



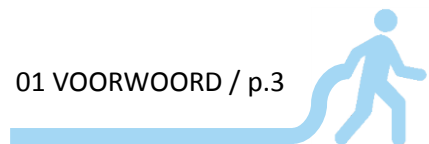
JAARVERSLAG 2016



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

INHOUDSTAFEL

01 VOORWOORD / p.3



02 DE DIENST REGULERING / p.6



03 ACTIVITEITEN LUCHTHAVENREGULERING / p.13



04 ACTIVITEITEN SPOORWEGVERVOER / p.16





01

Voorwoord

01 VOORWOORD

Zoals elk jaar opnieuw is een jaarverslag de uitgelezen kans om de balans op te maken, wat zich vaak vertaalt in de vorm van een opsomming van de meest opvallende gebeurtenissen. Om hiervan af te wijken wens ik iets te zeggen over de meest opvallende gebeurtenis, de aanslagen van 22 maart 2016. Deze gebeurtenissen hebben een impact gehad op verschillende niveaus van onze samenleving. In de eerste plaats gaan onze gedachten uit naar de slachtoffers, familieleden en de hulpdiensten, alsook naar de werknemers van de luchthaven en de MIVB. Voor al deze mensen zullen deze voorvallen voor eeuwig in hun geheugen blijven. Maar los van de gevoelens van verbijstering en woede die dergelijke feiten met zich meebrengen, zou ik de veerkracht willen onderlijnen waarmee eenieder en onze samenleving op individuele en collectieve wijze heeft gereageerd. Op het ogenblik van het schrijven van deze tekst dient er vastgesteld te worden dat ondanks de pijn het leven beetje bij beetje zich herneemt.



De cijfers getuigen van deze veerkracht. Waar de daling van 7%¹ in passagiersaantallen voor de luchthaven Brussel-Nationaal kan beschouwd worden als een direct effect van de gebeurtenissen, tonen de cijfers toch een herneming van het passagiersaantallen op het einde van 2016². Het vervoer van vracht door de lucht levert eveneens een bemoedigend resultaat af met 494.637 ton oftewel een lichte stijging met 1,09% ten opzichte van vorig jaar.

Wat betreft de spoorsector is er algemeen een stabiel gebruik van het net waar te nemen terwijl de ontvangsten uit de spoorheffingen een stijging van 2% hebben gekend. Het vrachtvervoer per spoor heeft een lichte stijging gekend van 0,5% ten opzichte van 2015.

2016 is tevens een jaar geweest waarin de Dienst Regulering zich verder heeft kunnen voorbereiden op de overgang naar onafhankelijke organisatie. De denkoefening diende gemaakt te worden over het overnemen van de verschillende taken die momenteel door de FOD Mobiliteit en Vervoer worden uitgevoerd. Vandaag zijn de zaken duidelijk en zijn de belangrijkste oplossingen geïdentificeerd. De uitvoering van de autonomie zoals gewenst door het Europese reglementair kader staat voor de deur.

Wat betreft het intern beheer heeft de afname van menselijke middelen de dingen niet vergemakkelijkt. Ondanks deze omstandigheden heb ik mogen vaststellen dat onze beperkte ploeg, geconfronteerd met deze tegenwind, hecht bleef en niet verhinderd werd de taken uit te voeren.

¹ Tot 21.818.418 passagiers

² De eerste maanden van 2017 zijn veelbelovend. Daar is een stijging te zien in het aantal passagiers tov 2016 (januari-februari +1,5%)

Hierbij was het nodig prioriteiten te stellen, maar het essentiële werd gevrijwaard en uitgevoerd.

Het jaar 2016 luidt tevens, mag ik hopen, het einde in van de voelbare daling van de personeelsmiddelen van de laatste jaren. Zo werden er eind 2016, in samenwerking met SELOR, nieuwe experts aangeworven.

Op budgettaire vlak klaart de hemel eveneens op aangezien de maatregelen van budgettaire voorzichtigheid niet meer van toepassing zijn op de regulator, wat betekent dat inkomsten uit de vergoedingen van de gereguleerde sectoren meer beschikbaar worden.

Op vlak van ondernomen acties was 2016 een jaar vol nieuwe kennis. Verschillende controleopdrachten werden gestart, onder meer inzake de prestatieregeling en de verdeling van capaciteit. Het beslechten van een geschil was ook aan de orde, meer bepaald met betrekking tot de toewijzing van de minuten vertraging. Wat betreft adviesverlening heeft de Dienst Regulering gewerkt inzake de buitendienststelling van het veiligheidssysteem Memor.

De Dienst Regulering heeft ook zijn inspanningen naar externe relaties verdergezet met het oog op een goede kennis van de rol en de opdrachten van de regulator bij de belangrijkste spelers. Het is dan ook in het kader van de toekomstige opdrachten van de regulator inzake de dienstvoorzieningen dat de eerste contacten zijn gelegd met de havens van Zeebrugge en Antwerpen.

Zoals Chevaliers de Boufflers aangaf dat “de beste leerschool is met vallen en opstaan” toont 2016 voor de regulator aan dat de tegenwind geleid heeft tot een jaar rijk aan nieuwe kennis. Echter, elke dag opnieuw zien we dat economische regulering nog een weg heeft af te leggen. Verschillende uitdagingen zijn reeds gekend. Denken we voor de nabije toekomst maar aan de liberalisering van het nationale reizigersvervoer of nog, de

boekhoudkundige scheiding bij spoorwegondernemingen die ook infrastructuur uitbaten. Andere nieuwe doelstellingen staan nog in de steiger, zoals de herziening van de richtlijn inzake luchthavengelden of het reglementair kader ter verbetering van de concurrentie bij grondaafhandeling. In deze context is het de verantwoordelijkheid van een regulator om, in de mate van het mogelijke, te anticiperen op deze evoluties door een hoog niveau van expertise te ontwikkelen. Ik kan dan ook besluiten dat de Dienst Regulering, zelfs mocht hij nog niet klaar zijn om alle uitdagingen op te nemen, hij op zijn minst op goede weg is, namelijk *de weg van efficiëntie en uitmuntendheid*.

Serge Drugmand
Directeur





02

De Dienst Regulering

02 DE DIENST REGULERING

Missie en visie

Wie zijn wij ...

Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal is als toezichthoudende instantie voor het Belgische spoorvervoer 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. Deze wijziging is een gevolg van de Europese verplichting om de regulator de nodige onafhankelijkheid te geven in het kader van zijn reguleringsoopdrachten. Zo is de referentieminister op heden enkel bevoegd voor tuchtzaken tegen de leiding van de Dienst Regulering.

De verplichting inzake autonomie en onafhankelijkheid is echter momenteel nog niet volledig voldaan. In het kader van een betere omzetting van de herziening van het eerste spoorwegpakket dient het statuut van de Dienst Regulering te evolueren naar een grotere onafhankelijkheid en autonomie. De beleidsnota van de referentieminister voorziet in deze context dan ook een nieuw statuut met eigen rechtspersoonlijkheid.

In die context streeft de Dienst Regulering er naar een speler te zijn die prominent aanwezig is en in staat is zijn rol in alle **onafhankelijkheid en autonomie** te vervullen en hierbij een zo groot mogelijke **transparantie** aan de dag legt. Hiervoor zal de nadruk gelegd worden op samenwerking en dialoog 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. Deze toegang dient op niet-discriminatoire wijze gegarandeerd te worden. 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 waarin de Dienst Regulering actief is, worden beide gekenmerkt door een natuurlijk monopolie inzake beheer van infrastructuur. 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 hoofdzakelijk 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, geschillen aangaande de uitvoering van de vervoersovereenkomst, afgesloten tussen Infrabel en NMBS, en geschillen in verband met de prestatieregeling.



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 erfdienstbaarheid.

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



Specifieke opdrachten

Tenslotte geeft de Spoorcodex de Dienst Regulering ook enkele specifieke opdrachten inzake:

- de toekenning van het aantal minuten vertraging in het raam van de prestatieregeling;
- de heffing in het geval van overbelaste infrastructuur;
- de redelijke termijn waarbinnen de exploitant van een dienstvoorziening dient te antwoorden op verzoeken van spoorwegondernemingen, betreffende de toegang tot en de dienstverlening in deze voorziening.

Bevoegdheden Luchthaven Brussel-Nationaal

De opdrachten van de regulerende overheid met betrekking tot de uitbating 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 licentiehouders in gebreke stellen indien zij vaststelt dat zij 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 licentiehouders 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 licentiehouders en de verleners van grondaanhandelingdiensten 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 voor goedkeuring worden voorgelegd aan de Dienst Regulering, die ze kan goedkeuren of wijzigen.

Er worden door de licentiehouders 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.

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 licentiehouders 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 deze 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.



Middelen Dienst Regulering

Budget

In samenwerking met de minister is de Dienst Regulering er in 2016 in geslaagd zijn inkomsten te verhogen, dit met het oog op de aanwerving van nieuwe medewerkers.

Het koninklijk besluit aangaande deze budgetverhoging, voorziet een verhoging in 2 fasen:

- Een gedeeltelijke verhoging van het budget in 2016, ten belope van 83.500€
- De volledige verhoging van het budget vanaf 2017 met 150.000€

Voor 2016 betekende dit dat de inkomsten van de Dienst Regulering 1.202.000€ bedroegen, welke beheerd worden door middel van een budgettaire fonds.

Van deze inkomsten 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.).

Door de regering werd er voor begrotingsfondsen tevens beslist dat vanaf 2016 alle inkomsten mogen gebruikt worden voor uitgaven. Voor de Dienst Regulering betekende dit dat er voortaan over een bruikbaar budget kan beschikt worden van 987.000€, waarvan 140.000€ voor de werkingskosten.

Personeel

Tot en met 2015 kreeg de Dienst Regulering te maken met enkele budgettaire moeilijkheden, hoofdzakelijk ten gevolge van de maatregelen inzake budgettaire voorzichtigheid, die geleid hebben tot enkele

afvloeiingen binnen het personeel. De Dienst Regulering is er in 2016 echter in geslaagd om een uitbreiding van het personeelskader te realiseren: 5 nieuwe experts werden aangeworven.

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
4	7	9	9	7	9	9	10	7	6	11

Organisatiebeheersing

De Dienst Regulering besteedt sinds 2013 een bijzondere 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 betere prestaties en tot een kwalitatieve dienstverlening aan alle belanghebbenden.

Ondanks de moeilijke periode inzake budget- en personeelsmiddelen slaagde de Dienst Regulering er in 2016 in om het maturiteitsniveau van zijn organisatiebeheersysteem te behouden.





03

Activiteiten Luchthavenregulering

03 Activiteiten Luchthavenregulering

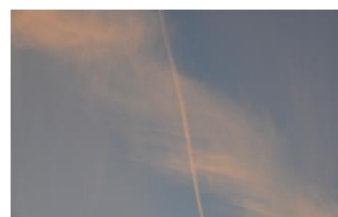
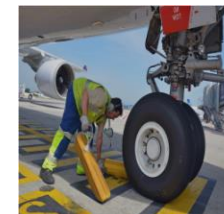
Beslissingen, adviezen en mededelingen

De Dienst Regulering heeft in 2016 2 beslissingen en 1 mededeling genomen in het kader van zijn luchthavenbevoegdheden. De beslissingen hadden betrekking op het tarief voor “bussing”-activiteiten die door de luchthavenuitbater worden aangeboden. De mededeling werd uitgevaardigd naar aanleiding van de verhoogde eisen inzake veiligheid en beveiliging op de luchthaven.

Bussing

De Dienst Regulering ontving in 2016 het verzoekschrift van luchtvaartmaatschappij easyJet tot weigering van het definitief voorstel van Brussels Airport Company over het tarief voor de “bussing”-activiteit voor de periode van 1 april 2016 tot en met 31 maart 2017. Dit tarief kwam er naar aanleiding van de centralisatie van deze activiteiten, meer bepaald het zelf aanbieden door Brussels Airport van passagiersvervoer tussen het luchthavengebouw en het vliegtuig.

Na het nemen van een tussentijdse beslissing waarin de Dienst Regulering besloot dat het aangevochten tarief voorlopig van kracht kon worden, oordeelde de Dienst Regulering via beslissing D-2016-03-LA definitief dat het ingediende verzoekschrift tot weigering ongegrond was.



Tussentijdse tariefherziening

Na de recente aanslagen heeft de overheid beslist om nieuwe en strengere maatregelen inzake luchtvaartbeveiliging op te leggen aan de luchthaven. Daarnaast zijn er vanuit Europa strengere normen opgelegd inzake brandweerveiligheid voor luchthavens. De luchthavenuitbater mag in dit kader uitzonderlijk de extra kosten van deze nieuwe maatregelen doorrekenen aan zijn gebruikers en passagiers. Brussels Airport Company zal in 2017 hiervoor een tussentijdse tarifaire raadpleging houden met de gebruikers van de luchthaven.

Gezien de ingewikkelde en zware wettelijke raadplegingsprocedure, werd samen met de luchthavenuitbater bekeken hoe deze raadpleging zo pragmatisch mogelijk georganiseerd kon worden. Via mededeling C-2016-01-LA verschaft de Dienst Regulering duidelijkheid over hoe de tussentijdse raadplegingen georganiseerd kunnen worden met respect voor het recht van de gebruikers om afdoende geraadpleegd te worden.

Jaarlijkse tariefconsultatie

In 2016 vond een jaarlijks overleg plaats tussen de luchthavenuitbater en de luchtvaartmaatschappijen die opereren vanaf de luchthaven Brussel-Nationaal. Tijdens dit jaarlijks overleg wordt informatie uitgewisseld en overleg gepleegd over:

- wijzigingen in het investeringsplan en de wijzigingen in de tijdslijn van uitvoering ervan alsmede de mogelijke impact op de formule voor de tariefcontrole;

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

De Dienst Regulering was als waarnemer aanwezig bij dit overleg. De luchthavenuitbater stelde tijdens dit overleg de gewone toepassing van de overeengekomen tariefformule voor, zonder enige wijziging in investering of tariefsysteem.

Internationale aanwezigheid

De Dienst Regulering neemt deel aan de overlegvergaderingen tussen de Europese luchthavenregulatoren, genaamd het Thessaloniki Forum. Dit overleg vindt plaats onder voorzitterschap van de Europese Commissie. Dit Forum is één van de weinige aangelegenheden om goede praktijken inzake luchthavenregulering uit te wisselen.

De Dienst Regulering heeft in dit kader actief meegewerkt aan twee papers met aanbevelingen die het forum in 2016 heeft uitgevaardigd, met name "Recommendations on Consultation and Transparency" en "Recommendations for the Setting and the Estimation of the WACC of Airport Managing Bodies".





04

Activiteiten Spoorwegvervoer

04 Activiteiten Spoorwegvervoer

Prestatieregeling

Advies Prestatieregeling

In het kader van haar raadgevende opdracht gaf de Dienst Regulering een advies aangaande de prestatieregeling (Advies A-2016-02-S). Dit advies had betrekking op het prestatieregime zoals het wettelijk vastgelegd was voor de periode 2013-2016. De Dienst Regulering is van mening dat dit prestatieregime enkele serieuze tekortkomingen vertoonde. In het advies toont de Dienst Regulering aan dat het systeem potentieel discriminatoir is, weinig efficiënt en ingaat tegen de tarifieringsprincipes. De Dienst Regulering adviseerde de infrastructuurbeheerder dan ook om in haar zoektocht naar een nieuwe regeling, die in 2017 van start dient te gaan, met deze elementen rekening te houden en ervoor te zorgen dat het nieuwe systeem niet-discriminatoir, voorspelbaar en doeltreffend is.

Controleopdracht Prestatieregeling

De Dienst Regulering stelde in oktober 2016 vast dat in het ontwerp van netverklaring 2018 geen beschrijving van een prestatieregeling was opgenomen. Naar aanleiding hiervan startte de Dienst Regulering een controleopdracht. De Spoorcodex voorziet immers in haar artikel 23 dat de infrastructuurbeheerder in akkoord met de kandidaten de grondbeginselen van de prestatieregeling dient te bepalen met het oog op de toepassing ervan tegen 1 januari 2017. Via deze controleopdracht wenst de Dienst Regulering dan ook na te gaan of artikel 23 van de Spoorcodex nageleefd wordt.

Betwisting minuten NMBS

De Spoorcodex geeft de Dienst Regulering in haar artikel 62, §6 de bevoegdheid om te beslissen over de betwistingen inzake de toekenning van het aantal minuten vertraging in het kader van de prestatieregeling.

In februari 2016 ontving de Dienst Regulering een schrijven van de Dienst Arbitrage van Infrabel waarin werd aangegeven dat een partij, binnen het kader van het prestatieregeling, een aantal minuten toegewezen vertraging betwistte. De Dienst Regulering oordeelde via Beslissing D-2016-02-SC over de betwiste minuten in dit dossier.

NMBS

Controleopdracht organisatorische scheiding NMBS

Naast haar vervoerdersrol speelt NMBS, als beheerder van de stations, ook een rol als aanbieder van spoordiensten. Indien een spooronderneming gebruik wil maken van de passagiersstations dient zij zicht te richten tot NMBS. In die hoedanigheid wordt NMBS aanzien als een exploitant van een dienstvoorziening, zoals gedefinieerd in de Spoorcodex. Met het oog op het waarborgen van een transparante en niet-discriminerende toegang van spoorondernemingen tot deze dienstvoorzieningen heeft de wetgever voorzien dat exploitanten van dienstvoorzieningen die vallen onder een instantie of onderneming die actief is op de spoorwegmarkt, en een machtspositie heeft op de nationale markt, organisatorisch en wat de besluitvorming betreft onafhankelijk dienen te zijn van deze onderneming of instantie.

Aangezien NMBS actief is op de spoorwegmarkt en er ook een machtspositie bekleedt, dient zij te voldoen aan deze organisatorische scheiding. Om na te gaan of dit het geval is startte de Dienst Regulering in augustus 2016 een controleopdracht.

Controleopdracht administratieve kosten en heffingen NMBS

NMBS factureert als uitbater van de passagiersstations kosten aan de spoorondernemingen die gebruik maken van deze stations. De kosten die NMBS aanrekent voor het gebruik van de stations zijn, net zoals de infrastructuurheffingen van Infrabel, onderworpen aan wettelijke voorwaarden. Teneinde na te gaan of de door NMBS gehanteerde kosten voor het gebruik van de stations daadwerkelijk voldoen aan deze voorwaarden startte de Dienst Regulering in oktober 2016 een controleopdracht.



Toegang tot het net

Advies netverklaring 2018

Elk jaar dient de infrastructuurbeheerder het ontwerp van netverklaring voor de komende dienstregeling voor advies voor te leggen aan de sector en aan de Dienst Regulering. Het ontwerp van netverklaring voor de dienstregeling 2018 werd in oktober 2016 ter advies aan de Dienst Regulering voorgelegd. De Dienst Regulering formuleerde hierover in haar advies A-2016-04-S enkele aanbevelingen, opmerkingen en vragen (advies volledig beschikbaar op de website).

Controleopdracht toewijzing rijpaden

In het kader van haar controleopdrachten dient de Dienst Regulering erover te waken dat de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit gebeurt volgens de wettelijke bepalingen. Het doel van deze controleopdracht van de Dienst was dan ook om na te gaan of de methodes van toewijzing van capaciteit en de hiervoor gebruikte procedures in lijn zijn met de wetgeving. Hiertoe werd onder meer een steekproef uitgevoerd waarbij alle aanvragen voor een bepaalde dag werden gecontroleerd. De Dienst Regulering vond geen elementen die aantoonde dat de werkwijze van Infrabel voor het toewijzen van capaciteit niet conform zou zijn met de bepalingen opgenomen in de wetgeving. Er werd echter wel een aanpassing gevraagd van de netverklaring, teneinde er voor te zorgen dat de inhoud ervan volledig conform de wetgeving is.

Advies buitendienststelling memor

Memor-krokodil, een beveiligingssysteem van het spoornet, was reeds sinds de jaren 30 aanwezig op het Belgische spoor. Rekening houdend met de veroudering van het systeem, voorzag de wetgever een buitendienststelling van het systeem op 1 januari 2016. Tegen die datum

dienden alle spoorondernemingen hun vloot aangepast te hebben, zodanig dat ze het nieuwere systeem ETCS / TBL1+ konden gebruiken. Echter, door problemen met de leverancier werd beslist uitstel te verlenen tot 12 december 2016 voor de buitendienststelling. De Dienst Regulering ontving enkele dagen voor deze datum een mail van een spooronderneming die meldde dat zij, evenals verschillende andere spoorondernemingen, niet op tijd klaar zouden zijn met het aanpassen van hun vloot. Dit, volgens hen, ten gevolge van vertragingen bij de leverancier. Naar aanleiding van dit bericht besloot de Dienst Regulering een onderzoek te doen bij de spoorondernemingen teneinde te determineren wat de impact hiervan zou zijn.

Uit het onderzoek van de Dienst Regulering bleek dat er inderdaad een groot aantal spoorondernemingen niet tijdig klaar zouden geraken met de omvorming van hun vloot. De Dienst Regulering vaardigde daarop advies A-2016-06-S uit, waarin de betrokkenen – meer bepaald de Minister van Mobiliteit en DVIS - werden opgeroepen welke opties, rekening houdende met alle veiligheidsaspecten, mogelijk zouden zijn om aan deze problemen van de sector tegemoet te kunnen komen.

Beslissing nieuwe internationale passagiersdienst Eurostar

Wanneer een spooronderneming een nieuwe internationale passagiersvervoersdienst wil opstarten die meerdere haltes heeft in België, dient hij, conform de Belgische wetgeving, de toezichthoudende instantie daarvan op de hoogte te stellen. Deze verplichting werd door de wetgever ingevoerd teneinde na te kunnen gaan of het hoofddoel van deze nieuwe internationale passagiersvervoersdienst effectief het vervoeren van internationale passagiers betreft.

In 2016 constateerde de Dienst Regulering dat Eurostar capaciteit had aangevraagd voor een dergelijke nieuwe passagiersdienst zonder de regulator hiervan op de hoogte te brengen. De Dienst Regulering nam

hierop onmiddellijk contact met Eurostar teneinde hen te wijzen op de wettelijke verplichting om dergelijke nieuwe diensten aan te melden.

In september 2016 ontving de Dienst Regulering daarop de officiële notificatie van Eurostar waarna onverwijld, zoals voorzien in de wettelijke procedure, de bevoegde ministers en de belanghebbende spoorondernemingen op de hoogte werden gebracht teneinde hen de mogelijkheid te geven een onderzoek aan te vragen naar het hoofddoel van deze nieuwe dienst. Na verloop van deze termijn had de Dienst Regulering echter geen aanvraag tot onderzoek ontvangen. De Dienst Regulering besliste daarop, door middel van Beslissing D-2016-06-S dat Eurostar de aangemelde nieuwe internationale passagiersvervoerdienst per spoor mocht opstarten.



Dienstvoorzieningen

Beslissing redelijke termijn passagiersstations

De Spoorcodex geeft aan de Dienst Regulering de opdracht de redelijke termijn te bepalen waarbinnen exploitanten van dienstvoorzieningen dienen te beantwoorden op aanvragen tot toegang tot en dienstverlening in deze dienstvoorzieningen. Gezien de grote verscheidenheid aan dienstvoorzieningen besloot de Dienst Regulering deze opdracht op te splitsen en allereerst de termijn te bepalen waarbinnen NMBS, als uitbater van de passagiersstations, dient te antwoorden op aanvragen van spoorondernemingen voor toegang tot en dienstverlening in deze stations.

Deze termijnen werden vastgelegd in Beslissing D-2016-05-S. De Dienst Regulering maakte een onderscheid tussen eenvoudige (enkel toegang) en meer complexe aanvragen. Voor eenvoudige aanvragen wordt de termijn vastgelegd op één maand en voor meer complexe op drie maanden. De Dienst Regulering zal deze termijnen op basis van de opgedane ervaringen evalueren en indien nodig aanpassen.

Uitvoeringsverordening

De Europese Commissie startte in 2016 eveneens met de werkzaamheden rond een Uitvoeringsverordening aangaande dienstvoorzieningen. Deze uitvoeringsverordening heeft haar basis in artikel 13.9 van de Herschikking van het 1^e spoorwegpakket waarin aan de Europese Commissie de bevoegdheid wordt gegeven om maatregelen vast te stellen waarin nader bepaald wordt aan welke criteria de toegang tot en het verlenen van diensten binnen dienstvoorzieningen dienen te voldoen. In de eerste versies van de tekst werd vooral aandacht besteed aan de informatie die de exploitanten van dienstvoorzieningen dienen ter beschikking te stellen en werd eveneens de organisationele scheiding verder uitgewerkt waaraan exploitanten van dienstvoorzieningen, die onder de zeggenschap van een

dominante speler op de spoorwegmarkt vallen, dienen te voldoen. Daarnaast werden ook enkele principes uit de Herschikking verder uitgewerkt, zoals het leefbaar alternatief en het 'use it or lease it'-principe.

In 2017 zullen de consultaties en werkzaamheden met betrekking tot deze uitvoeringsverordening verder gezet worden. De Dienst Regulering zal de debatten en werkgroepen terzake blijven volgen.

Bezoek havens

Om een zicht te krijgen op de spoorwegmarkt en meer in het bijzonder de dienstvoorzieningen bezocht de Dienst Regulering in 2016 de havenautoriteiten van Zeebrugge en de Haven van Antwerpen, de twee grootste havens van België. Dit was voor de Dienst Regulering de gelegenheid haar werking en meer in het bijzonder haar bevoegdheden op het vlak van dienstvoorzieningen voor te stellen. De Dienst Regulering hecht dan ook veel belang aan deze eerste kennismaking, in die zin dat de toegang tot deze havens en de ontwikkeling van de dienstvoorzieningen zonder twijfel een belangrijke uitdaging zal zijn voor het spoor in de komende jaren.



Wetgeving

Advies Spoorcodex

In het kader van haar raadgevende opdracht gaf de Dienst Regulering een advies over de wijziging van de Spoorcodex door de wet van 15 juni 2017. In dit advies gaf de Dienst Regulering enkele aanbevelingen en stelde enkele mogelijke verbeteringen voor, onder meer over de wijzigingen die een impact hadden op de werking van de Dienst Regulering.

Samenwerkingsakkoorden met Vergunningverlenende autoriteit en DVIS

De wetgeving voorziet dat de Dienst Regulering nauw samenwerkt met de vergunningverlenende autoriteit en de nationale veiligheidsinstantie DVIS. De wetgever legt meer bepaald op dat deze drie organen een gemeenschappelijk kader voor samenwerking en informatie-uitwisseling dienen te ontwikkelen dat erop gericht is nadelige effecten voor de concurrentie of de veiligheid in de spoorwegsector te voorkomen. In 2016 werden de eerste contacten gelegd tussen de drie betrokken diensten. Er wordt verwacht dat de samenwerkingsakkoorden in 2017 ondertekend zullen kunnen worden.

Advies inzake heffingen

De prejudiciële vraag C-344/16 werd aanhangig gemaakt bij het Hof van Justitie van de Europese Unie door het Duitse Bundesgerichtshof. Deze prejudiciële vraag had als onderwerp de heffingen voor spoorinfrastructuur en, op een tweede niveau, de bevoegdheidsverdeling tussen burgerrechtbanken en specifieke toezichthoudende instanties, in casu de spoorregulator. Omwille van het bijzondere belang van deze vraag voor de economische regulering van de spoormarkt vaardigde de Dienst Regulering advies A-2016-03 uit, waarin haar standpunt over deze vraag uiteen wordt gezet.

Tariferingsprincipe Your Shunts

In het kader van het beroep ingesteld door Infrabel tegen beslissing D-2015-11-S aangaande de wijziging van het tariferingsprincipe Your Shunts, deed het Hof van Beroep op 30 november 2016 een uitspraak. Het Hof bevestigde de beslissing van de Dienst Regulering en verklaarde het beroep van Infrabel ongegrond. Door deze uitspraak werd de beslissing van de Dienst Regulering - dat het nieuwe tariferingsprincipe voor rangeren onwettelijk is en derhalve afgeschaft dient te worden - bekrachtigd. Infrabel besliste naar aanleiding van deze uitspraak om voor 2017 geen rangeerheffing aan te rekenen.



Internationale samenwerking

European Network of Rail Regulatory Bodies

In 2016 kwam het netwerk van Europese spoorregulators onder voorzitterschap van de Europese Commissie verschillende keren samen. Tijdens deze vergaderingen delen de Europese toezichthoudende instanties voor spoor 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 vijf 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.irk-rail.eu>

Verordening 913/2010 – Europese Spoorcorridors

De Dienst Regulering is rechtstreeks betrokken bij drie van de negen goederencorridors die Verordening 913/2010 inzake het Europese spoorwagennet voor concurrerend goederenvervoer heeft ingesteld, meer bepaald Corridor 1 (Rhine-Alpine Corridor), Corridor 2 (North-Sea – Mediterranean corridor) en Corridor 8 (Rhine – Baltic Corridor).

Artikel 20 van deze 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 dienen zij samen te werken met de andere toezichthoudende instanties en dienen zij de noodzakelijke informatie uit te wisselen. In het kader van deze opdracht sloot de Dienst Regulering per corridor waarbij hij betrokken is een samenwerkingsakkoord met de andere toezichthoudende instanties op deze corridor.

Daarnaast volgt de Dienst Regulering de ontwikkelingen op deze drie corridors van nabij op, onder meer door het bijwonen van vergaderingen van de beheerscomités en de adviesgroepen en ontmoetingen met de verschillende Corridor One-Stop-Shops.





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

Kruidtuinlaan 50 bus 72
1000 BRUSSEL
Tel. 02/277.45.25 | Fax 02/277.42.70
info@regul.be

www.regul.be