



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

Beslissing D-2016-01-LA van 8 februari 2016 betreffende het voorlopig van kracht worden van de heffing voor de 'bussing'-activiteit op de luchthaven Brussel-Nationaal.

Inhoudsopgave

1. Voorwerp.....	3
2. Feiten en retroacta.....	3
3. Wettelijke basis.....	3
4. Analyse van de Dienst Regulering.....	5
5. Beslissing.....	6
6. Beroepsmogelijkheid.....	7

1. Voorwerp

1. Deze beslissing kadert in de uitvoering van artikel 55, §3, 4^e lid van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal – hierna het licentiebesluit – meer bepaald met betrekking tot het vastgestelde meningsverschil tussen één luchtvaartmaatschappij en de luchthavenuitbater aangaande het definitieve voorstel van tarief voor de ‘bussing’-activiteit dat door deze laatste werd gemaakt voor de periode 1 april 2016 – 31 maart 2017.

2. Feiten en retroacta

2. De luchthavenuitbater Brussels Airport Company houdt in de periode van januari 2015 tot mei 2015 raadplegingen met de luchtvaartmaatschappijen in het kader van de bepaling van het tariefsysteem en de formule voor tariefcontrole voor de gereguleerde periode 2016 – 2021.
3. Op 8 december 2015 formuleert Brussels Airport company zijn definitief voorstel van het tarief voor de ‘bussing’-activiteit voor de periode 1 april 2016 – 31 maart 2017.
4. Op 18 december 2015 publiceert Brussels Airport Company dit tarief voor de ‘bussing’-activiteit in zijn luchthavenhandboek.
5. Bij schrijven van 15 januari 2016 dient de luchtvaartmaatschappij easyJet bij de Dienst Regulering een verzoekschrift in waarmee het definitief voorstel van Brussels Airport Company voor het tarief van de ‘bussing’-activiteit wordt geweigerd.

3. Wettelijke basis

6. Artikel 53bis §1 van het licentiebesluit luidt als volgt:

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

...

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

Ditzelfde artikel 53bis gaat in §3 verder als volgt:

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

7. Artikel 55, §1 van het Licentiebesluit luidt als volgt:

“Er bestaat een akkoord over de formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem en hun jaarlijkse evolutie wanneer de economisch regulerende overheid geen melding heeft gekregen, binnen de in §3 vermelde termijn van een met redenen omkleed meningsverschil vanwege minstens één gebruiker, ...”.

Ditzelfde artikel 55 gaat in §3, 4^e lid verder als volgt:

“... De economisch regulerende neemt, binnen vier weken na ontvangst van het verzoekschrift een voorlopige beslissing aangaande het van kracht worden van de wijziging van de luchthavengelden, tenzij binnen dezelfde termijn een definitieve beslissing kan worden genomen. ...”

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

4. Analyse van de Dienst Regulering

9. De voorlopige beslissing waarvan sprake in artikel 55 van het licentiebesluit dient om rechtszekerheid inzake tarieven te creëren in het geval dat nog geen definitieve beslissing werd genomen door de economisch regulerende overheid op het ogenblik dat het aangevochten tarief in werking zou treden.
10. Artikel 55 van het licentiebesluit bepaalt dat de termijn voor het nemen van de definitieve beslissing door de economisch regulerende overheid 4 maanden bedraagt (en in uitzonderlijke gevallen verlengd kan worden tot 6 maanden).
11. Deze beslissingstermijn van 4 maanden voor de Dienst Regulering leidt ertoe dat de definitieve beslissing mogelijks na het moment valt waarop het aangevochten tarief voor de 'bussing'-activiteit in werking treedt, zijnde 1 april 2016. Een tussentijdse beslissing omtrent het al dan niet van kracht worden van het geweigerde tarief is aldus nodig.
12. In zijn verzoekschrift tot weigering vraagt easyJet om het door Brussels Airport Company gepubliceerde tarief voor de 'bussing'-activiteit te schrappen.
13. De Dienst Regulering maakt bij deze beslissing een belangenafweging waarbij rekening wordt gehouden met de legitieme belangen van alle partijen, maar bovenal met de mogelijke schade die een partij kan oplopen bij de beslissingsopties.
14. Voor wat betreft de klagende partij, en bij uitbreiding alle luchtvaartmaatschappijen, is de Dienst Regulering van mening dat er voor hen een legitiem belang kan bestaan voor het niet van kracht worden van het aangevochten tarief voor 'bussing'-activiteit. In het bijzonder voor lagekostenmaatschappijen, waartoe de klagende partij kan gerekend worden, kan er een legitiem belang bestaan om het gedeelte van luchthavengelden zo laag mogelijk te houden.

Echter, er dient opgemerkt te worden dat het aangevochten bedrag van de heffing voor de 'bussing'-activiteit, i.e. 27 eurocent (0,27€), niet ten laste van de luchtvaartmaatschappij valt aangezien ze betaald wordt door de passagier zelf. Hieruit kan men afleiden dat een luchtvaartmaatschappij weinig directe schade heeft bij een beslissing om het aangevochten tarief voorlopig van kracht te laten worden.

Bovendien dient er verder op gewezen worden dat het bedrag van 27 eurocent (0,27€) slechts een fractie bedraagt van de totale heffing die een passagier betaalt: voor een vertrekkende passagier 1,03% (0,27€ op een totaal van 26,22€) en voor een transfer

passagier 2,66% (0,27€ op een totaal van 16,6€). De passagiers van de luchtvaartmaatschappijen ondervinden dus evenmin grote directe schade.

15. Voor wat betreft de tegenpartij, de luchthavenuitbater Brussels Airport Company, is de Dienst Regulering van mening dat er in hun hoofde een legitiem belang bestaat om het aangevochten tarief voor de 'bussing'-activiteit voorlopig van kracht te laten worden (in afwachting van de definitieve beslissing). Het voorlopig niet van kracht worden zou een onduidelijke situatie creëren binnen de luchtvaartgemeenschap van Brussel-Nationaal waarbij niemand een belang heeft.

Wat betreft de mogelijke schade die de luchthavenuitbater zou kunnen ondervinden bij het voorlopig niet van kracht worden van het tarief voor 'bussing', kan er verondersteld worden dat deze aannemelijk is.

Verondersteld dat een definitieve beslissing door de Dienst Regulering zou genomen worden half mei 2016, zou de schade van Brussels Airport Company als volgt kunnen geraamd worden:

April	1.028.154 pax	(bron: trafiekcijfers april 2015)
Mei	539.741 pax	(bron: trafiekcijfer mei 2015, gedeeld door 2)

	1.567.895 pax	

Rekening houdend met een door BAC voorspelde groei van 2% zou dit betekenen dat er vanaf begin april 2016 tot half mei 2016 **1.599.252 passagiers** zullen vertrekken vanop de luchthaven Brussel-Nationaal.

Tegen een bedrag van 0,27€ per passagier zou dit voor Brussels Airport Company een bijkomende kost van ongeveer 432.000€ betekenen .

5. Beslissing

16. In het licht van de hierboven gemaakte belangenafweging en gelet op het feit dat de Dienst Regulering van oordeel is

- dat de klagende partij een zeer beperkte mogelijke schade zou ondervinden bij het voorlopig van kracht worden van het aangevochten tarief; en
- dat de verdedigende partij een aanzienlijke schade kan ondervinden bij het voorlopig niet van kracht worden van het aangevochten tarief,

beslist de Dienst Regulering dat het tarief van 27 eurocent (0,27€) voor de 'bussing'-activiteit, zoals door Brussels Airport Company gepubliceerd op 18 december 2015, voorlopig van kracht kan worden totdat een definitieve beslissing met betrekking tot het verzoekschrift tot weigering genomen is door de Dienst Regulering.

6. Beroepsmogelijkheid

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

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

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

Gegeven te Brussel, op 8 februari 2016.

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

Serge DRUGMAND

Directeur