



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

Beslissing D-2016-03-LA van 24 maart 2016 betreffende het verzoekschrift tot weigering van het tarief voor de 'bussing'-activiteit op de luchthaven Brussel-Nationaal.

PUBLIEKE VERSIE

De vertrouwelijke passages zijn als volgt aangeduid: []

Inhoudsopgave

1. Voorwerp	3
2. Procedure	4
2.1. Feiten en retroacta	4
2.2. Raadpleging van de betrokken partijen	6
3. Wettelijke basis	6
4. Ontvankelijkheid van het verzoekschrift ingediend door easyJet	8
4.1. Ontvankelijkheidsvereisten	8
4.2. Beoordeling ontvankelijkheidsvereisten	9
5. Onderzoek van de middelen	10
5.1. Inhoud van het bestreden voorstel	10
5.2. Middelen van de klager	11
5.3. Replik van BAC	14
5.4. Beoordeling van de middelen	17
6. Beslissing	22
7. Beroepsmogelijkheid	24

1. Voorwerp

Naar aanleiding van een jaarlijks overleg met de luchtvaartmaatschappijen heeft de houder van de exploitatielicentie een definitief voorstel van tarief voor de ‘bussing’-activiteit gemaakt. Dit definitief tarief geldt voor de periode van 1 april 2016 tot en met 31 maart 2017.

Dit definitieve voorstel werd door één luchtvaartmaatschappij geweigerd door middel van een beroep¹ dat werd ingediend bij de economisch regulerende overheid.

De Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer ene van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal – in zijn hoedanigheid van economisch regulerende overheid – doet door middel van deze beslissing uitspraak over het ingediende beroep overeenkomstig de vigerende reglementering.

Deze reglementering is de volgende:

- 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 (hierna het “Omzettingsbesluit”);
- Koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal (hierna het “Licentiebesluit”).

¹ ‘Beroep’ is de term die gebruikt werd door de betrokken luchtvaartmaatschappij. In artikel 55, §§ 1 en 3 van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal wordt, zoals *infra* zal aangegeven worden, gesproken over een “met redenen omkleed meningsverschil” dat in kennis van de regulerende overheid dient gegeven te worden door middel van een “met redenen omkleed verzoekschrift. In zijn analyse zal de Dienst Regulering dan ook spreken over verzoekschrift.

2. Procedure

2.1. Feiten en retroacta

Het Licentiebesluit voorziet dat de houder van de licentie (Brussels Airport Company²) binnen de periodieke consultatie tussen de houder en de gebruikers, een jaarlijks overleg met de gebruikers organiseert (artikel 53bis, §1). Tijdens dit jaarlijks overleg wordt informatie uitgewisseld en overleg gepleegd betreffende (onder andere) wijzigingen in de tarieven en/of het tariefsysteem. Ook het Omzettingsbesluit stelt dat het *“tariefsysteem en de wijzigingen van dit systeem moeten worden vastgesteld na raadpleging van de gebruikers”* (artikel 35, §1).

Het tariefsysteem stelt *“het coherent geheel der luchthavenvergoedingen”* vast (artikel 35, §1 van het Omzettingsbesluit).

Dit jaarlijks overleg werd door BAC georganiseerd op 8 december 2015. Tijdens dit jaarlijks overleg werd (onder andere) het definitief tarief voor de ‘bussing’-activiteit voorgesteld aan de gebruikers. Dit definitief voorstel van tarief is in navolging van het principe om de ‘bussing’-activiteit te centraliseren dat BAC reeds had voorgesteld tijdens de meerjarige consultaties die hebben plaatsgevonden in de periode januari – mei 2015.

De notificatie onder reglementaire vorm is op 18 december 2015 gebeurd.

Krachtens artikel 53bis, §3 en artikel 55, §§1 en 3 van het Licentiebesluit (zie ook artikel 35, §2, 2^e lid van het Omzettingsbesluit) kunnen de gebruikers van de luchthaven aan de regulerende overheid een *“met redenen omkleed meningsverschil”* in kennis geven over het tariefsysteem (en elke wijziging daarvan) zoals voorgesteld door de houder van de exploitatielicentie. Dit meningsverschil wordt in kennis gegeven via een met redenen omkleed verzoekschrift dat dient verstuurd te worden bij aangetekende zending met ontvangstbewijs, binnen de dertig dagen die volgen op de kennisgeving van het definitieve tariefsysteem door de houder aan de gebruikers.

Op 15 januari 2016 heeft de Dienst Regulering per email een brief ontvangen van de luchtvaartmaatschappij easyJet waarbij in hoedanigheid van gebruiker van de luchthaven Brussel-Nationaal beroep wordt ingediend tegen het op 18 december 2015 gepubliceerde tarief voor de ‘bussing’-activiteit.

Dezelfde brief van easyJet wordt door de Dienst Regulering ontvangen per internationale post met ontvangstbevestiging op 20 januari 2016.

Zoals voorzien in artikel 55, §3, lid 2, van het Licentiebesluit, heeft de Dienst Regulering op 21 januari 2016 het beroep ter kennis gegeven aan Brussels Airport Company. Hierbij werd eveneens een kalender met het oog op uitwisseling van opmerkingen toegevoegd (zie hieromtrent *infra* punt 2.2 “Raadpleging van de betrokken partijen”).

² Hierna ook aangeduid als “BAC”.

Op 21 januari 2016 heeft de dienst Regulering een ontvangstbevestiging van het ingediende beroep verstuurd aan easyJet en werd een kalender met het oog op de uitwisseling van opmerkingen meegedeeld.

Gelet op het verzoek om de kalender met het oog op uitwisseling van opmerkingen in te korten wegens de beperkte complexiteit van het ingediende beroep, heeft de Dienst Regulering op 28 januari 2016 – na overleg met beide partijen – een aangepaste kalender met het oog op uitwisseling van opmerkingen aan de partijen verstuurd.

Op 2 februari 2016 heeft de Dienst Regulering de conclusies³ van Brussels Airport Company ontvangen.

Op 3 februari 2016 heeft de dienst Regulering de ontvangen opmerkingen van BAC overgemaakt aan de luchtvaartmaatschappij easyJet.

In overeenstemming met artikel 55, §3, lid 4 van het licentiebesluit heeft de Dienst Regulering op 8 februari 2016 een beslissing D-2016-01-LA betreffende het voorlopig van kracht worden van de heffing voor de ‘bussing’-activiteit op de luchthaven Brussel-Nationaal uitgevaardigd. Deze beslissing werd eveneens op 8 februari 2016 aan beide partijen gecommuniceerd.

De Dienst Regulering heeft op 18 februari 2016 de slotopmerkingen van easyJet ontvangen.

Op 19 februari 2016 heeft de Dienst Regulering de slotopmerkingen van easyJet aan Brussels Airport Company gecommuniceerd.

De Dienst Regulering heeft op 25 februari 2016 de slotopmerkingen⁴ van Brussels Airport Company ontvangen.

Op 4 maart 2016 heeft de Dienst Regulering easyJet verzocht een vertaling in een officiële landstaal te bezorgen van de het initieel ingediende verzoekschrift en de ingediende slotopmerkingen, beiden opgesteld in het Engels.

Op 15 maart 2016 bezorgt easyJet per email de gevraagde vertaling in het Frans.

De Dienst Regulering bezorgt de Franse vertaling aan BAC en verzoekt hen om een laatste commentaar te geven, indien gewenst.

Op 21 maart 2015 laat BAC weten geen opmerkingen te hebben bij de Franse vertaling van de documenten aangeleverd door easyJet.

³ BAC spreekt over “conclusies”. In de briefwisseling tussen de Dienst Regulering en de betrokken partijen wordt steeds gesproken over uitwisseling van “opmerkingen”. Aangezien de Dienst Regulering geen rechterlijke instantie is en onderhavige beslissing dan ook niet de uitkomst is van een rechterlijke procedure, wordt er in deze beslissing gesproken over “opmerkingen” in plaats van “conclusies”.

⁴ BAC spreekt van “syntheseconclusie”.

2.2. Raadpleging van de betrokken partijen

Artikel 55, §3, lid 3 van het Licentiebesluit luidt als volgt:

“De economisch regulerende overheid is verplicht de betrokken partijen te raadplegen alvorens een beslissing te nemen. Ze laat met name aan elke partij toe kennis te nemen van de argumenten van de andere partijen.”

Hoewel de procedure die geleid heeft tot deze beslissing een administratieve en geen rechterlijke procedure is, strekt de voormelde bepaling ertoe het tegensprekelijk karakter van de procedure te verzekeren, evenals de toepassing van het principe van voorafgaandelijke hoorzitting.

Deze bepaling en diens parlementaire voorbereiding geven geen enkele verduidelijking omtrent de manier waarop deze raadpleging van de betrokken partijen dient verzekerd te worden. De Dienst Regulering heeft ervoor gezorgd een procedure te volgen die aan elke betrokken partij toelaat diens standpunt toe te lichten en te reageren op de opmerkingen van de andere partij. De Dienst Regulering heeft er ook voor gezorgd dat BAC het laatste woord kan hebben met betrekking tot de opmerkingen van de andere partij.

Vanuit deze optiek heeft de Dienst Regulering een kalender met het oog op uitwisseling van opmerkingen opgesteld. Deze kalender werd met akkoord van alle partijen vastgelegd. De opmerkingen van elke partij werden uitgewisseld met de andere partij, waardoor elke partij kennis heeft kunnen nemen van de argumenten van de tegenpartij. BAC heeft als laatste zijn slotopmerkingen kunnen indienen.

3. Wettelijke basis

Artikel 35, §2 van het Omzettingsbesluit luidt als volgt:

“Het tariefsysteem en elke wijziging van het tariefsysteem is onderworpen aan het onderzoek van de economisch regulerende overheid, tenzij er een akkoord bestaat tussen de houder van een exploitatielicentie en de gebruikers van de luchthaven Brussel-Nationaal over het door de houder van een exploitatielicentie voorgestelde tariefsysteem of over elke wijziging van dit systeem.

Er bestaat een akkoord over het door de houder voorgestelde tariefsysteem of elke voorgestelde wijziging van het tariefsysteem wanneer hierover tussen de houder en de gebruikers van de luchthaven Brussel-Nationaal geen meningsverschil bestaat, zoals bedoeld in artikel 55 van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal.

Bij gebrek aan akkoord van de gebruikers van de luchthaven Brussel-Nationaal, kan de economisch regulerende overheid aanpassingen of wijzigingen van het tariefsysteem eisen, indien de economisch regulerende overheid vaststelt dat het tariefsysteem :

1° de formule opgesteld overeenkomstig artikel 30, 7°, of artikel 34, § 3, niet eerbiedigt;

2° discriminatoir en niet transparant is

3° niet op voldoende wijze is opgesplitst, inzonderheid in functie van de gebruiksvoorwaarden en -modaliteiten van de luchthaveninstallaties en verstrekte diensten;

4° niet bepaalt dat een minimumpercentage van de luchthavenvergoedingen wordt geïnd op basis van een groeiformule in functie van het gewicht in ton en de geluidscategorieën van de luchtvaartuigen en een differentiatiecoëfficiënt tussen de dag en de nacht;

5° een inbreuk uitmaakt op de bepalingen van dit besluit of van de exploitatielicentie.”

Artikel 53bis van het Licentiebesluit luidt als volgt:

“§ 1. Behoudens indien uitdrukkelijk, tussen de houder en minstens twee niet-verbonden maatschappijen (ongeacht of het passagiers- of vrachtmaatschappijen zijn) die samen minstens hetzij 75 % van de jaarlijkse bewegingen hetzij 75 % van de passagiers vertegenwoordigen tijdens het laatste kalenderjaar voorafgaand aan de meerjarige raadpleging, anders overeengekomen tijdens de meerjarige consultatie, organiseert de houder, binnen de periodieke consultatie tussen de houder en de gebruikers, een jaarlijks overleg met de gebruikers.

Tijdens dit jaarlijks overleg wordt informatie uitgewisseld en overleg gepleegd betreffende:

a) wijzigingen in het investeringsplan en de wijzigingen in de tijdslijn van uitvoering ervan alsmede de mogelijke impact op de formule voor de tariefcontrole, en/of

b) wijzigingen in de tarieven en/of het tariefsysteem zonder dat dit aan de formule van de tariefcontrole raakt noch aan de in de meerjarige consultatie vastgestelde evolutie van de tarieven.

§ 2. Ingeval het jaarlijks overleg de elementen behandelt zoals beschreven in artikel 53bis, § 1, tweede lid, a), kan de houder een voorstel formuleren tot het wijzigen van de formule voor de tariefcontrole. Er bestaat een akkoord over de door de houder voorgestelde wijziging wanneer hierover tussen de partijen betrokken in het overleg geen meningsverschil bestaat, zoals bedoeld in artikel 55, § 1.

Indien een meningsverschil wordt vastgesteld, wordt artikel 55, § 4, b), c) of d) toegepast.

§ 3. Ingeval het jaarlijks overleg de elementen behandelt zoals beschreven in artikel 53bis, § 1, tweede lid, b), kan de houder een voorstel formuleren tot het wijzigen van de tarieven en/of het tariefsysteem. Er bestaat een akkoord over de door de houder voorgestelde wijziging wanneer hierover tussen de partijen betrokken in het overleg geen meningsverschil bestaat, zoals bedoeld in artikel 55.

Indien een meningsverschil wordt vastgesteld, wordt artikel 55, § 4, b), c) of d) toegepast.”

Artikel 55, §4 van het Licentiebesluit luidt als volgt:

“Wanneer de economisch regulerende overheid een meningsverschil vaststelt, kan zij hetzij :

a) een nieuwe raadplegingsperiode eisen met het oog op het bekomen van het akkoord van de gebruikers over de formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem, in voorkomend geval na wijzigingen;

b) aanpassingen aan de formule voor de tariefcontrole of het tariefsysteem eisen onder naleving van de principes opgenomen in het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van BIAC in een NV van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties en in dit besluit, meer bepaald in afdeling II van dit hoofdstuk;

c) aan de houder een formule voor de tariefcontrole en een tariefsysteem opleggen onder naleving van de principes opgenomen in het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van BIAC in een NV van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties en in dit besluit, en meer bepaald in afdeling II van dit hoofdstuk.

d) het resultaat van het verloop van de raadpleging bevestigen. ...”

Overwegende dat artikel 2 bis van het koninklijk besluit van 25 oktober 2004 tot oprichting van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en tot vaststelling van zijn samenstelling en het statuut dat van toepassing is op zijn leden, ingevoegd door het koninklijk besluit van 1 februari 2006, bepaalt dat de Dienst Regulering de economische regulerende overheid is bedoeld in artikel 35 van het Omzettingsbesluit en in artikel 55 van het Licentiebesluit.

4. Ontvankelijkheid van het verzoekschrift ingediend door easyJet

4.1. Ontvankelijkheidsvereisten

Artikel 55 §3, 1^e lid van het Licentiebesluit bepaalt de voorwaarden voor het indienen van een verzoekschrift als volgt:

“Indien een gebruiker van de luchthaven Brussel-Nationaal de door de houder van een exploitatielicentie voorgestelde definitieve formule voor de tariefcontrole of het tariefsysteem weigert, dient deze gebruiker, binnen de dertig dagen die volgen op de kennisgeving van de definitieve formule voor de tariefcontrole of het tariefsysteem door de houder aan de gebruikers, bij een aangetekende zending met ontvangstbewijs, aan de economisch regulerende overheid, een met redenen omkleed verzoekschrift te richten. Dit verzoekschrift bevat, op straffe van nietigheid, het onderwerp en de exhaustieve opsomming van de ingeroepen middelen die de gebruiker ter ondersteuning van zijn weigering ontwikkelt.”

Artikel 63 van het Licentiebesluit verduidelijkt het begrip ‘betekening’ als volgt:

“Elke mededeling, vraag, rapport, instemming, bevel of ander document of akte die kan worden gevraagd of moet worden geleverd of betekend aan een partij uit hoofde van de licentie wordt beschouwd als zijnde behoorlijk betekend indien de betekening werd opgesteld in een geschrift verzonden per telefax (die moet worden bevestigd door een aangetekende brief), of per aangetekende post, gericht aan de partij voor wie het bestemd is.”

Artikel 1, 28° van het Licentiebesluit omschrijft gebruikers als volgt:

“de gebruikers : de luchtvaartmaatschappijen die opereren vanaf de luchthaven Brussel-Nationaal.

4.2. Beoordeling ontvankelijkheidvereisten

De Dienst Regulering stelt vast dat easyJet een luchtvaartmaatschappij is die opereert vanaf de luchthaven Brussel-Nationaal en dat zij aldus gebruiker zijn in de zin van artikel 1, 28° en artikel 55, §3 van het Licentiebesluit

De Dienst Regulering heeft het verzoekschrift van easyJet per email ontvangen op 15 januari 2016. Een identieke versie van het verzoekschrift werd op 20 januari 2016 tegen ontvangstbevestiging ontvangen door middel van internationale koerierdienst.

Gelet op het feit dat Brussels Airport Company het definitief tariefvoorstel voor de ‘bussing’-activiteit heeft gepubliceerd in zijn gebruiksvoorwaarden op 18 december 2015, en gelet op het feit dat het verzoekschrift in eerste instantie per email werd ingediend op 15 januari 2016 en nadien bevestigd per aangetekende internationale koerierdienst op 20 januari 2016, concludeert de Dienst Regulering dat het verzoekschrift van easyJet werd ingediend binnen de dertig (30) dagen na kennisgeving van het definitief tariefsysteem door de houder, zoals bepaald door artikel 55, §3, 1^e lid van het Licentiebesluit in samenlezing met het hierboven vermelde artikel 63 van het Licentiebesluit. De vorm van het aangetekend schrijven met ontvangstbevestiging via een internationale koerierdienst werd eveneens gerespecteerd, zoals bepaald in artikel 55, §3, 1^e lid van het Licentiebesluit.

Het ontvangen verzoekschrift (de Franse vertaling) vermeldt expliciet het onderwerp, meer bepaald “Plainte contre la redevance proposée par Brussels Airport Company pour l’activité « bussing » en 2016”⁵. Het verzoekschrift (de Franse vertaling) bevat eveneens een exhaustieve opsomming van 3 middelen die werden uitgewerkt ter ondersteuning van de weigering. Deze middelen zijn:

- *Manque de transparence et de consultation*⁶

⁵ Vrije Nederlandse vertaling: “Beroep tegen de bussing-heffing voorgesteld door Brussels Airport Company voor 2016”.

⁶ Vrije Nederlandse vertaling: “Gebrek aan transparantie en raadpleging”. Deze Nederlandse vertaling zal hierna verder gehanteerd worden in deze beslissing.

- *Mise à disposition des infrastructures centralisées aux prestataires de services d'assistance en escale*⁷
- *Principe de l'utilisateur-payeur*⁸

De Dienst Regulering is van oordeel dat het ingediende verzoekschrift hiermee voldoet aan de op straffe van nietigheid gestelde vereisten zoals bepaald in artikel 55, §3, 1e lid van het Licentiebesluit.

Gelet op het voorgaande is het verzoekschrift van easyJet ontvankelijk.

5. Onderzoek van de middelen

Krachtens artikel 55, § 3, 1^e lid van het Licentiebesluit bevat het verzoekschrift *“op straffe van nietigheid het onderwerp en de exhaustieve opsomming van de ingeroepen middelen die de gebruiker ter ondersteuning van zijn weigering ontwikkelt”*

Onder punt 5.1 wordt het door BAC voorgestelde voor de ‘bussing’-activiteit in de zin van artikel 55, § 1 van het Licentiebesluit weergegeven, waaromtrent een meningsverschil in de zin van diezelfde bepaling bestaat. Het betreft het “bestreden voorstel”.

Vervolgens herneemt de Dienst Regulering (i) de middelen van de klagende partij zoals ontwikkeld in diens verzoekschrift en verder uitgewerkt in diens slotopmerkingen (punt 5.2) en (ii) de replieken van BAC op elk van deze middelen (punt 5.3).

Onder punt 5.4 onderzoekt de Dienst Regulering de door de klagende partij opgeworpen middelen en de replieken van BAC op deze middelen.

5.1. Inhoud van het bestreden voorstel

Brussels Airport Company heeft het volgende tarief op 8 december 2015 gecommuniceerd aan de gebruikers en op 18 december 2015 gepubliceerd op haar website en in het luchthavenhandboek van de luchthaven Brussel-Nationaal⁹:

⁷ Vrije Nederlandse vertaling: *“Toegang tot de gecentraliseerde infrastructuur voor grondaanhandelaars”*. Deze Nederlandse vertaling zal hierna verder gehanteerd worden in deze beslissing.

⁸ Vrije Nederlandse vertaling: *“Betalen per gebruik”*. Deze Nederlandse vertaling zal hierna verder gehanteerd worden in deze beslissing.

⁹ Uittreksel luchthavenhandboek.

Art. 7.

Brussels Airport Company zal de **bussing** activiteit te centraliseren (planning 1 april 2016). De centralisatie heeft zowel betrekking op de bussen als de bemanning. Dit moet beschouwd worden als een alternatief voor de inschepingsbruggen (remote versus contact).

De kosten van de bussing activiteit zijn vertaald in een aparte vergoeding per vertrekkende passagier. De bussing vergoeding dient verwerkt te zijn als een bijkomende element van de passagiersvergoeding.

De bussing vergoeding zal **0,27 euro** per vertrekkende passagier (Originating-, transfer- en transit passagiers) bedragen vanaf 1 april 2016 of vanaf de start van de gecentraliseerde bussing activiteit indien de centralisatie van de activiteit na 1 april 2016 start.

Deze fee wordt jaarlijks aangepast op basis van een open boek principe dat rekening houdt met de realiteit van het voorbije jaar en een inschatting van het komende jaar. In QQ4 zal de kost van de bussing activiteit opgenomen worden in de passagiersvergoeding.

5.2. Middelen van de klager

Zoals aangegeven in 4.2 van deze beslissing heeft de klager 3 middelen ingeroepen.

5.2.1. Gebrek aan transparantie en raadpleging

De klagende partij is van oordeel dat BAC er niet in geslaagd is een oprechte raadpleging te houden met betrekking tot de heffing voor de 'bussing'-activiteit. Volgens de klager heeft de luchthavenuitbater tijdens de meerjarige raadplegingen voor de periode 2016-2020 geen definitief voorstel geformuleerd aangaande centralisatie van de 'bussing', het niveau van de heffing en de principes om ze te bepalen. In het verzoekschrift (de Franse vertaling) van de klagende partij luidt dit als volgt:

*"...BAC n'a pas mené les consultations sur la création de la redevance "bussing" de manière sincère. Aucune proposition définitive sur la centralisation du transport des passagers par bus, le niveau de la redevance, et les principes de sa détermination n'a été faite lors des concertations pluriannuelles pour la période 2016-2020"*¹⁰

BAC heeft tijdens deze meerjarige raadpleging enkel een presentatie op hoog niveau gegeven zonder een concreet en transparant voorstel te doen. De klagende partij heeft tijdens de meerjarige raadplegingen deze benadering van BAC afgekeurd bij schrijven van 6 mei 2015, zonder hierop enige reactie gekregen te hebben. In het verzoekschrift (de Franse vertaling) van de klagende partij luidt dit als volgt:

"...BAC n'a communiqué aux usagers que des présentations de haut niveau ... n'a jamais fait une proposition concrète et transparente sur la redevance"¹¹ ... EasyJet a exprimé son désaccord avec la possibilité de centraliser l'activité par courrier daté du 6 mai 2015 auquel la BAC n'a jamais répondu."¹²

¹⁰ Verzoekschrift, p. 1.

¹¹ Verzoekschrift, p. 1.

¹² Verzoekschrift, p. 1.

De klagende partij is van mening dat door het definitief voorstel van 0,27€ per passagier tijdens de informatiesessie van 8 december 2015 te presenteren, BAC geen mogelijkheid heeft gegeven aan de gebruikers geraadpleegd te worden omtrent het vaststellen en het niveau van de heffing. In het verzoekschrift (de Franse vertaling) van de klagende partij luidt dit als volgt:

“En revanche, BAC a présenté sa décision d’appliquer une redevance par passage de €0.27 lors de la réunion d’information du 8 décembre 2015. ... ce qui n’a pas permis de consulter les usagers sur le niveau de la charge et les principes de sa détermination”¹³

De klagende partij vindt dat deze benadering evenmin transparant is omdat BAC enkel op een hoog niveau zicht heeft gegeven op de kosten. In het verzoekschrift (de Franse vertaling) van de klagende partij luidt dit als volgt:

“De même, les usagers n’ont eu aucune transparence concernant le calcul ... faits par BAC. ...La BAC n’a présenté qu’une estimation globale de la base des coûts ...”¹⁴

In zijn slotopmerkingen verduidelijkt de klagende partij dat er tijdens de meerjarige raadplegingsperiode geen concreet voorstel door BAC werd gemaakt aangaande een wijziging van het tariefsysteem voor wat betreft de ‘bussing’. Dit gebeurde slechts op het ogenblik van de sessie op 8 december 2015, zodat dit kan beschouwd worden als een wijziging van het tariefsysteem tijdens de jaarlijkse raadplegingen, zoals bedoeld in artikel 53bis van het Licentiebesluit, waartegen een beroep kan ingesteld worden bij de economisch regulerende overheid. In de slotopmerkingen (de Franse vertaling) van de klagende partij luidt dit als volgt:

“En conséquence, il n’existait aucune proposition pour la modification du système tarifaire concernant la redevance bussing lors des consultations pour la période QQ3 ... Vu que la proposition finale n’a été présentée qu’au 8 décembre 2015 et publiée peu après (le 18 décembre 2015) sur le site internet de la BAC, elle constitue une modification des tarifs et/ou du système tarifaire au cours de la concertation annuelle au sens de l’Article 53bis du Décret du 21 juin 2004. En conséquence, cette proposition peut faire l’objet d’un recours auprès du Service de Régulation ...”¹⁵

5.2.2. Toegang tot de gecentraliseerde infrastructuur voor grondafhandelaars

De klagende partij is van mening dat de beslissing van BAC om de bussen te centraliseren een discriminatie betekent voor de verleners van grondafhandelingsdiensten en gebruikers die wensen zelfafhandeling te doen en die hierdoor de mogelijkheid wordt ontnomen de dienst zelf te verlenen. Dit resulteert, aldus de klagende partij, in een uitsluiting van derde partijverleners en een aanzienlijke beperking van de mededinging en verhoogt de prijzen ten koste van de passagier. De klagende partij

¹³ Verzoekschrift, p. 2.

¹⁴ Verzoekschrift, p. 2.

¹⁵ Slotopmerkingen klagende partij, p. 2.

verwijst hiervoor naar de Europese Richtlijn 96/67/EC¹⁶ en de omzetting hiervan in het koninklijk besluit van 6 november 2010¹⁷. In het verzoekschrift (de Franse vertaling) luidt dit als volgt:

*“ La décision de la BAC de centraliser ... est discriminatoire envers le prestataires de service d’assistance en escale et les usagers souhaitent pratiquer l’auto-assistance, puisqu’ils seront désormais privés de la possibilité d’assurer le service. Elle conduira en particulier à l’exclusion des prestataires tiers et réduira sensiblement la concurrence au détriment des passagers. En effet, la Directive 96/67/CE ... prévoit que les aéroports peuvent se réserver la gestion de certaines infrastructures pour des raisons précises dans la mesure où leur gestion centralisée ne peut faire obstacle à l’utilisation de ces infrastructures par les prestataires de service et par les usagers pratiquant l’auto-assistance. Cette exigence est aussi reproduite dans l’Arrêté Royal du 6 novembre 2010 ... ”*¹⁸

In de slotopmerkingen van de klagende partij worden hieromtrent geen nieuwe elementen aangebracht.

5.2.3. Betalen per gebruik

De klagende partij is van mening dat de meest gepaste oplossing erin bestaat de keuze te laten aan luchtvaartmaatschappijen en hun passagiers om niet te betalen voor een dienst waarvan ze geen gebruik maakt, zoals dit tot nu toe altijd het geval was. Om die reden is de klagende partij sterk voorstander de heffing voor de ‘bussing’-activiteit wordt geïnd op basis van werkelijk gebruik. Terzelfdertijd vraagt de klagende partij om eveneens een aparte heffing te voorzien voor de inschepingsbruggen (‘boarding bridges’). In het verzoekschrift (de Franse vertaling) luidt dit als volgt:

*« Vu que l’activité bussing est actuellement fournie sur demande de manière concurrentielle, EasyJet est fermement convaincue que la solution la plus appropriée est de maintenir le modèle actuel où les compagnies aériennes et leurs passagers n’utilisant pas le service ne le paient pas. Nous maintenons donc notre position selon laquelle la redevance pour l’activité bussing soit perçue à chaque fois qu’elle est utilisée. »*¹⁹

*Nous plaçons en plus pour une redevance séparée pour l’utilisation des passerelles d’embarquement, également acquittée « à l’utilisation »*²⁰.

In zijn slotopmerkingen voegt de klagende partij hier verder aan toe dat het verplicht opleggen van een heffing voor ‘bussing’ aan alle vertrekkende passagiers geen efficiënt gebruik van de luchthaveninfrastructuur in de hand werkt. Een betaling op basis van gebruik zou wel een stimulans zijn

¹⁶ Richtlijn 96/67/EG van de Raad van 15 oktober 1996 betreffend de toegang tot de grondaanhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap

¹⁷ Koninklijk besluit van 6 november 2010 betreffende de toegang tot de grondaanhandelingsmarkt op de luchthaven Brussel-Nationaal

¹⁸ Verzoekschrift, p. 2.

¹⁹ Verzoekschrift, p. 2.

²⁰ Verzoekschrift, p. 3.

voor efficiënt gebruik van infrastructuur inhouden. In de slotopmerkingen (de Franse vertaling) luidt dit als volgt:

« En effet, une redevance centralisée pénalise l'utilisation efficace des infrastructures aéroportuaires par des compagnies à fort taux de remplissage – [

] Une redevance perçue « à l'utilisation » incitera toutes les compagnies aériennes à une utilisation efficace des infrastructures ... Un tel système pourrait par exemple encourager les rotations rapides ainsi que réduire le besoin du bussing seulement aux cas où il est nécessaire. »²¹

5.2.4. Besluit van de klagende partij

Op basis van de exhaustieve redenen vermeld onder punt 5.2.1, 5.2.2 en 5.2.3 kan de klagende partij niet akkoord gaan met het door BAC definitief ingediende voorstel voor de 'bussing'-activiteit en verzoekt ze de Dienst Regulering om

- De heffing voor de 'bussing' zoals gepubliceerd door BAC teniet te doen;
- BAC op te leggen om een wederzijds aanvaardbare oplossing te zoeken met de gebruikers.

5.3. Replik van BAC

In deze sectie geeft de Regulerende Dienst een overzicht van de replieken verstrekt door BAC in antwoord op het verzoekschrift en de slotopmerkingen van de klagende partij.

BAC heeft de klagende partij van antwoord gediend bij opmerkingen van 2 februari 2016 (antwoord op verzoekschrift van de klagende partij) en nogmaals bij slotopmerkingen van 25 februari 2016 (antwoord op slotopmerkingen van de klagende partij).

In hoofddeel is BAC van oordeel dat de klacht van easyJet, voor zover die betrekking heeft op de grond van de zaak, onontvankelijk dient beschouwd te worden omwille van laattijdigheid. BAC stelt dat *“In zijn beslissing van 3 november 2015 heeft de Regulator het tariefvoorstel van BAC aangepast en de tarieven vastgesteld. Deze beslissing is inmiddels definitief”*.²²

BAC is van mening dat het principe van de centralisatie van de 'bussing' en de berekeningsmethodiek niet meer kunnen betwist worden *“vermits het voorstel over de bussing services en de aanrekening van de kosten niet is gewijzigd door de Regulator”*.

²¹ Slotopmerkingen klagende partij, p. 3.

²² Conclusies BAC, p. 4.

De klacht van easyJet zou volgens BAC *“enkel nog ontvankelijk kunnen zijn indien deze betrekking heeft op de berekening van het aangerekende bussing tarief, maar BAC stelt vast dat de berekeningsmethodiek an sich niet betwist wordt”*.²³

De repliek van BAC op de middelen van de klagende partij is in ondergeschikte orde en wordt hieronder weergegeven.

5.3.1. Gebrek aan transparantie en raadpleging

BAC betwist dat het de tarieven of het tariefsysteem heeft aangepast. Alle principes waren volgens BAC reeds meegedeeld waardoor *“de principes niet meer kunnen betwist worden, maar enkel de foutieve toepassing van de principes”*²⁴.

BAC betwist tevens dat een gebrek aan transparantie en raadpleging hen kan worden aangewreven in het kader van het tarief voor de gecentraliseerde ‘bussing’-activiteit.

Voor wat betreft de meerjarige raadplegingsperiode stelt BAC:

*“De centralisatie van de bussing-diensten en het principe van aanrekening zijn, zoals reeds aangetoond in het feitelijk gedeelte van deze conclusie, verschillende keren aan bod gekomen tijdens de consultatieperiode. BAC heeft meegedeeld hoe de kosten zouden aangerekend worden (per vertrekkende passagier en dus geen ‘betaling per gebruik’) en heeft eveneens een niet-definitieve inschatting gegeven van de kost die aangerekend zou worden.”*²⁵

BAC erkent dat easyJet hierover tijdens de vorige meerjarige raadplegingen een brief heeft geschreven maar *“wijst erop dat ‘consultatie’ van de gebruikers niet betekent dat ingegaan moet worden op elke verzuchting van elke individuele gebruiker”*²⁶.

Voor wat betreft het jaarlijks overleg stelt BAC het volgende:

*“BAC verwijst naar de presentatie aan de gebruikers, waarin enerzijds naar de uitkomst van de consultatie verwezen werd en anderzijds naar de redenen voor de centralisatie van de busdiensten. ... Ook het principe van ‘open boek’ tijdens QQ3 kwam nogmaals uitvoerig aan bod”*²⁷.

BAC besluit dan ook dat het middel van easyJet als zou BAC de gebruikers onvoldoende geconsulteerd hebben en als zou BAC niet transparant geweest zij, als ongegrond moet beschouwd worden.

²³ Conclusies BAC, p. 5.

²⁴ Conclusies BAC, p. 5.

²⁵ Conclusies BAC, p. 5.

²⁶ Conclusies BAC, p. 6.

²⁷ Conclusies BAC, p. 6.

5.3.2. Toegang tot de gecentraliseerde infrastructuur voor grondaafhandelaars

BAC betwist er grondaafhandelaars gediscrimineerd worden. *“Integendeel, het zijn de grondaafhandelaars zelf die vragende partij zijn voor een dergelijke centralisatie”*, aldus BAC²⁸.

BAC verwijst eveneens naar een schrijven van het Directoraat-generaal Luchtvaart van 2 april 2015 waarin bevestigd wordt dat “de bussing-activiteit conform artikel 9 van het grondaafhandelings-KB kan voorbehouden worden aan BAC als gecentraliseerde infrastructuur” en waarin het Directoraat-generaal Luchtvaart zijn akkoord hiervoor geeft aan BAC.²⁹

BAC besluit dan ook dat het middel van easyJet ongegrond moet verklaard worden.

5.3.3. Betalen per gebruik

BAC verwijst naar het feit dat de Europese richtlijn 2009/12/EG weliswaar de mogelijkheid voorziet om in bepaalde gevallen te differentiëren maar *“dit betekent geenszins dat BAC verplicht is om te differentiëren”*³⁰.

BAC verwijst tevens naar de ‘meeting minutes’ van een vergadering van 12 maart 2015³¹ en waaruit zou blijken dat een gebruiker (met name easyJet) dit argument al had opgeworpen en dat BAC hierop tijdens de vergadering het volgende geantwoord heeft:

*“BAC believes it’s better to have a common charge per passenger, just like the use of the boarding bridges is divided over all passengers. BAC points out that the need to use busses will increase in peak moments. (vrije vertaling: BAC meent dat het beter is om een gemeenschappelijke tarief per passagier te hebben, net zoals het gebruik van de inschepingsbruggen wordt verdeeld over alle passagiers. BAC wijst erop dat de noodzaak om bussen te gebruiken zal stijgen in piekmomenten).”*³²

BAC neemt dan ook de volgende positie in:

*“BAC heeft (voorlopig) geen differentiatie in tarieven geïmplementeerd, aangezien zij meent dat alle maatschappijen toegang hebben tot alle diensten en infrastructuur. Dit principe is volledig in lijn met de algemene prijsstrategie van BAC. Tot op van daag is er geen tariefdifferentiatie tussen verschillende segmenten of infrastructuur. Deze strategie maakt deel uit van het volledige tariefsysteem die ook onderwerp was van consultatie. BAC ambieert een zo groot mogelijk evenwicht te vinden tussen de belangen van de verschillende gebruikers.”*³³

²⁸ Conclusies BAC, p. 7.

²⁹ Conclusies BAC, p. 7.

³⁰ Conclusies BAC, p. 8.

³¹ Dit betrof een vergadering die plaatsgevonden heeft tussen BAC en de gebruikers in het kader van de meerjarige raadplegingen voor de gereguleerde periode 2016-2021.

³² Conclusies BAC, p. 9.

³³ Conclusies BAC, p. 9.

BAC verzoekt de dienst Regulering dan ook het verzoek van easyJet om een gedifferentieerde prijs voor de ‘bussing’-diensten (berekend per gebruik) op te leggen, af te wijzen.

5.4. Beoordeling van de middelen

De Dienst Regulering spreekt zich uit als administratieve overheid, wat betekent dat er dus niet punt per punt en op systematische wijze dient geantwoord te worden op alle argumenten van de partijen. Het is noodzakelijk maar voldoende dat de beslissing gemotiveerd wordt en dat zij de feitelijke en rechterlijke elementen bevat die het mogelijk maken te begrijpen waarom en hoe de Dienst Regulering tot haar beslissing is gekomen. Deze elementen moeten het tevens mogelijk maken inzicht te krijgen in de keuzes die de Dienst Regulering heeft gemaakt. De Dienst Regulering beschikt immers over een ruime beoordelingsbevoegdheid waarbij gewaakt wordt over het algemeen belang en de kwaliteit en de continuïteit van de diensten. Uit de beslissing moet ook blijken dat de Dienst Regulering rekening heeft gehouden met de argumenten die werden uitgewisseld tussen de partijen.

Vooraleer dieper in te gaan op de middelen van de partijen, wenst de Dienst Regulering klaarheid te scheppen in het punt of er nu al dan niet een wijziging van het tariefsysteem is gebeurd. De klagende partij is van oordeel dat er wel degelijk een wijziging van het tariefsysteem heeft plaatsgevonden op het ogenblik van het jaarlijks overleg. BAC daarentegen is de mening toegedaan dat zij niet de tarieven of het tariefsysteem heeft gewijzigd aangezien alle principes reeds waren meegedeeld in het kader van de meerjarige raadpleging.

Artikel 1, 24° van het Licentiebesluit definieert het tariefsysteem als volgt:

“het coherent gestructureerd geheel van de tarieven van de gereguleerde activiteiten.”

De Dienst Regulering is van oordeel dat het tarief voor de ‘bussing’-activiteit (0,27 eurocent per vertrekkende passagier), zoals voorgesteld door BAC tijdens het jaarlijks overleg met de gebruikers op 8 december 2015, wel degelijk een wijziging van het tariefsysteem inhoudt.

Immers, het tariefsysteem voor de gereguleerde periode 2016 – 2021 dat vastgelegd werd tijdens de afgelopen meerjarige raadplegingen en waarover de Dienst Regulering een beslissing heeft genomen op 3 november 2015, bevatte geen concreet tarief voor de ‘bussing’-activiteit. De tarieven die op dat ogenblik werden gepubliceerd in de gebruiksvoorwaarden van de luchthaven Brussel-Nationaal waren namelijk de volgende: artikel 1 (vergoeding voor landen en opstijgen), artikel 3 (vergoeding voor stationeren van luchtvaartuigen), artikel 4 (passagiersvergoeding) en artikel 5 (veiligheidsvergoeding).

Het is echter pas in artikel 10 van de gebruiksvoorwaarden dat er wordt gesproken over de ‘bussing’-activiteit, meer bepaald als volgt:

“Art. 10. Bussing

Brussels Airport Company plant de bussing activiteit te centraliseren, maar heeft echter nog geen finale beslissing hierover genomen. De centralisatie heeft zowel betrekking op de bussen alsook de bemanning. Dit kan beschouwd worden als een alternatief voor de inscheep bruggen (remote versus contact). Een formele confirmatie van dit principe werd van het DGLV ontvangen op 23 maart 2015.

De finale kosten van de bussing activiteit zullen vertaald worden in een apart tarief per vertrekkende passagier, vanaf implementatie waarvan het exacte bedrag zal bepaald worden in QQ3. In QQ4 zal de kost van de bussing activiteit opgenomen worden in het tarief systeem.”³⁴

Hieruit kan duidelijk geconcludeerd worden dat er enerzijds geen concreet voorstel inzake tarief voor de ‘bussing’-activiteit werd geformuleerd tijdens de meerjarige raadplegingen en anderzijds dat er op dat ogenblik enkel een voornemen was van BAC om de ‘bussing’-activiteit te centraliseren maar dat daarover nog geen finale beslissing werd genomen.

Tijdens het jaarlijks overleg met de gebruikers dat door BAC was georganiseerd op 8 december 2015, deelde BAC mee dat de finale beslissing tot centralisatie van de ‘bussing’ genomen was en stelde bijgevolg een tarief van 0,27 eurocent per vertrekkende passagier voor.

Aangezien er in het kader van de meerjarige raadpleging geen concreet tarief voor de ‘bussing’-activiteit werd voorgesteld aan de gebruikers, en aangezien er vervolgens tijdens het jaarlijks overleg wel een concreet tarief werd voorgesteld, kan de Dienst Regulering niet anders concluderen dat dit een wijziging van het tariefsysteem inhoudt, zoals bedoeld in artikel 53bis van het Licentiebesluit en artikel 35 §1 van het Omzettingsbesluit.

Tegen dergelijke wijziging van tariefsysteem is een beroep voor gebruikers bij de Dienst Regulering mogelijk, in overeenstemming met artikel 53bis van het Licentiebesluit, hetgeen de klagende partij aldus heeft gedaan bij zijn verzoekschrift van 15 januari 2016.

In de volgende onderdelen zal de Dienst Regulering de middelen ontwikkeld door de klagende partij en de replieken van BAC analyseren en beoordelen.

5.4.1. Gebrek aan transparantie en raadpleging

De klagende partij is van mening dat BAC tijdens de meerjarige raadplegingen enkel informatie op een hoog niveau heeft gegeven zonder een concreet en transparant voorstel te doen. Tevens is de klagende partij van mening dat bij het jaarlijks overleg – waar het concrete voorstel van tarief werd geformuleerd – geen mogelijkheid heeft gegeven aan de gebruikers geraadpleegd te worden.

Daarnaast is de klagende partij van mening dat er onvoldoende transparantie werd geboden door enkel op een hoog niveau zicht te geven op de kosten die verbonden zijn aan de ‘bussing’-activiteit.

³⁴ Uittreksel gebruiksvoorwaarden zoals gepubliceerd op 13 mei 2015.

BAC betwist dat ze onvoldoende de gebruikers zou geraadpleegd hebben en onvoldoende transparantie zou verschaft hebben, zowel voor wat betreft de meerjarige raadpleging als voor wat betreft het jaarlijks overleg. BAC verwijst hiervoor naar de verschillende presentaties die ze heeft gegeven tijdens de verschillende raadplegingssessies³⁵.

De Dienst Regulering is in de eerste plaats van mening dat de klagende partij geen gebrekkige raadpleging of transparantie kan verwijten aan BAC voor wat betreft de afgesloten periode van meerjarige raadplegingen. De termijn om beroep in te dienen tegen deze meerjarige raadpleging is reeds verlopen. De Dienst Regulering kan hiervoor verwijzen naar zijn definitief geworden beslissing van 3 november 2015.

Voor wat betreft een gebrekkelijke raadpleging van de gebruikers voor het 'bussing'-tarief in het kader van het jaarlijks overleg stelt de Dienst Regulering vast dat de klagende partij geen concrete elementen vermeldt om dit aan te tonen.

Tegelijkertijd stelt de Dienst Regulering vast dat BAC verwijst naar haar presentatie van 8 december 2015 (dit was de sessie van het jaarlijks overleg waarop de gebruikers waren uitgenodigd door BAC) waarin gedetailleerd wordt uitgelegd waarom de 'bussing'-activiteit wordt gecentraliseerd, hoeveel de kosten hiervoor zullen bedragen, en welk tarief hier tegenover staat.

De klacht dat deze informatie onvoldoende transparant is wegens 'te hoog niveau van zicht op de kosten' kan door de Dienst Regulering evenmin aanvaard worden. De informatie inzake kosten voor de 'bussing'-activiteit die tijdens het jaarlijks overleg werd verschaft door BAC was immers de volgende³⁶:

Bussing charge 2016 definition

- Applying the bussing charge principles for the rolling year 2016, we come out on a bussing unit fee of € €0.27.
- As different aspects of the bussing activity still needs to be negotiated with providers, the amounts presented below are based on our current best estimate. We hereby remind you that the bussing fee is based on an open book principle and that any over or underperformance regarding bussing revenue will be compensated in the next unit fee definition.

(€ mio)	Rolling year 2016 (01/04/2016 – 31/03/2017)
Direct Opex (Busses, Manpower, dispatching,...)	3.50
Indirect opex (Overhead, depreciation, etc.)	0.06
Return on asset base @ 4.95% rate	0.03
Correction remote compensation	-0.35
<i>Allowed revenue</i>	3.24
<i>Estimated number of departing (tax) passengers (Mio)</i>	12.04
Bussing unit fee (€)	€ 0.27

³⁵ BAC heeft bij zijn opmerkingen uittreksels gevoegd van de verschillende meetings waar het topic van 'bussing' aan bod is gekomen.

³⁶ Presentatie BAC tijdens het jaarlijks overleg dd. 8/12/2016, slide 66.

Gelet op het feit dat aanbesteding voor de aankoop of huur van de bussen en de aanbesteding voor bestuurders op het ogenblik van het jaarlijks overleg nog niet geconcretiseerd waren, is de Dienst Regulering van mening dat BAC geen andere informatie kon verschaffen dan de schattingen hierboven vermeld. De garantie inzake correctheid van kosten wordt door BAC gegeven door het 'open book' principe te gebruiken en dus na elk jaar een evaluatie te maken van de werkelijke kost.

De Dienst Regulering is bijgevolg van oordeel dat BAC wel degelijk de gebruikers heeft geraadpleegd omtrent het voorstel van 'bussing'-tarief en dat hierover voldoende transparantie werd verleend.

Gelet op het voorgaande is het middel inzake gebrek aan raadpleging en transparantie dan ook ongegrond.

5.4.2. Toegang tot de gecentraliseerde infrastructuur voor grondaafhandelaars

De klagende partij is van mening dat door de centralisatie van de 'bussing'-activiteit een discriminatie ontstaat voor de grondaafhandelaars en voor luchtvaartmaatschappijen die aan zelfafhandeling wensen te doen. De klagende partij verwijst hiervoor naar de Europese Richtlijn 96/67/EC betreffende de toegang tot de grondaafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap en het Koninklijk besluit van 6 november 2010 betreffende de toegang tot de grondaafhandelingsmarkt op de luchthaven Brussel-Nationaal.

BAC brengt hier tegenin dat er geen sprake kan zijn van discriminatie aangezien het de grondaafhandelaars zelf zijn die deze centralisatie gevraagd hebben.

De Dienst Regulering concludeert met betrekking tot dit middel dat ze niet bevoegd is voor aangelegenheden van grondaafhandeling in het algemeen, en centralisatie ervan in het bijzonder. Het Directoraat-generaal Luchtvaart is de bevoegde autoriteit die toezicht uitoefent op een correcte uitvoering van de hierboven vermelde Richtlijn en koninklijk besluit.

Gelet op het voorgaande is het middel inzake toegang tot de gecentraliseerde infrastructuur voor grondaafhandelaars ongegrond.

5.4.3. Betalen per gebruik

De klagende partij is van mening dat het verplicht opleggen van een heffing voor 'bussing' aan alle vertrekkende passagiers geen efficiënt gebruik van de luchthaveninfrastructuur in de hand werkt en dat de meest gepaste oplossing hiervoor erin bestaat de keuze te laten aan luchtvaartmaatschappijen en passagiers om niet te betalen voor een dienst waarvan ze geen gebruik maakt.

BAC brengt hier tegenin dat er geen wettelijke verplichting is tot differentiatie en dat ze tot op heden geen differentiatie heeft ingevoerd omdat het geen deel uitmaakt van hun prijsstrategie en ze een zo groot mogelijk evenwicht tracht te vinden tussen de belangen van alle gebruikers.

De Dienst Regulering stelt vast dat de klagende partij geen concrete elementen aanvoert ter ondersteuning van de stelling dat een heffing per passagier voor de bussing-activiteit geen efficiënt gebruik van de luchthaveninfrastructuur zou bevorderen.

Met betrekking tot het verzoek van de klagende partij om tevens een apart tarief voor het gebruik van inschepingsbruggen te voorzien, stelt de Dienst regulering vast dat er tijdens het jaarlijks overleg door BAC geen wijziging werd voorgesteld van een tarief voor inschepingsbruggen en dat hierover aldus geen klacht kan ingediend worden bij de Dienst Regulering door gebruikers.

De Dienst Regulering sluit zich tenslotte aan bij het standpunt van BAC dat zij niet verplicht kan worden om haar tarieven te differentiëren. De reglementering bevat immers geen enkele bepaling die de luchthavenuitbater verplicht om een verzoek van een bepaalde luchtvaartmaatschappij in te willigen. De Dienst Regulering stelt bovendien vast dat BAC op dergelijk verzoek van een gebruiker een beargumenteerde reactie gegeven heeft.

Gelet op het voorgaande is het middel inzake betalen per gebruik ongegrond.

6. Beslissing

Gelet op artikel 35 §2 van het Omzettingsbesluit dat het volgende stelt:

“Het tariefsysteem en elke wijziging van het tariefsysteem is onderworpen aan het onderzoek van de economisch regulerende overheid, tenzij er een akkoord bestaat tussen de houder van een exploitatielicentie en de gebruikers van de luchthaven Brussel-Nationaal over het door de houder van een exploitatielicentie voorgestelde tariefsysteem of over elke wijziging van dit systeem.

Er bestaat een akkoord over het door de houder voorgestelde tariefsysteem of elke voorgestelde wijziging van het tariefsysteem wanneer hierover tussen de houder en de gebruikers van de luchthaven Brussel-Nationaal geen meningsverschil bestaat, zoals bedoeld in artikel 55 van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal.

Bij gebrek aan akkoord van de gebruikers van de luchthaven Brussel-Nationaal, kan de economisch regulerende overheid aanpassingen of wijzigingen van het tariefsysteem eisen, indien de economisch regulerende overheid vaststelt dat het tariefsysteem :

1° de formule opgesteld overeenkomstig artikel 30, 7°, of artikel 34, § 3, niet eerbiedigt;

2° discriminatoir en niet transparant is;

3° niet op voldoende wijze is opgesplitst, inzonderheid in functie van de gebruiksvoorwaarden en -modaliteiten van de luchthaveninstallaties en verstrekte diensten;

4° niet bepaalt dat een minimumpercentage van de luchthavenvergoedingen wordt geïnd op basis van een groeiformule in functie van het gewicht in ton en de geluidscategorieën van de luchtvaartuigen en een differentiatiecoëfficiënt tussen de dag en de nacht;

5° een inbreuk uitmaakt op de bepalingen van dit besluit of van de exploitatielicentie”.

Gelet op de beoordeling van de uitgewisselde argumenten onder punt 5 en de eruit voortvloeiende vaststelling dat er geen inbreuken werden vastgesteld;

Gelet op artikel 55, § 4 van het Licentiebesluit dat het volgende stelt:

“Wanneer de economisch regulerende overheid een meningsverschil vaststelt, kan zij hetzij :

a) een nieuwe raadplegingsperiode eisen met het oog op het bekomen van het akkoord van de gebruikers over de formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem, in voorkomend geval na wijzigingen;

b) aanpassingen aan de formule voor de tariefcontrole of het tariefsysteem eisen onder naleving van de principes opgenomen in het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van BIAC in een

NV van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties en in dit besluit, meer bepaald in afdeling II van dit hoofdstuk;

c) aan de houder een formule voor de tariefcontrole en een tariefsysteem opleggen onder naleving van de principes opgenomen in het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van BIAC in een NV van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties en in dit besluit, en meer bepaald in afdeling II van dit hoofdstuk.

d) het resultaat van het verloop van de raadpleging bevestigen. ...”

Gelet op het feit dat de Dienst Regulering geen elementen heeft vastgesteld die zouden toelaten om een nieuwe raadplegingsperiode te eisen, zoals bedoeld in artikel 55, §4, a) van het Licentiebesluit;

Gelet op het feit dat de Dienst Regulering geen inbreuken heeft vastgesteld die een aanpassing van het tariefsysteem zou toestaan, zoals bedoeld in artikel 55, §4, b) van het Licentiebesluit;

Gelet op het feit dat de Dienst Regulering geen inbreuken heeft vastgesteld die het opleggen van een tariefsysteem zou toestaan, zoals bedoeld in artikel 55, §4, c) van het Licentiebesluit;

Beslist de Dienst Regulering als volgt:

A. Het verzoek van easyJet om

- De heffing voor ‘bussing’ zoals gepubliceerd door BAC teniet te doen;
- BAC op te leggen om een wederzijds aanvaardbare oplossing te zoeken met de gebruikers;

wordt ongegrond verklaard.

B. Op grond van artikel 55, §4, d) van het Licentiebesluit wordt het resultaat van het verloop van de raadpleging, zoals georganiseerd door BAC tijdens het jaarlijks overleg van 8 december 2015, bevestigd.

C. Het tarief van 0,27 eurocent per vertrekkende passagier voor de ‘bussing’-activiteit op de luchthaven Brussel-Nationaal is geldig voor de periode van 1 april 2016 tot en met 31 maart 2017.

7. Beroepsmogelijkheid

Overeenkomstig artikel 2 van de wet van 9 juli 2004 houdende diverse bepalingen hebben betrokken partijen de mogelijkheid om tegen deze beslissing beroep in te stellen voor het Hof van Beroep van Brussel. Op straffe van verval moet het beroep ten laatste 30 dagen na de betekening van deze beslissing worden ingesteld.

Het beroep heeft geen schorsende werking, behoudens ten aanzien van beslissingen waarbij de Dienst Regulering aan de titularis van een exploitatielicentie een administratieve geldboete heeft opgelegd, met toepassing van artikel 49 van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal of wanneer het hof de schorsing van de bestreden beslissing uitspreekt.

Het Gerechtelijk Wetboek is van toepassing voor wat de procedure betreft, waarbij het hof van beroep uitspraak doet zoals in kort geding.

Gegeven te Brussel, op 24 maart 2016.

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

Serge DRUGMAND

Directeur