



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



JAARVERSLAG 2014

01 VOORWOORD / p.1

02 DE DIENST REGULERING / p.4

03 DE EVOLUTIE VAN DE MARKTEN / p.12

04 SPOORVERVOER / p.16



05 FOCUS ON... / p.21

06 LUCHTHAVEN BRUSSEL-
NATIONAAL / p.22

07 WAT BRENGT DE TOEKOMST? / p.26

08 NUTTIGE ADRESSEN / p.27

INHOUDSTAFEL

01. Voorwoord

2014 werd gekenmerkt door diametraal tegengestelde evoluties in de luchthaven- en de spoorwegsector. In de luchthavensector boekte Brussels Airport uitzonderlijke resultaten op het vlak van passagiersaantallen, terwijl de spoorwegsector cijfers voorlegde waaruit een stagnatie van de vervoerde volumes en reizigers bleek. Deze cijfers kaderen uiteraard in een context waarin het economisch herstel zich nog steeds niet doorzet. Dat maakt de goede resultaten van de luchthavenactiviteiten des te opmerkelijker.

Op het niveau van de reglementering was 2014 een vrij stabiel jaar aangezien het wettelijk en reglementair kader op federaal niveau bijna niet werd gewijzigd. Bij de Europese instanties voor de spoorwegsector werden daarentegen intense besprekingen gevoerd, die op middellange termijn kunnen leiden tot de aanvaarding van het vierde spoorwegpakket. Dat zal zonder twijfel nieuwe bevoegdheden voor de regulator met zich meebrengen, met name inzake de openbare dienstverplichtingen. De omzetting van deze tekst wordt zonder twijfel een essentiële uitdaging voor de spoorwegregulering.

Na enkele maanden van observatie heeft de nieuwe directie een reeks maatregelen en beslissingen ingevoerd om het maturiteitsniveau van de autoriteit aanzienlijk te verhogen. Op organisatorisch vlak is het team onder meer begonnen met de beschrijving van de belangrijkste processen die verband houden met de opdrachten van de regulator. Deze taak past in de wil om de continuïteit in de uitvoering van de opdrachten en de kwaliteit van de beslissingen te garanderen. Met hetzelfde doel heeft de Dienst Regulering bepaalde initiatieven genomen om het verloop van de procedures voor geschillen te verbeteren.

Een regulator is niet alleen een autoriteit die adviseert, controleert en beslist, maar ook een entiteit die haar beheer moet verantwoorden. In dat opzicht was 2014 tevens het jaar van de eerste wettelijk verplichte audit van de Dienst. Maar deze audit is niet alleen een wettelijke verplichting, de resultaten ervan vormen ook een basis waarop we een efficiëntere regulator willen uitbouwen in dienst van de actoren van de twee gereguleerde sectoren.



Intern werd 2014 ook gekenmerkt door de implementatie van het nieuwe market-monitoringsysteem in de twee transportsectoren. De wil om het gereguleerde object beter te leren kennen en de interne expertise te verhogen ligt aan de basis van dit project.

Tot slot was 2014 ook een moeilijk jaar voor het team, want als gevolg van de opgelegde budgettaire besparingen hebben we het aantal personeelsleden aanzienlijk verminderd. Die beperking van de middelen weegt zonder enige twijfel op de uitvoering van de opdrachten en we kunnen er alleen maar voor pleiten om in de toekomst een efficiënte regulatie te installeren die over voldoende middelen beschikt. De herziening van het eerste spoorwegpakket past in deze ambitie en we hopen dat de omzetting ervan de gelegenheid zal zijn om de noodzakelijke aanpassingen door te voeren.

Dit voorwoord is voor mij ook de gelegenheid om alle medewerkers te bedanken die voortdurend op betrouwbare wijze hun werk zijn blijven doen met het oog op de talrijke uitdagingen en de nieuwe doelstellingen van de regulator, soms in een context van onzekerheid. Ik verzoek hen dan ook om op de ingeslagen weg verder te gaan om een regulering te blijven aanbieden die niet alleen efficiënt is, maar vooral nuttig voor de goede werking van de markten van de luchthaven- en spoorwegdiensten.

Serge Drugmand
Directeur



Over dit jaarverslag

Dit verslag geeft een overzicht van de activiteiten van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal. Met dit verslag voldoet de Dienst Regulering aan artikel 18 van het Koninklijk Besluit van 25 oktober 2004 tot oprichting van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal en tot vaststelling van zijn samenstelling en het administratief en geldelijk statuut dat van toepassing is op zijn leden.

Met de prominente aanwezigheid van het internet in ieders leefwereld en gelet op budgettaire beperkingen en de noodzaak om de impact op het milieu te beperken, heeft de Dienst Regulering beslist om het jaarverslag niet langer in een papieren versie te verspreiden maar enkel in digitale vorm.





02. De Dienst Regulering

Missie en visie

Wie zijn wij ...

De Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal is als regulator voor het Belgische spoor opgericht bij Koninklijk Besluit van 25 oktober 2004. Bij Koninklijk Besluit van 1 februari 2006 werd de bevoegdheid inzake economische regulering van de luchthaven Brussel-Nationaal toegevoegd.

Het statuut van de Dienst Regulering werd gewijzigd bij Koninklijk Besluit van 4 december 2012. Zo bevindt de Dienst Regulering zich vanaf 2013 niet langer in de schoot van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, en is de minister enkel bevoegd voor tuchtzaken tegen de leiding van de Dienst Regulering.

Een verdere evolutie van het statuut van de Dienst Regulering in de richting van een grotere onafhankelijkheid en autonomie wordt in de nabije toekomst voorzien naar aanleiding van deerschikking van het eerste Europese Spoorwegpakket.

In die context streeft de Dienst Regulering er naar een **betrouwbare speler** voor alle betrokkenen te zijn die in alle **onafhankelijkheid en autonomie** zijn rol kan spelen en hierbij een zo groot mogelijke **transparantie** aan de dag legt. Hiervoor dient hij actief te participeren en in dialoog te treden met alle betrokken partijen teneinde een zo groot mogelijke **betrokkenheid** te hebben bij de gereguleerde sectoren. Dergelijke rol en houding heeft tot doel de **toegankelijkheid** van de Dienst Regulering te vergroten.



Daarvoor is het van groot belang dat de leden van de Dienst Regulering over voldoende **professionele expertise** beschikken en genieten van een onberispelijke integriteit en onafhankelijkheid ten aanzien van de gereguleerde sectoren teneinde een correcte belangenafweging te maken in alle ondernomen acties.

Wat zijn onze doelstellingen ...

Waken over de markt

De Dienst Regulering hanteert economische regulering als een instrument om de markt van het spoorvervoer in België en de luchthaven Brussels Airport te bewaken.

Waken over de belangen van de gebruikers en het algemeen belang

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

Adviseren

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





Bevoegdheden

De twee domeinen uit de vervoerssector die de Dienst Regulering beheert, worden beide gekenmerkt door een natuurlijk monopolie. Verder is er weinig vergelijking mogelijk tussen de spoorwegsector en de luchthaven Brussel-Nationaal. De bevoegdheden van de Dienst Regulering verschillen dan ook aanzienlijk naargelang de sector. Hieronder worden de bevoegdheden per sector beknopt opgesomd. Voor de volledige lijst van bevoegdheden verwijzen u graag naar onze website www.regul.be

Bevoegdheden spoorwegvervoer

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

Adviezen

De Dienst Regulering geeft gemotiveerde adviezen, formuleert voorstellen en voert onderzoeken en studies uit met betrekking tot de spoorwegmarkt. Daarnaast bezorgt de Dienst Regulering de minister de inlichtingen om de regels op te stellen over de spoorwegvergunning, de tarifiering van het infrastructuurgebruik en de toewijzing van de spoorweginfrastructuur.

De Dienst Regulering dient ook een met redenen omkleed advies te verstrekken over de inhoud van de vervoersovereenkomst die Infrabel en NMBS dienen af te sluiten.

Verder kan de Dienst Regulering, op vraag van de partijen die een kaderovereenkomst wensen te sluiten, een advies over deze overeenkomst verlenen.

Controleopdracht

Een groot deel van de opdrachten van de Dienst Regulering bestaat erin controle uit te oefenen op verschillende aspecten van het spoorwegvervoer, zoals

onder meer de netverklaring en vervoersovereenkomst, de heffingen, de toewijzing van capaciteit, de concurrentie op de spoorwegmarkt, het internationaal reizigersvervoer en de non-discriminatoire toegang tot diensten.

Administratief afhandelen van geschillen

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

Behandeling van klachten

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

- de netverklaring;
- de regels inzake de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit;
- de tarifieringsregels en de hoogte of de structuur van de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;
- de regels over de toegang tot de spoorweginfrastructuur;
- de bepalingen inzake de toegang tot de dienstvoorzieningen, meer bepaald de passagiersstations;
- de toegang tot en de dienstverlening in de passagiersstations ten gevolge van het uitoefenen door NMBS van de aan haar toegekende eeuwigdurende erfdiensbaarheid.

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



Beslissingsopdrachten

Tenslotte geeft de Spoorcodex de Dienst Regulering ook enkele beslissingsopdrachten:

- beslissing nemen over toekenning van het aantal minuten vertraging in het raam van de prestatieregeling;
- beslissing nemen over de heffing in het geval van overbelaste infrastructuur;
- een redelijke termijn vastleggen, binnen welke de exploitant van de dienstvoorziening dient te antwoorden op verzoeken van spoorwegondernemingen, betreffende de toegang tot en de dienstverlening in stations.

Bevoegdheden Luchthaven Brussel-Nationaal

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

De exploitatielicentie

Sinds de privatisering van de luchthaven Brussel-Nationaal in 2004 heeft de overheid een permanente controle op de exploitatie van de luchthaveninstallaties ingericht om zo goed mogelijk de belangen van alle gebruikers en het algemeen belang te behartigen. De exploitatie van deze luchthaveninstallaties is sindsdien onderworpen aan een voorafgaande toekenning van een individuele vergunning van onbepaalde duur – de exploitatielicentie – die welbepaalde verplichtingen inhoudt en sancties die kunnen gaan tot intrekking van de exploitatielicentie. De verplichtingen hebben betrekking op de kwaliteit van de gepresteerde diensten, het onderhoud, de

ontwikkeling en de capaciteit van de luchthaveninstallaties en de bescherming van het milieu.

Wat de toekenning van de exploitatielicentie betreft, formuleert de Dienst Regulering een voorstel van aanvaarding of weigering, op grond van het dossier dat door de kandidaat-exploitant wordt ingediend.

De Dienst Regulering volgt de uitvoering van de licentie op, onder meer op basis van een lijst van kwaliteitsindicatoren en een efficiëntierapport dat de exploitant aan de Dienst Regulering dient te bezorgen.

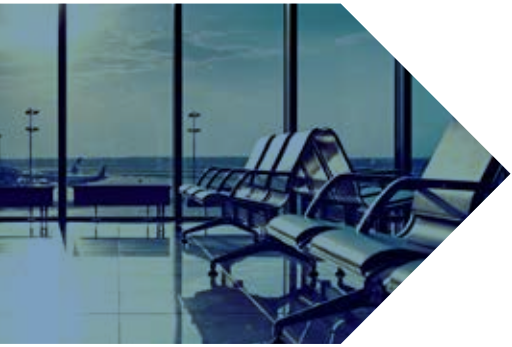
De Dienst Regulering kan de licentiehouder in gebreke stellen indien zij vaststelt dat hij de van kracht zijnde reglementering of de verplichtingen die voortvloeien uit de licentie, de internationale verdragen of de internationale akten die specifiek zijn voor het luchthavendomein niet naleeft. Hetzelfde geldt indien de beheersstructuur van de licentiehouder of zijn administratieve of boekhoudkundige situatie ernstige leemten bevat.

Wanneer het nodig is de inhoud van de exploitatielicentie te wijzigen, dient de Dienst Regulering hierover een vooradvies uit te vaardigen.

Kwaliteit

Tussen de licentiehouder en de verleners van grondafhandelingsdiensten zijn akkoorden gesloten met betrekking tot de kwaliteit van de diensten om het kwaliteitsniveau te bepalen van sommige, door de licentie bepaalde diensten. Deze akkoorden moeten worden goedgekeurd door de Dienst Regulering.

Er worden door de licentiehouder charters opgemaakt die de kwaliteit waarborgen van de diensten die worden geleverd aan de gebruikers en de passagiers. De Dienst Regulering kan de goedkeuring van deze charters weigeren en de wijziging ervan vragen indien:



- zij de van kracht zijnde reglementering of de door de licentie bepaalde voorwaarden niet naleven;
- zij de verplichtingen voortvloeiend uit verdragen of internationale akten met betrekking tot de luchthavenexploitatie niet naleven;
- zij niet toelaten de kwaliteitsnormen te bereiken die door de regulator worden bepaald op basis van de praktijken die in de referentieluchthavens werden opgemerkt;
- zij onvoldoende rekening houden met de belangen van de gebruikers of de passagiers.

Tarieven

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

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

Deze essentiële opdrachten van de luchthavenuitbater worden gereguleerde activiteiten genoemd omdat de inkomsten die de licentiehouder kan ontvangen onder toezicht staan van de economisch regulator.

Het tariefsysteem dat betrekking heeft op de gereguleerde diensten moet opgemaakt worden na consultatie van de gebruikers. Het moet de kosten weerspiegelen, een redelijke winstmarge laten om de ontwikkeling van de luchthaven te garanderen en een gelijkstelling van de tarieven met deze die van kracht zijn in de referentieluchthavens toelaten.

De Dienst Regulering neemt als waarnemer deel aan de consultaties. Elke gebruiker van de luchthaven Brussel-

Nationaal kan klacht indienen bij de Dienst Regulering omtrent het tariefvoorstel dat de luchthavenuitbater maakt na afsluiting van de raadplegingen.

In geval van klacht kan de Dienst Regulering:

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

Subsidiëring beveiligingskosten

Bij koninklijk besluit van 7 januari 2014 heeft de Belgische overheid beslist een jaarlijkse toelage te betalen als steun voor de infrastructuur inzake beveiliging en dit gedurende de begrotingsjaren 2014, 2015 en 2016.

De wetgever heeft in dit kader een eenmalige opdracht voorzien voor de Dienst Regulering, meer bepaald het uitvoeren van een evaluatie van de steunmaatregel in de loop van 2015.

Onze middelen

Budget

In 2014 bedroegen de ontvangsten van de Dienst Regulering 1.130.000 euro. Dit bedrag wordt integraal betaald door de gereguleerde sectoren. De spoorwegsector betaalde een bedrag van 924.000 euro, terwijl de luchthavensector een bedrag van 206.000 euro voor de werking van de Dienst Regulering betaalde. Deze ontvangsten komen terecht in het begrotingsfonds van de Dienst Regulering.



Er bestaat een aanzienlijk onevenwicht tussen de bijdragen van beide gereguleerde sectoren. Teneinde een zo correct en transparant mogelijke bijdrage te hebben voor beide gereguleerde sectoren, wenst de Dienst Regulering dit onevenwicht in de toekomst bij te sturen.

Van deze ontvangsten wordt er jaarlijks een bedrag van 215.000 euro gedesaffecteerd naar de Schatkist voor de dienstverlening die de Dienst Regulering afneemt van de FOD Mobiliteit en Vervoer (budget- en personeelsbeheer, huisvesting, logistiek etc.).



Inzake beschikbare middelen dient er te worden opgemerkt dat de ontvangsten niet volledig mogen gebruikt worden ondanks de reglementaire bepaling die stelt dat de ontvangsten dienen voor de volledige werking van de Dienst Regulering. De reden hiervoor is dat de principes van budgettaire voorzichtigheid ook van toepassing zijn op begrotingsfondsen waardoor een volledig gebruik van de ontvangsten onmogelijk gemaakt wordt. Voor 2014 beschikte de Dienst Regulering bijgevolg slechts over een bruikbaar budget van 761.000 euro, opgedeeld in 682.000 euro voor personeelskosten en 79.000 euro voor werkingskosten.

Wat betreft de uitgaven heeft de Dienst Regulering twee grote posten: personeelskosten en werkingskosten.

Zoals de vorige jaren reeds werd aangegeven zijn de beschikbare middelen onvoldoende voor een optimale werking van de Dienst Regulering. In het bijzonder inzake de personeelskosten zijn de beschikbare middelen manifest ontoereikend ten aanzien van de werkelijke personeelskost. In 2013 heeft dit reeds geleid tot afvloeiing van 1 administratieve werkkracht. Voor 2014 werd de personeelskost voor 9 VTE¹ geraamd op 789.000 euro, terwijl er slechts een beschikbaar budget

¹ VTE = voltijds equivalent

voor personeelskost was van 682.000 euro. Teneinde een financieel gezonde toekomst te creëren inzake personeelskost, heeft de Dienst Regulering een extreme maatregel moeten nemen, meer bepaald het ontslag van 2 experten. Gelet op de ontslagvergoedingen die hiervoor moesten betaald worden, werd 2014 nog afgesloten met negatieve cijfers inzake personeelskosten maar werd tegelijkertijd een basis gelegd voor gezonde toekomstige financiële cijfers.

De Dienst Regulering wenst hierbij echter op te merken dat door deze extreme maatregel een kritisch punt wordt bereikt inzake werkdruk voor het overblijvend personeel. Deze toestand zal in de toekomst moeten verbeterd worden. Dit kan gepaard gaan met de noodzakelijke aanpassingen aan het statuut van de Dienst Regulering. Teneinde de bestaande taken te kunnen uitvoeren is het absoluut noodzakelijk dat de Dienst Regulering ten minste kan beschikken over alle ontvangsten. Eventuele nieuwe taken die aan de Dienst Regulering worden toegewezen hebben zonder twijfel een invloed op de werkingsmiddelen en dienen derhalve het voorwerp uit te maken van een verdere evaluatie.

Personeel

Sinds de oprichting van de Dienst Regulering was het personeelskader stabiel op 9 VTE (met uitzondering van de eerste opstartjaren). Bij de aanstelling van de nieuwe directie in 2013 evolueerde het personeelskader echter naar 10 VTE zonder dat hiermee rekening werd gehouden in de beschikbare budgettaire personeelsmiddelen. Er wordt dan ook vastgesteld dat de geldende principes van budgettaire voorzichtigheid niet gesynchroniseerd zijn met de mechanismen van personeelsbeheer (en omgekeerd).

De tekorten in de beschikbare middelen voor personeelskosten in de afgelopen jaren hebben er toe geleid dat de Dienst Regulering in 2014 een effectief kader van 7 VTE heeft.



Evolutie van het personeel van 2006 tot nu:

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
4	7	9	9	7	9	9	10	7

Toekomst

Met betrekking tot de middelen ziet de Dienst Regulering twee toekomstige aandachtspunten.

De Dienst Regulering stelt ten eerste vast dat er sinds enkele jaren verschillende nieuwe taken aan haar worden toebedeeld, dit echter zonder een aanpassing van de budgettaire middelen en personeelskader. De Dienst Regulering pleit er dan ook voor dat op korte termijn een correctie zou worden doorgevoerd op basis van een doorlichting van haar middelen ten opzichte van alle opdrachten. Op basis daarvan zou een eventuele wijziging van het personeelsplan en de ontvangsten besproken kunnen worden.

Daarnaast wordt er in Artikel 55 van de Richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte (deerschikking) voorzien dat:

“... de nationale toezichthoudende instantie organisatorisch, functioneel, hiërarchisch en wat de besluitvorming betreft, juridisch gescheiden en onafhankelijk is van elke publieke of privaatrechtelijke entiteit. [...] voor haar werking onafhankelijk is van alle bevoegde autoriteiten die betrokken zijn bij de gunning van openbare dienstcontracten. [...] en volledig verantwoordelijk voor de aanwerving en het beheer van het personeel”.

De omzetting van deze bepaling zou betekenen dat de Dienst Regulering in de toekomst een eigen juridisch statuut zou krijgen en zou instaan voor eigen personeels- en budgettair beheer. Dergelijke organisatorische aanpassing zou wederom een belangrijke impact kunnen hebben op de organisatie van de Dienst Regulering.

Organisatiebeheersing

De Dienst Regulering besteedt sinds 2013 op meer formele wijze aandacht aan organisatiemanagement en interne werking. De Dienst Regulering is immers verplicht jaarlijks een financiële, fraude en operationele audit te laten uitvoeren door een onafhankelijk organisme. Om de resultaten van dergelijke audit optimaal te benutten heeft de Dienst Regulering besloten een methodologie van organisatiebeheer in te voeren vanuit de overtuiging dat een goede interne werking rechtstreeks bijdraagt tot uitstekende prestaties en tot een kwalitatieve dienstverlening aan alle belanghebbenden.

Sinds 2013 werkt de Dienst Regulering onder meer aan de volgende beheersinstrumenten:

- procesbeschrijvingen van de meest kritische processen van haar activiteiten;
- uitgewerkte procedures voor bepaalde taken, zoals bijvoorbeeld de afhandeling van klachten van spoorwegondernemingen.

In 2014 werd voor een eerste maal een interne audit uitgevoerd door een extern onafhankelijk organisme.

De conclusies aangaande de verschillende onderdelen van de audit kunnen hieronder worden teruggevonden.

Financieel

De auditeur kwam inzake financieel beheer tot de volgende conclusie.

“We zijn er echter wel van overtuigd dat het verder continueren van de huidige situatie (toename van taken en afname van het aantal VTE) binnen de dienst Regulering negatieve effecten kan en zal hebben op de werking. Het aangaan van een open gesprek rond bovenstaande topics, op basis van een voorstel van personeelsbehoefteplan, draagt



bij tot het verder uitbouwen van de dienst Regulering die de opgelegde taken continu en kwaliteitsvol kan uitvoeren.

Hieraan gekoppeld is het ook belangrijk dat de eigen rechtspersoonlijkheid van de dienst Regulering snel gerealiseerd wordt. Door deze eigen rechtspersoonlijkheid zou de dienst Regulering sneller kunnen handelen wanneer een medewerker langdurig afwezig is, en bv. in een vervanging voorzien. Dit komt de continue en kwaliteitsvolle werking van de dienst Regulering ook ten goede."

Fraude

Er werden bij de audit geen aanwijzingen vastgesteld die in de richting van fraude kunnen duiden. Voldoende beheersmaatregelen zijn hiervoor aanwezig binnen de Dienst Regulering. Eén aanbeveling werd geformuleerd door de auditeur:

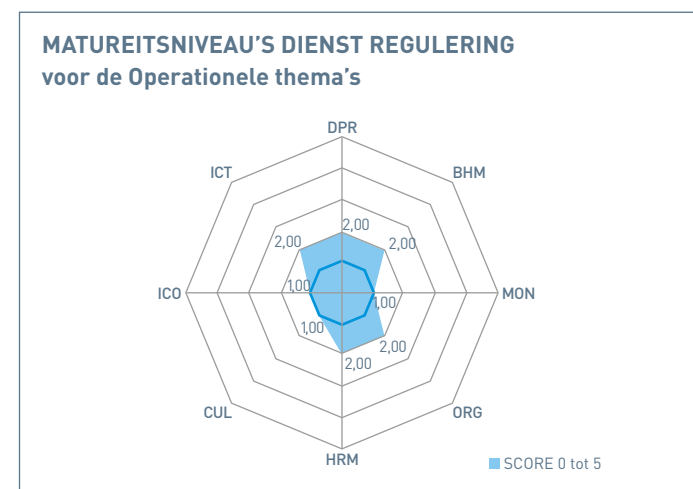
"Ondanks de huidige beheersmaatregelen is het voorkomen van fraude een thema dat continu hoog op de agenda hoort te staan van de Dienst Regulering. We bevelen daarom ook aan om de onafhankelijkheidsverklaring verder uit te werken, door bijvoorbeeld de financiële relaties na te gaan van de medewerker zelf en zijn verwanten in eerste graad. Een jaarlijks herbevestigen van de onafhankelijkheid biedt daarenboven ook de gelegenheid om het belang van deze onafhankelijkheid voor de Dienst Regulering op regelmatige basis aan de medewerkers duidelijk te maken."

De Dienst Regulering heeft daarop besloten om de onafhankelijkheidsverklaring van de personeelsleden met ingang vanaf 2015 jaarlijks te herbevestigen.

Operationeel

Voor het operationeel beheer van de Dienst Regulering heeft de auditeur een maturiteitscore toegekend voor verschillende domeinen als volgt:

"Op basis van onze observaties komen we tot de volgende maturiteitsinschatting van de verschillende thema's:



Uit bovenstaande grafiek kunnen we afleiden:

- *Dat het maturiteitsniveau voor alle hoger besproken thema's een score van 1 of 2 heeft. Dit toont aan dat er nog heel wat potentieel is op vlak van organisatiebeheersing binnen de dienst Regulering.*
- *Score 1 voor de domeinen Informatie en communicatie (ICO), Organisatiecultuur (CUL) en Monitoring (MON) betekent dat er op ad-hoc basis binnen de organisatie beheersmaatregelen zijn uitgewerkt. Het bewustzijn van de nood aan adequate beheersmaatregelen groeit, maar er is nog geen gestructureerde of gestandaardiseerde aanpak aanwezig. Het systeem van organisatiebeheersing draait meer rond personen dan rond systemen.*



- Score 2 voor de domeinen Doelstellingen, proces- en risicomangement (DPR), Belanghebbendenmanagement (BHM), Organisatiestructuur (ORG), HRM en ICT betekent dat er een gestructureerde aanzet wordt gegeven tot de ontwikkeling van beheersmaatregelen. De beheersinstrumenten zijn bijgevolg in ontwikkeling, maar worden nog niet systematisch toegepast."



De Dienst Regulering heeft in 2014 reeds enkele acties ondernomen om het beheersniveau van een aantal domeinen verder te verbeteren. Zo werd een workshop met het voltallig personeel georganiseerd omtrent actualiseren van de missie en visie van de organisatie en werd een SWOT-analyse uitgevoerd. Deze resultaten zullen worden geïmplementeerd in het Management- en Operationeel Plan (finalisatie voorzien begin 2015).

Daarnaast werd er een formele oefening van stakeholdermanagement gedaan waarbij werd nagedacht met wie en hoe er dient gecommuniceerd te worden door de Dienst Regulering. Deze oefening zal de basis vormen voor een communicatieplan dat zal worden uitgewerkt in de nabije toekomst.

Tenslotte werden er nieuwe richtlijnen uitgevaardigd voor het verbeteren van het administratief beheer van de dossiers.



03. De evolutie van de markten

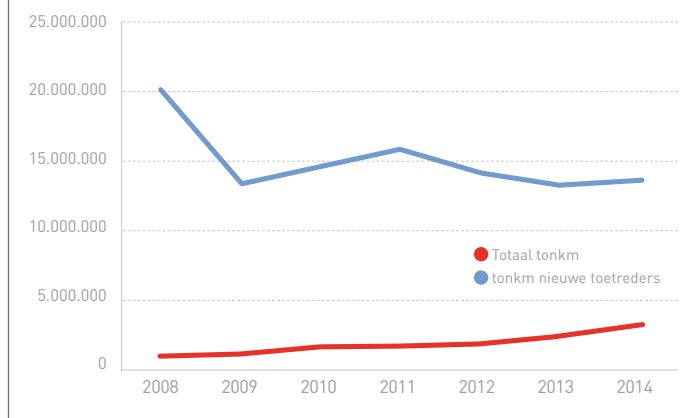
Spoorwegen

De Dienst Regulering dient een goed zicht te hebben op de ontwikkelingen, bewegingen en beperkingen van de spoorwegmarkt. Daartoe voerde het in 2014 zowel een kwantitatieve als een kwalitatieve monitoring uit, waarvan de weerslag kan teruggevonden worden in het monitoringrapport 2014. Dit rapport kan worden teruggevonden op onze website www.regul.be.

Goederenvervoer België

De markt van het goederenvervoer per spoor kende eind 2008 een stevige terugval ten gevolge van de grondstoffencrisis die nadien uitmondde in de financiële crisis. Dit komt ook naar voren in onderstaande grafiek waar een sterke regressie in het totaal aantal afgelegde tonkilometers kan worden waargenomen. In 2010 en 2011 kende de markt terug een groei, maar vanaf 2012, met de Europese staatsschuldcrisis, zette een negatieve tendens zich in, die zich doorzette tot 2013. Het aantal afgelegde tonkilometers viel terug tot onder het dieptepunt van het crisisjaar 2009. In 2014 stagneerde de markt: enerzijds was er een matige verbetering van het goederenvervoer in tonkilometer, anderzijds was er een afname van het aantal effectief gebruikte rijpaden (lees: transporten).

GOEDERENVERVOER TONKM (PER 1000 T)



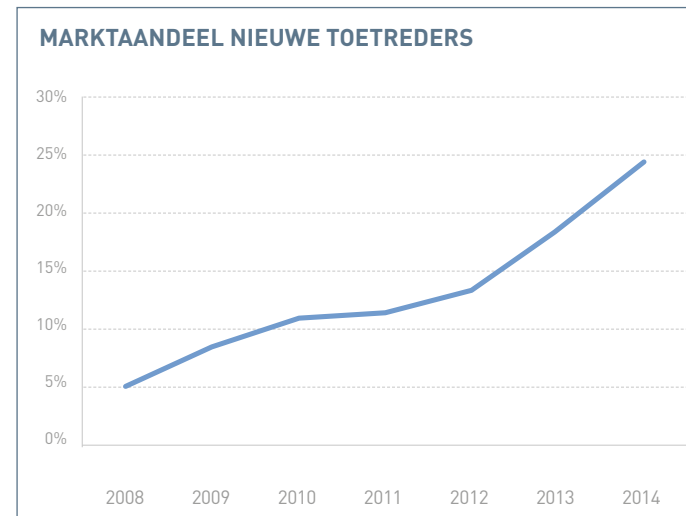
Het goederenvervoer op Belgisch grondgebied hangt nauw samen met de evolutie van de economische activiteit. De Belgische economie groeide nagenoeg niet de laatste jaren wat zich vertaalde in de inkrimping van het totaal vervoerde tonnage.

Vanuit de spoorsector wordt dan ook als grootste reden voor de terugval de economische stagnatie aangehaald welke heeft geleid tot verschillende herstructureringen en sluitingen van grote bedrijven, en op zijn beurt een stevige impact had op de klantenportefeuille van de spoorwegondernemingen.





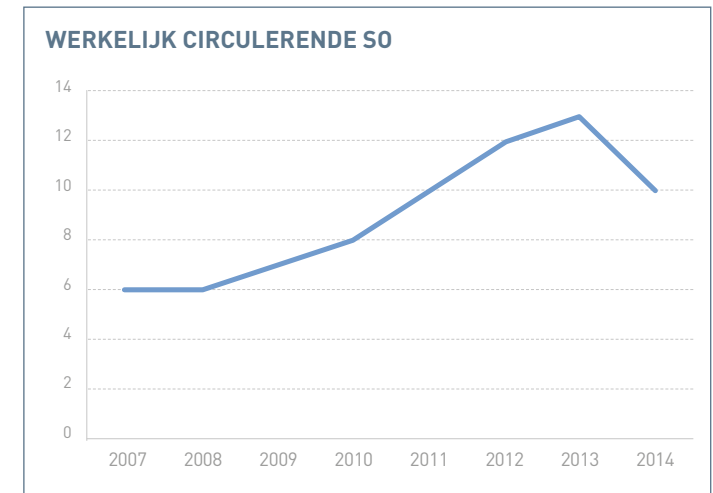
De nieuwe toetreders hebben op het eerste zicht minder last van de lage economische groei. Zij slaagden er niet alleen in om hun marktaandeel aanzienlijk te vergroten, maar ook om in absolute cijfers (tonkilometers) een positieve groei te realiseren. Het blijkt dat het type transport dat de historische operator verzorgt hierin een belangrijke rol speelt. Deze is voornamelijk actief in meer traditionele sectoren (staal, bulk, chemie), die meer dan de andere te lijden hadden onder de economische toestand.



Bovenstaande grafiek toont aan dat het gezamenlijk marktaandeel van de nieuwe toetreders een sterke groei kent. Daar waar in 2007 nog geen 5% van de markt door nieuwe toetreders werd ingenomen, bedraagt het marktaandeel in 2014 bijna 25%. De toetreders zelf werden ook groter, in 2013 hadden er slechts drie een marktaandeel van meer dan 1%, in 2014 waren dat er reeds 5.



Evenwel mag niet uit het oog verloren worden dat bijna een derde van het marktaandeel van "nieuwe toetreders" gekoppeld kan worden aan een buitenlandse historische operator.

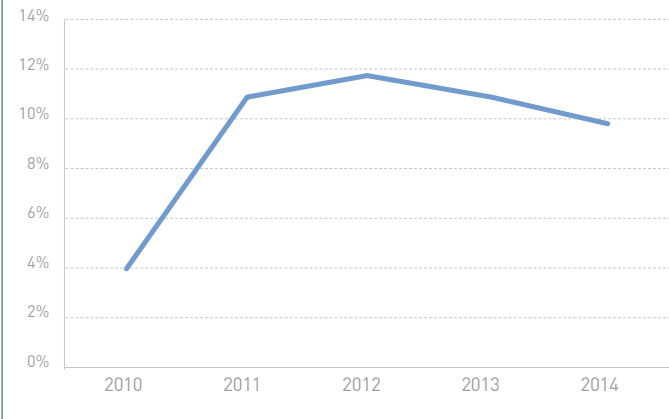


Het aantal spoorondernemingen die effectief in België circuleren is jaar na jaar geleidelijk toegenomen. In 2014 was er voor het eerst een afname, van 13 naar 10. De spoorondernemingen zijn steeds minder op zich staande operatoren en presenteren zich meer en meer als entiteiten die verticaal en/of horizontaal geïntegreerd zijn in grote logistieke groepen. Interne reorganisaties (Rurtalbahns-Transport) en operationele en strategische keuzes van multinationale groepen liggen aan de basis van de daling van het aantal actieve operatoren in België.



Internationaal reizigersvervoer

**MARKTAANDEEL NIEUWE TOETREDERS
(effectieve treinkm)**



Sinds 1 januari 2010 is de markt voor het internationaal reizigersvervoer geliberaliseerd. De Dienst Regulering stelt vast dat er weinig dynamiek op deze markt is. De historische operator wordt niet geconfronteerd met concurrentie, er is nog altijd sprake van een quasi monopolie.

Bezijden Eurostar Int. Limited die instaat voor de verbinding tussen Brussel en Londen, is er geen nieuwe spoorwegonderneming in het internationale reizigersvervoer. Zoals de grafiek weergeeft, staat Eurostar momenteel in voor ongeveer één tiende van het internationaal reizigersvervoer.

De markt van het internationaal reizigersvervoer kent de facto geen echte "nieuwe toetreders".

Deze markt heeft een aantal barrières die een rem vormen op de marktdynamiek. Zo zijn er de technologische belemmeringen, de hoge investeringskost en de interoperabiliteitsvereisten waarmee nieuwe operatoren worden geconfronteerd. Daarnaast zijn er ook de wettelijke bepalingen die het recht op cabotage aan banden legt.

Door de productplacement van NMBS kan bij de consument de indruk ontstaan dat er meerdere ondernemingen actief zijn op de markt. Producten zoals Thalys en ICE positioneren zich als individuele merken naar de internationale reizigers, onder meer via eigen marketing en treinstellen. Daardoor kan het lijken dat de concurrentie op de markt van het internationaal reizigersvervoer is verhoogd, terwijl deze feitelijk nog altijd monopolistisch is.

In 2015 zal Thalys niet langer onder de vleugels van de historische operatoren rijden, maar een zelfstandige spooronderneming worden. Zo zal ze de derde speler worden in het segment van het internationale passagiersvervoer in België.

Luchthaven Brussel-Nationaal

Evolutie van de markt in 2014

2014 was rijk aan markante gebeurtenissen, zowel voor de luchthavensector in het algemeen als voor Brussels Airport in het bijzonder.





De ontwikkeling van de luchthavenactiviteit

We stellen vast dat het zogenoemde “low cost” luchtverkeer zich in heel Europa verder heeft ontwikkeld. Op Brussels Airport werd dit concreet merkbaar door de opgemerkte komst van Ryanair, de leider in dit segment, die tot nu voornamelijk actief was op de Belgische markt vanuit Brussels South Charleroi Airport (BSCA). Dit initiatief werd zeer snel gevolgd door een reactie van Vueling, een andere zeer bekende speler in dit marktsegment. Deze initiatieven en de reacties van andere luchtvaartmaatschappijen die hen zijn gevolgd, hebben geleid tot een sterke stijging van het aantal vervoerde passagiers vanaf maart 2014. Deze stijging kan worden geraamd op 15%, een zeer uitzonderlijke groei, zowel voor Brussels Airport als voor alle Europese luchthavens.

Uit de analyses blijkt dat dit bijkomende verkeer gedeeltelijk afkomstig is van de overdracht van bepaalde verbindingen die tot dan toe vanuit BSCA werden uitgevoerd naar Brussels Airport en gedeeltelijk van de ontwikkeling van nieuwe markten die geïnteresseerd zijn in lagekostendiensten van op Brussels Airport.

Dit effect op het volume activiteiten moet zijn duurzaamheid nog bewijzen. Er is immers een bepaalde druk op de prijzen voor de lijnen waar de concurrentie zeer groot is, als gevolg van de plotse uitbreiding van de beschikbare capaciteit, vooral voor de bestemmingen Italië en Spanje.

Toch luidt 2014 het begin van een nieuw tijdperk in, waarin het “low cost” segment uiteindelijk op een zeer opmerkelijke manier zijn intrede heeft gedaan op Brussels Airport.

Steeds meer gevarieerde luchthaventarieven

De tariefreglementering bepaalt dat de tarieven van BAC moeten worden vergeleken met die van een geheel van zogenoemde “referentieluchthavens”. Vandaag beschikt

de Dienst Regulering over de instrumenten om die vergelijkingen uit te voeren. We moeten echter toegeven dat deze vergelijkingen steeds moeilijker worden door de steeds toenemende complexiteit van de tariefroosters die worden ingevoerd en die rekening houden met de positionering van elke luchthaven en de evolutie van de verschillende marktsegmenten. Fraport, de beheerder van de luchthaven van Frankfurt, heeft hieraan bijvoorbeeld zijn steentje bijgedragen door in zijn tarieven 2015 landingskosten op te nemen die gekoppeld zijn aan de milieu-impact en tegelijk kortingen toe te kennen al naargelang de gemiddelde bezettingsgraad van de vliegtuigen op een bepaalde lijn.

Ook de vergelijking met de luchthaven van Zürich is problematisch vanwege de plotse schommelingen van de wisselkoers van de Zwitserse frank (CHF) ten opzichte van de euro.

Het zijn dus moeilijke tijden voor tariefvergelijkingen. Het is tijd dat we ons vragen stellen over het nut, of zelfs de noodzaak van dit type instrument, vooral ook omdat dit systeem van referentieluchthavens bijna geen impact heeft op het tariefrooster van Brussels Airport.

Algemene luchtvaart

De gebruikers van de diensten algemene luchtvaart (General Aviation) op Brussels Airport hebben kunnen vaststellen dat een tweede grondafhandelingsdienst nu over een onthaalinfrastructuur beschikt. De Dienst Regulering kan alleen maar blij zijn met de versterking van de concurrentie in dit marktsegment.





04. Spoorvervoer

Uitgevoerde opdrachten 2014

Adviezen en Beroepen

D-2014-02-S

In 2013 startte de Dienst Regulering, binnen het kader van zijn controleopdracht, met een onderzoek waarin werd nagegaan of er zich eventueel een overdracht of handel in infrastructuurcapaciteit zou hebben voorgedaan binnen de context van het treinongeval te Wetteren op 4 mei 2013. Op 19 december nam de Dienst Regulering hierover een beslissing. Hieronder wordt in een apart punt dieper ingegaan op deze zaak.

De volledige beslissing kan geraadpleegd worden op de website van de Dienst Regulering.

D-2014-03-S

Overeenkomstig artikel 48 van de Spoorcodex is de methode voor de aanrekening van de kosten die de infrastructuurbeheerder gebruikt, onderworpen aan een goedkeuring door de Dienst Regulering en dit vóór het begin van de eerste dienstregeling ingaande na de inwerkingtreding van de Spoorcodex. Dit houdt in dat de Dienst Regulering zijn goedkeuring diende te geven voor 14 december 2014. Op deze datum had de Dienst Regulering echter nog niets ontvangen van de infrastructuurbeheerder. De Dienst Regulering besliste daarop om uitstel te verlenen en verzocht de infrastructuurbeheerder om uiterlijk op 28 februari 2015 de methode voor aanrekening van de kosten voor goedkeuring in te dienen.

De volledige beslissing kan geraadpleegd worden op de website van de Dienst Regulering (www.regul.be).



A-2014-02-C

Op 26 mei 2014 gaf de Dienst Regulering haar advies aangaande het ontwerp van vervoersovereenkomst betreffende de operationele samenwerking tussen Infrabel NV en NMBS. Conform artikel 62, §2, 5° van de Spoorcodex, heeft de Dienst Regulering de opdracht voorafgaandelijk aan de sluiting of de wijziging van de vervoersovereenkomst een met redenen omkleed advies over de inhoud te geven.

De Dienst Regulering stelde vast dat het ontwerp van vervoersovereenkomst voorgelegd door Infrabel en NMBS voldeed aan de wettelijke minimumvereisten, zoals bepaald door artikel 163quater van de wet van 21 maart 1991.

Het volledige advies kan geraadpleegd worden op onze website www.regul.be.

A-2014-03-S

Op 28 juli 2014 gaf de Dienst Regulering een advies over het voorstel van Infrabel tot wijziging van het tarifieringsprincipe Your Shunts. Infrabel stuurde de Dienst Regulering in april een voorstel tot wijziging van het tarief voor het rangeren van treinen. De infrastructuurbeheerder stelde een nieuw tarief voor aangezien volgens hen de huidige formule niet werkt. De nieuwe formule bestaat uit een forfait gebaseerd op het aantal effectieve treinen per maand. Daarnaast vroeg Infrabel een retroactieve toepassing van de nieuwe formule voor de inwerkingtreding van de nieuwe dienstregeling.

De Dienst Regulering gaf een negatief advies over deze nieuwe formule aangezien ze van mening was dat het door Infrabel voorgelegde voorstel van wijziging ingaat tegen 4 elementaire principes van de gereguleerde markt, namelijk:





1. een tariefformule dient conform te zijn met de wetgeving (artikel 49 van de Spoorcodex);
2. de retributies mogen, tenzij anders bepaald door de wetgever, niet discriminatoir zijn (artikel 58 van de Spoorcodex);
3. voor soortgelijke diensten moeten soortgelijke kortingen gelden (artikel 59 van de Spoorcodex);
4. de tarieven dienen gekoppeld te zijn aan het gebruik van de infrastructuur (artikel 50§1 van de Spoorcodex).

Ook voor het retroactief toepassen van de formule gaf de Dienst een negatief advies aangezien de wetgeving (Spoorcodex en het KB van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur) dit niet toelaat.

Het volledige advies kan geraadpleegd worden op de website van de Dienst Regulering (www.regul.be).

A-2014-05-C

Op 27 oktober 2014 gaf de Dienst Regulering haar advies over het model van kaderovereenkomst van de spoorweginfrastructuurcapaciteit. Naar aanleiding van advies A-2013-02-C en verdere opvolgvergaderingen paste de infrastructuurbeheerder het model van kaderovereenkomst aan. Deze aangepaste versie werd op 27 augustus 2014 voorgelegd aan de Dienst Regulering. De Dienst Regulering gaf een gunstig advies, evenwel onder voorwaarden.

Het volledige advies kan geraadpleegd worden op www.regul.be.

A-2014-06-S

Op 24 oktober 2014 gaf de Dienst Regulering haar advies over het ontwerp van netverklaring 2015-2016.

Het volledige advies kan geraadpleegd worden op de website van de Dienst Regulering.

Controleopdrachten

In 2014 startte de Dienst Regulering met 2 controleopdrachten. Eén over de netverklaring 2014-2015, hierna netverklaring 2015, en één over het tariefprincipe 'Your Shunts'.

Controleopdracht netverklaring 2014 - 2015

In het kader van de consultatie over het ontwerp van netverklaring 2015 maakte de Dienst Regulering verschillende opmerkingen. De infrastructuurbeheerder hield in de definitieve netverklaring rekening met de meeste van deze opmerkingen. Echter bleven er nog 2 kwesties openstaan. De Dienst Regulering besliste hierop om een controleopdracht, zoals bepaald in artikel 62, §3 van de Spoorcodex, te starten. De twee openstaande kwesties handelden over het aanvragen van capaciteit door kandidaten en over de coördinatieprocedure bij concurrerende aanvragen.

Controleopdracht Your Shunts

In de aangepaste netverklaring 2015 en de netverklaring 2015-2016 – hierna netverklaring 2016 – voerde Infrabel een nieuwe tariefformule voor het rangeren van treinen in.





Op 19 december 2014 besliste de Dienst Regulering een controleopdracht te starten in uitvoering van artikel 62, §3, 1° van de Spoorcodex, volgens hetwelke de Dienst Regulering de overeenstemming van de netverklaring met de Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten dient te controleren.

Het doel van deze controleopdracht is na te gaan of deze tariefwijziging aan alle wettelijke vereisten voldoet en in het bijzonder aan de vereisten van het Koninklijk Besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.



Europese werkzaamheden

European Network of Rail Regulatory Bodies

In 2014 organiseerde de Europese Commissie verschillende ontmoetingen van het netwerk van Europese Regulators waaraan de Dienst Regulering heeft deelgenomen. Bij deze gelegenheden delen de Europese toezichthoudende instanties hun ervaringen en beste praktijken. Daarnaast adviseert het netwerk de Europese Commissie bij de voorbereiding van uitvoeringsmaatregelen, zoals bijvoorbeeld de verschillende maatregelen die de Commissie dient te nemen in het kader van Richtlijn 2012/34.

IRG-Rail

Sinds december 2013 is de Dienst Regulering volwaardig lid van de 'Independent Regulators Group – Rail' (IRG-Rail), een netwerk van onafhankelijke toezichthoudende instanties uit 25 Europese landen. Het werk van deze groep is verdeeld onder 5 werkgroepen:

- Tarieven (Charges)
- Markt Monitoring

- Wetgeving (Legal)
- Toegang tot het netwerk (Access)
- Toegang tot dienstfaciliteiten (Access to Service Facilities)

Meer informatie kan teruggevonden worden op de website: <http://www.irg-rail.be>.

Verordening 913/2010

In het kader van de goederencorridors is de Dienst Regulering rechtstreeks betrokken bij 3 van de 9 corridors die de Verordening instelt, meer bepaald Corridor 1 (Rhine-Alpine Corridor), Corridor 2 (North-Sea – Mediterranean Corridor) en Corridor 8 (Rhine – Baltic Corridor).

Samenwerking andere toezichthoudende instanties

Artikel 20 van de Verordening geeft de toezichthoudende instanties de opdracht:

- toe te zien op de mededinging op de corridor;
- een niet-discriminerende toegang tot de corridor te waarborgen;
- te fungeren als beroepsinstantie.

Hiertoe werken zij samen met de andere toezichthoudende instanties en wisselen ze noodzakelijke informatie uit.

De Dienst Regulering sloot in het kader van deze opdracht voor elke corridor een samenwerkingsakkoord met de andere toezichthoudende instanties op de desbetreffende corridors. Deze akkoorden leggen de te volgen procedure in het geval van een klacht vast.





Daarnaast volgt de Dienst Regulering de ontwikkelingen van deze 3 corridors van nabij op. Zo werden in 2014 op cruciale momenten (na de toewijzing van de capaciteit en voor het begin van de nieuwe dienstregeling) vergaderingen gehouden met de One Stop Shops van Corridor 1 en 2.

Verder is een vertegenwoordiger van de toezichhoudende instanties aanwezig op de vergaderingen van de Raad van Bestuur van de bovenvermelde drie corridors. Voor de North Sea – Mediterranean Corridor vertegenwoordigt de Dienst Regulering de andere toezichhoudende instanties.

Gemeenschappelijk kader voor toewijzing capaciteit op de corridors

In 2014 werd door de beheersraden van alle corridors getracht een gemeenschappelijk kader voor toewijzing van capaciteit op te stellen. Men slaagde er echter niet in om alle beheersraden op dezelfde lijn te krijgen voor de deadline, waardoor de nieuwe versie van het Framework of Capacity Allocation slechts door 4 van de 9 corridors werd ondertekend. In 2015 is een evaluatie voorzien van het nieuwe kader, waarbij alle corridors betrokken zullen worden.

Juridische evoluties

In vergelijking met 2013 was het in 2014 relatief rustig op het juridische vlak. Slechts enkele wetgevende initiatieven hadden betrekking op de spoorwegmarkt.

Richtlijn 2012/34/EU

In het kader van Richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte werden 2 uitvoeringsverordeningen genomen. Eén ervan (EU) (870/2014) werd echter ingetrokken en vervangen door Uitvoeringsverordening EU 2015/10 van 6 januari 2015 inzake criteria voor aanvragers van spoorweginfrastructuurcapaciteit en tot intrekking van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 870/2014.



Uitvoeringsverordening 869/2014 van 11 augustus 2014 inzake nieuwe spoorvervoerdiensten voor passagiers

Deze verordening legt de procedure en criteria vast die moeten worden toegepast om te bepalen of:

- a) het hoofdoel van een voorgestelde spoorvervoersdienst erin bestaat passagiers te vervoeren tussen stations in verschillende lidstaten;
- b) het economisch evenwicht van een openbare dienstcontract voor spoorvervoer door een internationale passagiersdienst per spoor in gevaar komt.

Vierde Spoorwegpakket

Het vierde spoorwegpakket heeft als doel de voltooiing van de Europese spoorwegruimte ter bevordering van het concurrentievermogen en de groei in Europa. Het pakket omvat één overkoepelende / begeleidende mededeling en zes wetgevende voorstellen, waaronder drie betreffende (intrekking van) een Verordening en drie betreffende een Richtlijn.

Het meest in het oog springende voorstel is het voorstel tot wijziging van Verordening nr. 1370/2007 met betrekking tot openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor. De Europese Commissie beoogt met dit voorstel:





- een betere kwaliteit en operationele efficiëntie van het passagiersvervoer per spoor te bewerkstelligen;
- de concurrentiekracht van het spoor ten opzichte van andere vervoerswijzen te verbeteren;
- de Europese vervoersruimte verder te versterken.

Het voorstel bevat gemeenschappelijke regels voor de gunning van openbare dienstcontracten voor passagiersvervoer per spoor (via verplichte aanbestedingsprocedures) en begeleidende maatregelen met als doel het verhogen van de slaagkansen van de aanbestedingsprocedures.



In eerste lezing herzag het Europees Parlement het oorspronkelijke voorstel van de Commissie aanzienlijk. Vooral op vlak van de zogenaamde 'marktpijler' van het pakket (de richtlijnen over beleidsstructuur en marktopening en de Verordening over openbare dienstcontracten). Zo werden verplichte aanbestedingen voor openbare dienstcontracten uitgesteld tot 2019 en werden verschillende uitzonderingen bedacht, zodat rechtstreeks toewijzen van deze contracten nog steeds mogelijk is.

Begin 2015 kwam het Letse voorzitterschap van de Europese Raad met nieuwe compromis tekstvoorstellen. Het doel is om de onderhandelingen in de Raad af te kunnen ronden tijdens dit voorzitterschap zodanig dat de teksten naar het Europees Parlement kunnen voor de laatste lezing en het volledige vierde pakket kan worden aangenomen.

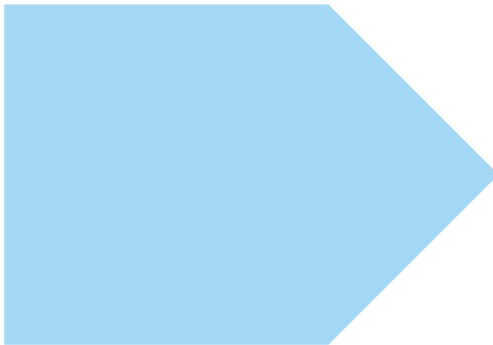


05. Focus on...

Controleopdracht Wetteren

Op 19 december 2014 nam de Dienst Regulering een beslissing betreffende de controleopdracht naar mogelijke overdracht van capaciteit tussen NMBS Logistics en DB Schenker Rail Nederland binnen het kader van het treinongeval te Wetteren.

Wat het effectief gebruik is van een rijpad, wordt niet vastgelegd in de wetgeving. De Dienst Regulering heeft zich aldus gebaseerd op een benadering die uitging van een bundel van aanwijzingen, vertrekkende van de stelling dat degene die de controle had over de trein ook effectief het rijpad benutte. Om na te gaan wie de controle over de trein had, werd gebruik gemaakt van een bundel van indicatoren “de jure” en “de facto”. Een overzicht van de onderzochte indicatoren kan hieronder teruggevonden worden.



VASTSTELLING	DE JURE	DE FACTO
WERKING		
NMBS Logistics bepaalt de regels die de treinbestuurder dient te kennen.	x	x
NMBS Logistics heeft een duidelijke procedure voor het doorgeven van zijn informatie/instructies.	x	x
NMBS-Logistics controleert de transportorganisator.	x	x
NMBS Logistics kan de trein en bestuurder auditeren en controleren.	x	x
De treinbestuurder kan geïdentificeerd worden als een bestuurder die voor NMBS-Logistics of binnen een samenwerkingsverband tussen NMBS-Logistics en DB Schenker Rail Nederland functioneerde.	x	x
VRACHT EN WAGONBRIEVEN		
DB Schenker Rail Nederland is niet de enige contractuele verzender.	x	x
NMBS Logistics kan geïdentificeerd worden als mede-opererende spoorwegonderneming in de CUV-wagonbrieven.	x	x
CONTRACTUEEL KADER		
NMBS Logistics heeft een overeenkomst met COBRA voor het leveren van vervoersdiensten.	x	x
DB Schenker Rail Nederland heeft een overeenkomst met COBRA voor het leveren van bestuurders en tractie.	x	x

Uit het onderzoek van de bundel van indicatoren is gebleken dat NMBS-Logistics voldoende controle had over de trein. Op basis daarvan besliste de Dienst Regulering dat er geen overdracht van capaciteit heeft plaatsgevonden.





Luchthaven Brussel-Nationaal

In 2014 werden de tariefconsultaties voorbereid die in de eerste helft van 2015 zullen plaatsvinden. Dit gebeurde echter in een bepaalde rechtsonzekerheid omdat de Koninklijke Besluiten opnieuw moeten worden gewijzigd om ze in overeenstemming te brengen met Richtlijn 2009/12/EG inzake luchthavengelden. De wetten die deze wijzigingen regelen, waren op het einde van het jaar noch goedgekeurd, noch gepubliceerd.

De evolutie van de tarifaire segmentering

Zoals hierboven vermeld, zijn de gebruikers van de luchthaven actief in zeer uiteenlopende segmenten. Ze hebben dus steeds meer gevarieerde verwachtingen op het vlak van infrastructuur en luchthavendiensten. Dat geldt des te meer omdat de onderlinge concurrentie heviger is dan ooit.

Dit verschijnsel is vergelijkbaar met alle grote Europese luchthavens. Ook het KB betreffende de privatisering van B.I.A.C., zoals herzien in 2011, voorziet een opsplitsing van het tariefsysteem in artikel 35, § 2, 3^o¹.


De Dienst Regulering zal de spanningen die kunnen ontstaan tussen een relatief weinig modulair tariefsysteem en dienstenkwaliteit, zoals Brussels Airport ze momenteel toepast, en de steeds meer heterogene vraag van de verschillende marktsegmenten (Europese vluchten, traditionele vluchten, recreatieve vluchten, "low cost" vluchten, langeafstandsvluchten, cargo) nauwgezet opvolgen.

¹ [...] op voldoende wijze is opgesplitst, inzonderheid al naargelang de gebruikswaarden en -modaliteiten van de luchthaveninstallaties en verstrekte diensten.

We moeten vaststellen dat, hoewel het voor BAC moeilijk is om de diensten aan te bieden die deze verschillende soorten gebruikers van haar infrastructuur vragen, deze gebruikers er steeds minder in slagen om met één stem te spreken wanneer het gaat over de evolutie van de tarieven of de kwaliteit van de geleverde diensten.

We merken op dat een naburige luchthaven zoals Schiphol gedifferentieerde vergoedingen voor landen/opstijgen voorstelt, al naargelang de luchtvaartmaatschappij wenst dat haar vliegtuig met de terminal wordt verbonden door middel van een loopbrug, of op afstand van de terminal wordt geparkeerd. De luchthavens van Parijs (Orly en Roissy) en Fraport maken dit verschil op hun beurt op het niveau van de parkingvergoeding. De eerste optie wordt vaak door traditionele luchtvaartmaatschappijen gekozen, vooral voor de intercontinentale vluchten, want ze wordt als comfortabeler beschouwd en maakt een gefaseerde inscheping van de passagiers mogelijk. De tweede geniet de voorkeur van de lagekosten- of regionale maatschappijen omdat ze goedkoper is en een snellere rotatie mogelijk maakt dankzij het gelijktijdige gebruik van twee trappen voor de ontscheping en de inscheping van de passagiers.

Anderzijds segmenteren Fraport en de luchthavens van Parijs het bedrag van de passagiersvergoeding al naargelang de bestemming van de vlucht, bijvoorbeeld tussen Europa Schengen, Europa niet-Schengen en de rest van de wereld. Deze segmentering is ongetwijfeld gebaseerd op de vaststelling dat passagiers op langeafstandsvluchten hogere verwachtingen hebben betreffende het comfort van de wachzones en de sanitaire installaties.



Tot slot stellen we vast dat bepaalde luchtvaartmaatschappijen, vooral in het lagekostensegment, oplossingen beginnen ontwikkelen op basis van de informatie- en communicatietechnologieën om zich te onderscheiden op het niveau van de diensten die aan de passagiers worden aangeboden en het gebruik van de luchthaveninfrastructuur. Deze initiatieven kunnen de geïntegreerde benadering van de luchthavenkosten eveneens bemoeilijken.

Het verloop van de tariefconsultaties bij Brussels Airport voor de periode 2016 - 2021 zal een indicatie geven van de toestand van de markt op het vlak van segmentering.

Beslissingen en adviezen

Beslissing

De Dienst heeft de beslissing D-2014-01-LA van 25 juli 2014 uitgebracht betreffende de uitbating van General Aviation. De Dienst stelde een aantal inbreuken vast met betrekking tot de exploitatielicentie en heeft de licentiehouder gelast om:

- de goedgekeurde gereguleerde tarieven te laten toepassen, inclusief voor de parking van de vliegtuigen bij General Aviation;
- kwaliteitscharters te publiceren voor de gebruikers en de passagiers, specifiek voor General Aviation;
- een overeenkomst te publiceren met betrekking tot de kwaliteit van de grondafhandelingsdiensten die worden gepresteerd bij General Aviation;
- een plan voor te stellen om de kwestie van de exploitatie van de APRON van General Aviation door een derde te regelen;
- een einde te stellen aan de overeenkomst die de exploitatie van de terminal General Aviation exclusief aan een derde toekent.

Op het einde van de oefening waren de aspecten betreffende de overeenkomsten voor het niveau van de dienstverlening voor grondafhandelingsdiensten en de charters voor de gebruikers en de passagiers bijna opgelost en had de licentiehouder een aanvraag tot goedkeuring van deze documenten ingediend bij de Dienst.

De aspecten verbonden met het beheer van de General Aviation terminal werden geregeld door de herroeping van de bijzondere overeenkomst tussen de licentiehouder en het bedrijf ABELAG.

De besprekingen tussen de partijen over de tariefaspecten waren op het einde van het jaar nog aan de gang.

Voor de aspecten verbonden met de verlenging van de concessie en meer bepaald voor de levering van parkingdiensten voor vliegtuigen hebben de licentiehouder en het bedrijf ABELAG beroep aangetekend tegen de beslissing van de Dienst Regulering. Dit deel van het dossier is dus in afwachting van een gerechtelijke uitspraak.

Advies

De Dienst Regulering werd twee keer ondervraagd door de Staatssecretaris voor Mobiliteit over twee wetsontwerpen houdende de herziening van de Koninklijke Besluiten betreffende de privatisering en de licentie van de luchthaven Brussel-Nationaal na de ingebrekestelling van België door de Europese Commissie voor een incorrecte omzetting van richtlijn 2009/12/EG inzake luchthavengelden.

Er werd een eerste, gereserveerd, advies overgemaakt op 8 april 2014. Het pleitte voor een versterking van de tools voor het meten van de rentabiliteit van de gereguleerde diensten die door de houder van de exploitatielicentie worden verleend, met respect voor de rechten van alle betrokken partijen, inclusief de passagiers.



Op basis van de opmerkingen van de Raad van State werden de wetsontwerpen aangepast. In het raam hiervan heeft de Dienst Regulering een tweede, eveneens gereserveerd, advies uitgebracht op 11 september 2014 met de identificatie A-2014-04-LA. De geformuleerde reserves hebben betrekking op de kwaliteit van de omzetting van richtlijn 2009/12/EG en van de economische instrumenten die de reguleringsautoriteit ter beschikking worden gesteld.

Behandelde dossiers

Op vlak van tariefcontrole

JAARLIJKS OVERLEG




Conform aan het licentiebesluit, en rekening houdend met het feit dat de tarieven door de Staatssecretaris voor Mobiliteit voor de periode 2011-2016 werden goedgekeurd, heeft de licentiehouder op 4 november 2014 een overlegvergadering gehouden met de gebruikers (de luchtvaartmaatschappijen), waarop de Dienst als waarnemer werd uitgenodigd.

COMMUNICATIE OVER DE TARIEVEN

Conform aan het licentiebesluit, heeft de Dienst een kopie ontvangen van de brief die op 19 december 2013 door de licentiehouder naar de verbruikers werd gestuurd in verband met de tarieven die op 1 april 2014 van kracht moesten worden.

Op vlak van kwaliteitsopvolging

RAPPORTEN OVER DE KWALITEIT EN OVER DE KLACHTEN



De Dienst heeft de twee rapporten voor het eerst gelijktijdig geanalyseerd en heeft aanbevolen om ze te coördineren. Het rapport over de kwaliteit brengt een zwak punt aan het licht inzake de netheid van de toiletten en het is moeilijk om na te gaan, zoals vermeld in het rapport over de klachten, of de maatregelen die na de klachten over dit onderwerp werden genomen, al resultaat hebben opgeleverd.

De Dienst zal in 2015 de besprekingen voortzetten over de verbetering en de standaardisering van de methodologie voor de beschrijving van de technische kwaliteitsindicatoren.

INCHECKBALIES

De wetgeving bepaalt dat er een kwaliteitsindicator moet zijn voor de incheckbalies. Dit aspect is momenteel echter niet geactiveerd. De besprekingen met BAC om hiervoor een oplossing te vinden, met respect voor de belangen van de verschillende betrokken partijen (grondafhandelingsdiensten en luchtvaartmaatschappijen) worden voortgezet.

TRANSPORT VAN DE CATERING

De Dienst is betrokken bij de voorbereiding van de aanbesteding voor de aanstelling van een nieuwe grondafhandelingsdienst voor het transport van de catering en heeft besloten dat de bestaande SLA moet behouden blijven om de concurrentie tussen de huidige en de aan te stellen dienstverlener niet te vervalsen.

Op vlak van opvolging van de ontwikkeling van de luchthaveninstallaties

OPVOLGING VAN DE INVESTERINGEN VOOR DE PERIODE 2011-2016

De Dienst Regulering heeft als waarnemer deelgenomen aan de gebruikersvergadering op 4 november 2014 georganiseerd door de licentiehouder, in het kader van de jaarlijkse follow-up van de investeringsprojecten die een specifieke impact hebben op de tarieven. De informatie ging over de volgende projecten:

APRON 9 East

Het project bestaat uit de bouw van 3 supplementaire stands aan de kant van Brucargo.

Het project is beëindigd, binnen het voorziene budget.



TWY N Phase 1

Het project bestaat uit de realisatie van een taxiway die Brucargo bedient. Wegens de daling van het vluchtverkeer werd dit uitgesteld tot na de huidige periode 2011-2016.

Uitbreiding T zone

Het project omvat de bouw van twee voetgangersbruggen aan het uiteinde van de A-pier. De creatie van een nieuwe instapplaats waar nu de lounges van Brussels Airlines zijn, werd uitgesteld.

Het budget zou gerespecteerd moeten kunnen worden.



Connector

Het gaat om de belangrijkste investering van de periode 2011-2016. Het moet een multifunctioneel gebouw worden dat de terminal met de A-pier verbindt. De indienststelling ervan is gepland in 2015.

De Dienst Regulering stelt vast dat het initieel voorziene budget ruimschoots werd overschreden. Dit kan voortkomen uit prijsstijgingen die zich op de bouwmarkt hebben voorgedaan sinds de berekening van het budget in het begin van de periode. De investeringsbudgetten worden vastgelegd voor 5 jaar, wat een optimale transparantie of een financiële planning zonder risico's niet altijd mogelijk maakt.



Een gedeelte van de stijging van de bouwkosten voor het gebouw lijkt overigens afkomstig te zijn van bijkomende installaties waarover geen overleg werd gepleegd. Hoewel dit duidelijk een inbreuk is op artikel 8 van de richtlijn 2009/12/EG inzake luchthavengelden, lijkt het niet in tegenspraak met enig voorschrift van de in België geldende reglementering.

Institutionele aanwezigheid

GROEP VAN THESSALONIKI

De Dienst heeft in 2014 deelgenomen aan het forum van Thessaloniki dat door de Europese Commissie werd georganiseerd op 12 en 13 juni 2014. Dit forum, het eerste in zijn soort, verenigde de reguleringsautoriteiten van de verschillende lidstaten en de vertegenwoordigers van de luchthavens en de luchtvaartmaatschappijen.

Het doel van de vergadering was een instantie op te richten die de Europese Commissie moet informeren over de noodzaak of de risico's van een evolutie van de geldende reglementering.

Er werd overeengekomen dat het forum, Groep van Thessaloniki genoemd, regelmatig opnieuw zou bijeenkomen, tenminste voor wat betreft de Europese Commissie en de nationale toezichthouders



07. Wat brengt de toekomst?

Spoorwegvervoer

Inzake spoorwegvervoer zijn er twee grote thema's voor de komende jaren binnen het kader van economische transportregulering.

Enerzijds is er de omzetting (tegen uiterlijk 16 juni 2015) van de Richtlijn 2012/34/EU die ondermeer voorziet in een nieuw statuut voor de Dienst Regulering. Besprekingen zijn momenteel bezig om de doelstellingen en ambities van deze omzetting te bepalen. Zoals hiervoor reeds aangegeven, brengt een dergelijk nieuw statuut nieuwe verantwoordelijkheden met zich mee voor de regulator, met name een eigen personeels- en budgettair beheer.

Anderzijds wordt er op Europees niveau nog steeds onderhandeld over het '4de spoorwegpakket' waarbij de liberalisering van het binnenlands reizigersvervoer een belangrijk thema is, en dat zonder twijfel in de komende jaren een belangrijke uitdaging zal zijn voor de dynamiek van de spoormarkt.

Luchthaven

Inzake luchthavenregulering dient te worden vastgesteld dat:

- de wetgevende Europese initiatieven een vertraging kennen: de herziening van de reglementering inzake grondafhandeling waarin een nieuwe rol voor de economisch regulerende instanties werd ingeschreven, ligt momenteel stil. Een aanpassing van de richtlijn inzake luchthavengelden laat eveneens op zich wachten;
- onder de impuls van de Europese Commissie het overleg en de samenwerking tussen de Europese luchthavenregulators een begin van formalisering kent. In 2014 werd voor een eerste keer een overlegforum georganiseerd. Dit initiatief zal in 2015 verder gezet worden om uiteindelijk tot een formeel regulier overleg te komen tussen de luchthavenregulators.





08. Nuttige adressen



Algemeen

Minister voor Mobiliteit
Ernest Blerotstraat 1
1070 Brussel

**Minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's,
Landbouw en Maatschappelijke integratie belast met het
beleid inzake het spoorwegsysteem en met de regulering
van het spoor- en luchtverkeer**
Guldenvlieslaan 87
1060 Brussel

FOD Mobiliteit en Vervoer
Vooruitgangstraat 56
1210 Brussel

Luchthaven

**The Brussels Airport Company
Exploitatiezetel**
Luchthaven Brussel-Nationaal
1930 Zaventem

Maatschappelijke zetel
Building Diamant
A. Reyerslaan 80
1030 Brussel

AOC Brussels
Brussels National Airport
BP 78
B-1930 Zaventem

Spoorwegen

Infrabel
Fonsnylaan 13
1030 Brussel

Vergunningen
Directoraat Generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid
Directie overheidsbedrijven en spoorbeleid
Vooruitgangstraat 56
1210 Brussel

Veiligheidscertificaten
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen
(DVIS)
Vooruitgangstraat 56
1210 Brussel

**Onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten
op het spoor (oois)**
Vooruitgangstraat 56
1210 Brussel

