



DIENST REGULERING

VAN HET SPOORWEGVERVOER EN

VAN DE EXPLOITATIE VAN DE LUCHTHAVEN

BRUSSEL-NATIONAAL



ACTIVITEITENVERSLAG

2 0 0 6 – 2 0 0 8



INHOUDSOPGAVE

	VOORWOORD	5
1.	ONZE IDENTITEIT	7
1.1	OPDRACHTEN	7
1.2	VISIE	7
1.3	WAARDEN	7
1.4	ACTIVITEITSDOMEINEN	8
2.	HET SPOORWEGVERVOER	11
2.1	JURIDISCH KADER	11
2.2	ECONOMISCHE TOESTAND VAN DE SECTOR	12
2.3	ECONOMISCHE REGULERING	14
2.4	BEMIDDELING	16
2.5	INSTITUTIONELE AANWEZIGHEID	16
3.	EXPLOITATIE VAN DE LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL	17
3.1	JURIDISCH KADER	17
3.2	ECONOMISCHE TOESTAND VAN DE SECTOR	17
3.3	BESLISSINGEN EN ADVIEZEN	18
3.4	BEHANDELDE DOSSIERS	20
3.5	INSTITUTIONELE AANWEZIGHEID	21
4.	WERKING	23
4.1	PERSONEEL	23
4.2	FINANCIËLE MIDDELEN	24
4.3	HET STATUUT	24
5.	PRAKTISCHE INFORMATIE	25
5.1	GLOSSARIUM	25
5.2	NUTTIGE ADRESSEN	26



VOORWOORD

Het minste wat men kan zeggen is dat marktregulering tijdens het voorbije jaar 2008 een zeer actueel begrip is geworden, met dank aan de financiële crisis. Vrij algemeen leeft nu het besef dat de vrije markt niet volledig zelfregulerend kan zijn en dat een zekere vorm van bewaking door een neutrale instantie nodig is.

Dit is zeker nodig wanneer het om markten gaat waar de concurrentie niet volledig kan spelen omdat het monopolies of quasi-monopolies betreft. Dat is o.a. het geval in de sectoren van spoor en luchthavens. Daarom heeft de wetgever op Europees en Belgisch niveau er voor gekozen om een controlerend en regulerend orgaan voor deze sectoren op te richten.

De “Dienst Regulering voor het Spoorwegvervoer en de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal” is operationeel sinds 1 maart 2006 en viert dus dit jaar zijn derde verjaardag. Nadat het eerste jaar gekenmerkt werd door een inlooperperiode en het aanwerven van het nodige personeel, kan men zeggen dat de dienst sinds medio 2007 op kruissnelheid draait. Tijd dus voor een evaluatie van de eerste werkingsjaren. Het is overigens de bedoeling om voortaan jaarlijks een activiteitenverslag te publiceren en dit zelfs wettelijk te verplichten.

Omdat het de eerste maal is dat een activiteitenverslag wordt opgesteld, leek het een goed idee om missie en visie, evenals het wettelijk kader en de bevoegdheden van de dienst Regulering toe te lichten.

Wegens het kleine aantal formele klachten op gebied van spoorvervoer heeft de dienst zich in dat domein voornamelijk toegelegd op het monitoren van de marktwerking in het algemeen en het formuleren van een aantal adviezen die deze werking kunnen verbeteren.

Wat Brussels Airport betreft zijn de activiteiten van de dienst intensiever. Dit heeft o.a. te maken met het feit dat de diensten die de luchthaven aanbiedt in snel tempo evolueren van een eenheidsproduct naar producten op maat van diverse soorten luchtvaartmaatschappijen en passagiers. De gedifferentieerde kwaliteitsniveaus en tarieven die dit meebrengt vergroten niet alleen het werkvolume voor de dienst maar vereisen ook een aanpassing van het wettelijke kader.

Zowel de activiteiten op vlak van spoorvervoer als voor de luchthaven maken duidelijk dat de regulering van deze sectoren nog een aantal kinderziektes vertoont en dat correcties en aanpassingen van het wettelijke kader op Europees en Belgisch vlak noodzakelijk zijn.

Dit belet echter niet dat de regulator zich in de toekomst zal blijven inzetten om ook binnen het huidige kader een optimale werking van beide sectoren na te streven, en dit in het belang van alle betrokken gebruikers.

Ik wens u veel leesplezier bij het doornemen van dit activiteitenverslag.

Luc DE RYCK,
Directeur





1

ONZE IDENTITEIT

1.1 OPDRACHTEN

1.1.1 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.

In een markt met gebreken, zoals overblijfselen van monopolietoestanden of natuurlijke beperkingen aan de concurrentie, betekent economische regulering dat men nagaat of de dienstentarieven redelijk zijn en/of de markt zich binnen een harmonieus concurrentieel kader ontwikkelt.

1.1.2 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 Brussels Airport. Hiervoor wordt het principe van gelijke behandeling gehanteerd.

1.1.3 Adviseren

De dienst Regulering heeft tenslotte ook de taak om de overheid te adviseren, o.a. bij de ontwikkeling van toekomstige reglementering aangaande economische regulering in de transportsector.

1.2 VISIE

De dienst Regulering streeft er naar een belangrijke actor in het veld te zijn die in alle onafhankelijkheid en autonomie zijn rol kan spelen en hierbij een zo groot mogelijke transparantie aan de dag legt.

De dienst Regulering dient tevens een vertrouwenspersoon te zijn voor de betrokkenen uit de relevante transportsectoren.

Daarvoor is het van belang dat de leden van de dienst Regulering over voldoende professionele expertise beschikken en van een onberispelijke integriteit genieten teneinde een correcte belangenafweging te maken in alle onderzochte acties. Daarnaast dienen de leden van de dienst Regulering functioneel en organisatorisch onafhankelijk te zijn van de gereguleerde sectoren.

1.3 WAARDEN

1.3.1 Onafhankelijkheid

De dienst staat onder het rechtstreekse en onmiddellijke **administratieve** gezag van de minister bevoegd voor mobiliteit. Dit statuut waarborgt een zekere vorm van **functionele** onafhankelijkheid, zowel naar de verschillende economische spelers als naar de administratie toe.

De dienst voert zijn door de wetgever gegeven opdrachten rechtstreeks uit, zonder hiërarchische band met de minister.

1.3.2 Transparantie

Alle feitelijke en potentiële economische spelers moeten de regels en tarieven kennen. Die mogen dan wel ingewikkeld zijn, maar ze mogen de harmonische marktontwikkeling niet afremmen.

1.3.3 Toegankelijkheid en gelijke kansen

Elke economische speler die zijn technische en financiële bekwaamheid bewijst op basis van de reglementen, moet een billijke toegang krijgen tot de infrastructuur, zodat hij de concurrentie op zijn markt met evenveel kansen op succes kan aangaan.

1.3.4 Deskundigheid

Het personeel van de dienst beschikt over de nodige deskundigheid om situaties volgens de regelgeving en de economische realiteit in te schatten.

1.4 ACTIVITEITSDOMEINEN

De dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal beheert twee aparte domeinen die volledig deel uitmaken van de vervoerssector.

1.4.1 Het spoorwegvervoer

De spoorwegregulator is bevoegd voor adviezen, controle en administratieve afhandeling van klachten en beroepsprocedures.

1.4.1.1 Adviesopdrachten

De regulator

- geeft gemotiveerde adviezen;
- doet voorstellen;
- voert, op eigen initiatief of op vraag van de minister, onderzoeken en studies uit met betrekking tot de spoorwegmarkt;
- bezorgt de minister de inlichtingen om regels op te stellen over de spoorwegvergunning, de tarifiering van het infrastructuurgebruik, de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit;
- werkt samen met de regulatoren van de andere lidstaten van de Europese Unie.

In uitvoering van deze opdrachten verleent de regulator adviezen.

1.4.1.2 Controleopdrachten

De regulator controleert:

- de overeenstemming van de netverklaring (NV) met de spoorwegreglementering;
- de overeenstemming van de heffing voor het gebruik van de infrastructuur met de spoorwegreglementering en de NV;
- het niet-discriminerend karakter van de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;
- de overeenstemming van de toewijzing van de spoorwegcapaciteit met de reglementering en de NV;
- de concurrentie op de markt voor spoorvervoerdiensten, in het bijzonder het vrachtvervoer en dit onafhankelijk van de toepassing van de wet van 5 augustus 1991 over de bescherming van de economische concurrentie.

De regulator neemt bij het uitvoeren van deze opdrachten gemotiveerde beslissingen.

1.4.1.3 Opdrachten voor het administratief afhandelen van geschillen

De regulator neemt beslissingen in de geschillen over de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit:

- binnen 10 werkdagen;
- op vraag van de beheerder van de spoorweginfrastructuur (IB, hier Infrabel), van een spoorwegonderneming (SO) of van een internationale samenwerkingsverband van spoorwegbedrijven (IS);
- zonder afbreuk te doen aan de uitoefening van andere mogelijkheden van beroep.

Bij het uitvoeren van deze opdrachten neemt de regulator gemotiveerde individuele beslissingen, volgens de procedureregels van het KB van 21 maart 2007 betreffende het administratief afhandelen van geschillen inzake de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit.

1.4.1.4 Opdrachten voor administratief beroep

De regulator doet via gemotiveerde beslissingen uitspraak over elke schriftelijke klacht van een SO, een IS of een IB in geval van discriminatie, onrechtvaardige behandeling of elk nadeel als gevolg van een inbreuk op

- de NV;
- 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 regulator kan alle nodige maatregelen nemen, met name bewarende maatregelen, en administratieve boetes opleggen.

1.4.2 Exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal

Het koninklijk besluit van 27 mei 2004 over de omzetting van BIAC in een naamloze vennootschap van privaatrecht en over de luchthaveninstallaties bepaalt de opdrachten van de regulerende overheid van de luchthaven Brussel-Nationaal. Het koninklijk besluit van 21 juni 2004 over de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal aan de naamloze vennootschap BIAC bevestigt en vervolledigt deze taken.

Merk op dat de exploitant de benaming in oktober 2006 heeft gewijzigd in *The Brussels Airport Company*.

Deze opdrachten zijn:

1.4.2.1 De exploitatielicentie

Voor de toekenning van de exploitatielicentie, doet de dienst Regulering, op basis van het door de kandidaat-exploitant ingediende dossier, een voorstel tot instemming of weigering. Dit voorstel wordt aan de minister bevoegd voor mobiliteit bezorgd. De eigenlijke beslissing wordt genomen in de ministerraad en wordt gepubliceerd in het Staatsblad.

In het kader van het toezicht op de vergunning, bezorgt de luchthavenexploitant de dienst Regulering het volgende:

- een lijst met kwaliteitsindicatoren voor de diensten met betrekking tot de gebruikers (luchtvaartmaatschappijen), de grondaafhandelingsdiensten en de passagiers;
- een verslag over de efficiëntie van het luchthavenbeheer op basis van de voornoemde kwaliteitsindicatoren en van gegevens van de referentieluchthavens.

De luchthavenexploitant moet de dienst Regulering ook inlichten over

- elke wijziging die zijn technische of financiële mogelijkheden kan veranderen;
- elk voornemen om de vergunning over te dragen, om de controle over het bedrijf te veranderen, om te fuseren of te splitsen, of elke andere handeling met betrekking tot zijn wettelijk statuut.

De minister bevoegd voor mobiliteit kan de voorwaarden van de exploitatielicentie wijzigen omwille van

- technische of economische omstandigheden;
- verplichtingen die voortvloeien uit internationale verdragen of akten
- de evolutie van het luchtverkeer
- nalatigheden door de vergunninghouder

Na raadpleging van de licentiehouder geeft de dienst Regulering een voorafgaand advies.

De houder van de licentie kan ook vragen om de voorwaarden ervan te herzien, met inbegrip van de gevallen waarbij de luchthaveninstallaties wijzigen. In geval van herziening geldt dezelfde procedure als voor de toekenning.

De dienst Regulering kan de vergunninghouder in gebreke stellen wanneer hij vaststelt dat laatstgenoemde de regelgeving of de verplichtingen die voortvloeien uit de licentie, internationale verdragen of internationale akten eigen aan de luchtvaart niet naleeft. Hetzelfde geldt wanneer de beheerstructuur van de licentiehouder of zijn administratieve of boekhoudkundige organisatie ernstige gebreken vertoont.

1.4.2.2 Kwaliteit van de dienstverlening

De houder van de licentie en de verleners van grondafhandelingsdiensten sluiten overeenkomsten om de kwaliteitsnormen van sommige vergunde diensten vast te leggen. De dienst Regulering moet deze overeenkomsten goedkeuren.

De houder van de licentie stelt charters op om de kwaliteit van de dienstverlening aan de gebruikers en de passagiers te waarborgen. De dienst Regulering kan weigeren om deze charters goed te keuren en vragen om ze aan te passen indien ze

- de regelgeving of de licentievoorwaarden niet naleven;
- de verplichtingen uit internationale verdragen en –akten over de luchthavenexploitatie niet naleven;
- niet tot de kwaliteitsnormen leiden zoals bepaald door de dienst Regulering op basis van de in de referentieluchthavens vastgestelde praktijken;
- onvoldoende rekening houden met de belangen van de gebruikers of van de passagiers.

1.4.2.3 Tarieven

Het tariefsysteem voor de gereguleerde diensten moet worden opgesteld na raadpleging van de gebruikers. Het moet de kosten weerspiegelen, een billijke winstmarge laten om de ontwikkeling van de luchthaven te garanderen, en een afstemming van de tarieven op die van de referentieluchthavens toelaten.

De dienst Regulering kan als waarnemer aan het overleg deelnemen. Als de dienst Regulering geen meningsverschil vaststelt tussen de houder van de licentie en de gebruikers, zal men besluiten dat er een akkoord bestaat over het tariefsysteem en de formules voor de tariefcontrole (jaarlijkse evolutie van de tarieven).

In geval van meningsverschil kan de dienst Regulering

- een nieuwe raadplegingsperiode vragen om tot een overeenkomst te komen;
- vragen om de formules voor de tariefcontrole en het tariefsysteem aan te passen;
- een tariefsysteem en een formule voor tariefcontrole opleggen;
- het resultaat van de raadplegingsprocedure bevestigen.



2 HET SPOORWEGVERVOER

2.1 JURIDISCH KADER

Het volgende overzicht herneemt alleen de belangrijkste wetteksten over de economische regulering van het spoorwegvervoer.

2.1.1 Europese regelgeving

- Richtlijn van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap (91/440/EG), gewijzigd door de richtlijn 2001/12/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 26 februari 2001.
- Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering.
- Richtlijn 2007/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 tot wijziging van Richtlijn 91/440/EG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, en van Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van de rechten voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

2.1.2 Belgische wetgeving

- Wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur.
- Ministerieel besluit van 9 december 2004 houdende aanpassing van berekeningsregels, de waarde van de coëfficiënten en van de eenheidsprijzen voor de berekening van de infrastructuurvergoeding.
- De koninklijke besluiten van 7 september 2003 en van 22 maart 2006 houdende de toekenning van de hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie aan de ambtenaren en beambten van de administratie bevoegd voor het spoorvervoer.
- 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, zoals gewijzigd bij koninklijk besluit van 1 februari 2006.
- Koninklijk besluit van 24 mei 2006 tot vaststelling van het bedrag en de wijze van berekening en storting van de bijdrage van de Naamloze Vennootschap van publiek recht Infrabel tot dekking van de kosten van het Toezicht-houdend Orgaan.
- Koninklijk besluit van 21 maart 2007 betreffende het administratief afhandelen van de geschillen inzake de toewijzing van de spoorweginfrastructuur capaciteit.

2.2 ECONOMISCHE TOESTAND VAN DE SECTOR

2.2.1 De actoren

België beschikt over één enkele spoorweginfrastructuur waarvan het beheer aan één beheerder werd toevertrouwd, de naamloze vennootschap van publiek recht Infrabel. Laatstgenoemde voert vijf opdrachten van openbare dienstverlening uit, vastgelegd in artikel 199 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

Op 31 december 2008 beschikten acht spoorwegbedrijven over een Belgisch veiligheidsattest: ACTS Nederland B.V. (NL), CFL Cargo (L), Crossrail Benelux (B), ERS Railway B.V. (NL), NMBS (B), SNCF (F), Rail4Chem Benelux B.V. (NL) en Trainsport (B). Vier van hen hadden een veiligheidsattest waarmee ze op heel het spoorwegnet konden rijden.

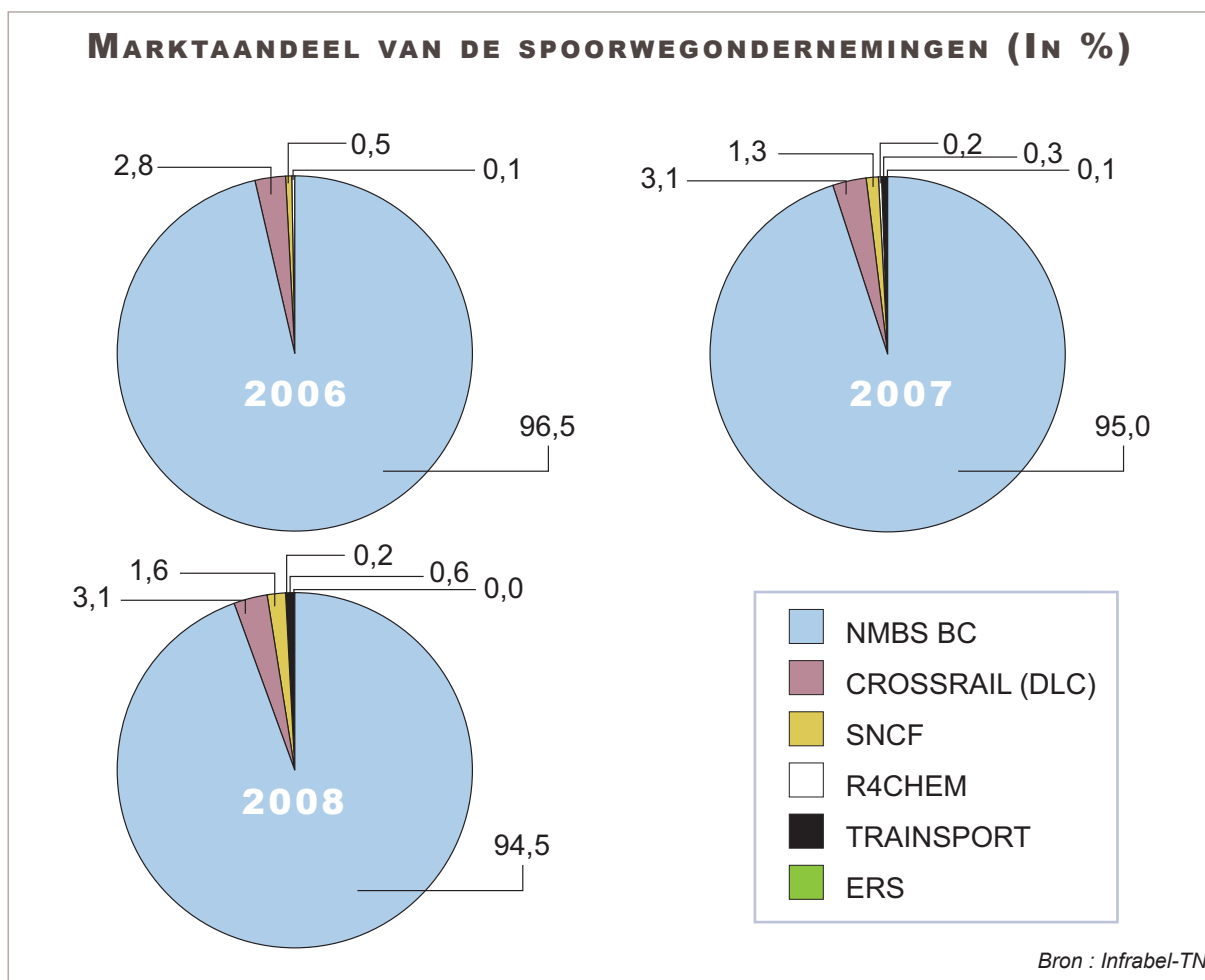
Op Europese schaal werd de periode 2006-2008 gekenmerkt door een zekere concentratietendens van grote spoorwegoperatoren. Eén van de concentratiestrategieën die deze spoorwegbedrijven toepasten, bestond erin de controle te verwerven over sommige spoorwegoperatoren in andere lidstaten. Dat was met name het geval van de Deutsche Bahn AG die eigenaar werd van verschillende Europese operatoren, zoals het Britse EWS of het Spaanse Transfesa. De Belgische markt vormde ook het toneel van een meer bescheiden fusie tussen het Belgische DLC en het Zwitserse Crossrail.

Een tweede strategie bestond erin geïntegreerde logistieke structuren op te zetten waarin het spoorvervoer maar één van de schakels vormde van de keten van voorgestelde diensten. Deze concentratiestrategieën werden soms parallel toegepast. Zo zag Europa in de afgelopen jaren de opkomst van DB Schenker, een gigantisch vervoers- en logistiek bedrijf dat zowel verschillende vervoersmodi als een breed gamma van logistieke diensten in eenzelfde structuur onderbrengt. De SNCF bleef niet achter, want zij ging in 2008 over tot een overnamebod van het logistieke bedrijf Geodis. Deze consolidaties vormden voor de historische spoorwegondernemingen geen hinderpaal om onder elkaar samenwerkingsovereenkomsten te sluiten.

Dit concentratiefenomeen doet natuurlijk onvermijdelijk vragen rijzen naar de gevolgen van de opkomst van deze transportreuzen in een sector die wordt geacht concurrentiëler te worden. Hoeveel ruimte voor echte concurrentie op een referentiemarkt zal er nog zijn gelet op de opkomst van grote logistieke groepen die spoorwegprestaties op een continentale schaal kunnen leveren? Het spreekt voor zich dat een concurrentiële omgeving geen vrede zal kunnen nemen met een oligopolische markt, waar slechts een paar spoorwegbedrijven het leeuwenaandeel van de spoorwegdiensten voor zich nemen.

Tijdens deze drie jaren heeft de spoorwegsector ook een zekere specialisatietendens van de spoorwegbedrijven naar sommige marktsegmenten gekend via de oprichting van dochtermaatschappijen afhankelijk van de historische spoorwegondernemingen. Men verbindt deze oprichting van dochtermaatschappijen voor het vrachtvervoer vaak aan een beter reactievermogen van de bedrijven ten aanzien van de marktevoluties en aan een grotere inter- en intramodale concurrentie.





Voor wat betreft het geheel van het vrachtvervoer bezit de NMBS met bijna 95% het leeuwenandeel van de markt.

Het aantal bedrijven met een toegangsrecht zegt niets over de dynamiek van de spoordienstenmarkt, gelet op de geringe activiteit van sommige spoorwegondernemingen.

Met de openstelling van de Belgische goederenvervoersmarkt heeft men kunnen vaststellen dat er sinds 2002 een paar kleine operators op het toneel zijn verschenen die vervoersdiensten aanbieden op geografisch welbepaalde bestemmingen.

Richtlijn 2007/58/EG (wijziging van de richtlijnen 91/440/EG betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap en 2001/14/EG over de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit en de tarifiering ervan) ten slotte zorgt per 1 januari 2010 voor een toegangsrecht tot het internationaal reizigersvervoer op het grondgebied van de Europese Unie. Om negatieve gevolgen voor contracten voor openbare dienstverlening te vermijden zou de dienst Regulering moeten nagaan of het reizigersvervoer tussen twee verschillende lidstaten de hoofddoelstelling van dergelijke reizigersdienst vormt. De omzetting van deze richtlijn zou in de loop van 2009 moeten gebeuren. Deze richtlijn laat de lidstaten ook toe om het toegangsrecht te beperken voor diensten die schade zouden berokkenen aan het economische evenwicht van overeenkomsten van publieke dienstverlening.



2.3 ECONOMISCHE REGULERING

2.3.1 Beroepen

In 2007 dienden twee spoorwegbedrijven in totaal drie klachten in over de moeilijkheden die ze hadden gehad in het kader van de opleiding van treinbestuurders.



De eerste klacht ging over de onmogelijkheid om een objectieve certificering van haar treinbestuurders te laten uitvoeren. De tweede sloeg op het verzuim vanwege de NMBS om de goedkeuring van de veiligheidsinstantie te vragen voor vrijstellingen van cursussen voor sommige spoorwegondernemingen. De derde betrof de onmogelijkheid om nieuwe locomotiefbestuurders aan de slag te laten gaan of om bestuurders na 3 jaren dienst opnieuw te laten certificeren. In de drie gevallen moest de dienst Regulering vaststellen dat hij op die terreinen niet bevoegd is.

2.3.2 Adviezen

In de context van voornoemde klachten formuleerde de dienst Regulering op 8 juni 2007 en 19 december 2007 twee adviezen over de opleiding van treinbestuurders en treinpersoneel.

Het eerste advies stelde de minister voor om het koninklijk besluit van 21 januari 2007 houdende erkenning van de N.M.B.S. als instelling die instaat voor de verlening van opleidingsdiensten aan treinbestuurders en treinpersoneel in te trekken, en om de erkende spoorwegbedrijven verder voor de opleiding van het treinpersoneel te laten zorgen, tot er een nieuw lastenboek voor het personeel zou zijn aanvaard.

Ondanks dat eerste advies bleef het koninklijk besluit van 21 januari 2007 van kracht tot de Raad van State op 5 oktober 2007 de opschorting ervan beval.

Op 19 december 2007 gaf de dienst Regulering dan een tweede advies, waarbij hij voorstelde om verschillende maatregelen goed te keuren, opdat iedereen zonder discriminatie toegang zou hebben tot de levering van de opleidingsdiensten voor treinbestuurders.

Op 18 januari 2008 werd een koninklijk besluit van kracht met betrekking tot de levering van opleidingsdiensten aan treinbestuurders en treinpersoneel. Het kwam maar gedeeltelijk tegemoet aan de maatregelen die de dienst Regulering in zijn tweede advies had voorgesteld. Het moest door middel van een voorafgaande erkenning alle op de markt aanwezige spoorwegoperatoren toegang tot de opleidingsdiensten geven.

Als gevolg van een ingebrekestelling door de Europese Commissie wegens een slechte omzetting van de richtlijn 2004/49/EG (2^e spoorwegpakket) zou een koninklijk besluit tot wijziging van het KB van 18 januari 2008 weldra worden goedgekeurd, zodat de opleidingsduur korter wordt en de verplichting wegvalt om over een simulator te beschikken. De dienst Regulering had beide maatregelen al voorgesteld in zijn advies van 19 december 2007.

2008 vormde ontegensprekelijk het jaar van de concretisering van een nieuw systeem van beroepsbekwaamheid voor de treinbestuurders, op basis van de in richtlijn 2004/49/EG vastgelegde beginselen. In België koos men voor een erkenningssysteem voor instellingen die opleidingsdiensten mogen verlenen. In de loop van 2008 werden drie opleidingsinstellingen erkend: die van de NMBS (KB van 12 maart 2008), die van het spoorwegbedrijf DLC (nu Crossrail) (KB van 31 juli 2008) en ten slotte die van Advies R&C bvba (KB van 12 maart 2008). De laatstgenoemde instelling werd alleen erkend voor de opleidingen voor de brevetten A3 en A4 (werktreinbestuurder en werkplaatsbestuurder of bestuurder van een spooraansluiting).

2.3.3 Raadpleging

Artikel 21, §3 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur bepaalt dat de infrastructuurbeheerder de dienst Regulering moet raadplegen bij de opmaak van de netverklaring (NV). De infrastructuurbeheerder heeft de dienst Regulering hiervoor elk jaar geraadpleegd. De dienst Regulering deelde de infrastructuurbeheerder zijn opmerkingen mee:

- Periode van 09/12/2007 tot 13/12/2008: schriftelijk advies van 10/11/2006
- Periode van 14/12/2008 tot 12/12/2009: schriftelijk advies van 12/10/2007.
- Periode van 13/12/2009 tot 11/12/2010: schriftelijk advies van 03/10/2008.



2.3.4 Specifiek advies

Op vraag van de minister (staatssecretaris) belast met de spoorwegregulering gaf de dienst Regulering op 8 december 2008 een specifiek advies over de rol van de NMBS Holding inzake spoorwegveiligheid.

2.3.5. Concurrentieanalyse

2.3.5.1 Onderzoek

In 2008 gebeurde er een onderzoek bij de spoorwegbedrijven om te bepalen of er eventueel sprake was van concurrentievervalsing op de markt voor spoorvervoerdiensten. De resultaten hiervan zullen in het actieplan van de dienst Regulering worden opgenomen.

Als gevolg van deze enquête werd aan de staatssecretaris voor Mobiliteit op 14 november 2008 een advies over de rol van de NMBS Holding inzake spoorwegveiligheid overgemaakt.

2.3.5.2 Grensoverschrijdende overeenkomsten

Tot voor kort gebeurde de organisatie van het internationaal vervoer uitsluitend op basis van samenwerkingsovereenkomsten tussen historische spoorwegondernemingen. Sommige van die overeenkomsten hadden als doel de toegang tot de spoorwegnetwerken van de burens te vergemakkelijken, meestal via een wederzijdse erkenning van het rollend materieel en het treinpersoneel. In 2008 besliste de Europese Commissie, als hoedster van het Verdrag, om na te gaan of deze grensoverschrijdende overeenkomsten in overeenstemming zijn met het Europees recht. In het kader van zijn bevoegdheden, besliste de dienst Regulering om te onderzoeken of de grensoverschrijdende overeenkomsten beantwoorden aan de bepalingen inzake concurrentie.

2.3.5.3 Gebruiksovereenkomsten

De gebruiksovereenkomsten tussen de IB en de SO's hernemen alle rechten en plichten van elke partij betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur. De dienst Regulering begon in 2008 met de analyse van deze overeenkomsten in het licht van de criteria van non-discriminatie, transparantie en overeenstemming met de geldende wettelijke en reglementaire bepalingen.

2.3.6. Monitoring van de markten voor spoorvervoerdiensten

De dienst Regulering is in 2008 begonnen met het opzetten van een monitoringsysteem voor de spoorwegsector, om zo over een instrument te beschikken dat indicatoren voor de markt van spoorvervoerdiensten bevat. Deze eerste stap zal de volgende jaren gevolgd worden door andere en het instrumentarium zal aangepast worden aan de behoeften.

2.3.7. Methode voor de kostenaanrekening van de IB

Artikel 48 van de wet van 4 december 2006 belast de dienst Regulering met de goedkeuring van de methode voor de kostenaanrekening van de IB. Deze methode wordt momenteel uitgewerkt en dient te beantwoorden aan de beste internationale praktijken (ABC-model – Activity Based Costing). Op termijn moet dit instrument toelaten om de kosten die figureren in de formule voor de berekening van de heffing voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, af te zonderen.

In Europa hebben een groot aantal infrastructuurbeheerders ABC-instrumenten ingevoerd, wat dikwijls een echte omwenteling vereiste in de wijze waarop men het beheer van spoorweginfrastructuuractiviteiten opvatte.

Het ontwerp van methode werd op 6 december 2007 per brief goedgekeurd. De Dienst Regulering volgt de werkzaamheden en de voortgang van dit door Infrabel ontwikkelde project van nabij.

2.3.8. Studiedagen

In 2007 en 2008 organiseerde de dienst Regulering telkens een studiedag over de liberalisering van het spoorvervoer.

Op 26 april 2007 woonden 169 deelnemers de studiedag “**Liberalisering van het spoorvervoer in België**” bij. Tijdens deze studiedag werd een algemeen overzicht gegeven van het liberaliseringsproces en werd het wettelijk kader

toegelicht, zowel op Europees als op nationaal niveau. Aan de hand van de standpunten van de verschillende spelers op de markt, kwam ook de praktijk ruimschoots aan bod. De nadruk lag hierbij op het goederenvervoer.

Op 24 april 2008 woonden 165 deelnemers de studiedag “**Liberalisering van het reizigersvervoer per spoor in België**” bij. De vrijmaking van het internationaal reizigersvervoer vanaf 1 januari 2010 kwam hierin uitgebreid aan bod, maar er werd ook over de grenzen gekeken naar buitenlandse modellen die één of andere vorm van liberalisering in het binnenlands reizigersvervoer kennen. Tijdens een debat konden vertegenwoordigers uit de academische en politieke wereld, spoorwegmaatschappijen en gebruikers hun verschillende visies met mekaar aftoetsen.

De dienst organiseerde op 22 november 2007 in Brussel ook een informatievergadering over de spoorwegregulering in België.

2.4 BEMIDDELING

De dienst Regulering trad in 2007 en 2008 op als bemiddelaar bij de regeling van een aantal geschillen tussen spelers van de spoorwegsector. Zo was er bijvoorbeeld sprake van problemen bij de uitvoering van bepaalde proeven van rollend materieel op het Belgische spoorwegennetwerk.

2.5 INSTITUTIONELE AANWEZIGHEID

2.5.1 Forum van de Europese regulatoren

De dienst Regulering werkt regelmatig samen met de toezichthoudende organen van de andere lidstaten van de Europese Unie, om de beslissingsprincipes te coördineren en relevante informatie uit te wisselen.

De dienst Regulering neemt regelmatig met de andere toezichthoudende organen deel aan informatievergaderingen, onder het voorzitterschap van de Europese Commissie.

- 4 april 2006 - Brussel
- 13 februari 2007 - Brussel
- 29 juni 2007 - Brussel
- 12 en 13 november 2007 - Dortmund
- 11 juni 2008 - Brussel
- 1 en 2 december 2008 - Zürich



2.5.2 Conferenties

De dienst Regulering neemt ook deel aan verschillende conferenties over onderwerpen die nauw verband houden met de ontwikkeling van de markt van spoorvervoerdiensten.

- Searail (Antwerpen en Zeebrugge), Infrabel, 24 mei 2006
- The Future of Rail Freight in Europe, Brussel, 26 en 27 november 2007
- Pathfinder (RNE), Wenen, 20 en 21 december 2007
- ERFA Rail Freight Conference, Brussel, 19 februari 2008
- Réforme et libéralisation des transports, Castellon, 16 tot 18 maart 2008
- Du monopole à la concurrence (Philippe & Partners), Brussel, 16 mei 2008
- Innotrans, Berlijn, 26 en 27 september 2008
- The Future of Rail Freight in Europe, Brussel, 25 en 26 november 2008
- Siding and last miles, Brussel, 28 november 2008

2.5.3 Door de Europese Unie georganiseerde workshops

- Multi Annual Contracts, Brussel, 31 mei 2006
- REORIENT Closing Conference, Brussel, 31 mei 2007
- Railway Safety and Regulation (ERA), Rijsel, 5 februari 2008
- RAILCALC Workshop, Brussel, 15 februari 2008
- Performance Schemes, Brussel, 4 april 2008



3

EXPLOITATIE VAN DE LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL

3.1 JURIDISCH KADER

3.1.1 Belgische wetgeving

- Koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van Brussels International Airport Company (BIAC) in een naamloze vennootschap van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties
- Koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal aan de naamloze vennootschap BIAC

3.1.2 Europese regelgeving

- Geen (zie ook 3.5.1)

3.1.3 Internationale verdragen

ICAO, opgericht in 1944 ter uitvoering van de Overeenkomst van Chicago, publiceert een aantal nuttige documenten in de context van de luchthavenregulering.

- Policies on Charges for Airports and Air Navigation services (Doc 9082) – 8^e uitgave, 2009
- Airport Economic Manual (Doc 9562) – 2^e uitgave, 2006

3.2 ECONOMISCHE TOESTAND VAN DE SECTOR

3.2.1 De spelers

3.2.1.1 De luchthavens

In de afgelopen jaren heeft de luchthavensector in België, en meer in het algemeen in een straal van 200 km rond Brussel, een dubbele ontwikkeling gekend.

Enerzijds hebben de ons omringende grote Europese luchthavens (London Heathrow, Paris Charles de Gaulle, Frankfurt en Amsterdam Schiphol) hun positie aanzienlijk versterkt, meer bepaald dankzij het concentratiefenomeen in de luchtvaartsector, wat geleid heeft tot de oprichting van op wereldvlak zeer belangrijke maatschappijen, zoals British Airways of Air France/KLM. Deze maatschappijen hebben een hubstrategie ontwikkeld, in het bijzonder voor de vluchten buiten Europa, en hebben op die manier transitverkeer gecreëerd dat steeds belangrijker wordt. Dat fenomeen heeft zich buiten het passagierssegment ook rond het vrachtaanbod ontwikkeld.

Anderzijds kenden regionale luchthavens die oorspronkelijk bestemd waren voor chartervluchten, en recent ook voor lagekostenmaatschappijen, een soms spectaculaire ontwikkeling. Dat is het geval voor Düsseldorf en Eindhoven, maar vooral voor Charleroi. Deze luchthavens positioneren zich op een agressieve manier in het segment van de Europese lagekostenvluchten.

3.2.1.2 De luchtvaartmaatschappijen

De sector ondergaat al vele jaren een grondige verandering. Hij verliest geleidelijk aan het van de vroegere staatsmonopolies geërfde luxueuze en exclusieve karakter, zowel onder druk van toeristen die goedkoop verre vluchten

willen maken, als onder druk van zakenpassagiers die voor hun verplaatsingen per vliegtuig niet meer zo'n grote bedragen willen of kunnen uitgeven als in het verleden.

In hun koortsachtige zoektocht naar besparingen, raken de luchtvaartmaatschappijen onvermijdelijk in conflict met hun leveranciers, waaronder de luchthavens een bijzondere plaats innemen.

De opkomst van lagekostenmaatschappijen, hun geweldig succes (Ryanair) of hun snelle verdwijnen zijn tekenend voor de instabiliteit van de sector. De bestaande maatschappijen lijden van hun kant aan een chronisch gebrek aan rentabiliteit. Dat is niet bevorderlijk voor een serene en planmatige ontwikkeling van de luchthavens.

3.2.1.3 De verleners van grondafhandelingsdiensten

In 1996 werd de markt voor de grondafhandelingsdiensten voor de concurrentie opengesteld. Op dit ogenblik zijn er op de luchthaven van Brussel twee verleners van grondafhandelingsdiensten actief: Flightcare en Aviapartners, zowel voor de diensten aan de passagiers als voor het vrachtverkeer. Sommige luchtvaartmaatschappijen zorgen trouwens zelf voor hun grondafhandeling.

De belanghebbende partijen zijn er nog niet uit of deze toestand van duopolie een echte concurrentiële ontwikkeling van de markt mogelijk maakt. Een bijkomende opening van de markt, bijvoorbeeld door de erkenning van een derde dienstverlener, ligt momenteel ter studie. Dit dossier valt echter buiten de bevoegdheid van de dienst Regulering.

3.2.2 Toekomstvisie

De toekomst van de luchthaven van Brussel is nauw verbonden met haar vermogen om de evolutie van de luchtvaartmarkt en van de gewoontes van de passagiers op te volgen. Dit proces is des te complexer omdat men rekening zal moeten houden met steeds meer uiteenlopende en zelfs tegengestelde belangen van de luchtvaartmaatschappijen die op zoek zijn naar een nieuwe positionering om een zekere rentabiliteit te behalen.

In dat kader is de dienst Regulering van mening dat een soepel reguleringssysteem, dat zich kan aanpassen aan de marktevolutie en dat de belangen van de verschillende betrokkenen veilig stelt, absoluut noodzakelijk is.

3.3 BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

De huidige exploitatievergunning geldt sinds 29 december 2004.

De tarieven voor de periode 2006 – 2011 werden einde 2005 stilzwijgend goedgekeurd door de minister van Mobiliteit, die optrad als regulator in afwachting van de aanwijzing van de bevoegde dienst.

Sinds 1 februari 2006 is de bevoegdheid van de Dienst Regulering uitgebreid tot de regulering van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal. Hij is sinds 1 maart 2006 op dat gebied operationeel.

3.3.1 Tariefcontrole

Beslissing L-2006-1 van 21/12/2006 betreffende de aanpassing van de beveiligingskosten als gevolg van een audit van de Europese Commissie

Als gevolg van een veiligheidsaudit op aanstichten van de Europese Commissie, uitgevoerd van 25 tot 29 juli 2005, moest het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) een verbeterplan opstellen.

Om die maatregelen uit te voeren, moest The Brussels Airport Company een reeks investeringen doen en bijkomende werkingskosten dragen. Ze diende daarom op 24 oktober 2006 een dossier in om de veiligheidsheffingen te verhogen.

In overeenstemming met de procedures beschreven in de KB's van 27 mei 2004 en 21 juni 2004, besliste de Dienst om de consultatieperiode tussen TBAC en de gebruikers niet te verlengen, maar om over te gaan tot twee wijzigingen aan de voorgestelde tarieven:

- Vermindering van 15% tot 10% van het forfaitair bedrag voor de onvoorziene bouwkosten, in overeenstemming met de algemeen aanvaarde praktijken.

- Het rendement op investeringen voor beveiligingsdiensten moet door zijn niet-commercieel karakter op 4,5% worden begrensd.

Deze wijzigingen veroorzaken globaal een daling van € 2.972.000,- van het budget van de werken, wat zich moet vertalen in een beperking van de stijging van de beveiligingskosten.

De toepassing van deze beslissing heeft de stijging van de factor U van de landingsheffing voor 2007 met € 0,02 verminderd en die van de beveiligingsheffing per passagier met € 0,01.



3.3.2 Gebruiksvoorwaarden

Besluit van 31 maart 2006 tot vaststelling van de inhoud en de nadere regels voor de bekendmaking van de gebruiksvoorwaarden van de luchthaveninstallaties van de luchthaven van Brussel-Nationaal

De luchthavenuitbater is als houder van de exploitatielicentie verplicht de gebruiksvoorwaarden van de luchthaveninstallaties op te stellen en bekend te maken.

De reglementering voorziet dat de dienst Regulering de nadere regels voor de bekendmaking van de gebruiksvoorwaarden bepaalt en de informatie specificeert die deze gebruiksvoorwaarden moeten bevatten.

Bij Besluit van de dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal van 31 maart 2006 tot vaststelling van de inhoud en de nadere regels voor de bekendmaking van de gebruiksvoorwaarden van de luchthaveninstallaties van de luchthaven van Brussel-Nationaal heeft de dienst haar verplichting in deze nagekomen (Belgisch Staatsblad 3 mei 2006).

3.3.3 Kwaliteitscharters

Goedkeuring van de kwaliteitscharters op 10 mei 2006

De luchthavenuitbater is overeenkomstig de reglementering verplicht twee kwaliteitscharters op te stellen.

Enerzijds, binnen twaalf maanden na toekenning van de exploitatielicentie en na raadpleging van de gebruikers of de representatieve organisaties van de gebruikers een charter opstellen waarin hij de kwaliteit van de diensten verbonden met de exploitatie van de luchthaveninstallaties aangeboden aan de gebruikers, waarborgt.

Anderzijds, eveneens binnen twaalf maanden na toekenning van de exploitatielicentie en na raadpleging van het Directoraat-generaal Luchtvaart en de representatieve organisaties van de gebruikers, een charter opstellen coherent met het charter voor de gebruikers, waarin hij de kwaliteit van de diensten aangeboden aan de passagiers waarborgt met betrekking tot enerzijds de ontvangst, en anderzijds de beschikbaarheid en het onderhoud van de luchthaveninstallaties.

Deze charters zijn onderworpen aan een goedkeuring van de dienst Regulering en van de minister bevoegd voor het Directoraat-generaal Luchtvaart, waarvoor ze over termijn van 3 maanden beschikken.

Na een aantal opmerking vanwege de economisch regulerende overheid werd door de luchthavenuitbater de definitieve goedkeuring aangevraagd van beide charters op 4 mei 2006. Op 10 mei 2006 werden de kwaliteitscharters goedgekeurd door de dienst Regulering.

3.3.4 Overeenkomsten betreffende het niveau van de dienstverlening

Beslissing D-2008-01-LA van 6 augustus 2008 betreffende de overeenkomsten met betrekking tot het niveau van de dienstverlening afgesloten door “The Brussels Airport Company” met de verleners van grondafhandelingsdiensten op de luchthaven van Brussel-Nationaal

In overeenstemming met de procedures beschreven in de koninklijke besluiten van 27 mei 2004 en 21 juni 2004 verleende de dienst zijn goedkeuring aan de nieuwe overeenkomsten over het niveau van de dienstverlening tussen TBAC en de verleners van grondafhandelingsdiensten op de luchthaven van Brussel.

3.4 BEHANDELDE DOSSIERS

3.4.1 Exploitatielicentie

3.4.1.1 Evolutie van de federale regelgeving

De Belgische wetgeving zal in de komende jaren moeten evolueren, in het bijzonder door de evolutie van de Europese regelgeving, maar ook door de evolutie van de omstandigheden op de luchtvaartmarkt. De Dienst vervult in deze context zijn taak als raadgever van de minister.

Het tariefniveau van de luchthaven baseert zich gedeeltelijk op een korf van Europese referentieluchthavens. Door een aantal structurele en economische veranderingen, lijkt het wenselijk om dat concept te herzien. De beleidsnota van de staatssecretaris voor Mobiliteit (periode 2007 – 2011) voorziet dit.

De Dienst heeft de staatssecretaris trouwens zijn standpunt bezorgd over de noodzaak om de huidige regelgeving in de volgende domeinen aan te passen:

- Overeenstemming met het ontwerp van Europese richtlijn over de luchthavengelden, in het bijzonder wat betreft de frequentie van de raadplegingen.
- De beoordelingscriteria van de tarieven afstemmen op de begrippen rendement op de geïnvesteerde gelden en kapitaalskosten (WACC).
- Specifieke kwaliteitscriteria vastleggen die rekening houden met de huidige niveaus en de beoogde operationele doelstellingen.
- De regulator de mogelijkheid geven om op te treden, bijvoorbeeld door een aanpassing van de tarieven, wanneer de in het Ontwikkelingsplan vermelde investeringen onvoldoende gerealiseerd werden,
- Op het vlak van de exploitatielicentie moet men het begrip “luchthaveninstallaties” verduidelijken.

3.4.1.2 Project Low Cost terminal

Op 4 maart 2008 ontving de Dienst van de luchthavenbeheerder een dossier dat een tariefvermindering beoogde voor het gebruik van de toekomstige Low Cost-installaties.

De Dienst zond de luchthavenbeheerder op 18 juni 2008 een nota over de onmogelijkheid om in dit dossier een advies te geven. De Dienst was immers van mening dat het eerder over het lanceren van een nieuwe dienstverlening ging dan over een tariefvermindering voor een bestaande dienst, en dat de voorgestelde vermindering de bepalingen van de wet van 14 juli 1991 over de handelspraktijken niet naleefde.

Er werd geen enkel nieuw dossier ingediend op het einde van de door dit verslag gedekte periode.

3.4.2 Tariefcontrole

3.4.2.1 Tariefvergelijkingen

Om de tariefniveaus van de luchthaven Brussel-Nationaal te kunnen evalueren in verhouding tot de referentieluchthavens, ontwikkelde de Dienst zijn eigen model, op basis van een aantal representatieve typevluchten voor passagiers- en vrachtverkeer.

3.4.2.2 Voorbereiding van de raadplegingen met het oog op de volgende reguleringsperiode 2011 - 2016

De Dienst is begonnen met de voorbereiding van de vorm die de volgende tariefraadplegingen moet krijgen (periode 2011 – 2016).

3.4.3 Kwaliteitsbewaking

3.4.3.1 Overeenkomst met Belgocontrol betreffende het niveau van de dienstverlening

Zoals de exploitatielicentie bepaalt, waakt de Dienst, in samenwerking met het Directoraat-generaal Luchtvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer, erop dat de luchthavenuitbater en Belgocontrol een overeenkomst betreffende het niveau van dienstverlening sluiten.

De Dienst stelde vast dat de licentiehouder de licentievoorwaarden niet naleefde, en stelde hem daarvoor op 3 maart 2008 per brief in gebreke. Van dan af aan werd die SLA een gemeenschappelijk project van The Brussels Airport Company en Belgocontrol, dat door beide partijen geformaliseerd werd in december 2008.

3.4.3.2 Beheer van het gebruikerscharter en van de kwaliteitsindicatoren

De luchthavenuitbater heeft een project Alpha opgestart waarin gewerkt wordt aan een verbetering van de kwaliteitsindicatoren in de kwaliteitscharters. Uitgangspunt is dat er niet meer gekeken zou worden naar het gemiddelde kwaliteitsniveau van de referentieluchthavens om het niveau voor Brussels Airport vast te leggen, maar dat er vanuit de eigen situatie vertrokken wordt.

De Dienst Regulering ondersteunt dit initiatief aangezien het een grotere garantie biedt op kwaliteitsvoortgang. In de loop van 2008 werden door de luchthavenuitbater nieuwe en verbeterde kwaliteitsindicatoren voorgesteld aan de Dienst Regulering; hiervoor zal een aanpassing van de kwaliteitscharters gevraagd worden in de loop van 2009.

3.5 INSTITUTIONELE AANWEZIGHEID

3.5.1 Ontwerp van Europese richtlijn over de luchthavenvergoedingen

De Dienst verheugt zich over de inspanning van de Europese instanties om de reguleringsprocedures eenvormig te maken. Hij heeft in dat verband actief meegewerkt aan de uitwerking van het Belgische standpunt.

Het ontwerp van richtlijn bevestigt en verduidelijkt de begrippen transparantie en non-discriminatie. Het verplicht de uitbater om de luchthavengebruikers te raadplegen vóóraleer tarieven voor gereguleerde diensten vast te leggen. Het bepaalt ook dat de lidstaten een regulator moeten aanwijzen.

3.5.2 Forum van de Europese regulatoren

De Dienst neemt elk jaar deel aan informele vergaderingen van Europese regulatoren. Deze vergaderingen zijn bedoeld om informatie uit te wisselen en om standpunten te coördineren in de context van de ontwikkeling van de Europese regulering.

- Juni 2007 - Londen
- Mei 2008 - Dublin

3.5.3 Conferentie over de economie van de luchthavens en luchtvaartdiensten, georganiseerd door ICAO (Montréal – 15 tot 20 september 2008)

De Dienst maakte als waarnemer deel uit van de Belgische afvaardiging naar deze conferentie die de aanbevelingen van ICAO (Internationale Burgerluchtvaartorganisatie) rond luchthavenvergoedingen wil actualiseren (*ICAO document 9082 on Charges for Airports and Air Navigation Services*).

De volgende thema's kwamen aan bod: het economisch toezicht, het verslag over de economische prestaties, het overleg met de gebruikers, het verband tussen vergoedingen en kosten, de systemen om kosten toe te wijzen, eigendom en toezicht.

Er werd bijzondere aandacht besteed aan de versterking van het dwingend karakter van de in het gewijzigde document 9082 opgesomde maatregelen. Er werd een aanbeveling in die zin geformuleerd voor de Raad van ICAO.

De dienst heeft ook deelgenomen aan de daaruit volgende workshop in Wenen, van 2 tot 4 december 2008.

3.5.4 Andere

De dienst heeft eveneens deelgenomen aan de volgende vergaderingen en evenementen:

- Vergadering met de Franse regulator (DGAC), 30 mei 2007, Parijs
- Vergadering met de Nederlandse regulator (NMa), 12 juni 2007, Den Haag
- ICAO/ACI User Charges Course, 18 - 22 juni 2007, Zürich
- The Commission's airport package : financing the infrastructure capacity, 19 juni 2007, Brussel
- Vergadering met de Britse regulator (CAA UK), 21 juni 2007, Londen
- Organisatie van een informatievergadering over luchthavenregulering te Brussel, 6 december 2007, Brussel
- ACI Airport Exchange conference, december 2007, Madrid
- Passenger Terminal Expo 2008, 15 - 17 april 2008, Amsterdam
- Van monopolie naar mededinging : welke regulering?, Philippe Partners, 16 mei 2008, Brussel
- ACI Airport Exchange conference, oktober 2008, Berlijn
- Air Transport Colloquium 2008, Universiteit Antwerpen, 5 december 2008, Antwerpen





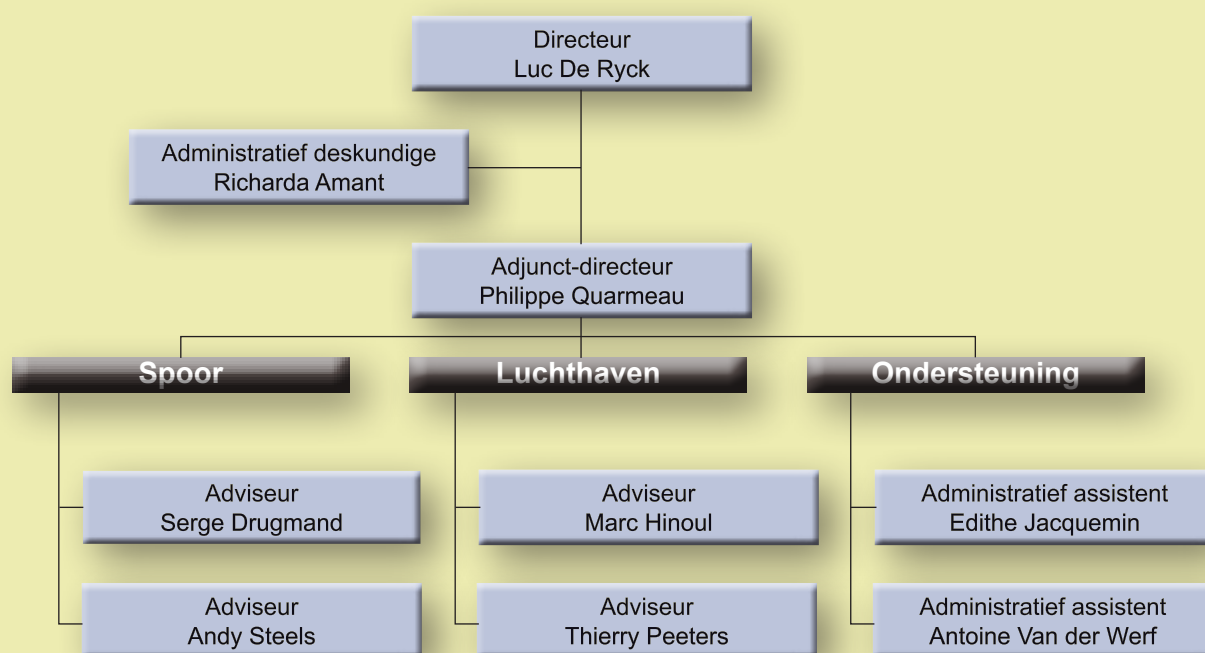
4

WERKING

4.1 PERSONEEL

Het personeelskader van de dienst telt 12 personen, waarvan er op 31 december 2008 9 in functie waren:

- 1 directeur
- 1 adjunct-directeur
- 6 adviseurs (waarvan 4 momenteel in functie)
- 1 administratief deskundige
- 3 administratief assistenten (waarvan 2 momenteel in functie)



De directeur en de adjunct-directeur zijn beiden contractuele ambtenaren met een hernieuwbare overeenkomst van bepaalde duur voor zes jaar. De adviseurs zijn contractuele ambtenaren met een overeenkomst van onbepaalde duur. De deskundige en de administratief assistenten zijn gedetacheerde statutaire ambtenaren van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

4.2 FINANCIËLE MIDDELEN

De dienst werd in 2008 gefinancierd voor € 815.000,- door Infrabel en voor € 182.000,- door The Brussels Airport Company.

Het door Infrabel betaalde bedrag wordt vastgelegd in het koninklijk besluit van 24 mei 2006 tot vaststelling van het bedrag en de wijze van berekening en storting van de bijdrage van de naamloze vennootschap van publiek recht Infrabel tot dekking van de kosten van het toezichthoudend orgaan. Dat bedrag wordt over de spoorwegbedrijven verdeeld naar rato van de afgelegde treinkilometers.

Het door The Brussels Airport Company betaalde bedrag is vastgelegd in het koninklijk besluit van 8 maart 2006 tot vaststelling van het bedrag en de wijze van berekening en storting van de bijdrage door de houder van de exploitatievergunning van de luchthaven Brussel-Nationaal. Dat bedrag wordt over de luchtvaartmaatschappijen verdeeld naar rato van het aantal gemaakte bewegingen binnen de luchthaveninstallatie.

4.3 HET STATUUT

In het kader van de omzetting van het 3^e spoorwegpakket, zijn de staatssecretaris voor Mobiliteit en de Dienst begonnen met de wijziging van het statuut van de Dienst en dat van zijn ambtenaren.

Zo moest, om in overeenstemming te zijn met de Europese regels, de onafhankelijkheid van de regulator worden versterkt, om alle belangenconflicten en eventuele banden te vermijden tussen de regulator enerzijds en de overheden en administratieve diensten die in de toekenning van openbaredienstcontracten optreden anderzijds.

Samen met deze hervorming van het statuut van de regulator wordt ook voorzien in een verbetering van het statuut van zijn ambtenaren, om het duurzaam karakter van de regulator te versterken en om gemakkelijker de nodige expertise aan te trekken voor het vervullen van toekomstige taken.



5 PRAKTISCHE INFORMATIE

5.1 GLOSSARIUM

- **Luchthaven Brussel-Nationaal**
Wettelijke naam van de luchthaven van Brussel – Brussels Airport
- **Referentieluchthavens**
Groep van zeven luchthavens die als vergelijkingsbasis dienen voor de tarieven en de kwaliteit van de diensten: Amsterdam Schiphol (AMS), Paris Charles-de-Gaulle (CDG), Kopenhagen (CPH), Frankfurt (FRA), London Heathrow (LHR), Wenen (VIE) en Zürich (ZRH)
- **NV (Netverklaring)**
Document van de infrastructuurbeheerder met alle kenmerken van de spoorweginfrastructuur, met name de nodige inlichtingen om er toegang tot te krijgen. Dit document verduidelijkt ook op gedetailleerde wijze de algemene regels, de termijnen, de procedures en criteria betreffende de tariefsystemen en de toewijzing van de capaciteit.
- **SO**
Spoorwegonderneming: iedere privaatrechtelijke of publiekrechtelijke onderneming die houder is van een vergunning overeenkomstig de van kracht zijnde wetgeving, en waarvan de hoofdactiviteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of voor reizigers, waarbij deze onderneming voor de tractie moet zorgen. Hiertoe behoren ook de ondernemingen die uitsluitend tractie leveren.
- **Spoorweginfrastructuur**
Alle elementen uit bijlage I, deel A, van Verordening (EEG) nr. 2598/70 van de Commissie van 18 december 1970 betreffende de vaststelling van de inhoud van de verschillende posten van de boekhoudkundige schema's, bedoeld in bijlage I van Verordening (EEG) nr. 1108/70(1), met uitzondering van het laatste streepje dat in de zin van deze richtlijn als volgt luidt: "Dienstgebouwen voor de infrastructuur".
- **IB**
(Spoorweg)infrastructuurbeheerder: orgaan of bedrijf belast met het bouwen en onderhouden van de spoorweginfrastructuur, en het beheer van controle- en veiligheidssystemen van de infrastructuur. In België werd deze opdracht toevertrouwd aan de nv van publiek recht Infrabel.
- **ICAO (Internationale Burgerluchtvaartorganisatie)**
Orgaan opgericht door de Conventie van Chicago (1944), belast met het toezicht op de internationale burgerluchtvaart, ook bekend onder de naam OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale).
- **Gebruikers (luchthaven)**
Onder luchthavengebruikers moet men de luchtvaartmaatschappijen verstaan die de luchthaven gebruiken voor hun passagiers- of vrachtluchten.

5.2 NUTTIGE ADRESSEN

- **Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal**
CCN - Vooruitgangstraat 80 bus 5
1030 Brussel
Tel. 02-277 45 25
Fax 02-277 42 70
- **Kabinet van de Staatssecretaris voor Mobiliteit Etienne Schouppe**
Koningsstraat 180
1000 Brussel
Tel. 02-209 33 11
Fax 02-209 33 12
- **INFRABEL**
Barastraat 110
1070 Brussel
Tel. 02-525 22 11
Web www.infrabel.be
- **ACTS Nederland BV**
Parallelweg 21
NL-5223 AL 's-Hertogenbosch
Tel. 0031 73627 0000
Fax 0031 73627 0098
Web www.acts-nl.com
- **CFL Cargo**
11, boulevard J-F Kennedy
L-4170 Esch-sur-Alzette
Tel. 00352 2481.4707
Web www.cflcargo.lu
- **Crossrail Benelux**
Luchthavenlei 7a
2100 Antwerpen
Tel. 03-844 97 02
Fax 03-844 97 03
- **ERS Railways B.V.**
Albert Plesmanweg 61 K-L
NL-3088 GB Rotterdam
Tel. 0031 10 4285200
Fax 0031 10 4285210
Web www.ersrail.com
- **Rail4Chem Benelux B.V.**
Moezelweg 136A
NL-3198 LS Europoort, Rotterdam
Web www.rail4chem.nl
- **NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen**
Hallepoortlaan 40
1060 Brussel
Tel. 02/525 21 11
web www.sncb.be

- **SNCF – Société nationale des Chemins de fer français**

34 rue du Commandant Mouchotte
F-75699 Paris Cedex 14
Web www.fret.sncf.com

- **Trainsport AG**

Betriebszentrum E40
B-4730 Lichtenbusch/Raeren
Tel. 087-59 44 44
Fax 087-59 44 48
Web www.trainsport.com

- **The Brussels Airport Company**

Exploitatiezetel

Luchthaven Brussel-Nationaal
1930 Zaventem

Maatschappelijke zetel

Diamantbuilding
A. Reyerslaan 80
1030 Brussel

Tel. 02-753 77 53
Web www.brusselsairport.be

- **AOC Brussels (Airline Operators Committee)**

Brussels National Airport
Postbus 78
B-1930 Zaventem
Web www.aocbru.be

