

**SERVICE DE RÉGULATION DU TRANSPORT
FERROVIAIRE ET DE L'EXPLOITATION DE
L'AÉROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL**

Décision D-2009-02-LA

Décision du Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National concernant l'utilisation du concept de Fast Lane Security à Brussels Airport.

Vu l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de Brussels International Airport Company (B.I.A.C.) en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires (ci-dessous appelé l'Arrêté de Transformation) ;

Vu l'arrêté royal van 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme B.I.A.C. (ci-dessous appelé l'Arrêté de Licence) ;

Considérant le courrier du Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National en date du 8 décembre 2008 par lequel il enjoint à The Brussels Airport Company de se conformer à la réglementation ;

Considérant la réponse de The Brussels Airport Company en date du 6 mars 2009 ;

Vu la note de The Brussels Airport Company en date du 8 avril 2009 ;

Considérant les lettres de convocation à une audition de The Brussels Airport Company en date des 11 mars 2009, 30 mars 2009 et 10 avril 2009, conformément à l'article 49 de l'Arrêté de Transformation ;

Considérant le procès-verbal de la dite audition en date du 23 avril 2009 ;

Considérant le procès-verbal de constat établi par le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National en date du 12 mai 2009 ;

**DIENST REGULERING VAN HET
SPOORWEGVERVOER EN VAN DE
EXPLOITATIE VAN DE LUCHTHAVEN
BRUSSEL-NATIONAAL**

Beslissing D-2009-02-LA

Beslissing van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal inzake het gebruik van het concept van Fast Lane Security op Brussels Airport.

Gelet op het 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 genaamd);

Gelet op het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal aan de naamloze vennootschap B.I.A.C. (hierna het Licentiebesluit genaamd);

Overwegende het schrijven van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal de dato 8 december 2008 waarbij de The Brussels Airport Company wordt bevolen zich te schikken naar de reglementering;

Overwegende het antwoord van The Brussels Airport Company de dato 6 maart 2009;

Overwegende de nota van The Brussels Airport Company de dato 8 april 2009;

Overwegende de oproepingsbrieven de dato 11 maart 2009, 30 maart 2009 en 10 april 2009 tot hoorzitting van The Brussels Airport Company overeenkomstig artikel 49 van het Omzettingsbesluit;

Overwegende het proces-verbaal van deze hoorzitting de dato 23 april 2009;

Overwegende het proces-verbaal van vaststelling van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal de dato 12 mei 2009;

Le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National, ci-dessous appelé le Service, adopte la décision suivante portant sur l'utilisation du concept de Fast Lane Security à Brussels Airport:

1. Introduction

De sa propre initiative, le Service a lancé une enquête portant sur le caractère légal du concept de Fast Lane Security et des tarifs y associés à Brussels Airport.

The Brussels Airport Company a été informée du lancement de cette enquête par le courrier du 7 mai 2008.

2. Procédure

Vu la réglementation en vigueur pour ce qui est du respect de la procédure, à savoir l'article 49 van l'Arrêté de Transformation qui détermine que le Service peut enjoindre au titulaire de la licence d'exploitation de se conformer aux dispositions de l'Arrêté de Transformation et à celles de l'Arrêté de Licence dans un délai fixé par le Service et qui ne peut pas être inférieur à 3 (trois) mois. Si le titulaire de la licence d'exploitation reste en défaut à l'expiration du délai, le Service peut, le titulaire ayant été entendu ou dûment convoqué, lui infliger une amende administrative.

Attendu que le Service a intégralement respecté la procédure prévue, ce qui est prouvé par les éléments suivants :

- Par son courrier du 8 décembre 2008, le Service a enjoint à The Brussels Airport Company de se conformer à la réglementation en la matière et de prendre les mesures correctives nécessaires, pour lesquelles un délai de 3 mois a été accordé par le Service ;
- Par son courrier du 6 mars 2009, The Brussels Airport Company a fait savoir au Service qu'elle ne se soumet pas à l'injonction de celui-ci ;
- Par son courrier du 11 mars 2009, le Service a dûment invité The Brussels Airport Company à une audition prévue le 3 avril 2009 ;
- A la demande de The Brussels Airport Company,

Heeft de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal, hierna genoemd de Dienst, de volgende beslissing genomen voor wat betreft het gebruik van het concept Fast Lane Security op Brussels Airport:

1. Inleiding

De Dienst heeft op eigen initiatief een onderzoek opgestart naar het wettelijk karakter van het concept van Fast Lane Security en het daaraan gekoppelde tarief op Brussels Airport.

The Brussels Airport Company werd bij schrijven van 7 mei 2008 op de hoogte gebracht van het gestarte onderzoek.

2. Procedure

De reglementering die van toepassing is inzake het respect van de procedure, met name artikel 49 van het Omzettingsbesluit, bepaalt dat de Dienst de houder van de exploitatielicentie kan bevelen zich te schikken naar de bepalingen van het Omzettingsbesluit en de bepalingen van het Licentiebesluit binnen een termijn bepaald door de Dienst en die niet korter mag zijn dan 3 (drie) maanden. Indien de houder van de exploitatielicentie bij het verstrijken van deze termijn in gebreke blijft, kan de Dienst, mits de houder werd gehoord of behoorlijk werd opgeroepen, een administratieve geldboete opleggen.

De Dienst heeft deze procedure volledig gerespecteerd, wat wordt aangetoond door de volgende elementen:

- Bij schrijven van 8 december 2008 beveelt de Dienst The Brussels Airport Company zich te schikken naar de reglementering terzake en de nodige correctieve maatregelen te treffen waarvoor een termijn van 3 maanden werd toegekend door de Dienst;
- Bij schrijven van 6 maart 2009 laat The Brussels Airport Company aan de Dienst weten dat ze zich niet schikt naar het bevel van deze laatste;
- Bij schrijven van 11 maart 2009 nodigt de Dienst The Brussels Airport Company behoorlijk uit voor een hoorzitting, voorzien op 3 april 2009;
- Op vraag van The Brussels Airport Company

la date de l'audition a été reportée au 8 avril 2009;

- Lors de leur comparution à l'audition, il est apparu que les représentants de The Brussels Airport Company n'étaient pas mandatés pour s'exprimer au nom de leur employeur. En conséquence, l'audition a été à nouveau reportée, au 23 avril 2009 ;
- L'audition a eu lieu de 23 avril 2009 ; un procès-verbal de la séance a été rédigé et une copie en a été fournie à la partie entendue (The Brussels Airport Company).

3. L'inculpation

L'inculpation portant sur l'exploitation de Fast Lane Security sous sa forme actuelle est libellée comme suit :

Violation du système tarifaire tel qu'approuvé par l'autorité économique de régulation pour la période de régulation avril 2006 – mars 2011.

- *La prestation du service Fast Lane Security n'est pas reprise au système tarifaire approuvé (article 35 §1 de l'Arrêté de Transformation);*
- *Le système tarifaire doit respecter la formule de contrôle tarifaire, ce qui implique entre autres que les coûts doivent être reflétés (article 35 §2, 1° de l'Arrêté de Transformation et article 34 §1, 1° de l'Arrêté de Transformation) ;*
- *Le système tarifaire ne peut pas être discriminatoire (art 35 §2, 2° de l'Arrêté de Transformation).*

4. Point de vue et argumentaire de The Brussels Airport Company

The Brussels Airport Company a décrit son point de vue dans différents documents :

- Lettre du 30 juin 2008 (réf. AD/AP/0477) ;
- Lettre du 27 octobre 2008 (réf. AD/AP-ml/0720);
- Lettre du 6 mars 2009 (réf AD/2009-104) ;
- Note du 8 avril 2009 (réf. AD/2009-128) ;
- Procès-verbal de l'audition du 23 avril 2009

C'est à la demande des compagnies aériennes que la Fast Lane Security a été développé par The Brussels Airport Company, afin de pouvoir offrir à celles-ci la possibilité de répondre au besoin de traitement

wordt de datum van de hoorzitting verschoven naar 8 april 2009;

- Bij verschijnen op de hoorzitting blijkt dat de afgevaardigden van The Brussels Airport Company niet gemandateerd waren om te spreken namens hun werkgever. Ten gevolge hiervan werd de hoorzitting opnieuw verdaagd naar 23 april 2009;
- Op 23 april 2009 vindt de hoorzitting plaats; proces-verbaal van de zitting wordt opgesteld en in kopie meegegeven aan de gehoorde (The Brussels Airport Company).

3. Tenlastelegging

De tenlastelegging voor de uitbating van de Fast Lane Security in zijn huidige hoedanigheid luidt als volgt:

Een inbreuk op het tariefsysteem zoals goedgekeurd door de economisch regulerende overheid voor de gereguleerde periode april 2006 – maart 2011.

- *De dienstverlening van de Fast Lane Security komt niet voor in het goedgekeurde tariefsysteem (artikel 35 §1 Omzettingsbesluit);*
- *Het tariefsysteem moet de formule voor tariefcontrole eerbiedigen, wat impliceert dat ondermeer de kosten dienen weerspiegeld te worden (artikel 35 §2, 1° van het Omzettingsbesluit en artikel 34 §1, 1° van het Omzettingsbesluit);*
- *Het tariefsysteem moet niet-discriminatoire zijn (art 35 §2, 2° van het Omzettingsbesluit).*

4. Standpunt en argumenten van The Brussels Airport Company

The Brussels Airport Company heeft in verschillende documenten haar standpunt beschreven:

- Brief van 30 juni 2008 (ref. AD/AP/0477);
- Brief van 27 oktober 2008 (ref. AD/AP-ml/0720);
- Brief van 6 maart 2009 (ref AD/2009-104);
- Nota van 8 april 2009 (ref. AD/2009-128);
- Proces-verbaal van de hoorzitting 23 april 2009

De Fast Lane Security werd door The Brussels Airport Company ontwikkeld op vraag van de luchtvaartmaatschappijen zelf om hun de mogelijkheid te bieden de nood aan een snelle

rapide d'un groupe de passagers spécifique (voyageurs fréquents, première classe, classe affaire).

Chaque compagnie aérienne qui le souhaite peut participer à la Fast Lane Security, en signant un contrat avec The Brussels Airport Company. Une rémunération commerciale de 2 EUR par passager utilisant la Fast Lane Security est demandée à la compagnie aérienne.

The Brussels Airport Company est d'avis que la prestation du service Fast Lane Security n'est pas une activité régulée mais bien une activité commerciale.

Elle se base pour cela sur les arguments suivants :

4.1.a L'allocation de l'espace à une activité régulée déterminée n'exclut pas que d'autres activités puissent être organisées dans les mêmes espaces.

Suivant sa note du 8 avril 2009, The Brussels Airport Company est d'avis que « l'allocation d'un espace à des activités régulées déterminées n'implique pas que toutes les activités organisées dans cette zone doivent également être automatiquement considérées comme faisant partie de ces activités régulées. »

De même, dans sa note du 8 avril 2009 The Brussels Airport Company affirme que « De nombreuses zones régulées existent dans et autour de l'aéroport, telles que les couloirs vers et depuis les avions, la zone d'embarquement ou la zone de récupération des bagages. Rien n'empêche cependant que des activités commerciales soient proposées dans ces zones, pour autant que ces activités soient compatibles avec les activités régulées au sein de ces zones et que les activités régulées ne soient pas mises en danger. Le *branding* des compagnies aériennes et plus généralement la publicité sont des exemples d'activités commerciales dans des zones régulées. »

afhandeling van een specifieke groep van passagiers (frequent flyers, first class, business class etc) te kunnen beantwoorden.

Elke luchtvaartmaatschappij die dit wenst, kan deelnemen aan de Fast Lane Security door een contract te ondertekenen met The Brussels Airport Company. Per passagier die gebruik maakt van de Fast Lane Security wordt van de luchtvaartmaatschappij een commerciële vergoeding gevraagd van 2 EUR.

The Brussels Airport Company hanteert het standpunt dat de Fast Lane Security als dienstverlening geen geregleerde activiteit is maar een commerciële activiteit.

Zij halen hier voor de volgende argumenten aan:

4.1.a. Ruimte(s) toewijzen voor een welbepaalde geregleerde activiteit sluit niet uit dat er andere activiteiten kunnen plaats vinden in diezelfde ruimte(s).

Volgens de nota van 8 april 2009 is The Brussels Airport Company van mening dat "het toewijzen van een ruimte of oppervlakte aan welbepaalde geregleerde activiteiten niet betekent dat binnen deze zone of alle handelingen die in deze zone worden gesteld ook automatisch te beschouwen zijn als onderdeel uitmakende van deze geregleerde activiteiten."

Evenzo in de nota van 8 april 2009 stelt The Brussels Airport Company dat "in en rond de luchthaven er tal van geregleerde zones zijn, zoals de wandelgangen van en naar het vliegtuig, de boarding area, de bagage claim area enz maar niets verhindert dat er in deze zones commerciële activiteiten zouden worden aangeboden, zolang deze maar verenigbaar zijn met de geregleerde activiteiten binnen deze zone en de geregleerde activiteiten niet in het gedrang brengen. Branding van luchtvaartmaatschappijen en algemene publiciteit zijn andere voorbeelden van commerciële activiteiten in geregleerde zones."

4.1.b La file d'attente ne fait pas partie intégrante du processus régulé de contrôle de la sûreté.

Sur la base de l'argument développé en 4.1.a., The Brussels Airport Company affirme dans sa note du 8 avril 2009 que « la réduction de la file d'attente, c à d. l'attribution de priorités, est également proposée comme service commercial en d'autres lieux de l'aéroport. C'est ainsi que les passagers en première classe et en classe affaire bénéficient, auprès de la plupart des compagnies aériennes d'une priorité à l'embarquement et à l'inscription. »

« Il en va de même du Fast Lane Service », poursuit la note du 8 avril 2009. The Brussels Airport Company maintient que « la réelle activité régulée ne se déroule qu'au moment où le passager se présente aux machines, et pas avant cela. Ce qui se déroule auparavant, à savoir l'attente, ne constitue pas une activité régulée, puisqu'il n'y existe pas d'installation visant à assurer la sûreté des passagers et celle des installations aéroportuaires. »

« Le temps durant lequel un passager se trouve dans la file d'attente est du temps perdu pour ce passager. C'est ici – suivant The Brussels Airport Company – que la Fast Lane Security propose un service commercial : le temps d'attente, et donc le temps perdu, est réduit par l'attribution d'une priorité à ces passagers. »

4.2. L'indicateur de qualité du Fast Lane Service diffère bien de celui des files d'attente normales.

Dans sa note du 8 avril 2009, The Brussels Airport Company affirme qu' « il existe bien une différence dans la qualité du service entre la Fast Lane et les autres files d'attente. La différence consiste dans le temps perdu par le passager dans la file. Ceci [...] n'a aucun rapport avec la sûreté, mais bien avec le service commercial offert aux passagers. »

Durant l'audition du 23 avril 2009, The Brussels Airport Company a confirmé que le passager utilisant la Fast Lane passera le contrôle de sûreté au moins 50% plus vite que ce que stipule l'indicateur de qualité des files d'attentes normales.

4.1.b De wachtrij maakt niet deel uit van het gereguleerde proces van beveiligingscontrole.

Aansluitend bij het argument in 4.1.a. stelt The Brussels Airport Company in haar nota van 8 april 2009 dat “het inkorten van de wachttijd, m.a.w. het verlenen van prioriteit, ook op andere plaatsen als een commerciële service wordt aangeboden op de luchthaven. Zo genieten business class en first class passagiers bij de meeste luchtvaartmaatschappijen zowel bij de boarding als bij de check-in van prioriteit.”

“Zo ook de Fast Lane Service” vervolgt de nota van 8 april 2009. The Brussels Airport Company houdt de stelling aan dat “de eigenlijke gereguleerde activiteit pas gebeurt op het ogenblik dat de passagier zich aanbiedt aan de machines, niet eerder. Hetgeen daarvoor gebeurt, met name het wachten op zich, is geen gereguleerde activiteit aangezien het geen verrichting is met het oog op het verzekeren van de veiligheid van de passagiers en de veiligheid van de luchthaveninstallaties.”

“De tijd dat een passagier in de wachtrij staat is voor deze passagier verloren tijd. Hier biedt de Fast Lane Security – aldus The Brussels Airport Company – een commerciële service: de wachttijd, en dus de verloren tijd, wordt ingekort door prioriteit te geven aan deze passagiers.”

4.2. De kwaliteitsindicator van de Fast Lane Service verschilt wel degelijk van de kwaliteitsindicator van de normale wachtrijen.

In de nota van 8 april 2009 stelt The Brussels Airport Company dat er “wel degelijk een verschil in kwaliteitsservice is tussen de Fast Lane en de andere wachtrijen. Het verschil ligt hem immers in de tijd die een passagier verliest door aan te schuiven. Met de veiligheid heeft dit [...] niets te maken, maar wel met de commerciële service die men aan de passagiers biedt.”

Tijdens de hoorzitting van 23 april 2009 bevestigt The Brussels Airport Company dat de passagier die gebruik maakt van de Fast Lane minstens 50% sneller de beveiligingscontrole zal passeren dan de kwaliteitsindicator voor de normale wachtrijen.

4.3. *Le coût du Fast Lane Service n'est pas supporté par l'ensemble des passagers.*

Dans sa note du 8 avril 2009, The Brussels Airport Company affirme que « le Fast Lane Service n'est pas une activité visant à la sûreté et qu'il se situe donc en dehors des investissements destinés à la sûreté. »

« Le Fast Lane Service n'est donc payé que par les seules compagnies aériennes qui désirent participer au système et finalement, si c'est le choix des compagnies aériennes elles-mêmes, par les passagers utilisant la Fast Lane. »

The Brussels Airport Company poursuit son argumentation dans sa note du 8 avril 2009 en précisant que « aucun investissement supplémentaire pour l'activité régulée de sûreté n'a été consenti en vue du lancement du Fast Lane Service. Une des files d'attente existantes, tant pour la plate-forme de contrôle A que pour la B, a en fait été requalifiée en file d'attente Fast Lane. Aucun espace supplémentaire n'était donc nécessaire pour le lancement du Fast Lane Service, ni aucun investissement supplémentaire au niveau de l'activité de sûreté. »

Durant l'audition du 23 avril 2009, The Brussels Airport Company a également confirmé que le montant de 2 EUR par passager utilisant la Fast Lane Security « n'est pas entièrement basée sur les coûts. Un ensemble de coûts tels que le portique d'accès, le logo Fast Lane, les écrans et une partie du personnel (pour la gestion de l'accès à la Fast Lane) font partie de la base des coûts. Quant aux 2 EUR, ils sont déterminés de manière commerciale, en concertation avec les usagers et après un benchmark avec d'autres aéroports dans lesquels un montant comparable est demandé pour une telle prestation de service. »

4.4. *Discrimination*

The Brussels Airport Company prétend dans sa note du 8 avril 2009 que « le Fast Lane Service garantit aux passagers qui en font usage une réduction minimale de 50% du temps d'attente à l'enregistrement. Les passagers Fast Lane disposent donc de la garantie de toujours bénéficier d'un passage plus rapide et d'un droit d'accès prioritaire. »

4.3. *De kost van de Fast Lane Service wordt niet door alle passagiers gedragen.*

In de nota van 8 april 2009 stelt The Brussels Airport Company dat “de Fast Lane Service geen activiteit is met het oog op beveiliging en dus buiten de investeringskost voor de beveiliging valt.”

“De Fast Lane Service wordt bijgevolg enkel en alleen betaald door de luchtvaartmaatschappijen die willen deelnemen aan het systeem en uiteindelijk, al is dat een keuze van de luchtvaartmaatschappijen zelf, door de Fast Lane Passagiers.”

The Brussels Airport Company vervolgt haar argumentatie in de nota van 8 april 2009 dat “met het oog op de invoering van de Fast Lane Service geen bijkomende investeringen aan de geregleerde activiteit security [werd] gedaan. Een van de reeds bestaande wachtrijen, zowel in screening Platform A als B, werden louter geherkwalificeerd tot Fast Lane wachtrij. Er was dus geen bijkomende ruimte nodig voor de ingebruikname van de Fast Lane Service, en geen bijkomende investering in de security activiteit.”

Tijdens de hoorzitting van 23 april 2009 bevestigt The Brussels Airport Company evenzeer dat het bedrag van 2 euro per passagier die gebruik maakt van de Fast Lane Security “niet volledig op kosten is gebaseerd. Een aantal kosten zoals het toegangspoortje, het fast lane logo, de screens en een deel van het personeel (voor beheer van toegang tot de fast lane) behoren tot de kosten basis. De 2 euro zelf is commercieel bepaald in overleg met de gebruikers en na een benchmark met andere luchthavens waar een gelijkaardig bedrag voor dergelijke dienstverlening wordt gevraagd.”

4.4. *Discriminatie*

The Brussels Airport Company beweert in de nota van 8 april 2009 dat “de Fast Lane Service de passagiers die er gebruik van maken een minimale inkorting van hun wachttijd bij het inchecken van 50% garandeert. De Fast Lane passagiers hebben dus de garantie dat zij *te allen tijde* een snellere doorgang en een prioritair toegangsrecht hebben.”

5. Position du Service et évaluation des arguments de The Brussels Airport Company

Le Service pense que la Fast Lane Security n'est pas, d'un point de vue conceptuel, en contradiction avec la réglementation. Une telle prestation de service pourrait d'ailleurs être organisée en tant que différenciation du service de sûreté existant pour les passagers et les installations aéroportuaires. Cette possibilité constitue une suite logique du principe de reflet des coûts pour les activités régulées (article 42 de l'Arrêté de Licence).

De plus, l'article 44 §1 de l'Arrêté de Licence stipule que « les tarifs sont appliqués de façon identique pour des usages identiques et dans des circonstances comparables ». Il faut en déduire que les tarifs doivent être différents lorsque les services sont prestés dans des circonstances différentes.

Le Service considère donc que la Fast Lane Security constitue bien une activité régulée et qu'elle ne peut donc pas être exploitée de manière commerciale par le titulaire de la licence d'exploitation, conformément à la réglementation en vigueur. L'argument de The Brussels Airport Company selon lequel la Fast Lane Security a été développé à la demande des compagnies aériennes n'est en l'occurrence pas pertinent. Le Service comprend le développement de certaines prestations sur la base d'une demande, sans que cela implique que les services concernés obtiennent ainsi un statut commercial.

Le Service déduit le caractère régulé de la Fast Lane Security des éléments suivants.

5.1.a. Espaces alloués à 100% à des activités régulées.

La surface utilisée pour accueillir les files d'attente associées aux contrôles de sûreté au pier A et au pier B de Brussels Airport est reprise à 100% dans la base de coût utilisée lors du calcul du tarif de l'activité régulée de sûreté. Ceci peut être déduit de manière incontestable de l'exercice ABC (exercice d'Activity Based Costing) exécuté par The Brussels Airport Company en 2005 dans le cadre des

5. Standpunt van de Dienst en beoordeling van de argumenten van The Brussels Airport Company

De Dienst is van mening dat de Fast Lane Security als concept niet tegen de reglementering in gaat. Dergelijke dienstverlening zou immers als differentiatie van de bestaande gereguleerde dienst van beveiliging van passagiers en luchthaveninstallaties kunnen georganiseerd worden. Deze mogelijkheid is een logisch gevolg van het principe van kostengerelateerdheid voor de gereguleerde activiteiten (artikel 42 van het Licentiebesluit).

Bovendien bepaalt artikel 44 §1 van het Licentiebesluit dat “de tarieven op identieke wijze worden toegepast voor identieke gebruiken en in vergelijkbare omstandigheden”. Hieruit dient te worden afgeleid dat tarieven verschillend moeten zijn voor diensten die in verschillende omstandigheden worden verleend.

De Dienst oordeelt echter wel dat de Fast Lane Security een gereguleerde activiteit uitmaakt en dus niet commercieel kan uitgebaat worden door de houder van de exploitatielicense overeenkomstig de bestaande reglementering. Het argument van The Brussels Airport Company dat de Fast Lane Security ontwikkeld werd op vraag van de luchtvaartmaatschappijen is in deze irrelevant. De Dienst heeft begrip voor vraaggebonden ontwikkeling van bepaalde dienstverleningen maar dat impliceert niet dat dergelijke diensten daardoor commercieel van karakter zouden worden.

De Dienst leidt het gereguleerd karakter van de Fast Lane Security af uit de volgende elementen.

5.1.a. Ruimtes voor 100% toegewezen aan gereguleerde activiteiten.

De oppervlakte die gebruikt wordt om de wachtrijen bij de beveiligingscontroles in pier A en pier B van Brussels Airport op te vangen is voor 100% opgenomen in de kostenbasis die diende voor de berekening van het tarief voor de gereguleerde activiteit van beveiliging. Dit kan onomstotelijk worden afgeleid uit de ABC-oefening (Activity Based Costing-oefening) die door The Brussels

consultations portant sur les charges aéroportuaires qui ont été approuvées pour la période avril 2006 – mars 2011.

The Brussels Airport Company a confirmé ce fait durant l’audition, à savoir que « la surface avant le contrôle proprement dit des passagers et de leurs bagages est reprise dans la base de coût de la charge de sûreté. » The Brussels Airport Company ajoute encore que « si nous ne l’avions pas allouée à la sûreté, nous l’aurions allouée à une autre activité régulée, à savoir la charge portant sur l’accueil des passagers. Il s’agit donc bien dans tous les cas d’une surface régulée. »

Les éléments mentionnés dans les deux paragraphes précédents sont en totale contradiction avec l’affirmation de The Brussels Airport Company selon laquelle la file d’attente associée au contrôle de sûreté des passagers et de leurs bagages serait un fait strictement commercial qui n’appartient pas à une activité régulée.

Si The Brussels Airport Company avait désiré créer une activité commerciale sur cette surface, elle aurait dû procéder à une distinction entre la surface régulée et la surface destinée à des fins commerciales, sur la base d’une clé de répartition. Autrement, le principe de reflet des coûts pour les activités régulées serait battu en brèche.

Pour le Service, les exemples de services commerciaux sur une surface régulée prétendument comparables présentés par The Brussels Airport Company, à savoir le *branding* des compagnies aériennes et la publicité générale, ne sont ni corrects ni significatifs. Il s’agit d’exemples typiques d’activités présentant un caractère immatériel et qui ne mobilisent pas de surface régulée.

Le Service ne peut tirer d’autre conclusion de ce qui précède que l’appartenance de la file d’attente à l’activité régulée de sûreté.

Airport Company werd uitgevoerd naar aanleiding van de consultaties in 2005 voor de luchthavengelden die werden goedgekeurd voor de periode april 2006 – maart 2011.

The Brussels Airport Company bevestigt dit tijdens de hoorzitting, namelijk dat “de vloeroppervlakte die zich bevindt vóór het concrete screenen van passagiers en hun bagage opgenomen is in de kostenbasis voor de beveiligingsheffing.” The Brussels Airport Company voegt er nog aan toe dat “moesten we het niet toewijzen aan security dan hadden we het toegewezen aan een andere gereguleerde activiteit, namelijk de passagiersheffing voor het ontvangen van de passagiers. Het is dus sowieso een gereguleerde oppervlakte.”

De elementen vermeld in de twee voorgaande paragrafen zijn echter in contradictie met de stelling van The Brussels Airport Company dat de wachtrij voor beveiligingscontrole van passagiers en hun bagage een puur commercieel gegeven is dat niet tot de gereguleerde activiteit behoort.

Indien The Brussels Airport Company een commerciële activiteit had wensen uit te voeren op deze vloeroppervlakte, zou aan de hand van een verdeelsleutel een opsplitsing gemaakt moeten worden tussen de gereguleerde oppervlakte en de oppervlakte voor commerciële doeleinde. Indien niet zou het principe van kostengerelateerdheid voor de gereguleerde activiteit in het gedrang komen.

De voorbeelden die The Brussels Airport Company aanhaalt als zijnde gelijkaardige voorbeelden van commerciële activiteit op een gereguleerde oppervlakte namelijk *branding* van luchtvaartmaatschappijen en algemene publiciteit, zijn voor de Dienst niet correct en irrelevant. Het zijn typische voorbeelden van activiteiten die een immaterieel karakter hebben en geen gereguleerde vloeroppervlakte innemen.

Uit het voorgaande kan de Dienst geen andere conclusie trekken dan dat de wachtrij wel degelijk tot de gereguleerde activiteit van beveiliging behoort.

5.1.b La file d'attente est un élément constitutif du processus de sûreté.

En tant qu'autorité de régulation économique, le Service a les activités régulées dans ses compétences. L'article 1, 3° de l'Arrêté de Licence liste de manière limitative ces activités régulées. Le point e) du dit article fait référence au contrôle de sûreté, à savoir « les prestations visant à assurer la sûreté des passagers et la sécurité des installations aéroportuaires ».

Malgré le fait qu'il n'existe pas de description de l'ensemble du processus de sûreté, le Service considère que la file d'attente est incluse dans le processus de contrôle de sûreté tel que mentionné à l'article 1, 3° e) de l'Arrêté de Licence.

Le processus de sûreté ne peut d'ailleurs pas être limité au seul moment du contrôle proprement dit durant lequel le passager passe sous le portique de contrôle. La sûreté est un processus présent à différents moments au sein de l'aéroport :

- Avec certaines compagnies aériennes, les passagers sont déjà soumis à une série de questions dans le cadre du contrôle de sûreté, dans la file d'attente à l'enregistrement ;
- Les passagers dans la file d'attente sont déjà occupés à certaines activités préparatoires au contrôle proprement dit, avant le passage du portique de contrôle. De plus, ce qui suit est recommandé aux passagers par le site web de Brussels Airport :

« Préparez-vous pour le contrôle de sûreté

Votre sécurité est notre premier souci. Nous sommes conscients que certaines mesures, comme le contrôle des bagages et la fouille manuelle des personnes, peuvent être source de contrariété. Nous comptons sur votre compréhension et votre collaboration afin de limiter les désagréments liés aux normes très strictes de sûreté. Au passage du contrôle de sûreté, quelques gestes simples peuvent accélérer votre passage :

- Videz vos poches de tout objet contenant du métal (clefs, monnaie, GSM, ...) et posez-les dans le bac en plastique prévu;
- Posez veste ou manteau et autres

5.1.b. De wachtrij is een constitutief bestanddeel van het ganse beveiligingsproces.

De Dienst is als economisch regulerende overheid bevoegd voor de geregleerde activiteiten. Artikel 1, 3° van het Licentiebesluit somt deze geregleerde activiteiten limitatief op. In punt e) van dit artikel wordt verwezen naar de beveiligingscontrole, namelijk "de verrichtingen met het oog op het verzekeren van de veiligheid van de passagiers en de veiligheid van de luchthaveninstallaties".

Ondanks het gegeven dat geen omschrijving bestaat van het ganse beveiligingsproces, oordeelt de Dienst dat de wachtrij mee vervat zit in het proces van beveiligingscontrole, zoals bedoeld in artikel 1, 3° e) van het Licentiebesluit.

Het proces van beveiliging kan immers niet geïsoleerd worden tot het pure moment van de controle zelf wanneer de passagier het screeningsportiek passeert. Beveiliging is een proces dat zich op verschillende momenten in de luchthaven voordoet:

- Voor bepaalde luchtvaartmaatschappijen wordt de passagier reeds in de wachtrij bij het inchecken onderworpen aan een reeks vragen in het kader van beveiligingscontrole;
- De passagiers in de wachtrij zijn net vóór het screeningsportiek reeds bezig met bepaalde voorbereidende handelingen voor de eigenlijke screening. Dit wordt bovendien door de website van Brussels Airport aangeraden aan de passagiers als volgt:

“Zich klaarmaken voor de veiligheidscontrole

De veiligheid van de passagiers is Brussels Airports belangrijkste zorg.

Om het aanschuiven bij de veiligheidscontrole vlotter te doen verlopen, durven we je verzoeken om reeds in de eventuele wachttijd volgende voorbereidingen te treffen:

- Verwijder alle metalen voorwerpen zoals sleutels, gsm, muntstukken, portefeuille en plaats al deze voorwerpen in het daartoe bestemde plastic bakje;
- Doe je jas en mantel uit en plaats al deze voorwerpen samen met je handbagage in het daartoe bestemde plastic bakje;

objets dans le bac en plastique prévu;

- *Placez votre ordinateur portable (hors valisette) dans le bac en plastique prévu.*

Suivez scrupuleusement les indications des agents de sûreté.”

Il apparaît donc clairement ici que le processus commence bien avant le contrôle formel des passagers.

Le Service était par ailleurs son point de vue sur la base de l'indicateur de qualité en la matière.

L'indicateur de qualité du contrôle de sûreté est décrit comme suit dans la charte de qualité des passagers :

« Measurement of waiting times at security inspection:

Pier A off peak: pax proceeded within 10 mins in 97% of measurements

Pier A in peak: pax proceeded within 10 mins in 95% of measurements

Pier B off peak: pax proceeded within 15 mins in 97% of measurements

Pier B in peak: pax proceeded within 15 mins in 95% of measurements »

La charte de qualité ne précise nulle part comment la mesure de l'indicateur de qualité est organisée. Une réponse de la personne en charge auprès de The Brussels Airport Company (voir le procès-verbal du 12 mai 2009) semble indiquer que cette mesure a lieu à partir du début de la file d'attente (par exemple le passager X) et prend fin lorsque ce même passager X a passé le portique de contrôle.

Cette procédure entre en contradiction avec les prises de position de The Brussels Airport Company telles que formulées dans les documents mentionnés au point 4, où il est systématiquement écrit que la file d'attente est totalement indépendante de l'activité régulée du contrôle de sûreté, à savoir le contrôle de sûreté proprement dit, suivant cette opinion.

La procédure, telle que constatée, indique bien que la file d'attente est associée à l'activité de contrôle de sûreté, puisque l'indicateur de qualité associé couvre

- *Haal de laptop uit de draagtas. Deze dient afzonderlijk gescreend te worden.*

Volg stipt de aanbevelingen van onze veiligheidsagenten.”

Hieruit blijkt duidelijk dat het proces reeds start vóór de formele screening van passagiers.

Daarnaast onderbouwt de Dienst zijn standpunt aan de hand van de kwaliteitsindicator terzake.

De kwaliteitsindicator voor beveiligingscontrole wordt in het kwaliteitscharter voor de passagiers als volgt omschreven:

“Measurement of waiting times at security inspection:

Pier A off peak: pax proceeded within 10 mins in 97% of measurements

Pier A in peak: pax proceeded within 10 mins in 95% of measurements

Pier B off peak: pax proceeded within 15 mins in 97% of measurements

Pier B in peak: pax proceeded within 15 mins in 95% of measurements”

Nergens in het kwaliteitscharter wordt echter uitgelegd hoe de meting van de kwaliteitsindicator verloopt. Uit bevraging van de verantwoordelijke hiervoor bij The Brussels Airport Company (zie proces-verbaal van 12 mei 2009) blijkt dat deze meting gebeurt vanaf het begin van de wachtrij (bijvoorbeeld passagier X) en eindigt wanneer diezelfde passagier X het screeningpoortje gepasseerd is.

Deze procedure staat echter haaks op de standpunten van The Brussels Airport Company zoals ze werden verwoord in de documenten vermeld onder punt 4, waarin systematisch werd gezegd dat de wachtrij volledig los staat van de gereguleerde activiteit van beveiligingscontrole, zijnde de veiligheidsscreening zelf volgens hun mening.

Uit de vastgestelde procedure blijkt nu immers dat de wachtrij wel degelijk verbonden is aan de activiteit van beveiligingscontrole aangezien de

l'ensemble du processus, y compris la file d'attente.

Enfin, les exemples évoqués par The Brussels Airport Company comme étant comparables au raccourcissement du temps d'attente en tant que service commercial (l'embarquement et l'enregistrement de certains passagers) ne sont pas significatifs. Les activités d'embarquement et d'enregistrement ne sont pas des services prestés par l'exploitant de l'aéroport, mais sont au contraire typiquement des services prestés par les compagnies aériennes. Comme telles, elles ne sont pas soumises à la réglementation de la régulation économique.

5.2. La Fast Lane Security dispose d'un indicateur de qualité propre, différent de l'indicateur de qualité des files d'attente normales associées au contrôle de sûreté.

Comme déjà mentionné au paragraphe 4.2., The Brussels Airport Company a rédigé un indicateur de qualité pour les files d'attente de la Fast Lane Security.

Le Service ne peut que se féliciter de ce fait et trouve parfaitement normal qu'un indicateur de qualité séparé existe, du fait que, pour lui, il s'agit d'une différenciation par rapport à la prestation des services existants.

De plus, du fait de l'existence d'un indicateur de qualité séparé pour la Fast Lane Security, il est permis de déduire incontestablement qu'un tarif régulé séparé devrait exister pour la prestation de la Fast Lane Security. Ceci repose en effet sur l'article 43 de l'Arrêté de Licence, qui est rédigé comme suit:

« Art. 43. La période de régulation a une durée de cinq ans. Au début de chaque période de régulation, la formule de contrôle tarifaire, le système tarifaire et leur évolution durant cette même période de régulation sont fixés par le titulaire, après consultation des usagers. ... Ils [la formule tarifaire et le système tarifaire] respectent les principes d'égalité de traitement et de transparence, tiennent compte d'un service suffisant aux passagers, aux compagnies aériennes ... »

ermee verbonden kwaliteitsindicator het gehele proces inclusief de wachtrij omvat.

Tenslotte zijn de voorbeelden die The Brussels Airport Company aanhaalt als zijnde gelijkaardige voorbeelden van het inkorten van de wachttijd als een commerciële service (boarding en de check-in van bepaalde passagiers) irrelevante voorbeelden. De activiteiten van boarding en check-in zijn geen diensten die door de luchthavenuitbater verleend worden maar zijn daarentegen typische diensten die de luchtvaartmaatschappijen uitvoeren, en dus bijgevolg niet onderworpen aan de reglementering van economische regulering.

5.2. De Fast Lane Security heeft een eigen kwaliteitsindicator, verschillend van de kwaliteitsindicator van de normale wachtrijen bij de beveiligingscontrole.

Zoals reeds aangegeven in paragraaf 4.2. heeft The Brussels Airport Company een eigen kwaliteitsindicator voor de wachtrijen bij de Fast Lane Security opgesteld.

De Dienst kan dit gegeven alleen maar positief beoordelen en vindt het normaal dat er aparte kwaliteitsindicator bestaat aangezien het volgens de Dienst differentiatie betreft van een reeds bestaande gereguleerde dienstverlening.

Uit het feit dat er een aparte kwaliteitsindicator bestaat voor de Fast Lane Security kan bovendien ontegensprekelijk afgeleid worden dat er voor de dienstverlening van de Fast Lane Security wel degelijk een apart gereguleerd tarief moet bestaan. Dit volgt namelijk uit artikel 43 van het Licentiebesluit, dat luidt als volgt:

“Art. 43. De gereguleerde periode heeft een duur van vijf jaar. Bij het begin van elke gereguleerde periode wordt de formule voor de tariefcontrole, het tariefsysteem en hun evolutie gedurende dezelfde gereguleerde periode vastgesteld door de houder, na raadpleging van de gebruikers. ... Zij [de tariefformule en het tariefsysteem] eerbiedigen de principes van gelijkheid van behandeling en van transparantie, houden rekening met een dienstverlening die voldoening geeft aan de passagiers, de luchtvaartmaatschappijen”

Cet article indique clairement que, lors de la détermination des tarifs pour les activités régulées, il y a lieu de tenir compte du niveau de prestation de ces activités régulées.

Pour ce qui concerne le contrôle de sûreté, ce niveau de prestation duquel il faut tenir compte porte sur la file d'attente pour les passagers. Considérant ce fait et les principes d'égalité de traitement et de transparence, le Service conclut qu'un tarif régulé propre doit être établi pour la Fast Lane Security.

5.3. Le coût de la Fast Lane Security n'est pas exclusivement supporté par les compagnies aériennes participant au système de la Fast Lane Security.

Comme expliqué précédemment en 4.3., The Brussels Airport Company affirme elle-même que l'une des files d'attente existantes, tant pour la plateforme de contrôle A que pour la B, a été requalifiée en file d'attente Fast Lane et qu'aucun espace supplémentaire n'a été nécessaire pour la mise en place de la Fast Lane Security.

The Brussels Airport Company a également confirmé durant l'audition que le montant de 2 EUR par passager utilisant la Fast Lane Security a été partiellement fixé sur une base commerciale et ne reflète donc pas (entièrement) les coûts.

Vu que le Service a déjà conclu au paragraphe 5.1.b. que la file d'attente représente un élément constitutif du processus régulé du contrôle de sûreté, il conclut subséquemment que le montant exigé de 2 EUR ne satisfait pas à l'obligation de reflet des coûts pour les tarifs des activités régulées.

5.4. La Fast Lane Security représente une discrimination par rapport au système tarifaire approuvé.

Comme mentionné au paragraphe 4.4., The Brussels Airport Company prétend que les passagers utilisant la Fast Lane Security jouissent en tous temps de la garantie du droit à un accès plus rapide et prioritaire

Uit dit artikel blijkt duidelijk dat bij het opstellen van de tarieven voor de gereguleerde activiteiten wel degelijk rekening dient gehouden te worden met het niveau van de dienstverlening van deze gereguleerde activiteit.

Met betrekking tot de beveiligingscontrole betreft dit niveau van dienstverlening waarmee rekening moet gehouden worden de wachtrij voor de passagiers. Hiermee rekening houdend en rekening houdend met het principe van gelijkheid van behandeling en transparantie, concludeert de Dienst dat voor de Fast Lane Security een eigen gereguleerd tarief moet opgesteld worden.

5.3. De kost van de Fast Lane Security wordt niet exclusief gedragen door de luchtvaartmaatschappijen die deelnemen aan het systeem van de Fast Lane Security.

Zoals hiervoor uiteengezet in 4.3. stelt The Brussels Airport Company zelf dat één van de bestaande wachtrijen, zowel in screening platform A als B, louter werden geherkwalificeerd tot Fast Lane wachtrij en dat er dus geen bijkomende ruimte nodig was voor de inrichting van de Fast Lane Security.

The Brussels Airport Company bevestigde tijdens de hoorzitting evenzeer dat de 2 euro vergoeding per passagier die gebruik maakt van de Fast Lane Security deels op commerciële basis werd bepaald en dus niet (volledig) kostengerelateerd.

Aangezien de Dienst in paragraaf 5.1.b. reeds geconcludeerd heeft dat de wachtrij een constitutief element is van het gereguleerde proces van beveiligingscontrole, concludeert de Dienst vervolgens dat het gevraagde bedrag van 2 euro niet voldoet aan de verplichting van kostengerelateerdheid van de tarieven voor gereguleerde activiteiten.

5.4. De Fast Lane Security is een discriminatie van het goedgekeurde tariefsysteem.

Zoals aangegeven in paragraaf 4.4. beweert The Brussels Airport Company dat de passagiers die gebruik maken van de Fast Lane Security permanent de garantie hebben op een snellere doorgang en

au contrôle de sûreté.

Le Service constate que la dite garantie n'est certainement pas d'application en tous temps. Les constatations du Service montrent que la Fast Lane Security est fermée à des périodes déterminées, principalement en dehors des heures de pointe. De ce fait, les passagers désirant utiliser la Fast Lane Security à un moment où la Fast Lane est fermée ne jouissent plus d'aucune garantie d'un passage plus rapide de 50% au contrôle de sûreté, puisqu'ils doivent alors faire la file dans les files d'attente classiques du contrôle de sûreté.

Par ailleurs, le Service constate que, en période de pointe, la Fast Lane est ouverte à tous les passagers, y compris ceux qui n'ont normalement pas accès à la Fast Lane Security. De ce fait, la priorité des passagers qui ont bien un droit d'accès originel à la Fast Lane Security est annihilée. Ces passagers ne bénéficient plus d'aucune garantie d'un passage de 50% plus rapide du contrôle de sûreté.

Le Service en conclut que le passager qui désire utiliser la Fast Lane Security peut être discriminé par rapport aux passagers dans les files d'attente normales du contrôle de sûreté. Il paie en effet un prix plus élevé pour un passage supposé plus rapide du contrôle de sûreté, sans en avoir une quelconque garantie.

6. Décision du Service

Considérant le fait que le Service conclut de ce qui précède que la file d'attente fait partie de l'activité régulée de sûreté et que la Fast Lane Security doit être considérée comme une activité régulée, le Service décide que :

6.1. L'exploitation commerciale de la Fast Lane Security par The Brussels Airport Company est une infraction au système tarifaire tel qu'approuvé par l'autorité de régulation économique pour la période avril 2006 – mars 2011, du fait de l'absence d'un tarif régulé spécifique à la Fast Lane Security dans le système tarifaire. Ceci constitue une infraction à l'article 35 § 1 de l'Arrêté de Transformation.

prioritair toegangsrecht bij de beveiligingscontrole.

De Dienst stelt vast dat deze garantie zeker niet te allen tijde is. Uit vaststellingen van de Dienst blijkt dat de Fast Lane Security op geregelde tijdstippen gesloten is, voornamelijk buiten de piekuren. Hierdoor hebben passagiers die wensen gebruik te maken van de Fast Lane Security op de ogenblikken dat de Fast Lane gesloten is, geen enkele garantie meer op een snellere passage van 50% bij de beveiligingscontrole aangezien ze op dat moment moeten aanschuiven in de klassieke wachtrijen voor beveiligingscontrole.

Daarnaast stelt de Dienst vast dat op piekmomenten de Fast Lane wordt opengesteld voor alle passagiers, ook voor diegenen die normaal geen toegang hebben tot de Fast Lane Security. Hierdoor wordt het voorrecht van de passagier die wel een origineel recht van toegang heeft tot de Fast Lane Security tenietgedaan en heeft deze laatste geen enkele garantie meer op een 50% snellere doorgang van de beveiligingscontrole.

De Dienst concludeert hier uit dat de passagier die gebruikt wenst te maken van de Fast Lane Security gediscrimineerd kan worden ten opzichte van de passagiers in de normale wachtrijen bij beveiligingscontrole. Hij betaalt immers een hogere prijs voor een vermeende snellere doorgang bij de beveiligingscontrole zonder garantie hierop.

6. Beslissing van de Dienst

Overwegende het feit dat uit het voorgaande de Dienst concludeert dat de wachtrij behoort tot de geregleerde activiteit van de beveiliging en dat de Fast Lane Security dient beschouwd te worden als een geregleerde activiteit, besluit de Dienst dat:

6.1. De commerciële uitbating van de Fast Lane Security door The Brussels Airport Company een inbreuk is op het tariefsysteem zoals het werd goedgekeurd door de economisch regulerende overheid voor de periode april 2006 – maart 2011 omwille van het ontbreken van een specifiek geregleerd tarief voor de Fast Lane Security in dit goedgekeurde tariefsysteem. Dit vormt een inbreuk op artikel 35 §1 van het Omzettingsbesluit.

6.2. Le montant de 2 EUR par passager exigé par The Brussels Airport Company pour chaque passager utilisant la Fast Lane Security ne respecte pas le principe requis de reflet des coûts. Ceci constitue une infraction à l'article 35 § 2, 1° de l'Arrêté de Transformation.

6.3. Le système tarifaire en vigueur est discriminatoire, du fait qu'il ne comporte pas de différenciation tarifaire claire correspondant aux différents niveaux des prestations (en l'occurrence la file d'attente normale du contrôle de sûreté vis-à-vis de la Fast Lane Security). Ceci constitue une infraction à l'article 35 § 2, 2° de l'Arrêté de Transformation.

6.4. L'exploitation, sous sa forme actuelle, de la Fast Lane Security doit être interrompue dès la notification de la présente décision.

6.5. En raison des infractions constatées par le Service, les amendes suivantes sont infligées à The Brussels Airport Company, conformément à l'article 49 de l'Arrêté de Transformation:

6.5.1. Par jour de non-respect de la décision mentionnée en 6.4, The Brussels Airport Company s'acquittera d'une amende de 3.288 EUR. Cette amende est calculée comme suit :

- Le nombre moyen de passagers utilisateurs par jour est calculé sur la base du nombre estimé de passagers devant utiliser la Fast Lane Security en 2009, soit $300.000 / 365 = 822$ passagers.
- Le montant de 2 EUR exigé par passager est multiplié par un facteur 2, afin de faire valoir le caractère dissuasif de la sanction = $822 \times 2 \times 2 = 3.288$ EUR.

6.5.2. Une amende de 1.315.132,80 EUR correspondant aux revenus indûment acquis à ce jour par The Brussels Airport Company. Cette amende est calculée sur la base du nombre de passagers ayant utilisé la Fast Lane Security à ce jour (jusqu'à et y compris mai 2009):

- Nombre de passagers utilisateurs en 2007 =

6.2. Het bedrag van 2 EUR dat The Brussels Airport Company vraagt per passagier die gebruik maakt van de Fast Lane Security het vereiste principe van kostengerelateerdheid niet eerbiedigt. Dit vormt een inbreuk op artikel 35 §2, 1° van het Omzettingsbesluit.

6.3. Het geldende tariefsysteem discriminatoir is aangezien het geen duidelijk tariefdifferentiatie bevat in overeenstemming met de verschillende niveaus van diensten die geleverd worden (namelijk gewone wachtrij voor beveiligingscontrole tegenover de Fast Lane Security). Dit vormt een inbreuk op artikel 35 §2, 2° van het Omzettingsbesluit.

6.4. De uitbating van de Fast Lane Security in zijn huidige vorm met onmiddellijke ingang vanaf betekening van deze beslissing dient gestopt te worden.

6.5. Tengevolge de door de Dienst vastgestelde inbreuken de volgende geldboetes worden opgelegd aan The Brussels Airport Company, overeenkomstig artikel 49 van het Omzettingsbesluit:

6.5.1. Per dag overtreding van de beslissing vermeld in 6.4 betaalt The Brussels Airport Company een geldboete van 3288 EUR. Deze geldboete wordt berekend als volgt:

- op basis van het geschatte aantal gebruikende passagiers van de Fast Lane Security voor 2009 wordt het gemiddelde aantal gebruikende passagiers op dagbasis berekend, namelijk $300.000/365 = 822$ passagiers.
- Per passagier wordt het geïnde bedrag van 2 EUR vermenigvuldigd met factor 2, teneinde het ontradend karakter van de sanctie te bepalen = $822 \times 2 \times 2 = 3288$ EUR

6.5.2. Een geldboete van 1.315.132,8 EUR voor de tot op heden onrechtmatig verworven inkomsten door The Brussels Airport Company. Deze boete wordt berekend op basis van het aantal passagiers dat tot op heden (dit is tot en met mei 2009) gebruik heeft gemaakt van de Fast Lane Security:

- Aantal gebruikende passagier 2007 = 117.908

117.908

- Nombre de passagers utilisateurs en 2008 = 305.064
- Evaluation du nombre de passagers utilisateurs en 2009 = $300.000 * (5 / 12) = 125.000$

NOMBRE TOTAL DE PASSAGERS UTILISATEURS A CE JOUR (mai 2009) = 547.972

multiplié par 2 EUR par passager = 1.095.944 EUR

augmenté d'un facteur de 20% comme sanction portant sur la durée de l'infraction (soit environ deux ans, à savoir de mars 2007 à mai 2009) = 1.315.132,8 EUR

Conformément à l'article 49 van l'Arrêté de Transformation ces amendes seront perçues par l'Administration de la Taxe sur la Valeur ajoutée, de l'Enregistrement et des Domaines, au bénéfice du Trésor.

Bruxelles, le 26 juin 2009

- Aantal gebruikende passagiers 2008 = 305.064
- Schatting gebruikende passagiers 2009 = $300.000 \times (5/12) = 125.000$

TOTAAL AANTAL GEBRUIKENDE PASSAGIERS TOT OP HEDEN (mei 2009) = 547.972

vermenigvuldigd met 2 EUR per passagier = 1.095.944 EUR

verhoogd met 20% als sanctie voor het langdurig karakter van de inbreuk (namelijk ongeveer twee jaar, zijnde maart 2007- mei 2009)= 1.315.132,8 EUR

Deze geldboetes zullen overeenkomstig artikel 49 van het Omzettingsbesluit geïnd worden ten voordele van de Schatkist door de Administratie van de belasting over de toegevoegde waarde, der registratie en domeinen.

Brussel, 26 juni 2009

Luc DE RYCK
Directeur