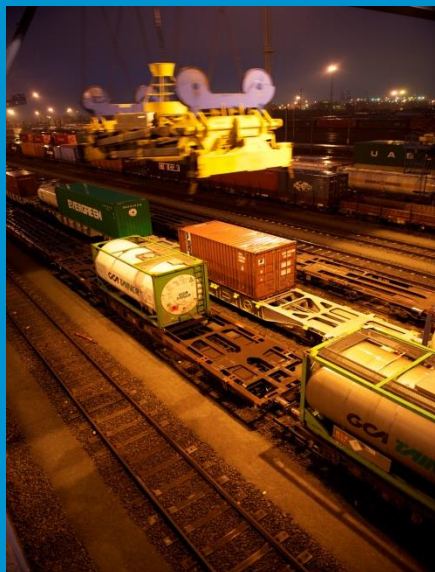




Dienst Reguleren van het Spoorwegvervoer
en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal



JAARVERSLAG

2013

Nieuw adres vanaf mei 2014:

Kruidtuinlaan 50 bus 72

1000 Brussel





05

Voorwoord

07

De Dienst Regulering

Missie en visie

Doelstellingen

Bevoegdheden

Middelen

19

De markten

Marktmonitoring

Evolutie van de markten

26

Luchthaven Brussel-Nationaal

Vernieuwing vergunning luchthavenexploitant

Werkzaamheden 2013

35

Spoorwegen

Werkzaamheden 2013

Verordening (EU) Nr. 913/2010

Juridische ontwikkelingen

50

Nuttige adressen



Voorwoord

Economische regulering is een politiek uitgangspunt dat sinds het einde van de jaren 70 sterk is ontwikkeld en geëvolueerd. Er ontstond een tendens in de economische politiek die er voor stond om bepaalde overheidstaken te laten uitvoeren door de markt. Hierdoor evolueerde de beleidsvisie van ‘door de overheid tenzij’ naar ‘door de markt, mits’.

Het is het begrip ‘mits’ dat bepaalt waar economische regulering om draait. Het betekent dat van de ene kant de politiek dient te bepalen welke dienst aan welke publieke doelstelling dient te voldoen. Aan de andere kant dienen de toezichthoudende regulerende instanties erover te waken dat de marktpartijen de hun toegewezen publieke taken uitvoeren tegen correcte tarieven en aanvaardbare kwaliteit.

Waar dat andere sectoren zoals telecom en energie al reeds een lange weg hebben afgelegd inzake economische regulering en toezicht op de marktwerking, is de transportsector een relatief jong domein waarin de laatste 10 jaar de nationale en supranationale instellingen verder timmeren aan de principes van economische regulering.

De spoorwegsector heeft een eerste belangrijke evolutie van liberalisering achter de rug (liberalisering vrachtvervoer en internationaal reizigersvervoer) en staat op dit ogenblik voor één van zijn grootste uitdagingen, de liberalisering van het nationaal reizigersvervoer. De politiek staat hier voor belangrijke keuzes inzake instrumentarium voor markttoewijzing en de kwaliteitsvereisten waaraan de dienstverlening dient te voldoen.

In de luchtvaartsector is een gelijkaardige evolutie te zien in de laatste 15 jaar, namelijk een eerste stap in de liberalisering van de markt van grondafhandelingsdiensten en een eerste vorm van economisch regulatorisch toezicht op de luchthavengelden. Ook hier zullen de komende jaren nieuwe stappen genomen worden waarbij meer aandacht zal gegeven worden aan de definitie van het publiek belang door een grotere nadruk te leggen op kwaliteitsvereisten voor de dienstverlening door de markt.

In deze evoluties liggen de grootste uitdagingen voor de Dienst Regulering vevat, namelijk de ontwikkeling van een efficiënt instrumentarium teneinde de marktwerking te controleren.

Serge DRUGMAND
Directeur

Over dit jaarverslag

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

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

De Dienst Regulering heeft tevens besloten voortaan in het jaarverslag één thema dat betrekking heeft op onze werkzaamheden dieper uit te werken en dit zowel voor het spoorvervoer als voor de luchthaven Brussel-Nationaal.

De Dienst Regulering

Missie en visie

Wie zijn wij....

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

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

Een verdere evolutie van het statuut van de Dienst Regulering wordt in de nabije toekomst voorzien naar aanleiding van de herschikking van het eerste Europese Spoorwegpakket¹.

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. Daarnaast dient de Dienst Regulering een vertrouwenspersoon te zijn voor alle betrokkenen uit de sectoren in kwestie.

Daarvoor is het van belang dat de leden van de Dienst Regulering over voldoende professionele expertise beschikken en een onberispelijke integriteit bezitten om een correcte belangenafweging te maken in alle ondernomen acties. Wettelijk is bovendien vastgelegd dat de leden van de Dienst Regulering geen (contractuele of andere) activiteiten mogen uitoefenen voor ondernemingen of infrastructuurbeheerders werkzaam in de gereguleerde sectoren.

¹ Richtlijn 2012/34/EU Van het Europees Parlement en de Raad tot instelling van één Europese spoorwegruimte

Wat zijn onze doelstellingen...

De Dienst Regulering heeft volgende opdrachten:

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 Regulering na of de tarieven voor het gebruik van de infrastructuur correct worden toegepast (spoor) of op een correcte manier worden berekend (luchthaven).

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

De Dienst Regulering waakt eveneens over de belangen van de gebruikers die toegang wensen te krijgen tot de spoor- of luchthaveninfrastructuur. Deze toegang dient op een niet-discriminerende wijze verleend te worden.

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 spoor- en luchthavensector.



Bevoegdheden

De twee domeinen uit de vervoerssector die de Dienst Regulering beheert worden beiden gekenmerkt door een natuurlijk monopolie. Verder is er evenwel weinig vergelijking mogelijk tussen de spoorwegsector en de Luchthaven Brussel-Nationaal. De bevoegdheden van de Dienst Regulering verschillen dan ook aanzienlijk naar gelang de sector. In 2013 kreeg de Dienst Regulering, vooral op spoorwegvlak, aanzienlijke nieuwe bevoegdheden (zie kader op pagina 12).

Hieronder worden de bevoegdheden per sector beknopt opgesomd. Voor de volledige lijst van bevoegdheden verwijzen wij u graag naar onze website.

Bevoegdheden spoorwegvervoer

De bevoegdheden van de Dienst Regulering worden opgesomd in de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex (hierna de Spoorcodex), art. 62 tot 66.

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 reden omkleed advies te verstrekken over de inhoud van de vervoersovereenkomst die Infrabel en NMBS volgens de huidige wetgeving 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

De Dienst Regulering heeft ook enkele controleopdrachten. Zo controleert ze:

- 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.

Administratief afhandelen van geschillen

De Dienst Regulering neemt op vraag van de beheerder van de spoorweginfrastructuur (IB, hier Infrabel), of van een kandidaat een beslissing in de geschillen over de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit. Daarnaast neemt zij ook een beslissing in de geschillen aangaande de uitvoering van de vervoersovereenkomst die zal worden afgesloten tussen Infrabel en NMBS.

Behandeling van klachten

De Dienst Regulering doet via gemotiveerde beslissingen uitspraak over elke schriftelijke klacht van een spoorwegonderneming, kandidaat en de 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 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 alle nodige maatregelen nemen, met name bewarende maatregelen, en administratieve boetes opleggen.

Nieuwe taken Dienst Regulering

Raadgevende opdracht

- Advies verstrekken over de inhoud van de vervoersovereenkomst

Controleopdracht

- Controleren of de scheiding tussen de spoorwegvervoersactiviteit en het spoorweginfrastructuurbeheer gerespecteerd wordt;
- Controleren of de scheiding tussen het uitvoeren van reizigersvervoersdiensten in opdracht van openbare dienst en activiteiten met betrekking tot andere vervoersdiensten of andere bedrijfsactiviteiten gerespecteerd wordt;
- op verzoek van de Minister van overheidsbedrijven een jaarlijkse audit over de vervoersovereenkomst voeren;
- op verzoek van de minister bevoegd voor de regulering een audit over de aangewende registratiemethode bij het performance regime voeren;
- de niet-discriminatoire toegang voor spoorwegondernemingen tot de stations controleren;
- de niet-discriminatoire toegang voor spoorwegondernemingen tot de communicatiemiddelen op de perrons controleren;
- de niet-discriminatoire toegang voor spoorwegondernemingen met betrekking tot traffic control en de seinposten controleren;
- Controleren of de aan NMBS, uitsluitend binnen het kader van de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst, toegekende eeuwigdurende erfdienstbaarheid ten kosteloze titel op de perrons, op doorgangen onder sporen,... het recht van toegang tot en de dienstverlening in de passagiersstations voor andere operatoren niet in het gedrang brengt.

Opdracht inzake het administratief afhandelen van geschillen

- Een beslissing nemen in geschillen betreffende de uitvoering van de vervoersovereenkomst.

Opdracht inzake de behandeling van klachten

- Een beslissing nemen in geschillen betreffende de uitvoering van de vervoersovereenkomst.

Beslissingsopdracht

- Een redelijke termijn vastleggen, binnen welke de exploitant van de dienstvoorziening dient te antwoorden op verzoeken van spoorwegondernemingen, betreffende de toegang tot en de dienstverlening in stations.

Bevoegdheden Luchthaven Brussel-Nationaal

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

De exploitatielicentie

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 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 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 indien:

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

Tarieven

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 observator deel aan de consultaties. Indien de Dienst Regulering geen meningsverschil vaststelt tussen de licentiehouder en de gebruikers wordt er besloten dat er een akkoord bestaat over het tariefsysteem en de formule voor tariefcontrole.

In geval van meningsverschil 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.

Onze middelen

Budget

In 2013 bedroegen de ontvangsten van de Dienst Regulering 1.120.000 euro. Dit bedrag wordt integraal betaald door de gereguleerde sectoren, en is dus niet afkomstig uit de Schatkist. De spoorwegsector betaalde een bedrag van 915.000 euro, terwijl de luchthavensector een bedrag van 204.000 euro voor de werking van de Dienst Regulering betaalde. Deze ontvangsten komen terecht in het begrotingsfonds van de Dienst Regulering.

De Dienst Regulering merkt bij deze ontvangsten op dat er een aanzienlijk onevenwicht bestaat tussen de bijdragen van beide gereguleerde sectoren. Teneinde een zo correct en transparant mogelijke bijdrage te hebben voor beide gereguleerde sectoren, wenst de Dienst Regulering dit onevenwicht in de toekomst bij te sturen.

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

Inzake beschikbare middelen dient er te worden opgemerkt dat de Dienst Regulering zijn ontvangsten niet volledig mag gebruiken ondanks de reglementaire bepaling die stelt dat de ontvangsten dienen voor de volledige werking van de Dienst Regulering. De reden hiervoor is dat de principes van budgettaire voorzichtigheid ook van toepassing zijn op begrotingsfondsen waardoor een volledig gebruik van de ontvangsten onmogelijk gemaakt wordt. Voor 2013 beschikte de Dienst Regulering bijgevolg slechts over een bruikbaar budget van 768.000 euro, opgedeeld in 687.000 euro voor personeelskosten en 81.000 euro voor werkingskosten.

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

De personeelskosten in 2013 bedroegen 744.000 euro, wat neerkomt op een meeruitgave van 57.000 euro ten aanzien van het bruikbaar budget voor personeelskosten van 687.000 euro. De Dienst Regulering heeft gedeeltelijk kunnen anticiperen op dit deficit en het zoveel mogelijk kunnen beperken door het nemen van een aantal maatregelen aangaande de werking van de dienst:

- Het personeelskader en de loonmassa werd aangepast door de functie van één administratieve medewerker te schrappen;
- Bepaalde uitbestedingen van taken aan externe dienstverleners werden uitgesteld;
- Buitenlandse zendingen in te perken binnen de mate van het mogelijke;

- Bezuiniging op de algemene werkingskosten.

Dit heeft er toe geleid dat er in 2013 slechts een globaal tekort van 5000 euro werd gerealiseerd in uitgaven ten opzichte van de beschikbare middelen.

De Dienst Regulering benadrukt dat het huidige niveau van beschikbare middelen het naar behoren uitvoeren van alle wettelijk taken in gevaar brengt. Beschikken over alle ontvangsten lijkt een minimumvereiste te zijn om de bestaande taken te garanderen, onafhankelijk van nieuwe taken die aan de Dienst Regulering worden toegewezen en die een stijging van de werkingsmiddelen zouden behoeven.

Personeel

Sinds de oprichting van de Dienst Regulering was het personeelskader stabiel op 9 VTE² (met uitzondering van de eerste opstartjaren). Bij de aanstelling van de nieuwe directie in 2013 evolueerde het personeelskader echter naar 10 VTE zonder dat hiermee rekening werd gehouden in de beschikbare budgettaire personeelsmiddelen. De Dienst Regulering stelt dan ook vast dat de geldende principes van budgettaire voorzichtigheid niet gesynchroniseerd zijn met de mechanismen van personeelsbeheer (en omgekeerd).

Deze stijging van het personeelskader in 2013 heeft dan ook de meeruitgave in personeelskost – waarvan sprake in de rubriek budget hierboven – veroorzaakt.

Evolutie van het personeel van 2006 tot nu:

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

² VTE= voltijds equivalent

Toekomst

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

De Dienst Regulering stelt ten eerste vast dat er sinds enkele jaren verschillende nieuwe taken aan haar worden toebedeeld, dit echter zonder een aanpassing van de budgettaire en personele middelen. De Dienst Regulering pleit er dan ook voor in de toekomst een doorlichting te maken van haar middelen ten opzichte van alle opdrachten, en op basis daarvan een eventuele wijziging door te voeren van het personeelsplan en de ontvangsten.

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

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

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

Nieuwe visie op organisatiebeheersing

De Dienst Regulering besteedt sinds 2013 ook 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 echter optimaal te benutten heeft de Dienst Regulering besloten een methodologie van organisatiebeheer in te voeren vanuit de overtuiging dat een goede interne werking rechtstreeks bijdraagt tot uitstekende prestaties en tot een kwalitatieve dienstverlening aan alle belanghebbenden.

Als voorbereiding op de eerste audit, die zal plaatsvinden in 2014, werkt de Dienst Regulering onder meer aan de volgende beheersinstrumenten:

- Het opstellen van een management- en operationeel plan;
- Procesbeschrijvingen van de meest kritische processen van haar activiteiten;
- Uitgewerkte procedures voor bepaalde taken, zoals bijvoorbeeld de afhandeling van klachten van spoorwegondernemingen.

De markten

Marktmonitoring

De Dienst Regulering heeft als taak de markt te monitoren. Hiervoor werd in 2013 voor de spoorwegmarkt gestart met de ontwikkeling van een systeem gebaseerd op zowel kwantitatief als kwalitatief onderzoek. Bij het kwantitatief onderzoek werd een bundel van indicatoren afgelijnd die de Dienst Regulering toelaten een zicht te krijgen op de ontwikkelingen in de verschillende spoorweg gerelateerde markten. Het gaat hier over voornamelijk statistische gegevens, die in de loop van 2014 opgevraagd zullen worden. Daarnaast is er het kwalitatief onderzoek, waarvan de Dienst Regulering in 2013 de thema's heeft afgelijnd en de vragenlijst opgesteld. In de loop van 2014 zullen de spoorwegondernemingen over deze thema's bevraagd worden. De ontvangen antwoorden zullen de Dienst Regulering een beeld geven over de problemen en knelpunten in de markten en kunnen een input voor zowel de advies- als de controleopdracht vormen.

In de toekomst zal ook de monitoring van de luchthavenmarkt verder opgestart worden.

Evolutie van de markten in 2013

De luchthaven

Op het vlak van passagiersaantallen, was het jaar 2013 teleurstellend voor Brussels Airport, met een groei van minder dan 1%. Enkel het resultaat van de maand december (+6%) maakt een heropleving in 2014 denkbaar. Deze cijfers zijn lager dan deze gepubliceerd door ACI Europe voor de volledige sector in Europa: +2,8%.

Voor de cargo was 2013 een moeilijk jaar, met een daling van 6% van de vervoerde tonnage, terwijl de sector op Europees niveau in zijn totaliteit matig vooruitgegaan is met 0,8 %.

De luchthavenactiviteit was dus lager dan de in het ontwikkelingsplan opgenomen veronderstellingen.

De luchtvaartmaatschappijen

Het jaar 2013 werd alweer gekenmerkt door financiële moeilijkheden bij de traditionele luchtvaartmaatschappijen zoals Air France, Alitalia of ook Brussels Airlines. Geen enkele aanzienlijke wijziging in de positie van de op Brussels Airport actieve maatschappijen is echter op te merken.

De meest spectaculaire gebeurtenis van het jaar is zonder twijfel de aankondiging op 27 november door Ryanair van de oprichting van een basis op Brussels Airport, parallel aan deze van Brussels South Charleroi Airport. Andere aankondigingen moeten echter ook onder de aandacht worden gebracht:

- de groei van de Spaanse maatschappij Vueling, die voortaan 11 bestemmingen zal aandoen in Spanje, maar ook in Portugal en in Italië.
- de start van de eerste route met geregelde vluchten van de Belgische maatschappij Jetair naar Noord-Amerika (Miami).
- de start door Brussels Airlines van een tweede route naar Noord-Amerika (Washington).

Het jaar 2014 kondigt zich onzeker aan, zowel op het niveau van de concurrentie tussen de luchtvaartmaatschappijen als tussen luchthavens voor de Ryanair-markt.

De verleners van grondafhandelingsdiensten

Het jaar 2013 heeft een bijzonderheid gekend: de overname van de activiteiten Gate Gourmet, houder van een vergunning van verlener van grondafhandelingsdiensten voor het cateringvervoer, door LSG Skychef, de houder van de andere vergunning voor dezelfde dienstverlening. Dit uitzonderlijk feit zal de luchthavenuitbater ertoe verplichten om een nieuwe houder van een vergunning voor deze dienst aan te duiden.

De Dienst Regulering staat in voor de SLA's tussen de Brussels Airport Company en de verleners van grondafhandelingsdiensten, en verontrust zich dan ook over de verslechtering van de sociale relaties in de verschillende sectoren van de grondafhandelingsdiensten, zoals de bagageafhandeling, de catering of de schoonmaak van de vliegtuigen.

Spoor

Het Belgische spoorlandschap werd in de loop van 2013 hertekend. De koepel, waaronder de infrastructuurbeheerder en de historische operator ressorteerden, verdween. Met de wet van 30 augustus 2013³ werden de NMBS-Holding, NMBS en Infrabel hervormd. Op 1 januari 2014 werd hierdoor de NMBS door overneming gefuseerd met de NMBS-Holding die de naam van NMBS overnam.

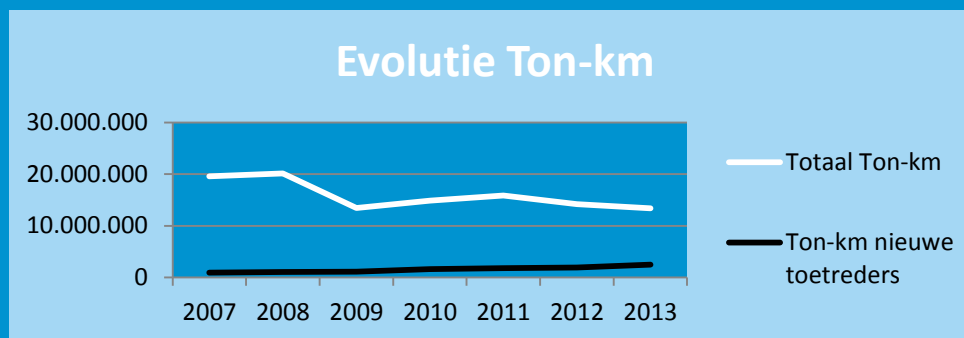
Bepaalde delen van de Holding zijn hierbij ook naar Infrabel gegaan. Zowel de NMBS als Infrabel werden hiermee afzonderlijke overheidsbedrijven in handen van de Belgische staat.

Een derde bedrijf, HR-Rail N.V. van publiek recht, werd opgericht als dochteronderneming van deze 2 bedrijven. De Belgische Staat bezit 2% van de aandelen en 60% van het stemrecht in HR-Rail. HR-Rail is de werkgever van al het personeel bij NMBS en Infrabel.

Goederenvervoer

Evoluties

De markt van het goederenvervoer per spoor kende eind 2008 een stevige terugval ten gevolge van de grondstoffencrisis die nadien uitmondde in de financiële crisis. Dit komt ook naar voren in onderstaande grafiek waar een sterke regressie in afgelegde tonkilometers kan worden waargenomen. In 2010 en 2011 kende de markt terug een groei, maar vanaf 2012, met de Europese staatsschuldcrisis, zette een negatieve tendens zich in, die zich doorzette in 2013. Het aantal afgelegde tonkilometers is teruggevallen tot onder het dieptepunt van het crisisjaar 2009.



³ Wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen

Het goederenvervoer op Belgisch grondgebied hangt nauw samen met de evolutie van de economische activiteit. De Belgische economie groeide nagenoeg niet in 2013, wat zich vertaalde in de inkrimping van het totaal vervoerde tonnage.

Vanuit de spoorsector wordt dan ook als grootste reden voor de terugval de economische stagnatie aangehaald, die een stevige impact had op de klantenportefeuille en heeft geleid tot verschillende herstructureringen en sluitingen.

De economische situatie leidde er ook toe dat de subsidies voor het intermodaal en het verspreid vervoer geschrapt werden. Het schrappen van de subsidie heeft geleid tot de sluiting van de Mainhub en het afbouwen/stopzetten van een aantal structureel onrendabele trafieken, waaronder Narcon⁴ en Rail-barge⁵.

De nieuwe toetreders⁶ leken op het eerste zicht minder last te hebben van de economische toestand. Zij slaagden er niet alleen in om hun marktaandeel te vergroten, maar ook om in absolute cijfers (tonkilometers) een positieve groei te realiseren. Mogelijk speelt het type transport dat de historische operator verzorgt hierin een belangrijke rol. Deze richt zich sterk op verspreid vervoer en is voornamelijk actief in meer traditionele sectoren (staal, bulk, chemie). Dit soort van activiteiten heeft, meer dan andere activiteiten, te lijden onder de economische toestand.

Voor 2014 heeft de Ministerraad zijn goedkeuring gegeven voor de ondersteuningsmechanismen voor het goederenvervoer per spoor, meer bepaald het gecombineerd vervoer en het verspreid vervoer, voor een globaal bedrag van 15 miljoen euro. De groeivoorzichten zowel economisch als voor het goederenvervoer zijn gematigd positief voor 2014, met een voorspelde groei van het BBP van respectievelijk 1,5% (OESO)⁷ en van de tonkilometers van 2% (TPR)⁸.

⁴ Narcon: (Nationaal Rail Container Systeem) project gestart in 2004 met oog op ontsluiting van haven van Antwerpen via intermodaal spoorvervoer

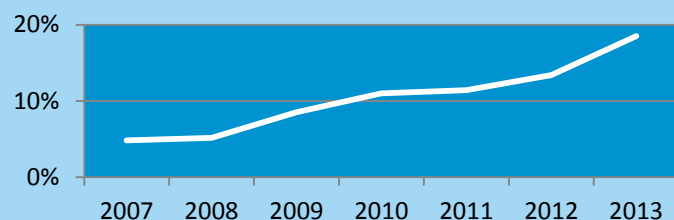
⁵ Rail-barge: pendeltreinen tussen voorhaven Zeebrugge en Antwerpse linkeroever

⁶ Nieuwe toetreders: alle spoorwegondernemingen met uitzondering van de historische (Belgische) operator.

⁷ OECD, Belgium: economic forecast summary (May 2014)

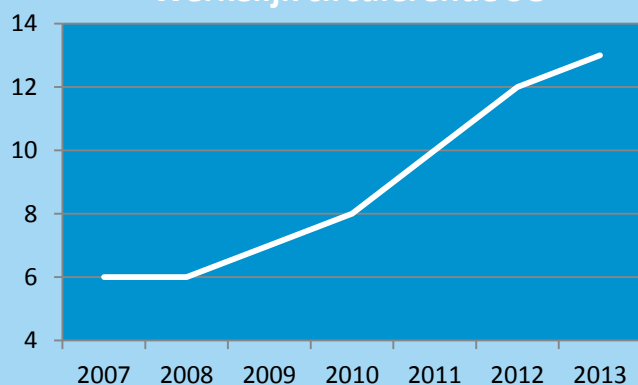
⁸ Departement Transport en Ruimtelijke Economie Universiteit Antwerpen (voorspellingen goederenvervoer december 2013)

Marktaandeel nieuwe toetreders (Ton-km)



Bovenstaande grafiek toont aan dat het gezamenlijk marktaandeel van de nieuwe toetreders een sterke groei kent. Daar waar in 2007 nog geen 5% van de markt door nieuwe toetreders werd ingenomen, bedraagt het marktaandeel in 2013 meer dan 18%. Evenwel hebben slechts drie van de nieuwe toetreders een marktaandeel van meer dan 1%, de grootste daarvan bestrijkt ongeveer een tiende van de markt.

Werkelijk circulerende SO



Het aantal spoorondernemingen die effectief in België circuleren is de laatste jaren geleidelijk toegenomen. Voor 2013 klokte het aantal circulerende spoorwegondernemingen, met de intrede van PKP, een Poolse operator, af op 13. Dit is één meer dan vorig jaar. Evenwel dient hierbij de kanttekening gemaakt te worden dat 2 spoorwegondernemingen slechts één rijpad hebben uitgeoefend. Dit gebeurde vermoedelijk met het oog op het behoud van het veiligheidscertificaat.

Gebrekkig werkende systeem van reservatie

De Dienst Regulering stelt vast dat in 2013 voor het goederenvervoer meer dan 40% van de gereserveerde rijpaden niet werden uitgevoerd, bij het reizigersvervoer is dit 6%. Van deze niet uitgevoerde rijpaden wordt bovendien slechts één derde afgemeld. Het reserveren van capaciteit, die niet gebruikt wordt, kan naar de toekomst toe schaarste creëren.

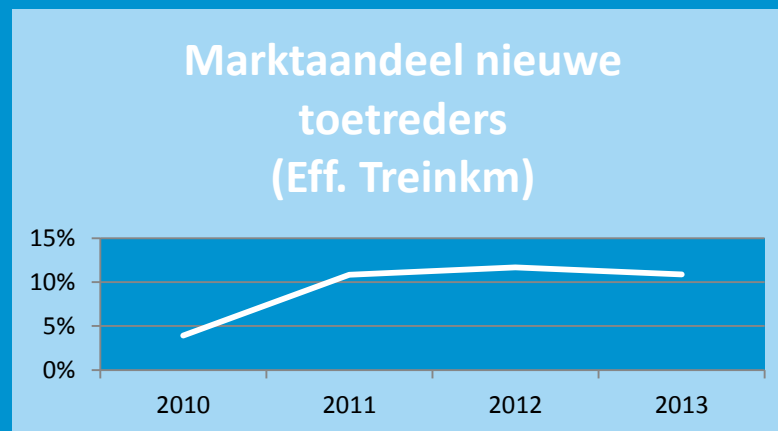
Vanzelfsprekend is het goederenvervoer per spoor gevoeliger voor vertragingen dan het reizigersvervoer. Een goederentrein zal wachten op zijn goederen vooraleer te vertrekken. Een reizigerstrein daarentegen zal niet wachten op een reiziger als die later is. Dit vormt mogelijk de verklaring waarom zoveel rijpaden niet afgemeld worden.

Om een goed werkende en transparante spoorwegmarkt voor goederenvervoer te verzekeren lijkt het aangewezen dat Infrabel het probleem van de gereserveerde rijpaden die niet uitgevoerd worden ter harte neemt en eventueel de reservatie- en afzeggingspolitiek voor rijpaden herzielt.

Internationaal reizigersvervoer

Sinds 1 januari 2010 is de markt voor het internationaal reizigersvervoer geliberaliseerd. De Dienst Regulering stelt, net als vorig jaar, 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. Deze maatschappij is evenwel een joint venture tussen NMBS, SNCF en LCR (London and Continental Railways). Zoals onderstaande grafiek weergeeft, staat zij momenteel in voor ongeveer één tiende van het internationaal reizigersvervoer.



De markt van het goederenvervoer kent gemiddeld bijna twee nieuwe toetreders per jaar. Op de markt van het internationaal reizigersvervoer is dit echter niet het geval. De competitie 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. Vanzelfsprekend vormen deze beperkingen een rem op de marktdynamiek.

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



Luchthaven Brussel-Nationaal

Het jaar 2013 markeerde naast het midden van de reguleringsperiode 2011-2015, eveneens de start van de belangrijkste geplande werf: de Connector. Dit gebouw, dat een aanzienlijke investering inhoudt, zal de terminal rechtstreeks en bovengronds verbinden met Pier A, waardoor het gebruik van de huidige tunnelverbinding onnodig wordt. Het zal ook de beveiligings- en grenscontroles, die momenteel afzonderlijk in Pier A en B gebeuren, centraliseren.

In dat opzicht vormt de Connector een belangrijke fase in de ontwikkeling van de luchthaven, wat de volledige aandacht wegdraagt van de Dienst Regulering.



De vernieuwing van de vergunning van de luchthavenexploitant

De werking van Brussels Airport wordt geregeld door een basisdocument: de exploitatievergunning. Dit document, dat de verplichtingen voor de exploitatie van de luchthaven bepaalt, evenals de kwalitatieve, tarifaire, milieu- of aan de veiligheid en de beveiliging verbonden aspecten, wordt afgeleverd na overleg in Ministerraad. De geldigheidsduur ervan is onbeperkt.

Er wordt dus zelden overgegaan tot de vernieuwing ervan. De in het Koninklijk Besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van Brussels International Airport Company (BIAC) in een naamloze vennootschap van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties, voorziene gevallen, hebben betrekking op een overdracht, een fusie, een splitsing of een controlewijziging.

De aandeelhouders van de maatschappij die houder is van de vergunning gebruikten een tweedelige structuur, met een moedermaatschappij (Brussels Airport Holding) en een ondergeschikte operationele maatschappij (The Brussels Airport Company), houder van de exploitatievergunning. Om de transparantie van de maatschappij tegenover de financiële markten te verbeteren, hebben zij beslist om de twee entiteiten samen te smelten in één enkele, voortaan Brussels Airport Company genoemd.

Deze fusie, die niets wijzigde op operationeel niveau, hield een controlewijziging in op het niveau van de houder van de vergunning. Daarom werd een vernieuwing van deze vergunning aangevraagd.

Over deze vernieuwing wordt een beslissing genomen in de Ministerraad, op voorstel van de bevoegde minister. De Dienst Regulering moet het aanvraagdossier ontvankelijk verklaren, nagaan of de in het koninklijk besluit bepaalde voorwaarden worden nageleefd, en een aanbeveling schrijven ter attentie van de minister.

Deze voorwaarden zijn vrij strikt, omdat het, indien nodig, gaat om de bescherming van het algemeen belang tegen een verandering van aandeelhouders die niet alle omstandigheden van betrouwbaarheid, stabiliteit en vakkundigheid zou kunnen bieden.

De criteria voor de vernieuwing van de licentie zijn identiek aan deze bepaald voor het verkrijgen van een nieuwe licentie:

1. Zijn betrouwbaarheid en zijn beroepservaring, zijn technische en financiële capaciteiten en de kwaliteit van zijn organisatie aantonen;
2. De capaciteit hebben om een antwoord te bieden op de noden van het Belgische luchtverkeer en van de gebruikers op lange termijn;
3. Een vijfjaarlijks ontwikkelingsplan indienen;
4. De nodige eigenschappen tonen om de beveiliging van de personen te waarborgen;
5. De nodige eigenschappen bieden om de veiligheid en de kwaliteit van de luchthaveninstallaties te waarborgen;
6. De certificering van de luchthaveninstallaties verkrijgen en aantonen deze te kunnen behouden;
7. Zich ertoe verbinden om een passende zekerheid te vormen voor het risico op het gebied van burgerlijke aansprakelijkheid gecreëerd door de exploitatie van de luchthaveninstallaties;
8. Zich ertoe verbinden om zijn onafhankelijkheid tegenover de gebruikers te waarborgen;
9. Zijn bekwaamheid aantonen om de hinder, met name de geluidshinder, veroorzaakt door de luchthavenexploitatie, te beheren, en zijn bekwaamheid om de externe kosten te beheren.

Op basis van de op 19 december 2012 door de houder van de vergunning ingediende aanvraag, heeft de Dienst Regulering de kwaliteit van de informatie betreffende deze verschillende eisen gecontroleerd. In dit geval zijn bepaalde te controleren aspecten vanzelfsprekend gebleken, doordat de aandeelhouders dezelfde bleven, evenals de volledige operationele structuur. Andere aspecten, die betrekking hebben op de beveiliging, de veiligheid en het milieu, werden gecontroleerd in samenwerking met het Directoraat-generaal Luchtvaart (FOD Mobiliteit en Vervoer).

Op basis van de positieve resultaten van de verschillende onderzoeken, heeft de Dienst Regulering op 8 februari 2013 aan de Staatssecretaris voor Mobiliteit een positief advies uitgebracht. De vergunning werd op 7 mei 2013 vernieuwd bij koninklijk besluit en is in werking getreden bij de werkelijke fusie van de betrokken maatschappijen.

Werkzaamheden 2013

Besluiten en adviezen

De Dienst Regulering heeft advies A-2013-01-LA uitgebracht betreffende de aanvraag tot vernieuwing van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal, ingediend door “The Brussels Airport Company”, zoals hierboven gedetailleerd.

Behandelde dossiers

Op vlak van Exploitatielicentie

General Aviation

De Dienst Regulering heeft een heel bijzondere aandacht besteed aan de ontwikkeling van de maatregelen een correcte marktwerking mogelijk maken voor General Aviation: ontwikkeling van een tweede grondafhandelingsdienstverlener, SLA's en identieke kwaliteitscharters voor de twee maatschappijen, naleving van de goedgekeurde en gepubliceerde tarieven.



Op vlak van tariefcontrole

Jaarlijks overleg

Conform aan het licentiebesluit, en rekening houdend met het feit dat de tarieven door de Staatssecretaris voor Mobiliteit voor de periode 2011-2016 werden goedgekeurd, heeft de houder van de vergunning op 29 november een overlegvergadering gehouden met de gebruikers (de

luchtvaartmaatschappijen), waarop de Dienst Regulering als waarnemer werd uitgenodigd.

Communicatie over de tarieven

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

Op vlak van kwaliteitsopvolging

De Dienst Regulering is actief in de follow-up van de invoering van de tools bepaald door de exploitatievergunning, de overeenkomsten op dienstniveau met de grondafhandelingsdiensten en de kwaliteitscharters, die van toepassing zijn op de omgeving General Aviation.

In het kader van een programma voor de permanente verbetering van de kwaliteit, heeft de luchthavenbeheerder zich ertoe verbonden een unieke structuur voor de bepaling van de technische kwaliteitsindicatoren te gebruiken, beginnend met de FIDS⁹ en 400Hz¹⁰ indicatoren. Eveneens zullen de tevredenheidsenquêtes van de passagiers jaarlijks bij minimum 1.500 personen gebeuren, om een relevante follow-up van de evolutie van de tevredenheid toe te laten.



⁹ De FIDS (Flight Information Display Screens) zijn de schermen met informatie over de vluchten die vertrekken die ter beschikking staan van de passagiers in de luchthaven.

¹⁰ De dienst 400 Hz stelt elektrische stroom ter beschikking van de vliegtuigen in parkeerstand.

Op het vlak van opvolging van de ontwikkeling van de luchthaveninstallaties

Opvolging van de investeringen voor de periode 2011-2016

De Dienst Regulering heeft als waarnemer deelgenomen aan de gebruikersvergadering op 29 november georganiseerd door de licentiehouders, in het kader van de jaarlijkse follow-up van de investeringsprojecten die een specifieke impact hebben op de tarieven. De informatie ging over de volgende projecten:

APRON 9 East

Het project bestaat uit de bouw van 3 supplementaire stands aan de kant van Brucargo. Het project is beëindigd, binnen het voorziene budget.

TWY N Fase 1

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

Uitbreiding T zone

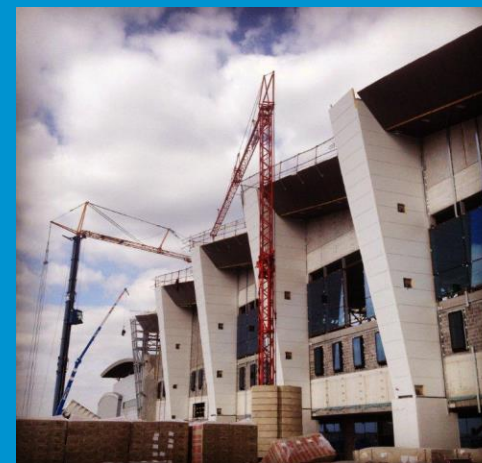
Het project omvat de bouw van twee voetgangersbruggen aan het uiteinde van de A-pier. De creatie van een instapplaats waar nu de lounges van Brussels Airlines zijn, werd uitgesteld.

Het beginbudget zou gerespecteerd moeten kunnen worden.

Connector

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

De Dienst Regulering stelt vast dat het initieel voorziene budget werd overschreden. Dit kan evenwel voortkomen uit wijzigingen van bestek zoals prijsstijgingen. De investeringsbudgetten worden vastgelegd voor 5 jaar, wat een optimale doorzichtigheid of een financiële planning zonder risico's niet altijd mogelijk maakt. De Dienst Regulering stelt vast dat de reglementering niet voorziet dat hij de werkelijk verrichte uitgaven kan goedkeuren, zelfs als zij afwijken van de plannen.





Werking

De Dienst Regulering en de licentiehouder beslisten een extranet, ter beschikking gesteld door Brussels Airport Company, te gebruiken waar de bijgewerkte versies van alle referentiedocumenten, uitgewisseld tussen de partijen, op bewaard kunnen worden, en in het bijzonder: de kwaliteitscharters, de verdragen van dienstniveau tussen de houder van de vergunning en de grondafhandelingsdiensten, het ontwikkelingsplan en alle uitgewisselde documenten in het kader van de tariefraadplegingen.

De Dienst Regulering is verheugd te beschikken over een performant werkinstrument dat de raadpleging van de referentiedocumenten en de samenwerking met Brussels Airport Company vergemakkelijkt.

Institutionele aanwezigheid

Internationale enquêtes

De Dienst Regulering heeft in 2013 deelgenomen aan twee internationale enquêtes over de situatie van de luchthavenregulering in België. Eén geleid door de OVSE en de andere opgelegd door de Europese Commissie in de context van de beoordeling van de richtlijn 2009/12/EG inzake luchthavengelden.

De Dienst Regulering werd op 20 november op de hoogte gesteld dat de Europese Commissie België in gebreke had gesteld wegens de omzetting van de richtlijn 2009/12/EG over de luchtvaartheffingen. De Dienst Regulering zal hierover in 2014 een advies uitbrengen.

Europese luchthavenregulatoren

De Dienst Regulering neemt regelmatig deel aan informele vergaderingen van Europese regulatoren. Deze vergaderingen zijn bedoeld om informatie uit te wisselen en om de standpunten aangaande de ontwikkeling van de Europese regulering te coördineren. Een dergelijke vergadering werd gehouden op 19 en 20 september in Stockholm.



Spoorwegen

Op spoorwegvlak was 2013 een jaar waarin er voor de Dienst Regulering veel veranderde. Zo werden de Belgische spoorwegen hervormd om te voldoen aan de Europese verwachtingen en kreeg de Dienst Regulering in het licht daarvan een aantal nieuwe bevoegdheden (zie ook kader pagina 12).

Daarnaast was het ook op Europees niveau een bewogen jaar met de totstandkoming van de eerste goederencorridors en de werkzaamheden rond deerschikking (Richtlijn 2012/34/EU) en het vierde spoorwegpakket. In dit hoofdstuk wordt het dossier goederencorridors diepgaander uitgewerkt.

Al deze ontwikkelingen brachten extra taken voor onze Dienst Regulering teweeg. Naast deze nieuwe uitdagingen waren er echter ook de 'dagdagelijkse werkzaamheden' die onze aandacht vroegen. Deze kan u hieronder beknopt terugvinden.

Werkzaamheden 2013

Adviezen en Beroepen

D-2013-01-S

In september nam de Dienst Regulering een beslissing betreffende het verzoek van de spoorwegonderneming NMBS aan de Dienst Regulering tot het bepalen of de passagiersvervoerdienst per spoor, die de spoorwegonderneming Arriva voornemens is uit te voeren tussen Den Haag en Brussel, in hoofdzaak bedoeld is om passagiers tussen stations in verschillende lidstaten te vervoeren.

Arriva trok haar melding in waarop de Dienst Regulering oordeelde dat het voorwerp van het door NMBS ingediende verzoek niet langer aanwezig was.

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

D-2013-02-S

In 2013 behandelde de Dienst Regulering één klacht van een spoorwegonderneming aangaande vermeende discriminatie bij het verlenen van toegang tot de bundel Ramskapelle. Het onderzoek en de door de partijen aangeleverde documenten leverden echter geen doorslaggevende elementen op. De Dienst Regulering oordeelde dat de klacht ongegrond was.

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

A-2013-02-C

Op 4 september 2013 gaf de Dienst Regulering haar advies aangaande het model van kaderakkoord voor spoorweginfrastructuurcapaciteiten.

Een kaderovereenkomst is een overeenkomst die de rechten en verplichtingen van een capaciteitsgebruiker en van de spoorweginfrastructuurbeheerder vastlegt en die betrekking heeft op de toe te wijzen spoorweginfrastructuur en de tarifiering voor een periode langer dan één dienstregeling. In het kaderakkoord worden de kenmerken van de infrastructuur die door de gebruiker wordt aangevraagd opgenomen maar niet een gedetailleerd treinpad. Een kaderakkoord wordt opgesteld met het doel tegemoet te komen aan de commerciële behoeften van de gebruiker.

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

Wetteren (overdracht capaciteit)

De Dienst Regulering startte in 2013 met een onderzoek, binnen het kader van zijn controleopdracht, waarin werd nagegaan of er eventueel een inbreuk werd gepleegd op de beginselen van de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit. Het betreft een mogelijke overdracht of handel in infrastructuurcapaciteit die zich zou kunnen hebben voorgedaan binnen de context van het treinongeval te Wetteren op 4 mei 2013.

Doorlopende taken

België

Netverklaring

De Dienst Regulering werd geraadpleegd over het ontwerp van netverklaring 2015 en gaf haar opmerkingen hierover. De netverklaring kan teruggevonden worden op de site van Infrabel.

Prestatieregime

1 januari 2013 ging het prestatieregime volgens het Koninklijk besluit van 6 juli 2011¹¹ van start. Dit prestatieregime is van toepassing op het hele net en heeft de optimalisering van de prestaties als doel. Het systeem kan boetes inhouden voor handelingen die de exploitatie van het net hinderen, compensaties voor ondernemingen die onder tekortkomingen te lijden hebben, en premies ter beloning van prestaties die de ramingen overtreffen.

De Dienst Regulering ontving in 2013 noch over de toekenning van de spilwaarden, noch over de toewijzing van vertragingen een klacht.

¹¹ 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.

Europa

Verordening (EU) Nr. 913/2010 (Goederencorridors)

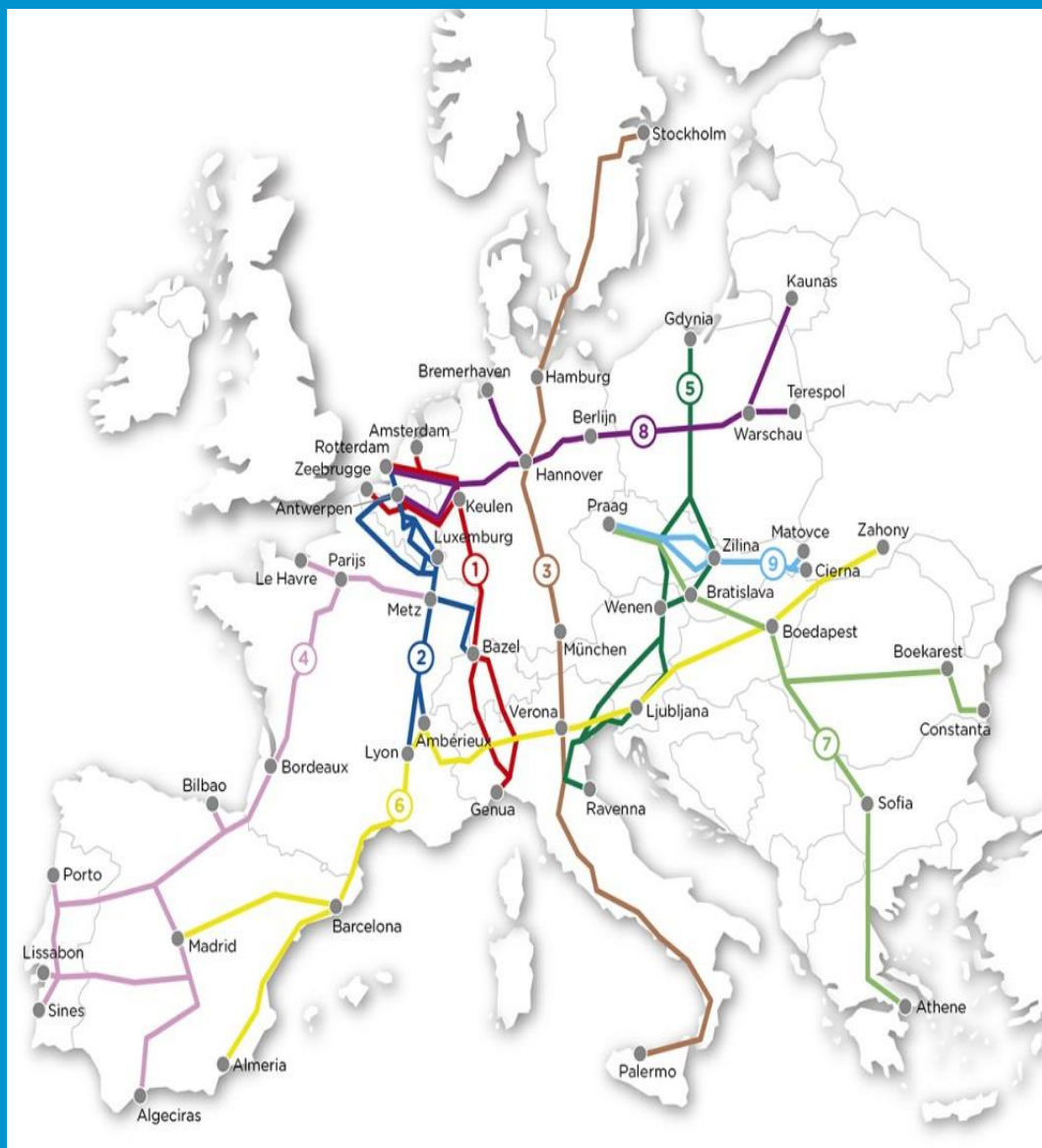
Verordening (EU) Nr. 913/2010 inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer (hierna de Verordening) werd gelanceerd met als doel het verbeteren van de aantrekkelijkheid en efficiëntie van het internationaal spoorvervoer. De Verordening legt initieel 9 internationale goederencorridors vast met het oog op het beter benutten van het Europese spoornetwerk en het creëren van een duurzame mobiliteit. Drie van deze goederencorridors hebben een Belgisch gedeelte.

Corridor 1: Zeebrugge - Antwerpen / Rotterdam – Duisburg – Bazel – Milaan – Genua (rood)

Corridor 2: Rotterdam – Antwerpen – Luxemburg – Metz – Dijon – Lyon / Bazel (blauw)

Corridor 8: Bremerhaven / Rotterdam / Antwerpen – Aken / Berlijn – Warschau – Terespol / Kaunas (paars)

De Rijn-Alpen Corridor (Corridor 1) en de Noordzee-Middellandse zee Corridor (Corridor 2) gingen in 2013 officieel van start. In 2015 zal ook Corridor 8 volgen.



Werking Corridors

De Verordening vereist dat voor elke corridor een bestuursstructuur wordt opgericht zodat de coördinatie tussen de lidstaten en de infrastructuurbeheerders bevorderd wordt en de continuïteit langs de corridor verzekerd wordt.

Raad van Bestuur

Per goederencorridor dient een Raad van Bestuur worden opgericht waarin de lidstaten vertegenwoordigd zijn en die verantwoordelijk is voor het bepalen van de algemene doelstellingen van de goederencorridor. Daarnaast dient de Raad van Bestuur het kader vast te stellen voor de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit op de corridor. De Raden van Bestuur van Corridor 1 en 2 beslisten om dit kader voor toewijzing van capaciteit gezamenlijk op te stellen. Dit onder de vorm van een beslissing die op 6 maart 2013 in het JOUE gepubliceerd werd.

Beheersraad

Naast de Raad van Bestuur dient er ook een Beheersraad te worden opgericht waarin de infrastructuurbeheerders vertegenwoordigd worden. Deze Beheersraad is verantwoordelijk voor het opstellen van een uitvoeringsplan waarin onder andere de kenmerken van de goederencorridor en de maatregelen die nodig zijn om de corridor tot stand te brengen beschreven zijn, en het investeringsplan en doelstellingen van de corridor worden weergegeven.

De Beheersraad dient ook een vervoersmarktstudie uit te voeren en deze regelmatig te actualiseren. De essentiële elementen van deze studie dienen eveneens opgenomen te worden in het uitvoeringsplan.

Verder dient ook een investeringsplan worden opgesteld dat de details van de investeringen in de infrastructuur bevat op middellange en lange termijn.

Adviesgroepen

De Beheersraad dient ook twee adviesgroepen op te richten waarin respectievelijk de spoorwegondernemingen en de beheerders en eigenaars van de terminals worden uitgenodigd.

De TAG (Terminal Advisory Group) kan advies uitbrengen over elk voorstel van de Beheersraad dat rechtstreekse gevolgen heeft voor de investeringen in en het beheer van de terminals.

De RAG (Railway Advisory Group) kan advies uitbrengen over elk voorstel van de Beheersraad dat gevolgen heeft voor de spoorwegondernemingen.

Beide adviesgroepen kunnen ook op eigen initiatief adviezen verstrekken aan de Beheersraad die deze in aanmerking dient te nemen.

Corridor Information Document (CID)

De Beheersraad dient volgens de Verordening een 'Corridor Information Document' op te stellen. Hierin dient alle informatie over de spoorinfrastructuur van de corridor worden voorgesteld, met nadruk op de commerciële en wettelijke toegangsvoorwaarden.

De CID van Corridor 1 en 2 kunnen teruggevonden worden op hun respectievelijk websites.

Enig loket (Corridor One Stop Shop)

Artikel 13 van de Verordening legt op dat elke goederencorridor, en meer bepaald de Beheersraad, een 'enig loket' instelt dat spoorwegondernemingen of gemachtigde aanvragers (zie onder) in staat stelt om op één plaats en in één enkele handeling capaciteitsaanvragen in te dienen en behandeld te zien voor goederentreinen die ten minste één grens overschrijden.

Het enig loket is ook de instantie die de vooraf geregelde rijpaden en de reservecapaciteit publiceert. Het enig loket voert zijn werkzaamheden op een transparante en niet discriminerende wijze uit. Haar activiteiten staan onder controle van de toezichthoudende instanties.

Van tevoren geregelde treinpaden (Pre-arranged paths (PaP's))

De Beheersraad beoordeelt onder meer op basis van de vervoersmarktstudie de behoefte aan capaciteit op de goederencorridor en bepaalt de 'van te voren geregelde treinpaden' (PaP's) voor goederentreinen. Zowel Corridor 1 als 2 publiceerden deze PaP's begin januari van dit jaar.

Een PaP is een vooraf samengesteld pad op een goederencorridor dat op de hele corridor kan worden aangeboden of op delen van de corridor. Het doel van deze PaP's is het verzekeren van een beter gebruik van de beschikbare capaciteit en bij te dragen aan een efficiënte creatie van internationale treinpaden, gebaseerd op marktbenodigdheden. Daarnaast laat het toe om de gebruikers op een transparante wijze de beschikbare capaciteit weer te geven en hen toe te laten om deze capaciteit in een enkele beweging aan te vragen.

Om deze PaP's te boeken dient het IT-programma PCS (Path Coordination System) gebruikt te worden. Meer informatie hierover en toegang tot het programma kan gevonden worden op <http://pcs.rne.eu>.

Naast PaP's kan men bij de C-OSS ook ad hoc treinpaden aanvragen (reservecapaciteit).

Gemachtigde Aanvragers (Authorised Applicants)

Artikel 15 van de Verordening laat toe dat andere aanvragers dan spoorwegondernemingen, zoals bijvoorbeeld expediteurs, bevrachters of spoorwegondernemingen voor gecombineerd vervoer, capaciteit, in de vorm van PaP's of reservecapaciteit, kunnen aanvragen.

Taken toezichthoudende instanties

Nu de eerste Corridors officieel van start zijn gegaan begint ook voor de Dienst Regulering een nieuw hoofdstuk. Verordening 913/2010 voorziet in artikel 20 een belangrijke rol voor de toezichthoudende instanties.

Zo stelt de Verordening dat de toezichthoudende instanties samen dienen te werken bij het toezicht op de mededinging op de corridor en dat zij in het bijzonder een niet discriminerende toegang tot de corridor dienen te waarborgen. Daarnaast zijn zij ook de beroepsinstantie en dienen ze gemakkelijk toegankelijk te zijn voor de marktdeelnemers.

Samenwerkingsakkoord

Om te voldoen aan deze taken sloot de Dienst Regulering samenwerkingsakkoorden af met de andere toezichthoudende instanties van de twee corridors waarbij ze betrokken is. In deze akkoorden staat beschreven hoe een klacht behandeld zal worden en wie er verantwoordelijk is voor het behandelen van klachten. Er werd overeengekomen dat in het geval van klacht tegen de Corridor One Stop Shop het de toezichthoudende instantie van het land waar de Corridor One Stop Shop zijn maatschappelijke zetel heeft, is die bevoegd is voor het behandelen van deze klachten. Voor Corridor 1 is dit de Duitse Regulator, Bundesnetzagentur en voor Corridor 2 is dit l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR).

Voor klachten die enkel betrekking hebben op nationale aangelegenheden blijft de toezichthoudende instantie van het betrokken land bevoegd.

Handboek

Ter ondersteuning van de Verordening bracht de Europese Commissie een handboek uit waarin richtlijnen en aanbevelingen aangaande de implementatie van de goederencorridors om zo bij te dragen aan een geharmoniseerde implementatie van de Verordening. De Europese Commissie werkt momenteel aan een update van het handboek. In deze update zal de Commissie ook uitgebreid aandacht schenken aan de rol van de toezichthoudende instanties. Hiertoe zal een volledig nieuw hoofdstuk worden toegevoegd waarin dieper wordt ingegaan op de verantwoordelijkheden en opdrachten van de toezichthoudende instanties.

European Network of Rail Regulatory Bodies

Op Europees niveau zijn er trimestrieel bijeenkomsten van het European Network of Rail Regulatory Bodies. Op deze vergaderingen zijn alle Europese toezichthoudende instanties aanwezig evenals de Europese Commissie. In 2013 vonden 3 van deze vergaderingen plaats. Deze vergaderingen zijn de ideale fora om kennis en goede praktijken te delen en te leren van de lidstaten waar men meer ervaring heeft met spoorregulering.

De doelstelling van dit netwerk is het vergemakkelijken van de samenwerking en de informatie-uitwisseling tussen nationale toezichthoudende instanties. Daarnaast adviseert het netwerk de Commissie bij de voorbereiding van uitvoeringsmaatregelen, zoals bijvoorbeeld voor de verschillende uitvoeringsmaatregelen die genomen dienen te worden in het kader van de Herschikking.

IRG-Rail

Sinds december 2013 is de Dienst Regulering volwaardig lid van IRG-Rail. IRG-Rail is de afkorting van 'Independent Regulators' Group – Rail, een netwerk van onafhankelijke toezichthoudende instanties uit 25 Europese landen. Het hoofddoel van dit netwerk is het vergemakkelijken van de creatie van een eengemaakte, competitieve, efficiënte en duurzame interne spoormarkt in Europa. IRG-Rail fungeert als platform waar de nationale toezichthoudende instanties kunnen samenwerken, informatie uitwisselen en 'best practices' bespreken zodat ze de huidige en toekomstige regulatoire uitdagingen het hoofd kunnen bieden en een eenduidig Europees regulatorisch kader kan ontstaan.

Werkzaamheden van IRG-Rail zijn verdeeld over 4 werkgroepen (Access / Charges / Market Monitoring / Emerging legislative proposals).

Meer informatie kan teruggevonden worden op de website van IRG-Rail.¹²

¹² <http://www.irg-rail.eu/>

Juridische ontwikkelingen

In 2013 werden belangrijke aanpassingen in de wetgeving en reglementering gemaakt die rechtstreeks betrekking hebben op de Dienst Regulering.

Wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

De wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex (hierna de Spoorcodex) werd op 20 december 2013 gepubliceerd en trad op 1 januari 2014 in werking. Deze wet vervangt 3 wetten:

- 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 de wet van 26 januari 2010 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese gemeenschap.

Met deze wet worden de Europese richtlijnen 91/440/EEG, 95/18/EG, 2001/14/EG, 2004/49/EG, 2007/59/EG, 2008/57/EG en (gedeeltelijk) 2012/34/EU omgezet in Belgisch recht.

In zijn hoofdstuk 6 geeft de Spoorcodex de opdrachten en bevoegdheden van de Dienst Regulering weer.



Wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen

Op 13 september 2013 werd de wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen gepubliceerd in het Belgische Staatsblad. Hiermee werd een nieuwe stap in de hervorming van de Belgische spoorwegen gezet. In 2005 werd onder impuls van Europa de unitaire NMBS opgedeeld in drie autonome overheidsbedrijven: NMBS, Infrabel en NMBS Holding.

Met de wet van 30 augustus 2013 wil de regering de tekortkomingen van deze structuur verhelpen en gaat men over naar een tweeledige structuur. Deze structuur bestaat uit een spoorwegmaatschappij (NMBS) en een infrastructuurbeheerder (Infrabel). Daarnaast wordt er door deze wet ook een gezamenlijke dochtervennootschap opgericht (HR Rail) die als werkgever zal functioneren en het personeel ter beschikking stelt van de beide ondernemingen.

De spoorwegmaatschappij wordt als enige verantwoordelijk voor de communicatie met de reizigers, de infrastructuurbeheerder dient zich toe te spitsen op haar kerntaken, namelijk het beheer en de terbeschikkingstelling van de spoorweginfrastructuur.

De wet van 30 augustus 2013 tekent echter enkel de krijtlijnen van de hervorming uit, en machtigt de Koning om deze hervorming op de meest gepaste wijze uit te voeren.

Uitvoeringsbesluiten

Twee van de uitvoeringsbesluiten genomen in het kader van bovenstaande wetten hebben rechtstreeks betrekking op de Dienst Regulering.

Het Koninklijk Besluit van 21 december 2013 tot wijziging van de Spoorcodex met het oog op de uitbreiding van de bevoegdheden van het toezichthoudende orgaan

Dit KB is genomen in uitvoering van artikel 9 van de wet en geeft de Dienst Regulering bijkomende bevoegdheden aangaande de vervoersovereenkomst tussen de infrastructuurbeheerder en de NMBS.

Zo dient voorafgaandelijk aan de sluiting of wijziging van de vervoersovereenkomst het advies van de Dienst Regulering gevraagd te worden. Daarnaast kan de minister bevoegd voor overheidsbedrijven de Dienst Regulering jaarlijks vragen een audit over de uitvoering van de vervoersovereenkomst uit te voeren.

In opdracht van de minister bevoegd voor de regulering van het spoorvervoer stelt de Dienst Regulering een jaarlijkse audit op over de uitvoering van de door de infrastructuurbeheerder aangewende registratiemethode van de storingen.

Ook dient de Dienst Regulering toezicht te houden op de naleving van de niet-discriminerende regels bedoeld in artikel 10 van de wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen. Dit artikel 10 bepaalt de regels inzake de aan de spoorwegondernemingen te verlenen diensten.

Het koninklijk besluit bepaalt daarnaast ook dat de Dienst Regulering binnen 10 werkdagen een beslissing neemt inzake geschillen over de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit en binnen 30 werkdagen een beslissing over de geschillen over de uitvoering van de vervoersovereenkomst op verzoek van de infrastructuurbeheerder of de spoorwegonderneming.

Tenslotte dient de Dienst Regulering te controleren of de uitoefening van de eeuwigdurende erfdienstbaarheid het recht van toegang bedoeld in artikel 9/1 van de Spoorcodex niet in het gedrang brengt.

Het Koninklijk Besluit van 21 december 2013 tot wijziging van de Spoorcodex voor wat betreft de diensten die aan de spoorwegondernemingen moeten worden geleverd

Dit koninklijk besluit werd genomen in uitvoering van artikel 10, 1° van de wet van 30 augustus 2013.

Dit artikel 10, 1° stelt dat de Koning de regels bepaalt die op niet discriminerende wijze de spoorondernemingen de toegang tot de stations, de onbemande stopplaatsen en passende locaties in de stations voor diensten in verband met kaartverkoop, dienen te verlenen.

Volgens dit KB dient de Dienst Regulering de termijn te bepalen binnen dewelke de spoorwegondernemingen antwoord dienen te krijgen op hun verzoek tot toegang tot de levering van diensten binnen de bepaalde dienstvoorzieningen.

Daarnaast kan bij de Dienst Regulering een klacht worden ingediend wanneer aan een aanvraag van een verzoeker niet kan voldaan worden. De Dienst Regulering kan, voor zover nodig, maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat een passend deel van de capaciteit wordt gegund aan de betrokken verzoeker.

Verordening (EU) 913/2010

De ontwikkelingen op vlak van deze verordening worden hierboven uitgebreid beschreven.

Richtlijn 2012/34/EU - Herschikking

In 2012 bracht de Europese Commissie aanzienlijke veranderingen aan het eerste spoorwegpakket aan. Ter herinnering, het eerste spoorwegpakket bestaat uit drie Richtlijnen (2001/12/EG, 2001/13/EG en 2001/14/EG) die in 2004 (tweede spoorwegpakket) en 2007 (derde spoorwegpakket) geamendeerd werden. Het eerste spoorwegpakket had als doel het opnieuw doen opleven van de spoormarkt door een geleidelijke liberalisering op Europees niveau.

In het laatste decennium stabiliseerde het aandeel van spoor, na een lange periode van daling, in de modal split¹³. De totstandkoming van een eengemaakte spoormarkt wordt echter gehinderd door verschillende problemen.

Naast de vereenvoudiging van de huidige wetgeving door het bijeenvoegen van drie Richtlijnen, wenst de Richtlijn (EU) 2012/34 (hierna de herschikking) de wetgeving te moderniseren en de sleutelproblemen in de spoormarkt aan te pakken. De drie belangrijkste problemen zijn het lage concurrentieniveau, een ongeschikte regulering en lage investeringen (zowel publiek als privé).

Om tegemoet te komen aan het probleem van regulering voorziet de herschikking in volgende elementen:

- uitbreiding van de bevoegdheden van nationale toezichthoudende instanties;
- vereiste van onafhankelijke nationale toezichthoudende instanties;
- versterken van de 'macht' van de nationale spoorregulators (met sanctie-, audit- en ex-officio onderzoeksbevoegdheden) en het opleggen aan deze instanties om samen te werken met hun tegenhangers op vlak van grenskwesties.

Deze nieuwe bevoegdheden en taken zijn terug te vinden in artikelen 55, 56 en 57 van de herschikking. De tekst van de herschikking kan teruggevonden worden op: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:343:0032:0077:NL:PDF>

¹³ Modal split is de verdeling van de verplaatsingen over de vervoerwijzen (modaliteiten).

Vierde spoorwegpakket

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

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

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

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

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



Nuttige adressen

STAATSSECRETARIS VOOR MOBILITEIT

Wetstraat 51
1040 BRUSSEL

FOD MOBILITEIT EN VERVOER

Vooruitgangstraat 56
1210 Brussel

LUCHTHAVEN

THE BRUSSELS AIRPORT COMPANY

Exploitatiezetel
Luchthaven Brussel-Nationaal
1930 Zaventem

Maatschappelijke zetel
Building Diamant
A. Reyerslaan 80
1030 Brussel

AOC BRUSSELS

Brussels National Airport
BP 78
B-1930 Zaventem

SPOORWEGEN

INFRABEL

Fonsnylaan
1030 Brussel

VERGUNNINGEN

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

VEILIGHEIDSCERTIFICATEN

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

ONDERZOEKSORGAAN VOOR ONGEVALLLEN EN INCIDENTEN OP HET SPOOR (OOIS)

Vooruitgangstraat 56
1210 Brussel

