS bij de uitoefening van haar opdracht als beheerder van de stations en halteplaatsen. In dit verband heeft de regulator criteria en indicatoren vastgelegd die de onafhankelijkheid van de NMBS op beslissings- en organisatievlak kunnen bewijzen. Volgens de NMBS staan er in 2018 organisatorische wijzigingen op stapel. De controleopdracht zal in 2018 worden voortgezet, rekening houdend met de door de NMBS aan haar organisatie aangebrachte wijzigingen.

## De door de exploitant van de stations opeisbare vergoedingen

Sedert 1 januari 2014 is de NMBS belast met het beheer van de stations en de dienstverlening in de stations. In haar hoedanigheid van exploitant heeft de NMBS de algemene voorwaarden opgesteld die van toepassing zijn op de infrastructuur en op de aanverwante diensten. Deze door de NMBS uitgeoefende opdracht van beheerder van de stations en van de diensten in het station is een opdracht die onderscheiden is van haar rol als spoorwegonderneming. In het raam van de beginselen van non-discriminatie en van cost-relatedness, heeft de dienst Regulering een controleopdracht opgestart die betrekking heeft op de conformiteit van bepaalde vergoedingen die de NMBS vraagt voor de toegang tot de stations en tot de diensten in het station. De controleopdracht die de dienst Regulering opstartte, is meer in het bijzonder gericht op de onderstaande vergoedingen:

- De vergoeding voor de administratieve verwerking van de aanvragen, meer bepaald € 2.500 per aanvraag en per dienstregeling.
- Het toegangsrecht voor de mobiele uitrustingen, meer bepaald € 2.500 per dienstregeling.

In de loop van het eerste semester van 2018, zal een verslag met de vaststellingen en de eerste analyse van de dienst Regulering voor advies aan de NMBS worden voorgelegd.



## MONITORING VAN DE MARKTEN

### Kwantitatieve monitoring van de Belgische spoorwegen

Sinds 2007 is – na het internationaal – ook het binnenlands goederenvervoer per spoor in België volledig geliberaliseerd. In 2010 volgde ook het internationaal reizigersvervoer. Met het vierde spoorwegpakket, dat zich focust op de openstelling van de markt van het binnenlands reizigersvervoer en de invoering van een toewijzingsprocedure voor het openbare dienstencontract, zal de spoorwegmarkt binnen enkele jaren, op enkele beperkingen na, volledig geliberaliseerd zijn. Deze beweging van liberalisering, gestuurd vanuit Europa, heeft tot doel een eengemaakte Europese spoorwegruimte te creëren.

Evenwel kan vastgesteld worden dat, hoewel belangrijke monopolies op de Belgische markt werden opgegeven, er de facto weinig dynamiek is. De historische operator blijft sterk dominant en er zijn weinig grote "nieuwe toetreders". Deze vaststelling heeft zeer zeker een gevolg op de aantrekkingskracht en de ontwikkeling van kwaliteitsvolle diensten. De redenen zijn zonder twiifel divers en kunnen gelinkt worden aan technische, economische en operationele beperkingen. Het is dan ook belangrijk voor de Dienst Regulering om de verschillende spoormarkten nauw op te volgen en de ontwikkelingen onder de loep te houden. In dit kader heeft de Dienst Regulering zijn marktmonitoringsysteem in 2017 verder ontwikkeld. Het systeem helpt de werking van de markt te analyseren, de markttransparantie te verhogen en de taken van de dienst beter uit te voeren:

- Via marktmonitoring kunnen de knelpunten, bedreigingen en potentiële opportuniteiten geïdentificeerd worden. Deze observaties dragen bij aan de ex ante werking van de Dienst Regulering, onder meer bij het opstellen van adviezen richting de spoorsector, de infrastructuurbeheerder en de verschillende beleidsorganen;
- Monitoring ondersteunt het beslissingsproces en kan essentiële elementen aanleveren binnen het kader van controleopdrachten, geschillenregeling en klachtenbehandeling;
- De marktmonitoring laat de Dienst regulering toe een centrale rol te spelen in de verzameling, verwerking, aggregatie en verspreiding van betrouwbare data. Via deze tool kan de ontwikkeling van de Belgische spoorwegmarkt binnen de Europese markt gekaderd worden;
- Monitoring zorgt ervoor dat de evolutie van de mededinging op de markt opgevolgd kan worden en dat eventuele misbruiken geïdentificeerd kunnen worden.





De Dienst Regulering ontving van zeven van hen een antwoord, die over het algemeen van hoge kwaliteit waren. De resultaten van deze kwalitatieve marktmonitoring zullen in 2018 gepubliceerd worden via een nieuwsbrief.

## Monitoring van de Luchthaven Brussel-Nationaal

Bij de privatisering van de luchthaven Brussel-Nationaal heeft de overheid een model van economische regulering opgelegd. Ondanks de aanwezigheid van enkele luchthavens in de ruime omgeving van Brussel, vormt de uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal immers een monopolie. Om misbruik van deze monopoliepositie te voorkomen, moet de Dienst Regulering er dan ook op toezien dat de voorwaarden en regels weergegeven in de exploitatielicentie – toegekend aan de uitbater Brussels Airport Company – gerespecteerd worden. Zo wordt er gewaakt over de kwaliteit van de geleverde dienstverlening, de belangen van de gebruikers en passagiers en wordt er controle uitgeoefend op de gehanteerde luchthavenheffingen. De uitvoering van deze activiteiten omvat dan ook de verzameling, analyse en verspreiding van de noodzakelijke gegevens, wat het monitoren van de activiteiten van de luchthaven van Brussel-Nationaal tot één van de kerntaken van de Dienst Regulering maakt. Het monitoringsysteem vormt een instrument om de activiteiten van de Dienst Regulering makkelijker op te volgen en te ondersteunen en de markttransparantie van de sector te vergroten. Het doel is dan ook om de interne kennis van de luchthavenactiviteiten te formaliseren en tevens een historisch overzicht van deze gegevens te ontwikkelen. Via het monitoringsysteem zal een volledig overzicht van de markt gegeven worden, zowel van kwantitatieve gegevens als van kwaliteitsindicatoren. In het kader van de opvolging van de wetgeving zal dit onder meer het toezicht op de tarieven van de gereguleerde activiteiten en de kwaliteit van de dienstverlening omvatten, maar ook onderzoek naar de naleving van de voorwaarden uit de exploitatielicentie, waarvoor de Dienst Regulering over een sanctionerende bevoegdheid beschikt. Jaarlijks zullen de verzamelde data dan omgezet worden in een monitoringrapport, waarin de evoluties in de markt geïllustreerd en geanalyseerd zullen worden. Conform het doel van de monitor zal zo gekeken worden naar de (evolutie in) gehanteerde (gereguleerde) tarieven in vergelijking met andere luchthavens. Daarnaast wordt ook gekeken naar de evolutie in de markt en de wijzigingen in marktaandelen van de verschillende luchtvaartmaatschappijen (traditionele, low cost en luchtvaartmaatschappijen met gemengde kostenstructuren). Tot slot wordt ook de evolutie in de tevredenheid van passagiers en gebruikers gerapporteerd, evenals mogelijke verbeterpunten. Daarnaast kan de Airport Monitor ad-hoc gebruikt worden in studies of adviezen.

# SAMENWERKINGSAKKOORDEN EN INTERNATIONALE AANWEZIGHEID

## Samenwerkingsakkoorden met Vergunningverlenende autoriteit en DVIS<sup>3</sup>

In uitvoering van de Europese Richtlijn 2012/34/EU voorziet de nationale wetgeving dat de Dienst Regulering nauw samenwerkt met de vergunningverlenende autoriteit en de nationale veiligheidsinstantie DVIS. De wetgever legt meer bepaald op dat deze drie organen een gemeenschappelijk kader voor samenwerking en informatie-uitwisseling dienen te ontwikkelen dat erop gericht is nadelige effecten voor de concurrentie of de veiligheid in de spoorwegsector te voorkomen. In de loop van 2017 sloot de Dienst Regulering hiertoe met beide instanties samenwerkingsakkoorden af. In het samenwerkingsakkoord met DVIS werd onder meer een jaarlijks overleg afgesproken om de samenwerkingsaspecten te overlopen.

<sup>3</sup> Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van Spoorwegen.

## Thessaloniki Forum – Airport Regulators Working Group on Market Power Assessments

In de context van de beoordeling van richtlijn 2009/12/EG inzake luchthavengelden waaraan de Europese Commissie zich momenteel wijdt, heeft de dienst Regulering deelgenomen aan de vergaderingen en de werkzaamheden van de werkgroep ingesteld in de schoot van het Thessaloniki Forum over het “market power assessment”. Deze werkgroep heeft aanbevelingen opgesteld over het gebruik dat men in het raam van een eventuele toekomstige herziening van de richtlijn kan maken van het zogenoemde “market power assessment”-instrument (beoordeling van de economische macht van een onderneming in een gegeven markt).

## European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)

ENRRB is de vergadering waar alle Europese spoorregulators samenkomen onder voorzitterschap van de Europese Commissie. Tijdens de vergaderingen delen de Europese toezichthoudende instanties hun ervaringen en beste praktijken. Daarnaast adviseert het netwerk de Europese Commissie bij de voorbereiding van uitvoeringsmaatregelen, zoals bijvoorbeeld de verschillende maatregelen die de Commissie dient te nemen in het kader van Richtlijn 2012/34. Zo stond in 2017 de Uitvoeringsverordening met betrekking tot dienstvoorzieningen hoog op de agenda [voor meer informatie klik [hier](#)].

## IRG-Rail

Sinds december 2013 is de Dienst Regulering volwaardig lid van de ‘Independent Regulators Group – Rail’ (IRG-Rail), een netwerk van onafhankelijke toezichthoudende instanties uit 31 Europese landen. Het werk van deze groep is verdeeld onder zes werkgroepen. Deze werkgroepen dienen niet alleen als platform voor de uitwisseling van beste praktijken, maar vormen daarnaast een ideale bodem voor het steeds groeiende aantal taken die samenwerking tussen de verschillende Europese spoorregulators vereisen.

### Legal Developments

In de context van de nakende inwerkingtreding van het vierde Europese spoorwegpakket, dat de liberalisering van de spoorwegmarkt voortzet, heeft de werkgroep IRG-Rail – Legal Developments met name gewerkt aan de onderhandse gunning van openbare dienstcontracten, alsook aan het voorstel van de Europese Commissie inzake het economisch evenwicht van een openbare dienstcontract. De dienst Regulering heeft bijgedragen aan deze werkzaamheden door zijn inbreng in de voorbereiding van een advies bestemd voor de Europese Commissie.

### Access

De werkgroep “Access” reikt denkpistes aan over de goede gewoonten die een verbetering van de interoperabiliteit en van de toegang tot de spoorweginfrastructuur mogelijk maken, meer bepaald door identificering van:

- De handelsbarrières;
- De toegangsbeperkingen; de belemmeringen voor de ontwikkeling van een door mededinging gekenmerkte markt;
- En de noden voor de verdere marktontwikkeling van vracht- of reizigersvervoer.

Dit jaar heeft deze werkgroep zich gefocust op het prestatieverbeteringssysteem dat in de lidstaten is ingevoerd en op de identificatie van de belemmeringen voor de samenwerking inzake internationale treinpaden. Eind 2017 werd een proefproject inzake samenwerking op het vlak van de corridors 1 en 2 voor goederenvervoer per spoor voorgesteld. Dit project zou in de toekomst naar andere goederencorridors moeten worden uitgebreid.

### Market Monitoring

Monitoren van de spoorwegmarkt is een essentiële taak van de nationale regulators. De IRG-Rail Market Monitoring Working Group werd in dit kader opgericht als een platform voor samenwerking tussen regulators en het delen van ‘best practices’ voor de verzameling en analyse van data. Eén van de belangrijkste taken van de groep is dan ook de opmaak van een jaarlijks marktmonitoringrapport. In 2017 werd gewerkt aan het zesde IRG-Rail marktmonitoringrapport met betrekking tot het kalenderjaar 2016. Het rapport geeft een overzicht van de economische en operationele marktontwikkelingen in de sector. Het toont de ontwikkeling van de Europese spoorwegmarkt en de concurrentiesituatie ten opzichte van voorgaande jaren. De focus van dit rapport lag op de kwaliteit van de diensten. Daarbij werden onder meer volgende indicatoren gemonitord: vertragingen en annuleringen, aantal klachten, informatie voor de passagiers en algemene tevredenheid.



Access to service facilities

In de werkgroep 'access to service facilities' werd van start gegaan met de verschillende taken die de Uitvoeringsverordening met betrekking tot dienstvoorzieningen toekende aan de toezichthoudende instanties, meer bepaald de ontwikkeling van gemeenschappelijke beginselen voor uitzonderingen en de ontwikkeling van een template in samenwerking met de sector (voor meer informatie klik [hier](#)).

Charges

Deze werkgroep legt zich hoofdzakelijk toe op 2 thema's:

- De analyse van het concept « Long term costs » dat gebruikt wordt door de Europese Commissie;
- Een vergelijking van de financieringstechnieken en de middelen van de infrastructuurbeheerders.

Analyse van het concept « Long term costs »

De Europese Richtlijn 2012/34 laat infrastructuurbeheerders toe de volledige investeringskost van projecten aangaande verbetering van het spoorweginet te recupereren via heffingen. Deze mogelijkheid is er op gericht nieuwe financieringstechnieken te stimuleren zoals publiek-private samenwerkingen. De Europese Commissie heeft een informeel document voorgelegd aan de werkgroep. De werkzaamheden hieromtrent worden verdergezet in 2018.

Een vergelijkende studie inzake financiering van de infrastructuurbeheerders

Teneinde een vergelijkende studie te kunnen maken van de verschillende financieringsmechanismen voor de spoorwegnetten in Europa, heeft de werkgroep een vragenlijst verstuurd aan alle nationale regulatoren. Verder heeft deze werkgroep zich gebogen over de vraag hoe de infrastructuurbeheerders hun heffingen bepalen waarbij de Europese regelgeving gerespecteerd wordt. Hierbij werd er gefocust op:

- Een vergelijking tussen de diensten die aangeboden worden door de infrastructuurbeheerders;
- Een analyse van de kosten van de infrastructuurbeheerders;
- Een gemeenschappelijke methode voor de berekening van directe kost en een vergelijking van de verschillende benaderingen bij de IRG-leden;
- Een methode om marktsegmenten en toeslagen op heffingen (mark-up) te bepalen, met een vergelijking van de verschillende gangbare praktijken;
- Een vergelijkende studie van subsidies toegekend aan infrastructuurbeheerders.

Deze werkgroep zal deze opdrachten verderzetten in 2018.

Charges for Service facilities

In 2017 heeft de werkgroep 'Charges for Service facilities' zich toegelegd op de principes die gehanteerd worden bij de vastlegging van de heffingen voor de dienstvoorzieningen in de verschillende lidstaten. Deze reflectie resulteert in een document met de synthese van de antwoorden. De behandelde aspecten gingen hoofdzakelijk over:

- De bevoegdheidssperimeter van de regulatoren inzake spoorwegheffingen;
- Een vergelijking tussen de verschillende categorieën van dienstvoorzieningen die bestaan in de lidstaten;
- Een vergelijking van de verschillende methodes die gehanteerd worden bij de berekening van de heffingen voor dienstvoorzieningen;
- Een vergelijking van de verschillende aanvaardbare kosten.

 Verordening 913/2010 - Europese Spoorcorridors

Verordening 913/2010 inzake het Europese spoorweginet voor concurrerend goederenvervoer stelde negen goederencorridors in. De Dienst Regulering is rechtstreeks betrokken bij drie van deze negen corridors, meer bepaald Corridor 1 (Rhine-Alpine Corridor), Corridor 2 (North-Sea – Mediterranean corridor) en Corridor 8 (North Sea – Baltic Corridor). De toezichthoudende instanties krijgen in artikel 20 van deze Verordening de volgende opdrachten:

- Toezien op de mededinging op de corridor
- Een analyse van de kosten van de infrastructuurbeheerders;
- Een gemeenschappelijke methode voor de berekening van directe kost en een vergelijking van de verschillende benaderingen bij de IRG-leden;
- Een methode om marktsegmenten en toeslagen op heffingen (mark-up) te bepalen, met een vergelijking van de verschillende gangbare praktijken;
- Een vergelijkende studie van subsidies toegekend aan infrastructuurbeheerders.

Deze werkgroep zal deze opdrachten verderzetten in 2018.

Charges for Service facilities

In 2017 heeft de werkgroep 'Charges for Service facilities' zich toegelegd op de principes die gehanteerd worden bij de vastlegging van de heffingen voor de dienstvoorzieningen in de verschillende lidstaten. Deze reflectie resulteert in een document met de synthese van de antwoorden. De behandelde aspecten gingen hoofdzakelijk over:

- De bevoegdheidssperimeter van de regulatoren inzake spoorwegheffingen;
- Een vergelijking tussen de verschillende categorieën van dienstvoorzieningen die bestaan in de lidstaten;
- Een vergelijking van de verschillende methodes die gehanteerd worden bij de berekening van de heffingen voor dienstvoorzieningen;
- Een vergelijking van de verschillende aanvaardbare kosten.

 Verordening 913/2010 - Europese Spoorcorridors

Verordening 913/2010 inzake het Europese spoorweginet voor concurrerend goederenvervoer stelde negen goederencorridors in. De Dienst Regulering is rechtstreeks betrokken bij drie van deze negen corridors, meer bepaald Corridor 1 (Rhine-Alpine Corridor), Corridor 2 (North-Sea – Mediterranean corridor) en Corridor 8 (North Sea – Baltic Corridor). De toezichthoudende instanties krijgen in artikel 20 van deze Verordening de volgende opdrachten:

- Toezien op de mededinging op de corridor
- Een niet-discriminerende toegang tot de corridor waarborgen
- Fungeren als beroepsinstantie

Om deze taken te volbrengen dienen zij samen te werken met de andere toezichthoudende instanties en dienen zij noodzakelijke informatie uit te wisselen. In het kader hiervan sloot de Dienst Regulering voor elk van de drie corridors waarbij hij betrokken is, een samenwerkingsakkoord met de andere toezichthoudende instanties op deze corridors. Daarnaast volgt de Dienst Regulering de ontwikkelingen op deze drie corridors van nabij op, onder meer door het bijwonen van vergaderingen van de beheerscomités en de adviesgroepen en ontmoetingen met de verschillende Corridor One-Stop-Shops. Voor Corridor 2 is de Dienst Regulering degene die aan deze vergaderingen deelneemt, als vertegenwoordiger van de toezichthoudende instanties van deze corridor (Verenigd koninkrijk, Frankrijk, Nederland, Luxemburg en Zwitserland).