

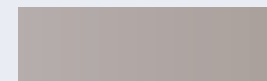
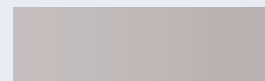
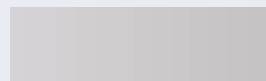
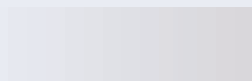


**DIENST REGULERING VAN HET SPOORWEGVERVOER EN
VAN DE EXPLOITATIE VAN DE LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL**



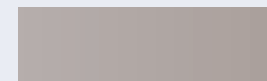
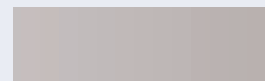
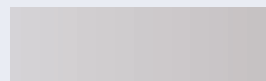
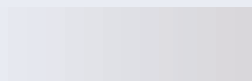
WERKINGSRAPPORT

2012



INHOUDSOPGAVE

	VOORWOORD	5		4. WERKING	27
1.	IDENTITEIT	7	4.1	PERSONEEL	27
1.1	DOELSTELLINGEN VAN DE DIENST REGULERING	7	4.2	FINANCIËLE MIDDELEN	28
1.2	VISIE	7	4.3	HET STATUUT	28
1.3	WAARDEN	7	5. PRAKTISCHE INFO	29	
1.4	ACTIVITEITENDOMEINEN	8	5.1	GLOSSARIUM	29
2.	SPOORWEGVERVOER	13	5.2	NUTTIGE ADRESSEN	30
2.1	JURIDISCH KADER	13	BIJLAGE 1	31	
2.2	ECONOMISCHE TOESTAND VAN DE SECTOR	14	OVERZICHT EUROPESE WETGEVING	31	
2.3	ECONOMISCHE REGULERING	17	OVERZICHT BELGISCHE WETGEVING	32	
2.4	ADMINISTRATIEVE AFHANDELING VAN GESCHILLEN	18			
2.5	INSTITUTIONELE AANWEZIGHEID	18			
3.	DE EXPLOITATIE VAN DE LUCHTHAVEN VAN BRUSSEL-NATIONAAL	21			
3.1	HET JURIDISCH KADER	21			
3.2	ECONOMISCHE SITUATIE VAN DE SECTOR	22			
3.3	BESLISSINGEN EN ADVIEZEN	23			
3.4	BEHANDELDE DOSSIERS	23			
3.5	INSTITUTIONELE AANWEZIGHEID	25			



VOORWOORD

De Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal – hierna de Dienst Regulering genaamd – heeft sinds zijn oprichting in 2006 reeds een eerste traject in zijn ontwikkeling afgelegd. Naast de uitbreiding van de opdrachten tot luchthavenregulering zijn ook de bestaande taken inzake spoorwegregulering gaandeweg uitgebreid en geëvolueerd.

Momenteel staat men in Europa op de drempel van een nieuwe fase in de economische regulering van de transportsector.

Op luchthavenvlak is de evaluatie van het eerste luchthavenpakket net van start gegaan en tegelijkertijd zijn sinds enige tijd de discussies over de invoering van het tweede luchthavenpakket van start gegaan. Nieuwe toekomstige bevoegdheden inzake economische regulering worden hiermee beoogd binnen het Europees kader.

Ook op vlak van spoorwegvervoer staat een nieuwe fase in de startblokken. Met het derde spoorwegpakket worden voornamelijk organisatorische veranderingen met betrekking tot de toezichthouders beoogd, terwijl de discussies betreffende het vierde spoorwegpakket net worden opgestart en waarin enkele nieuwe opdrachten voor de toezichthouders worden beoogd.

De Dienst Regulering ziet het als één van zijn voornaamste taken de organisatie optimaal voor te bereiden op de toekomst en uiteindelijk te zorgen voor een vlotte implementatie van de nieuwe opdrachten en structuren.

Overleg tussen de actoren vormt de basis van een verdere ontwikkeling. Het is aan de Dienst Regulering om actief deel te nemen aan dit overleg en het mee te sturen. De dialoog met onze stakeholders is immers van cruciaal belang. Hopelijk is dit jaarverslag niet enkel een middel om u over onze activiteiten te informeren, maar ook een aanzet om verder met u in dialoog te treden.

Marc HINOUL
Adjunct-directeur

Serge DRUGMAND
Directeur





1 IDENTITEIT

1.1 DOELSTELLINGEN VAN DE DIENST REGULERING

1.1.1 Waken over de markt

De Dienst Regulering is de economische waakhond van de markten van het spoorvervoer in België en de luchthaven Brussel-Nationaal (Brussels Airport). Dit betekent dat wordt bekeken of de processen op deze markten correct verlopen en dat de markt zich harmonieus ontwikkelt. Verder gaat de Dienst na of de tarieven voor het gebruik van de infrastructuur correct worden toegepast (spoor) of op een correcte manier worden berekend (luchthaven).

1.1.2 Waken over de belangen van de gebruikers en het algemeen belang

De Dienst Regulering waakt eveneens over de belangen van de partijen die toegang dienen te krijgen tot de infrastructuur, zowel voor de sector van het spoorvervoer als voor de luchthaven Brussels Airport.

1.1.3 Adviseren

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

1.2 VISIE

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

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

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

1.3 WAARDEN

1.3.1 Deskundigheid

Het personeel van de Dienst ontwikkelt de nodige deskundigheid om situaties volgens de regelgeving en de economische realiteit in te schatten.

1.3.2 Toegankelijkheid en gelijke kansen

Elke economische speler, die voldoet aan de wettelijke vereisten, moet een billijke toegang krijgen tot de infrastructuur, zodat hij de concurrentie op zijn markt met evenveel kansen op succes kan aangaan.

1.3.3 Onafhankelijkheid

De leden van de Dienst mogen geen directe of indirecte band hebben met om het even welke spoorwegonderneming, de infrastructuurbeheerder en de NMBS-holding. Zij dienen ook los te staan van de luchthavenbeheerder van de luchthaven Brussel-Nationaal en van alle luchtvaartmaatschappijen.¹ De leiding van de Dienst staat enkel voor tuchtprocedures onder het rechtstreeks gezag van de minister.

1.3.4 Transparantie

De Dienst Regulering streeft naar maximale transparantie voor alle feitelijke en potentiële economische actoren over de regels en de tarieven. Zij volgt de

¹ Koninklijk Besluit van 4 december 2012 tot wijziging 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.

economische en wetgevende ontwikkelingen op de voet en tracht obstakels van de transparantie weg te werken via de nodige initiatieven en adviezen.

1.4 ACTIVITEITENDOMEINEN

De Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal beheert twee domeinen die deel uitmaken van de vervoerssector en waarin een natuurlijk monopolie bestaat.

1.4.1 Het spoorwegvervoer

De Dienst Regulering is bevoegd voor adviezen, controle en administratieve afhandeling van geschillen en beroepsprocedures.²

1.4.1.1 Adviesopdrachten

De Dienst Regulering

- verleent gemotiveerde adviezen;
- formuleert voorstellen;
- voert, op eigen initiatief of op vraag van de minister, onderzoeken en studies uit met betrekking tot de spoorwegmarkt;

² Artikel 63 van de Wet 4 december 2006 betreffend het gebruik van de spoorweginfrastructuur.



- bezorgt de minister de inlichtingen om regels op te stellen over de spoorwegvergunning, de tarifiering van het infrastructuurgebruik, de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit;
- werkt samen met de regulatoren van de andere lidstaten van de Europese Unie.

In uitvoering van deze opdrachten verleent de regulator adviezen.

1.4.1.2 Controleopdrachten

De Dienst Regulering controleert:

- de overeenstemming van de netverklaring (NV) met de spoorwegreglementering;
- de overeenstemming van de heffing voor het gebruik van de infrastructuur met de spoorwegreglementering en de NV;
- het niet-discriminerend karakter van de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;
- de overeenstemming van de toewijzing van de spoorwegcapaciteit met de reglementering en de NV;
- de concurrentie op de markt voor spoorvervoerdiensten, in het bijzonder het vrachtvervoer en dit onafhankelijk van de toepassing van de wet van 5 augustus 1991 over de bescherming van de economische concurrentie.
- of een internationale passagiersvervoersdienst in hoofdzaak bedoeld is om passagiers tussen stations in verschillende lidstaten te vervoeren.

De Dienst Regulering neemt bij het uitvoeren van deze opdrachten gemotiveerde beslissingen.

1.4.1.3 Opdrachten voor het administratief afhandelen van geschillen

De Dienst Regulering neemt beslissingen in de geschillen over de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit:

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

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

1.4.1.4 Opdrachten voor administratief beroep

De Dienst Regulering doet via gemotiveerde beslissingen uitspraak over elke schriftelijke klacht van een spoorwegonderneming of een infrastructuurbeheerder in geval van discriminatie, onrechtvaardige 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 Dienst Regulering kan alle nodige maatregelen nemen, met name bewarende maatregelen, en administratieve boetes opleggen.



1.4.2 De exploitatie van de 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, gewijzigd door het Koninklijk Besluit van 12 mei 2011. 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 aan de naamloze vennootschap BIAC, gewijzigd door het Koninklijk Besluit van 12 mei 2011.

Merk op dat de benaming van de exploitant in oktober 2006 werd veranderd in *The Brussels Airport Company*.

Deze opdrachten behelzen:

1.4.2.1 De exploitatielicentie

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. Dit voorstel wordt gericht aan de Minister die de mobiliteit in zijn bevoegdheid heeft. De beslissing zelf wordt in ministerraad genomen en bekendgemaakt in het Staatsblad.

In het kader van de opvolging van de licentie verstrekt de exploitant van de luchthaven aan de Dienst Regulering:

- een lijst van de kwaliteitsindicatoren die betrekking hebben op de diensten die bestemd zijn voor de gebruikers (luchtvaartmaatschappijen), de verleners van grondafhandelingsdiensten en de passagiers;
- een rapport over de efficiëntie van het luchthavenbeheer gebaseerd op de hoger vermelde kwaliteitsindicatoren en op gegevens afkomstig van de referentieluchthavens.

Bovendien moet de exploitant van de luchthaven de Dienst Regulering informeren

- over elke wijziging die van aard is om zijn technische of financiële mogelijkheden te wijzigen;
- over elke intentie tot overdracht van de licentie of tot wijziging van de controle van de vennootschap, tot verrichting van een fusie, splitsing of enige andere verrichting met betrekking tot zijn wettelijk statuut.

De Minister die de mobiliteit in zijn bevoegdheid heeft, kan genoodzaakt zijn om de inhoud van de exploitatielicentie te wijzigen, onder meer omwille:

- van technische of economische omstandigheden
- van verplichtingen voortvloeiend uit verdragen of internationale akten
- van de evolutie van het luchthavenverkeer
- van nalatigheden in hoofde van de licentiehouder

De Dienst Regulering vaardigt een vooradvies uit, na consultatie van de licentiehouder.

De licentiehouder kan eveneens de herziening van de voorwaarden hiervan vragen. Dit behelst het geval van de wijziging van de luchthaveninstallaties. In geval van herziening is dezelfde procedure van toepassing als die voor de toekenning.

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.

1.4.2.2 De kwaliteit van de diensten

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.

1.4.2.3 De tarieven

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

De Dienst Regulering kan als observator deelnemen aan de consultaties. Er zal besloten worden dat er een akkoord bestaat over het tariefsysteem en de formule voor de tariefcontrole (jaarlijkse evolutie van de tarieven), indien de

Dienst Regulering geen onenigheid opmerkt tussen de licentiehouder en de gebruikers.

In geval van onenigheid 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.

Op het vlak van de tarieven komt de eindbeslissing toe aan de Minister van Mobiliteit.







2 ■ SPOORWEGVERVOER

2.1 JURIDISCH KADER

2.1.1 Europese regelgeving.

2.1.1.1 Actueel

De verschillende spoorwegpakketten vormden de inleiding van stevige ontwikkelingen in de spoormarkt zowel op gebied van goederen als reizigersvervoer. Het eerste spoorwegpakket leidde tot de creatie van de Dienst Regulering. De voornaamste Europese richtlijnen en verordeningen kan u terugvinden in bijlage 1.

2.1.1.2 Evolutie

2.1.1.2.1 Verordening Nr. 913/2010 inzake het Europese Spoorwegwet voor concurrerend goederenvervoer

Internationaal goederenvervoer moet vanaf eind 2014 in Europa over zes geprivilegieerde corridors kunnen rijden. Twee jaar later komen daar nog drie corridors bij. Verordening 913/2010 legt het traject van de corridors vast. De Dienst Regulering, die als beroepsinstantie fungeert, zal over de mededinging op de corridors en de gelijke toegang waken. Gezien het internationaal karakter van de corridors pleegt de Dienst Regulering regelmatig overleg met de andere betrokken regulatoren.

2.1.1.2.2 Richtlijn 2012/34 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (herschikking eerste spoorwegpakket)

Met deerschikking van het eerste spoorwegpakket wil Europa de bestaande wetgeving verduidelijken, verschillende interpretaties wegwerken en de eerlijke marktwerking stimuleren.

In deerschikking worden nieuwe taken aan de regulatoren toegewezen onder meer wat betreft de onderlinge samenwerking. Deerschikking voorziet in een verder opening van de markt van dienstvoorzieningen voor spooroperatoren. De regulatoren zullen toezien op de eerlijke toegang voor alle kandidaten. Ze dienen ook te waken over de transparantie van de geldstromen tussen de infrastructuurmanagers en de spoorwegoperatoren teneinde kruissubsidiering te voorkomen. In deerschikking wordt ook de autonomie van de regulatoren versterkt.

2.1.1.2.3 Het voorstel voor 4de spoorwegpakket

Op 30 januari 2013 heeft de Commissie een ontwerp van 4de spoorwegpakket bekend gemaakt. Dit voorstel dient nog besproken en goedgekeurd te worden door het Europees parlement en de Raad. De Commissie stelt voor om vanaf december 2019 de markt van het binnenlandse reizigersvervoer te liberaliseren. Daarnaast wenst ze ook dat de markttoegang voor spoorwegondernemingen zowel goedkoper wordt door het terugdringen van de administratieve kosten als makkelijker wordt door gemeenschappelijke normen en vergunningen. Het voorstel van 4de spoorwegpakket betreft ook de openbardienstencontracten en de onafhankelijkheid en efficiëntie van de infrastructuurbeheerders.

2.1.2 Belgische wetgeving

2.1.2.1 Actuele

De Belgische wetgeving kende de laatste jaren deels onder invloed van Europa een evolutie. Zowel op gebied van de toegang tot het net, de veiligheid, de gebruiksvoorwaarden als de ontwikkeling van de diverse controle instanties. Een overzicht van de wettelijke bepalingen kunt u terugvinden in bijlage 1.

2.1.2.2 Prestatieregeling.

Sinds 1 januari 2013 is een prestatieregeling voor de spoorwegondernemingen in werking getreden.

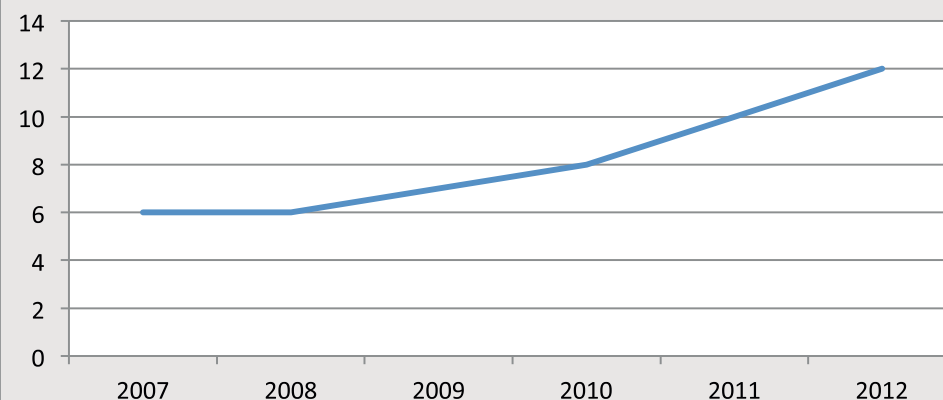
Deze prestatieregeling voert een bonus-malusregeling in die bestemd is tot het belonen van de spoorwegondernemingen die geen vertraging oplopen en tot het bestraffen van degene die dit wel doen voor zover deze vertragingen aan hen te wijten zijn.

Infrabel wijst de spoorwegondernemingen dus de minuten vertraging toe waarvoor zij verantwoordelijk zijn. Te dien einde maakt Infrabel elke dag een "journaal van de relazen" op dat alle storingen bevat die aan Infrabel, de spoorwegondernemingen of derden toe te rekenen zijn. Dit journaal wordt dagelijks overgemaakt aan de spoorwegondernemingen en aan de Dienst Regulering.

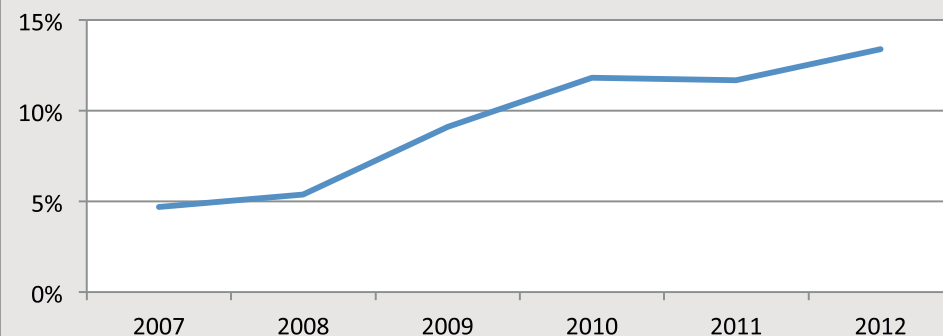
In geval van onenigheid is er in een interne arbitrage bij Infrabel voorzien over de toewijzing van minuten vertraging. Indien de onenigheid blijft bestaan, kan het geschil gebracht worden voor de Dienst Regulering, die uitspraak doet binnen de dertig dagen.

toetreders hebben een marktaandeel van meer dan 1%. Gesteld kan worden dat de competitie in de markt de laatste 5 jaar licht toegenomen is. De nieuwe toetreders zijn vooral actief op het winstgevend segment van complete treinladingen.

Werkelijke circulerende SO



Marktaandeel nieuwe toetreders (Ton-km)



2.2 ECONOMISCHE TOESTAND VAN DE SECTOR

2.2.1 Goederenvervoer

De Dienst Regulering stelt vast dat het aantal spoorondernemingen die in België effectief circuleren de laatste 5 jaar verdubbeld is. Het gezamenlijke marktaandeel van de nieuwe toetreders kende ook een sterk groei. Daar waar dit in 2007 nog geen 5% van de markt door nieuwe toetreders werd ingenomen, bedraagt hun marktaandeel in 2012 meer dan 13%. Vier van de nieuwe

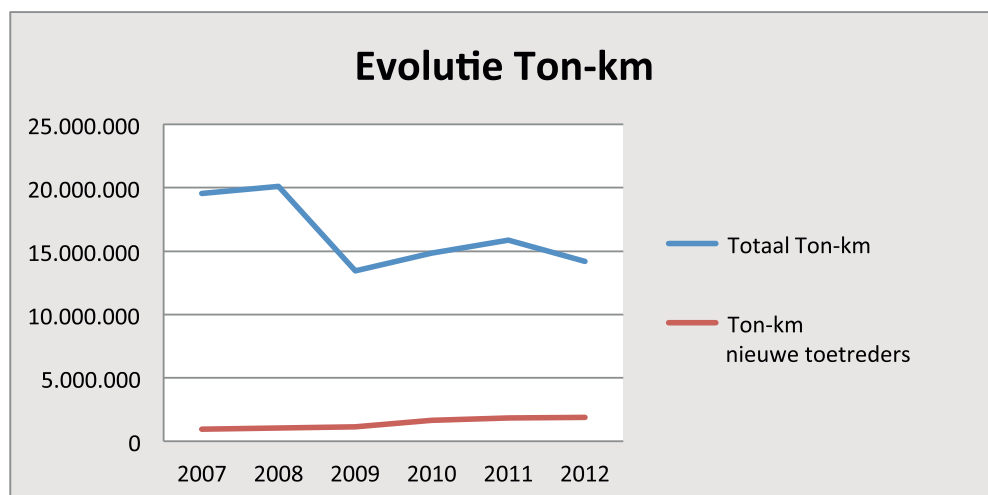
De markt van het goederenvervoer per spoor in België kende eind 2008 een stevige terugval ten gevolge van de grondstoffencrisis die nadien uitmondde in de financiële crisis. Dit komt ook naar voor in onderstaande grafiek waar een sterke regressie in afgelegde tonkilometers kan worden waargenomen. In de loop van 2010 kende de markt echter een licht herstel en deze trend zette zich door in 2011. In 2012 kende het goederenvervoer opnieuw een terugval naar het niveau van 2009. De inkrimping van de economische activiteit en bijgevolg ook de vervoersactiviteit zowel in België als in de andere EU-landen ten gevolge van de Europese staatsschuldencrisis is hiervoor vermoedelijk verantwoordelijk.

Opvallend is evenwel dat de nieuwe toetreders op het eerst zicht weinig last lijken te hebben van de economische crisissen. Zij slagen er niet alleen in om hun marktaandeel te vergroten, maar ook om in absolute cijfers (tonkilometers) een positieve groei te realiseren. Het totaal aantal afgelegde tonkilometers in België daalde de laatste 5 jaar. De verklaring hiervoor is het veranderende economisch landschap, de activiteiten en volumes in de zware industrie (lees: staal) namen af. De zware industrie was met zijn vele bulkkladingen, grote volumes en lange afstanden decennialang een ideale afzetmarkt voor de historische operatoren.

In de periode 2006-2008 was er een concentratietendens naar geïntegreerde logistieke structuren bij de historische operatoren. De laatste jaren zien we deze ook bij privé-operatoren opduiken.

De kwaliteit en vooral de stiptheid blijft echter het zwakke punt van het goederenvervoer per spoor. De mindere rentabiliteit (lees: negatieve) in een aantal marktsegmenten speelt hierin een rol. Deze wordt veroorzaakt door de concurrentie met de andere vervoersmodi zoals binnenvaart en weg. In de modal split kende het spoor in 2009 een terugval. Een licht herstel ³ valt sindsdien te noteren.

3 Gebaseerd op cijfers 2010,2011



Fotograaf Johan Dehon, rechten Infrabel

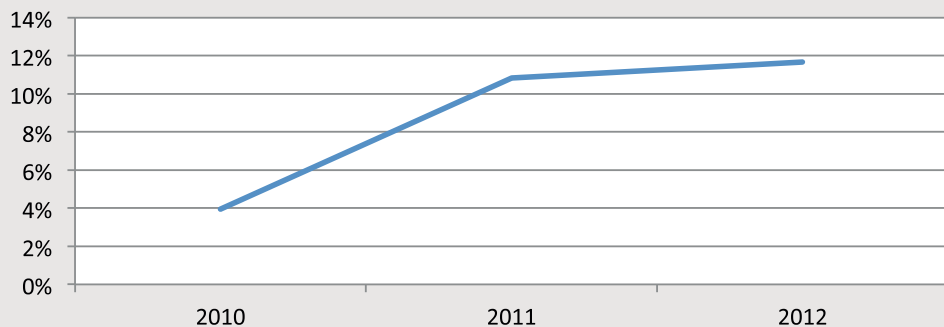


2.2.2 Internationaal reizigersvervoer

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.

De enige nieuwe operator is Eurostar Int. Limited die instaat voor de verbinding tussen Brussel en Londen. Zoals onderstaande grafiek weergeeft, staat zij momenteel in voor bijna 12% van het internationaal reizigersvervoer.

**Marktaandeel nieuwe toetreders
(eff. Trein-km)**



De markt van het goederenvervoer kent gemiddeld twee nieuwe toetreders per jaar. Op de markt van het internationaal reizigersvervoer is dit echter niet het geval. De dynamiek op de markt voor internationaal reizigersvervoer kent immers een aantal obstakels. Er zijn de technologische belemmeringen zoals de hoge investeringskost en de interoperabiliteitsvereisten waarmee nieuwe operatoren worden geconfronteerd. Daarnaast zijn er de wettelijke bepalingen die cabotage aan banden legt.



2.3 ECONOMISCHE REGULERING

2.3.1 Beroepen

In 2012 behandelde de Dienst Regulering één klacht van een spoorwegmaatschappij met betrekking tot de hoogte en de structuur van de heffing voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. De indienende partij was van mening het slachtoffer te zijn geworden van een ernstig nadeel met betrekking tot de criteria van de netverklaring en het tarifieringssysteem. De klacht had vier onderdelen:

- 1) *Administratiekosten voor real time verkeer*
Vanaf augustus 2011 rekent de infrastructuurbeheerder kosten aan voor iedere studie betreffende een aanvraag van capaciteit, met inbegrip van studies van rijpadaanvragen in real time.
- 2) *Kosteloos afbestellen van treinpaden als gevolg van overmacht*
De spoorwegonderneming klaagt aan dat wanneer zij door overmacht Belgische rijpaden niet kunnen gebruiken, zij deze wel dienen te betalen.
- 3) *Incorrecte facturatie*
Volgens de klaagster zijn de facturen van de infrastructuurbeheerder steeds foutief en is de termijn om deze te contesteren te kort.
- 4) *Shunt-In*
Vanaf 2013 zal de infrastructuurbeheerder voor elke wagon die langer dan 30 minuten stilstaat in een bepaalde bundel een 'shunt-in' kost aanrekenen.

De Dienst achtte zich onbevoegd voor het behandelen van onderdeel drie van de klacht. Voor de andere drie onderdelen werd geoordeeld dat de klacht ongegrond was. De Dienst oordeelde dat er geen sprake was van benadeling van een spoorwegonderneming en dat de infrastructuurbeheerder in lijn met de huidige wetgeving en netverklaring handelt. De volledige beslissing kan u terugvinden op onze website (D-2012-01-S).

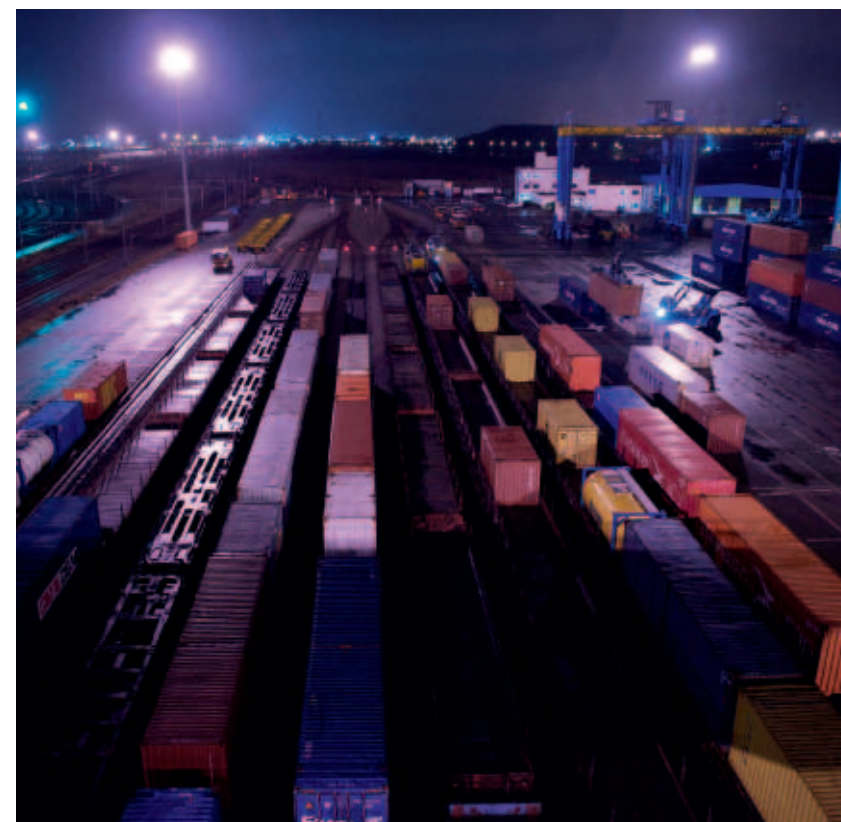
2.3.2 De adviezen

In het kader van zijn raadgevingsopdracht verstrekt de Dienst Regulering adviezen op verzoek van de Staatssecretaris die de bevoegdheid heeft over de spoorwegregulering of uit eigen beweging. In 2012 werd geen enkel advies verstrekt.

2.3.3 Raadpleging

Krachtens artikel 21, §3 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur moet de spoorweginfrastructuurbeheerder de Dienst Regulering raadplegen bij het opmaken van de netverklaring (NV). In 2012 werd de Dienst geraadpleegd door de spoorweginfrastructuurbeheerder bij het opstellen van de NV 2014. De Dienst Regulering deelde zijn opmerkingen op 6 november 2012 mee aan de spoorweginfrastructuurbeheerder tijdens een raadplegingsvergadering.

De Dienst heeft Infrabel onder meer verzocht om de informatie betreffende de prestatieregeling te verbeteren betreffende het interne beroep bij Infrabel inzake toewijzing van minuten vertraging en de latere beroepsprocedure bij de regulator wanneer het geschil blijft bestaan. In overeenstemming met de geformuleerde opmerkingen werden door Infrabel wijzigingen aangebracht aan de ontwerp-NV. Bovendien heeft Infrabel zich ertoe verbonden de Dienst Regulering in te lichten over elke wijziging aan de NV, met toelichting, voordat deze officieel wordt.



2.3.4 Advies kaderakkoord

Op verzoek van Infrabel heeft de Dienst Regulering het ontwerp van kaderakkoord tussen Infrabel en de spoorwegondernemingen onderzocht met betrekking tot het gebruik van de spoorweginfrastructuur. De Dienst heeft verschillende verduidelijkingen gevraagd wat de vergoedingsprocedures betreft in geval van afstand van de treinpaden om discriminaties te vermijden tussen spoorwegondernemingen die partij zijn bij het kaderakkoord en zij die dat niet zouden zijn. Dit onderzoek zal in de loop van 2013 voortgezet worden.

2.3.5 Methode voor de kostenaanrekening van de infrastructuurbeheerder

Artikel 48 van de wet van 4 december 2006 belast de Dienst Regulering met de goedkeuring van de methode voor de kostenaanrekening van de IB. Deze methode dient te beantwoorden aan de beste internationale praktijken.

Artikel 31 van richtlijn 2012/34 EU stelt dat de Commissie voor 16 juli 2015 de modaliteiten zal vastleggen voor het berekenen van de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien. De infrastructuurbeheerder dient zich binnen de 4 jaar aan deze modaliteiten aan te passen.

De infrastructuurbeheerder stelde aan de Dienst Regulering een studie voor betreffende de objectivering van tariefparameters. De Dienst Regulering zal de ontwikkelingen verder opvolgen.

2.4 ADMINISTRATIEVE AFHANDELING VAN GESCHILLEN

De Dienst Regulering werd in 2012 niet gevat voor administratieve afhandeling van een geschil in de toewijzing van infrastructuurcapaciteit. De recentste Europese richtlijn vergroot de bevoegdheid van de regulatoren op dit gebied.

2.5 INSTITUTIONELE AANWEZIGHEID

2.5.1 European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)

Op Europees niveau neemt de Dienst Regulering deel aan de vergaderingen van het Europees netwerk van Spoorregulatoren. Dit netwerk, onder leiding van de Europese Commissie, doet dienst als platform voor uitwisseling van informatie over werkzaamheden, beslissingsnemingsprocedures en goede praktijken. Dit met het oog op het ontwikkelen van een gemeenschappelijke aanpak zodat tegenstrijdige beslissingen vermeden kunnen worden. Deze vergaderingen vinden momenteel tweemaal per jaar plaats maar in de toekomst zullen deze, gezien de groeiende taken en ervaring van de regulerende instanties, zeer waarschijnlijk vaker plaatsvinden.

2.5.2 Conferenties

De Dienst Regulering nam in 2012 ook deel aan enkele conferenties gewijd aan de markt van de spoorvervoerdiensten en de Europese regelgeving omtrent de spoormarkt. In 2012 organiseerden onder meer de Europese Commissie, het Europees Economisch en Sociaal Comité en Rail Net Europe conferenties rond spoorwegmateries. Deze conferenties zijn voor de Dienst een uitstekende gelegenheid om op de hoogte te blijven van de actuele onderwerpen en evoluties op spoorgebied. Daarnaast brengen deze conferenties ook de relevante actoren in de spoorwegsector samen en vormen ze dus het ideale forum om formele en informele contacten te leggen en te onderhouden.

2.5.3 Samenwerking met andere toezichthoudende instanties in het kader van Verordening 913/2010 ⁴

In het kader van de inwerkingtreding van de spoorcorridors met voorrang voor vracht nam de Dienst Regulering deel aan de vergaderingen ter voorbereiding van de samenwerking met de andere betrokken toezichthoudende instanties. Op deze vergaderingen waren vertegenwoordigers van de toezichthoudende instanties van Corridor 1 en 2 aanwezig. In de nabije toekomst zullen er ook vergaderingen worden opgestart met de toezichthoudende instanties van Corridor 8 die in 2015 operationeel zal worden.

Er wordt tijdens deze bijeenkomsten onder meer gewerkt aan het opstellen van een samenwerkingsakkoord, de procedures voor het behandelen van klachten en de samenwerking met het management van de verschillende corridors. Aangezien de werkzaamheden in het kader van deze verordening van nul opgestart dienden te worden waren er in 2012 verschillende vergaderingen nodig. In de toekomst, wanneer de corridors effectief in werking zijn getreden en de belangrijkste processen en taken gedefinieerd zullen zijn, zal deze samenwerking op een meer reguliere basis georganiseerd worden.

⁴ In het kader van Verordening 913/2010 is België betrokken bij 3 corridors:

- Corridor 1 – Zeebrugge – Antwerpen / Rotterdam-Duisburg-(Basel)-Milaan-Genua, dient ten laatste op 10 november 2013 in werking te treden.
- Corridor 2 – Rotterdam - Antwerpen – Luxemburg -Metz- Dijon –Lyon (Basel), dient eveneens ten laatste op 10 november 2013 in werking te treden.
- Corridor 8 – Bremerhaven / Rotterdam / Antwerpen – Keulen / Berlijn - Warschau - Terespol / Kaunas, dient ten laatste op 10 november 2015 in werking te treden.







3 DE EXPLOITATIE VAN DE LUCHTHAVEN VAN BRUSSEL-NATIONAAL

3.1 HET JURIDISCH KADER

3.1.1 De Belgische wetgeving

- 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, gewijzigd door het Koninklijk Besluit van 12 mei 2011, hierna het *omzettingsbesluit* genoemd
- 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., gewijzigd door het Koninklijk Besluit van 12 mei 2011, hierna het *licentiebesluit* genoemd

3.1.2 De Europese reglementering

- Richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2009 inzake luchthavengelden

3.1.3 De internationale verdragen

De ICAO, die in 1944 werd opgericht met toepassing van het Verdrag van Chicago, publiceert een bepaald aantal documenten die nuttig zijn in de context van de luchthavenregulering.

- Policies on Charges for Airports and Air Navigation services (Doc 9082) – 9e editie, 2012
- Airport Economic Manual (Doc 9562) – 2e editie, 2006

3.1.4 De exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal

Deze exploitatielicentie van de luchthaven van Brussel-Nationaal (het licentiebesluit) is in werking getreden op 29 december 2004. Zij werd op 12 mei 2011 gewijzigd om de Europese richtlijn 2009/12 inzake luchthavengelden om te zetten, alsook om de economische regulering te moderniseren. De eindbeslissing inzake tarieven ligt voortaan in handen van de Minister van Mobiliteit.

De licentie, die geldig is voor onbepaalde duur, blijft als dusdanig van kracht tot 31/12/2012, hoewel de houder ervan, The Brussels Airport Company, op 14/12/2012 de hernieuwing ervan heeft aangevraagd bij de Dienst (zie hierna).

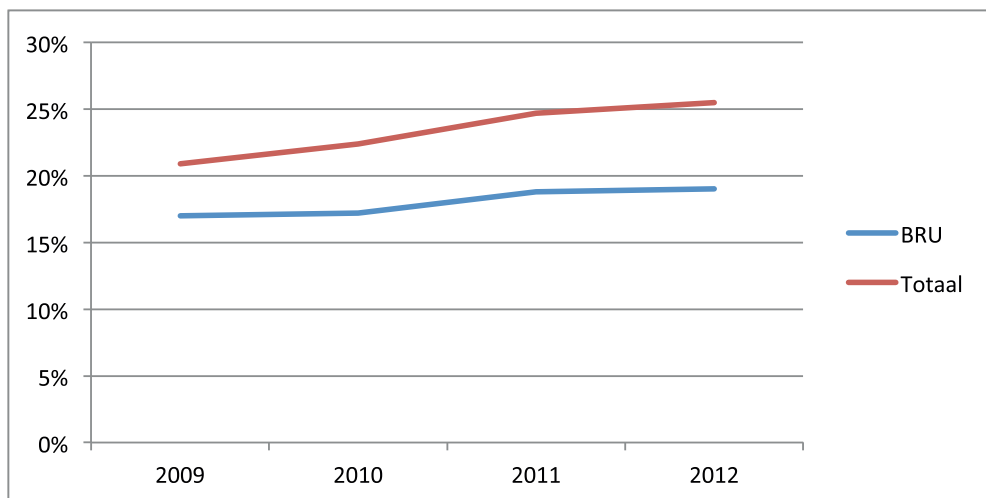
3.2 ECONOMISCHE SITUATIE VAN DE SECTOR

3.2.1 De actoren

3.2.1.1 De luchthavens

In een markt die onderhevig is aan de globale economische moeilijkheden, werd de toename van het verkeer in de voornaamste Europese luchthavens gemeten in 2012. Deze gaat van 0,8% voor Heathrow (Londen) tot 2,8% voor Frankfurt. De diepe crisis van de Spaanse economie verklaart een daling van het verkeer van 8,5% in Madrid. Deze percentages liggen veel lager dan deze die men momenteel in Azië of in het Midden-Oosten ziet (vaak boven 10%).

In België is de totale markt toegenomen met 3,2%. Aangezien drie vierde van de bijkomende passagiers betrekking had op BSCA (Charleroi), heeft Brussels Airport slechts een toename van ongeveer 1% gekend, dit is gevoelig minder dan de doelstellingen die waren bepaald in het ontwikkelingsplan. Deze toename komt voornamelijk voort uit de stijging van de transitactiviteiten.



Het marktaandeel van de luchthaven van Brussel ten opzichte van het totale volume van vervoerde passagiers vanuit / naar België bedroeg 75% in 2012.

3.2.1.2 De luchtvervoerders

De meeste traditionele Europese vervoerders hebben een moeilijk jaar gekend, met negatieve financiële resultaten en aankondigingen van herstelplannen. Dit was in het bijzonder het geval voor Brussels Airlines, maar ook voor Air France – KLM, SAS, LOT en anderen.

Daarentegen zetten de *low cost-maatschappijen* zoals Ryanair en Easyjet hun operationele groei voort (+7,2%, 202,4 miljoen vervoerde passagiers volgens ELFAA) en verbeteren zij hun financiële resultaten. Zij bedreigen meer en meer het voortbestaan van de middelgrote traditionele maatschappijen.

Op het vlak van de intercontinentale betrekkingen noteren we een nieuwe fusie op de Noord-Amerikaanse markt: deze waarbij American Airlines en US Airlines betrokken zijn, terwijl de maatschappijen uit het Midden-Oosten, zoals Etihad Airways, Emirates of Qatar Airways hun operationele en financiële vooruitgang voortzetten.



3.2.1.3 De verleners van grondafhandelingsdiensten

In afwachting van een eventuele herziening van de Europese reglementering ter zake, die een impact zou kunnen hebben op het aantal licenties die kunnen toegekend worden aan Brussels Airport, wordt de sector van de grondafhandelingsdiensten volledig geherstructureerd. Een van de licentiehouders te Brussels Airport, Flightcare, werd overgenomen door één van de leaders van de markt in Europa, Swissport. De andere dienstverlener, Aviapartner, was nog steeds, op het einde van het boekjaar, in bespreking in het kader van een fusie met de Franse vennootschap WFS.

3.2.2 Vooruitziende visie

De toekomst van de luchthaven van Brussel-Nationaal is nauw verbonden met haar vermogen om mee te gaan met de evolutie van de markt van luchtvervoer en met de gewoonten van de passagiers. Dit proces is des te complexer daar er rekening zal moeten worden gehouden met de alsmaar meer uiteenlopende, zelfs tegenstrijdige, belangen van luchtvervoerders die een nieuw positioneringsniveau zoeken dat hen uiteindelijk moet toelaten om een zekere rentabiliteit te bereiken. Er wordt op dit ogenblik een geheel bijzondere prioriteit toegekend door de licentiehouder betreffende de functie van hub en het onthaal van passagiers in transit.

In deze context is de Dienst Regulering van oordeel dat een flexibel reguleringssysteem, dat de aanpasbaarheid ervan toelaat aan de evolutie van de markt en de vrijwaring van de belangen van de verschillende tussenkomende partijen, absoluut onontbeerlijk is.

3.3 BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

De Dienst heeft geen beslissing noch enig formeel advies genomen tijdens het jaar 2012.

3.4 BEHANDELDE DOSSIERS

3.4.1 Inzake exploitatielicentie

3.4.1.1 Algemene luchtvaart (General Aviation)

Na een klacht die werd ingediend bij de Staatssecretaris voor Mobiliteit werd de Dienst verzocht na te gaan in welke mate de verlener van grondafhandelingsdiensten die momenteel actief is bij General Aviation (Abelag) en zijn nieuw aangestelde concurrent (Aviapartner) daadwerkelijk werkten of zouden kunnen werken in een context in overeenstemming met de exploitatielicentie van de luchthaven van Brussel-Nationaal.

Na onderzoek, bespreking met The Brussels Airport Company en overleg met het Directoraat-generaal Luchtvaart, belast met de opvolging van de grondafhandelingsdiensten, heeft de Dienst enkele aanbevelingen gedaan aan de licentiehouder:

- dat de parkingtarieven van de vliegtuigen, zoals goedgekeurd door de Staatssecretaris voor Mobiliteit in 2011 en jaarlijks bijgewerkt op basis van de tariefformule, eveneens zonder verwijl van toepassing zijn op alle vliegtuigen die deze dienst gebruiken bij General Aviation;
- dat een specifiek kwaliteitscharter voor de General Aviation-activiteiten moet worden opgemaakt binnen een termijn van 1 jaar;
- dat een specifieke SLA voor de activiteiten van grondafhandelingsdiensten bij General Aviation moet worden opgemaakt voor de dag van indiensttreding van de nieuwe dienstverlener.

De Dienst, die akte heeft genomen van de aanvaarding van zijn aanbevelingen door de licentiehouder, evenals van de mededeling ervan aan de verleners van grondafhandelingsdiensten, heeft het dossier afgesloten, in afwachting van de documenten die zijn goedkeuring vereisen, binnen de voorgeschreven termijnen.

3.4.1.2 Hernieuwingsaanvraag van de exploitatielicentie

Op 19 december 2012 heeft The Brussels Airport Company een aanvraag tot hernieuwing van haar exploitatielicentie ingediend bij de Dienst. Deze aanvraag, in overeenstemming met de bepalingen van het omzettingsbesluit, was gestaafd door twee elementen: de toekomstige fusie tussen de licentiehouder, The Brussels Airport Company n.v., en zijn koepelstructuur, Brussels Airport Holding n.v. enerzijds en de wijzigingen die werden aangebracht aan de regels die de verdeling van de controle tussen de aandeelhouders beheersen, anderzijds.

Diezelfde dag heeft de Dienst de ontvangst van de aanvraag bevestigd en heeft hij de Staatssecretaris voor Mobiliteit ingelicht. Hij heeft vervolgens de analyse van het dossier aangevat, dat later werd behandeld tijdens de eerste weken van 2013.

3.4.2 Inzake tariefcontrole

3.4.2.1 Jaarlijks overleg

In overeenstemming met de inhoud van het licentiebesluit, en rekening houdend met het feit dat de tarieven werden goedgekeurd door de Staatssecretaris voor Mobiliteit voor de periode 2011 – 2016, heeft de licentiehouder op 29 november een overlegvergadering gehouden met de gebruikers (de luchtvaartmaatschappijen), waarop de Dienst werd uitgenodigd als observator. De Dienst had daarenboven de verantwoordingsstukken ontvangen, op het einde van de analyse, op 21 november.

3.4.2.2 Mededeling van de tarieven

In overeenstemming met de inhoud van het licentiebesluit, heeft de Dienst een afschrift ontvangen van het schrijven dat op 20 december 2012 door de licentiehouder werd verzonden naar de gebruikers betreffende de tarieven die in werking moeten treden op 1 april 2013.

3.4.3 Op het vlak van de ontwikkeling van de luchthaveninstallaties

3.4.3.1 Ontwikkelingsprojecten

De Dienst werd uitgenodigd als observator op de vergadering die op 2 oktober georganiseerd werd door de licentiehouder ter attentie van de gebruikers, in het

kader van de jaarlijkse opvolging van de investeringsprojecten. De inlichtingen hadden betrekking op de volgende projecten, volgens belangrijkheid

- Connector building
- APRON 9 East
- TWY Phase I
- Platform Pier B
- T-zone expansion
- New screening technology

Op verzoek van de Dienst Regulering zal de licentiehouder de opsplitsing van de bouwkosten van de Connector building mededelen, tussen het gereguleerde kader en het commerciële kader in 2013. Deze termijn zal de houder de tijd geven om stabiele gegevens in te zamelen over het gebruik van het gebouw en de voorziene kosten.

3.4.3.2 Connector building

De 'Connector Building' is een nieuw gepland gebouw dat de verbinding moet toelaten tussen de hoofdterminal en pier A, zonder te passeren via de huidige tunnel. Het betreft de voornaamste investering die voorzien is voor deze reguleringsperiode.

Een door Belgocontrol gerealiseerde studie waarvan de resultaten op 8 augustus 2012 werden medegedeeld aan het Directoraat-generaal Luchtvaart stelde, in geval van bouw van de Connector building (prioritair project dat begint in 2013) en van de Pier A West (nog niet goedgekeurd project), de mogelijkheid in vraag om het aantal bewegingen per uur bepaald door het Koninklijk Besluit van licentie te behalen.

Als bewaarder van de licentie heeft de Dienst het daarop volgende debat tussen de partijen met belangstelling gevolgd. Aangezien de houder hem schriftelijk had verzekerd dat Belgocontrol geen bezwaar meer had tegen de bouw van de Connector building en de besprekingen tijdig zouden worden afgerond wat de Pier A West betreft, heeft de Dienst akte genomen van deze feiten, terwijl hij tegelijkertijd heeft gevraagd om geïnformeerd te worden over de evolutie van de besprekingen met betrekking tot de Pier A West, wanneer dit project (opnieuw) op de planning zal worden gezet.

3.4.4 Inzake SLA met de verleners van grondafhandelingsdiensten

3.4.4.1 Vervoer van bemanning

Op 19 augustus verzocht de licentiehouder de Dienst om een nieuwe versie van de SLA met de verleners van grondafhandelingsdiensten goed te keuren met betrekking tot het vervoer van de bemanning op de airside (crew transport).

Na analyse van het document en contacten met de licentiehouder deelde de Dienst op 5 oktober bepaalde opmerkingen mee.

Vervolgens is gebleken dat de verleners van grondafhandelingsdiensten en de gebruikers niet behoorlijk werden geïnformeerd over het project en dat een voorlichtingsprocedure noodzakelijk bleek. Rekening houdend hiermee en met het ontstaan van meer dringende projecten werd de afronding van de SLA uitgesteld op verzoek van de licentiehouder.

3.4.4.2 IJsvrij maken van de vliegtuigen

Op 2 oktober ontving de Dienst een aanvraag tot goedkeuring van een nieuwe versie van de SLA met de grondafhandelingsdiensten betreffende het ijsvrij maken (de-icing) van de vliegtuigen.

Na een eerste analyse door de Dienst werd het project uitgesteld om dezelfde reden als deze die vermeld is in 3.4.4.1.

3.4.5 Inzake efficiëntie-indicatoren van het luchthavenbeheer

Na een presentatie over de kwaliteitsindicatoren die op 11 januari werd gehouden, heeft de Dienst enkele suggesties geformuleerd die betrekking hebben op de organisatie van tevredenheidsenquêtes, de standaardisering van de technische indicatoren en de verbanden tussen het kwaliteitsbeheer en de investeringen. Deze suggesties werden verduidelijkt op een vergadering die werd gehouden op 26 juni.

Het onderwerp zal opnieuw worden aangekaart in 2013.

3.4.6 Inzake ontwikkelingsplan

De Dienst en de licentiehouder zijn overeengekomen om het communicatieproces van de bijwerking van het vijfjarig ontwikkelingsplan, op dit moment voor de periode 2011 – 2016, te herzien. In ruil voor een vereenvoudiging van het formaat heeft de houder zich ertoe verbonden deze wijzigingen mede te delen in de loop van de maand maart.

De Dienst heeft kennis genomen van de bijwerking 2011 en heeft vastgesteld dat de verplichtingen van de licentiehouder ter zake werden vervuld.

3.5 INSTITUTIONELE AANWEZIGHEID

De Dienst neemt regelmatig deel aan de informele vergaderingen van de Europese regulators. Deze vergaderingen zijn bestemd om een informatie-uitwisseling mogelijk te maken en om de standpunten te coördineren in de context van de ontwikkeling van de Europese regulering.

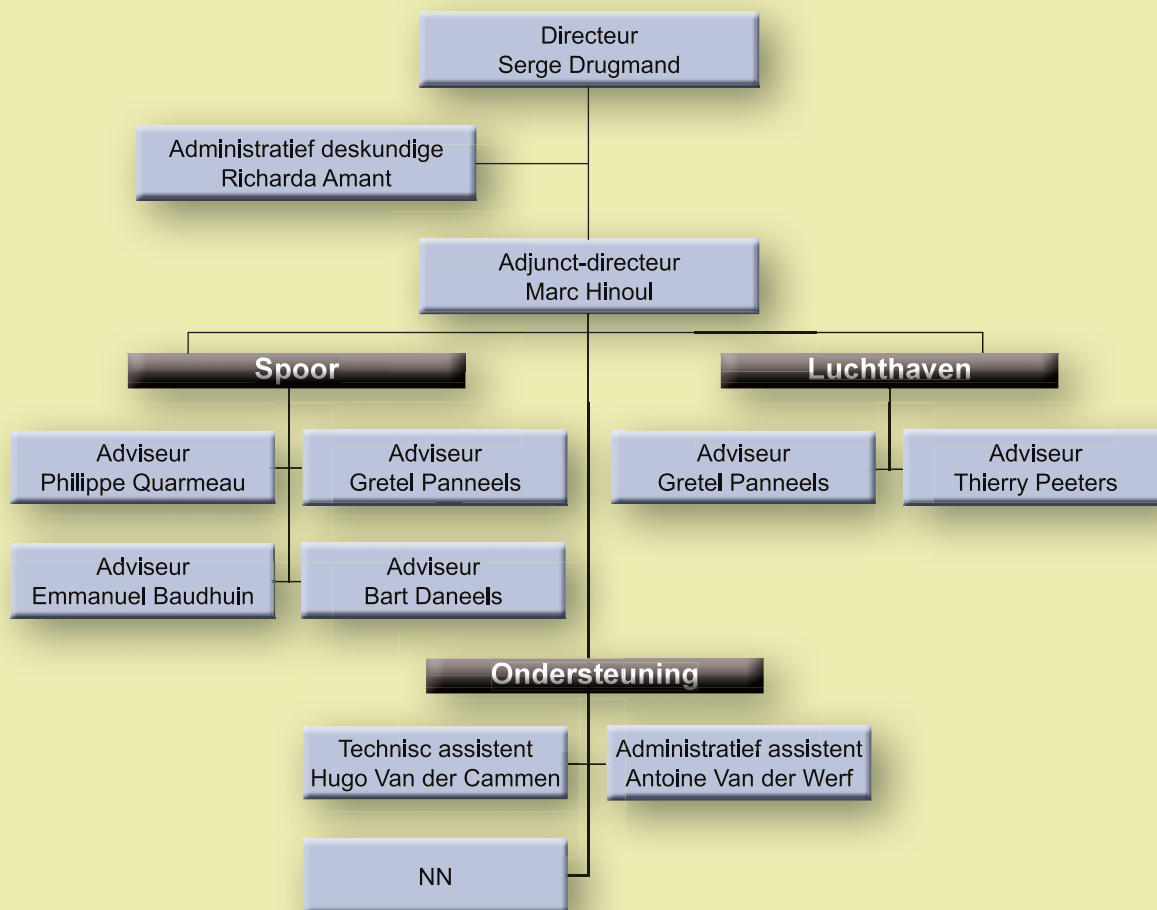
De voornaamste behandelde thema's waren:

- Een analyse van de concurrentie tussen luchthavens;
- Een analyse van de marktstructuur in Nederland;
- De toepassing van de richtlijn 2009/12 in Zweden.





4 WERKING



4.1 PERSONEEL

Het personeelskader van de Dienst telt 12 personen, waarvan er op 31 december 2012 9 in functie waren⁵ :

- 1 directeur
- 1 adjunct-directeur
- 6 experten (waarvan 5 in functie)
- 1 administratief deskundige
- 3 administratief assistenten (waarvan 2 in functie)

De directeur en de adjunct-directeur zijn aangeduid voor de uitoefening van een mandaat van zes jaar, welk maximum één maal kan verlengd worden. De experten zijn contractuele ambtenaren met een overeenkomst van onbepaalde duur. De administratief deskundige en de administratief assistenten zijn gedetacheerde statutaire ambtenaren van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

⁵ Omwille van praktische redenen reflecteert het weergegeven organigram de samenstelling van de Dienst Reguleren op datum van publicatie van dit jaarverslag. Begin 2013 is een nieuwe leiding van de Dienst Reguleren aangesteld, welke verschillend is van de leiding voordien.

4.2 FINANCIËLE MIDDELEN

De Dienst werd in 2012 gefinancierd voor € 921.000,- door Infrabel en voor € 200.000,- door The Brussels Airport Company.

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

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

4.3 HET STATUUT

Bij koninklijk besluit van 4 december 2012 ⁶ werd het statuut van de Dienst Regulering enigszins gewijzigd, naar aanleiding van een gedeeltelijke omzetting van de Europese Richtlijn 2009/12/EG inzake luchthavengelden.

Deze wijzigingen hebben voornamelijk betrekking op een verduidelijking van de onafhankelijkheid van de Dienst Regulering ten aanzien van bepaalde instanties. Zo werd ondermeer de verwijzing naar “oprichting binnen de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer” geschrapt. Eveneens werd er geschrapt dat “de Dienst in het kader van de uitvoering van zijn opdrachten onder het rechtstreeks en onmiddellijk gezag van de Minister werkt”, en dat “de Minister de werking van de Dienst vastlegt”. Hiermee wordt benadrukt dat de Dienst Regulering een beslissingsonafhankelijkheid heeft ten aanzien van de Minister (in casu Staatssecretaris voor Mobiliteit).

⁶ Koninklijk besluit van 4 december 2012 tot wijziging van het koninklijk besluit van 25 oktober 2004 tot oprichting van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven van Brussel-Nationaal en tot vaststelling van zijn samenstelling en het administratief en geldelijk statuut dat van toepassing is op zijn leden (B.S. 12 december 2012).

In de toekomst zou het juridische statuut van de Dienst Regulering verder evolueren onder impuls van de Europese reglementering terzake (bijvoorbeeld Europese Richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte (herschikking).





5

■ PRAKTISCHE INFO

5.1 GLOSSARIUM

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

5.2 NUTTIGE ADRESSEN

- **Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal**
CCN – Vooruitgangstraat 80 bus 5
1030 Brussel
Tel. 02/277.4525
Fax 02/277.4270
- **The Brussels Airport Company Exploitatiezetel**
Luchthaven Brussel-Nationaal
1930 Zaventem

Maatschappelijke zetel
Building Diamant
A. Reyerslaan 80
1030 Brussel
Tel. 02/753.7753
Web www.brusselsairport.be
- **AOC Brussels (Airline Operators Committee)**
Brussels National Airport
BP 78
B-1930 Zaventem
Web www.aubecq.be
- **INFRABEL**
Fosnylaan
1030 Brussel
- **Staatssecretaris voor Mobiliteit**
Wetstraat 51
1040 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
- **Het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor (OOIS)**
Vooruitgangstraat 56
1210 Brussel



BIJLAGE 1

OVERZICHT EUROPESE WETGEVING

- Richtlijn van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap (91/440/EG), gewijzigd door de richtlijn 2001/12/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 26 februari 2001. •
- Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering.
- Richtlijn 2007/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 tot wijziging van Richtlijn 91/440/EG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, en van Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van de rechten voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.
- Verordening (EU) Nr. 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 22 september 2010 inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer.
- Richtlijn 2012/34 van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (herschikking)



OVERZICHT BELGISCHE WETGEVING

- Wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur-BS23.1.07.
- Wet van 30 april 2007 houdende dringende spoorwegbepalingen-BS25.5.07
- Wet van 26 januari 2010 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft.
- Wet van 26 januari 2010 tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur, de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen en het Gerechtelijk Wetboek wat de rechtsmiddelen tegen bepaalde beslissingen van het toezichthoudend orgaan en de veiligheidsinstantie betreft (Hoofdstuk II) –BS9.2.10.
- Wet van 26 januari 2010 tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur, de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen en het Gerechtelijk Wetboek wat de rechtsmiddelen tegen bepaalde beslissingen van het toezichthoudend orgaan en de veiligheidsinstantie betreft. (Hoofdstuk II) –BS9.2.10.
- Koninklijk Besluit van 9 december 2004 houdende uitvoering van de hoofdstukken VIII en IX van het Koninklijk Besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur-BS21.12.04
- Ministerieel besluit van 9 december 2004 houdende aanpassing van berekeningsregels, de waarde van de coëfficiënten en van de eenheidsprijzen voor de berekening van de infrastructuur vergoeding-BS28.1.05.Ed2.
- Koninklijk Besluit van 25 oktober 2004 en tot vaststelling van zijn samenstelling en het statuut dat van toepassing is op zijn leden, gewijzigd door het Koninklijk Besluit van 1 februari 2006-BS5.11.04
- Koninklijk Besluit van 24 mei 2006 tot vaststelling van het bedrag en de wijze van berekening en storting van de bijdrage van de naamloze vennootschap van publiek recht Infrabel tot dekking van de kosten van het toezichthoudend orgaan-BS20.6.06
- Koninklijk Besluit van 16 januari 2007 betreffende de vergunning van spoorwegonderneming-BS23.1.07
- Koninklijk Besluit van 16 januari 2007 betreffende de jaarlijkse retributie voor een vergunning van spoorwegonderneming-BS18.6.08
- Koninklijk Besluit van 21 maart 2007 betreffende het administratief afhandelen van geschillen inzake de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit-BS30.3.07
- Koninklijk Besluit van 20 december 2007 tot wijziging van het koninklijk besluit van 9 december 2004 houdende uitvoering van de hoofdstukken VIII en IX van het Koninklijk Besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur-BS30.1.08
- Koninklijk Besluit van 23 mei 2008 tot vaststelling van het minimumbedrag voor de dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid van de spoorwegondernemingen-BS18.6.08
- Koninklijk Besluit van 19 mei 2009 tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur-BS9.6.09
- Koninklijk Besluit van 6 juli 2011 tot wijziging van het Koninklijk Besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur-BS 26.7.2011
- Koninklijk Besluit van 4 december 2012 tot wijziging van het Koninklijk Besluit van 25 oktober 2004 tot oprichting van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de exploitatie van de luchthaven van Brussel Nationaal en tot vaststelling van zijn samenstelling en het administratief en geldelijk statuut dat van toepassing is op zijn leden-BS 12.12.2012



NOTAS

