



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

**Beslissing D-2014-01-LA van 25 juli 2014 betreffende de uitbating van *General Aviation* op de
luchthaven Brussel-Nationaal.**

Inhoudsopgave

1. Voorwerp	3
2. Feiten en retroacta	3
3. Wettelijke basis	5
4. Analyse van de Dienst Regulering	6
a. Juridische begrippen	6
b. Het concessiecontract nr. 8.01.27/A/11056 (inclusief amendement 1 tot en met 7) afgesloten tussen Regie der Luchtwegen en ABELAG	8
c. Amendement 8 bij concessie nr. 8.01.27/A/11056, afgesloten tussen de licentiehouder en ABELAG.....	9
d. Amendement 9 bij concessie nr. 8.01.27/A/11056, afgesloten tussen de licentiehouder en ABELAG.....	10
5. Vastgestelde inbreuken of tekortkomingen met betrekking tot de analyses	12
a. Analyse 1: de licentievoorwaarden zijn van toepassing op <i>General Aviation</i>	12
b. Analyse 2: de verlenging van de contractuele uitbating van de stationeervloeren door ABELAG dient voorwerp uit te maken van een exploitatielicentie	13
c. Analyse 3: de aanpassing van de ter beschikking gestelde oppervlaktes voor de stationeervloeren	14
d. Analyse 4: de uitbating van het General Aviation Terminal gebouw door ABELAG dient voorwerp uit te maken van een exploitatielicentie	14
6. Beslissing	14
7. Aanbevelingen	16
8. Beroepsmogelijkheden	17

1. Voorwerp

1. De Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal (hierna genoemd de Dienst Regulering) heeft, op grond van de artikelen 41 en 49 van het 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 (hierna het Omzettingsbesluit genaamd), de volgende beslissing genomen voor wat betreft de uitbating van *General Aviation* op de luchthaven Brussel-Nationaal.

2. Feiten en retroacta

2. Op 27 februari 2014 ontvangt de Dienst Regulering per e-mail van een gebruiker (luchtvaartmaatschappij) melding van eventuele niet-reglementaire praktijken met betrekking tot de gereguleerde tarieven gehanteerd bij *General Aviation* op de luchthaven Brussel-Nationaal. Een aantal facturen van de periode december 2013, uitgevaardigd door de onderneming ABELAG, werden bij deze informele klacht bijgevoegd.
3. Per schrijven van 12 maart 2014 heeft de Dienst Regulering, op basis van een eerste analyse van de ontvangen stukken, aan de houder van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal, te weten Brussels Airport Company (BAC), uitleg gevraagd met betrekking tot de volgende punten:
 - De facturatie van de gereguleerde luchthavengelden door een derde partij, te weten ABELAG, voor wat betreft de activiteiten van *General Aviation* op de luchthaven Brussel-Nationaal;
 - Het bestaan van een administratieve kost ten belope van 8% die wordt aangerekend door ABELAG aan de gebruikers, voor wat betreft de gereguleerde luchthavengelden;
 - Het bestaan van een gereguleerd tarief voor parking van vliegtuigen dat afwijkt van de tarieven voor de gereguleerde activiteiten zoals goedgekeurd door de Staatssecretaris voor Mobiliteit en zoals gepubliceerd door de houder van de exploitatielicentie.
4. De antwoorden van BAC moesten aan de Dienst Regulering overgemaakt worden tegen uiterlijk 30 maart 2014.

5. In zijn schriftelijk antwoord van 28 maart 2014 stelt de houder van de exploitatielicentie verrast te zijn omtrent de vastgestelde praktijken bij *General Aviation* en engageert zich om te reageren naar ABELAG teneinde de verantwoordelijkheden van deze laatste met betrekking tot de licentievoorwaarden duidelijk te stellen.
6. Per schrijven van 3 april 2014 verzoekt de Dienst Regulering ABELAG verdere uitleg te verschaffen met betrekking tot de volgende punten:
 - In welke (juridische) hoedanigheid ABELAG de luchthavengelden factureert aan de gebruikers van *General Aviation* op de luchthaven Brussel-Nationaal;
 - Op welke grond er een ander tarief voor parking van vliegtuigen wordt gehanteerd dan het goedgekeurde tarief en gepubliceerd door de licentiehouder BAC;
 - De verantwoording voor het aanrekenen van een administratieve kost van 8% bovenop de gefactureerde luchthavengelden.
7. De antwoorden van ABELAG moesten aan de Dienst Regulering overgemaakt worden tegen uiterlijk 18 april 2014.
8. Bij monde van haar raadsman vraagt ABELAG op 14 april 2014 per e-mail uitstel van antwoord tot 25 april 2014.
9. Bij email van 14 april 2014 verleent de Dienst Regulering ABELAG een verlenging van de termijn voor antwoord tot 25 april 2014.
10. Bij monde van haar raadsman vraagt ABELAG per email op 25 april 2014 voor redenen van overmacht wederom uitstel van antwoord tot 2 mei 2014.
11. Bij email van 25 april 2014 verleent de Dienst Regulering ABELAG wederom een verlenging van de termijn voor antwoord tot 2 mei 2014.
12. Op 2 mei 2014 antwoordt ABELAG, bij monde van hun raadsman, schriftelijk aan de Dienst Regulering als volgt:
 - ABELAG int de luchthavengelden voor *General Aviation* op basis van artikel 9 van concessiecontract nr. 8.01.27/A/11056;
 - ABELAG is van mening dat ze het recht heeft een administratieve kost te heffen bij de gebruikers van *General Aviation* omdat ze van mening is dat “*deze kosten geen deel uitmaken van de vergoeding, zij worden afzonderlijk gefactureerd en kunnen dus niet aangemerkt worden als een commissie of commissieloon*”. Desalniettemin, ABELAG stelt dat ze, na onderling akkoord met de licentiehouder BAC, beslist heeft

- te stoppen met het vragen van deze administratieve kost bovenop de luchthavengelden;
- ABELAG beweert dat ze als eigenaar van de stationeervloeren eigen tarieven mag hanteren voor de parking van vliegtuigen en verduidelijkt dat deze eigen tarieven lager liggen dan de gepubliceerde tarieven van BAC. Desalniettemin, ABELAG stelt in haar schrijven dat dat ze vanaf 1 mei 2014 de goedgekeurde en gepubliceerde tarieven van BAC zal toepassen.
13. Bij schrijven van 15 mei 2014 vraagt de Dienst Regulering aan de licentiehouders een kopie van het concessiecontract nr. 8.01.27/A/11056 en alle bijhorende amendementen, alsook een kopie van het contract waarmee het *General Aviation Terminal*-gebouw van BAC wordt ter beschikking gesteld van ABELAG. Tenslotte wordt er aan BAC bevestiging gevraagd van het akkoord met het ABELAG om de heffing van de bijkomende administratieve kost van 8% stop te zetten.
14. De gevraagde stukken werden door BAC aan de dienst Regulering ter beschikking gesteld op 30 mei 2014 via hun online *extranet* waartoe de Dienst Regulering toegang heeft. De licentiehouders bevestigen tevens de intentie van ABELAG om de goedgekeurde en gepubliceerde tarieven toe te passen.
15. Op 26 juni 2014 heeft de Dienst Regulering de licentiehouders BAC mondeling geconsulteerd omtrent het voorstel van beslissing dat zal genomen worden met betrekking tot de exploitatielicentie en de hieraan gekoppelde voorwaarden inzake *General Aviation* op de luchthaven Brussel-Nationaal.

3. Wettelijke basis

16. Artikelen 41 en 49 van het Omzettingsbesluit bepalen:

“Art. 41. Wanneer de economisch regulerende overheid vaststelt dat de houder van een exploitatielicentie niet handelt in overeenstemming met de bepalingen van dit besluit of van de exploitatielicentie, of met dwingende bepalingen die voortvloeien uit internationale verdragen of uit internationale akten genomen krachtens dergelijke verdragen die betrekking hebben op de exploitatie van luchthaveninstallaties, of vaststelt dat zijn beheerstructuur of administratieve of boekhoudkundige organisatie ernstige leemten vertoont, stelt zij de houder in gebreke om de vastgestelde toestand te

verhelpen binnen de door haar opgelegde termijn. Deze termijn bedraagt minstens drie maanden. ...”

“Art. 49. Onverminderd de overige in dit besluit bepaalde maatregelen en de bevoegdheden van het Directoraat-generaal Luchtvaart, kan de economisch regulerende overheid de houder van een exploitatielicentie bevelen om zich te schikken naar bepalingen vastgesteld in dit besluit, in een exploitatielicentie of in de in artikel 30, 4° en 5° bedoelde charters, binnen de termijn bepaald door de economisch regulerende overheid en die niet korter mag zijn dan drie maanden. In geval van absolute noodzakelijkheid, kan deze termijn van drie maanden door de economisch regulerende overheid worden verkort. ...”

17. Overwegende dat artikel 2 bis van het koninklijk besluit van 25 oktober 2004 tot oprichting van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en tot vaststelling van zijn samenstelling en het statuut dat van toepassing is op zijn leden, ingevoegd door het koninklijk besluit van 1 februari 2006, bepaalt dat de Dienst Regulering de economische regulerende overheid is bedoeld in artikelen 41 en 49 van het Omzettingsbesluit.

4. Analyse van de Dienst Regulering

a. Juridische begrippen

18. Artikel 1, 2° van het Omzettingsbesluit geeft de definitie van luchthaveninstallatie als volgt:

“2° luchthaveninstallatie: elk bepaald grond- of wateroppervlak (met gebouwen, installaties en materiaal) in hoofdzaak bestemd om te gebruiken voor de aankomst, het vertrek, het stationeren, het onderhoud, de bevoorrading, het laden, het lossen en de ontwikkelingen aan het oppervlak van de luchtvaartuigen, alsook voor het ontvangen van passagiers;”

19. Artikel 1, 3° van het Omzettingsbesluit definieert exploitatie als volgt:

“3° exploitatie van luchthaveninstallaties : de terbeschikkingstelling van luchthaveninstallaties;”

20. Artikel 1, 2° van het Licentiebesluit preciseert de uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal als volgt:

“12° de uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal: de terbeschikkingstelling van luchthaveninstallaties en de dienstverlening bestemd voor de aankomst, het vertrek, de verplaatsing en de stationering van vliegtuigen, de behandeling van passagiers, de behandeling van bagage, post en vracht en de veiligheid en beveiliging van passagiers en luchthaveninstallaties in de luchthaven Brussel-Nationaal;”

21. Artikel 26 van het Omzettingsbesluit bepaalt dat *“de exploitatie van elke luchthaveninstallatie is onderworpen aan de voorafgaande toekenning bij koninklijk besluit van een individuele exploitatielicentie van onbepaalde duur”*.

22. Voor de luchthaveninstallaties van de luchthaven Brussel-Nationaal is dergelijke exploitatielicentie toegekend aan BAC (artikel 3 van het Koninklijk Besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal, hierna het Licentiebesluit genoemd).

23. Artikel 46 van het Omzettingsbesluit bepaalt dat *“de exploitatielicentie slechts volledig of gedeeltelijk door de houder ervan [kan] worden overgedragen mits het voorafgaandelijk akkoord van de Koning, bij een in Ministerraad overlegd besluit. De aanvraag tot overdracht van de exploitatielicentie door de houder van een exploitatielicentie en de behandeling van de aanvraag gebeuren volgens de procedure bepaald in artikel 29.”*

24. Het Verslag aan de Koning bij het Omzettingsbesluit verduidelijkt dergelijke overdracht van een exploitatielicentie als volgt:

“Een overdracht zoals bedoeld in artikel 46 moet worden verstaan in de brede zin van het woord, namelijk elke operatie waarna de exploitatie van de luchthaveninstallatie die het voorwerp uitmaken van de exploitatielicentie aan een derde wordt overgedragen. De vorm die deze overdracht aanneemt heeft geen belang.”

b. Het concessiecontract nr. 8.01.27/A/11056 (inclusief amendement 1 tot en met 7) afgesloten tussen Regie der Luchtwegen en ABELAG

25. Het concessiecontract nr. 8.01.27/A/11056 was een klassieke concessie van openbare dienst waarbij de overheid (de toenmalige Regie der Luchtwegen) een particulier, in casu ABELAG, belast met de exploitatie van een openbare dienst.

26. Artikel 1.1. van het concessiecontract omschrijft het voorwerp van de concessie als *“een recht tot het oprichten van [...] stationeervloeren voor luchtvaartuigen [...] met het oog op de uitbouw van een bedrijf voor:*

1.1.1. *Het stationeren [...] van luchtvaartuigen, eigendom van de concessiehouder of van derden, met dien verstande dat de toegepaste tarieven voor het stationeren en het stallen niet lager zullen zijn dan deze die aan de Regie zijn voorgeschreven of door haar in algemene regel in analoge gevallen worden toegepast.”*

27. De Dienst Regulering concludeert hieruit dat de toenmalige Regie der Luchtwegen aan de hand van de concessie (en de amendementen 1 tot en met 7) aan ABELAG de contractuele uitbating heeft verleend van de stationeervloeren die deze laatste heeft opgericht bij *General Aviation*.

28. Deze conclusie van contractuele uitbating wordt tevens bevestigd door ABELAG zelf in haar schrijven van 2 mei 2014:

“Bij het afsluiten van de concessie op 2 mei 1973 heeft de Regie der Luchtwegen Abelag belast met de exploitatie van een openbare dienst, namelijk de contractuele uitbating van aprons (te weten het oprichten en vervolgens uitbaten hiervan).”

29. Bij de hervorming van de luchtwegen in 1998 wordt de Regie der Luchtwegen opgeheven en wordt BIAC als uitbater van de luchthaven Brussel-Nationaal opgericht, welke alle concessies van de Regie der Luchtwegen overneemt en in alle rechten en verplichtingen hieraan verbonden treedt.

30. Door middel van het Omzettingsbesluit wordt de luchthaven Brussel-Nationaal geprivatiseerd en verliest bijgevolg de concessie nr. 8.01.27/A/11056 zijn administratief karakter en krijgt ze een louter privaat karakter.

31. Echter, artikel 4 van het Omzettingsbesluit garandeert een continuïteit in de uitbating en de werking van de luchthaven door te bepalen dat *“niettegenstaande elke hiermee*

strijdige contractuele bepaling, kan de omzetting van B.I.A.C. overeenkomstig artikel 2 er niet toe leiden dat de bepalingen van enige overeenkomst die tussen B.I.A.C. en één of meer andere partijen vóór deze omzetting is gesloten, worden gewijzigd, of dat zulke overeenkomst wordt beëindigd. Evenmin geeft de omzetting enige partij het recht om zulke overeenkomst eenzijdig te wijzigen of te beëindigen.”

32. Gelet op de vaststelling dat ABELAG de contractuele uitbating verzorgt voor wat betreft het stationeren van vliegtuigen op de door haar opgerichte stationeervloeren (zie randnummer 24), en gelet op het feit dat artikel 55 van het Omzettingsbesluit bepaalt dat *“de uitbating van de luchthaveninstallaties die op de datum bepaald door de Koning overeenkomstig artikel 2 door B.I.A.C. worden geëxploiteerd, wordt geacht het voorwerp uit te maken van een exploitatielicentie. De Koning regelt de voorwaarden van de exploitatielicentie van B.I.A.C. bij een in Ministerraad overlegd besluit. Hoofdstuk IV van dit besluit is van toepassing op deze exploitatielicentie, met uitzondering van artikel 29.”*, **concludeert de Dienst Regulering dat de exploitatielicentie toegekend aan BAC (welke de rechtsopvolger is van BIAC) van toepassing is op de uitbating van de stationeervloeren toegekend aan ABELAG.**
33. Dit betekent dat **alle voorwaarden uit de exploitatielicentie zoals toegekend bij het Licentiebesluit, van toepassing zijn op *General Aviation (ANALYSE 1)*.**
- c. Amendement 8 bij concessie nr. 8.01.27/A/11056, afgesloten tussen de licentiehouders en ABELAG
34. Amendement 8 bij de concessie nr. 8.01.27/A/11056 werd afgesloten tussen BAC en ABELAG na de privatisering van de luchthaven Brussel-Nationaal, meer bepaald op 26 maart 2010 (met een retroactieve inwerkingtreding voorzien op 1 januari 2009), en voorziet onder andere in de volgende aanpassingen:
- de duur van de concessie nr. 8.01.27/A/11056 wordt verlengd met 10 jaar. Het einde van het concessiecontract is hierdoor bepaald op 30 april 2033;
 - een aanpassing van de ter beschikking gestelde oppervlaktes voor de stationeervloeren.
35. Voor wat betreft de wijziging van de duur van de concessie wordt hierdoor het recht van ABELAG om de contractuele uitbating van de stationeervloeren bij *General Aviation* te verzorgen verlengd met 10 jaar.

36. Echter, doordat deze verlengde uitbating contractueel werd afgesloten tussen BAC en ABELAG na de privatisering, kan de overgangsbepaling van artikel 55 van het Omzettingsbesluit niet toegepast worden en is dus de licentie toegekend aan BAC niet van toepassing op de uitbating door ABELAG.
37. Dit betekent dat voor **de verlenging van de uitbating van de stationeervloeren door ABELAG** artikel 26 van het Omzettingsbesluit van toepassing is, en dus **voorwerp dient uit te maken van een exploitatielicentie (ANALYSE 2)**.
38. Voor wat betreft de aanpassing van de oppervlaktes van de stationeervloeren bij *General Aviation* voorziet amendement 8 in een uitwisseling van oppervlaktes voor de stationeervloeren tussen BAC en ABELAG.
39. BAC neemt enerzijds ongeveer 8000 m² van de oorspronkelijk aan ABELAG toegewezen oppervlakte terug, en geeft anderzijds in ruil hiervoor ongeveer 6000 m² andere oppervlakte aan ABELAG.
40. Doordat er in de feiten netto ongeveer 2000 m² terugkeert naar BAC, leidt de Dienst Regulering hieruit af dat er **met deze uitwisseling van oppervlaktes geen bijkomende of nieuwe uitbating contractueel wordt toegekend aan ABELAG (ANALYSE 3)**.
- d. Amendement 9 bij concessie nr. 8.01.27/A/11056, afgesloten tussen de licentiehouders en ABELAG
41. Amendement 9 bij de concessie nr. 8.01.27/A/11056 werd afgesloten tussen de BAC en ABELAG na de privatisering van de luchthaven Brussel-Nationaal, meer bepaald op 26 maart 2010 (met een retroactieve inwerkingtreding voorzien op 23 november 2009).
42. Door middel van dit amendement 9 stelt BAC haar gebouw *General Aviation Terminal* ter beschikking van ABELAG. De details van deze terbeschikkingstelling zijn opgenomen in een aparte overeenkomst EB4262 betreffende het gebruik van terminal en terreinen.
43. Dit gebouw dient voor het onthaal van de passagiers bij *General Aviation* en voorziet tevens in de veiligheidscontrole van passagiers en bagage.
44. Uit de analyse van de overeenkomst EB4262 blijkt dat de volgende taken met betrekking tot het *General Aviation Terminal* gebouw aan ABELAG werden toegewezen:

- De overeenkomst bepaalt dat *“De functie van het gebouw als ‘General Aviation Terminal’ dient met andere woorden gevrijwaard te blijven. De ruimtes die aan de Politie, Douane en Security ter beschikking wordt gesteld dienen minimaal evenwaardig te blijven aan de ruimtes die deze diensten ter beschikking wordt gesteld op het ogenblik van ondertekening van deze overeenkomst.”*.
- ABELAG staat in voor de inrichting van het gebouw.
- ABELAG draagt alle operationele kosten van het gebouw (verwarming, water, elektriciteit)
- ABELAG betaalt alle belastingen en taksen verbonden aan het gebouw, inclusief de onroerende voorheffing.
- ABELAG staat in voor alle herstellingen tot onderhoud, inclusief grove herstellingen: *“...het gebouw met de grootste zorg onderhouden, in stand houden, herstellen (incl. wisselstukken) en ze onderwerpen aan de wettelijke periodieke controles ...”*.
- ABELAG is volledig aansprakelijk: *“De Maatschappij [lees: Abelag] alleen, ter volledige ontlasting van de luchthavenexploitant, is aansprakelijk tegenover derden en tegenover haar aangestelden voor elk ongeval of gelijk welke schade, die zou voortvloeien uit het gebruik van de ruimten die haar ter beschikking werden gesteld.”*
- ABELAG dient zelf alle soorten verzekeringen te nemen, inclusief *“haar burgerlijke aansprakelijkheid uitbating”*.

45. Uit deze bundel van aanwijzingen leidt de Dienst Regulering af dat:

- ABELAG de ruimtes in het *General Aviation Terminal* gebouw zelf vrij kan indelen, mits naleving van bepaalde minimumvereisten;
- Elke operationele kost door BAC is afgewenteld op ABELAG;
- Elke mogelijke kost in verband met onderhoud en inrichting door BAC is afgewenteld op ABELAG, ondanks de reglementaire verplichting van BAC als licentiehouder om alle luchthaveninstallaties te onderhouden en te ontwikkelen (artikel 30, 1° van het Omzettingsbesluit en artikel 25 §1 van het Licentiebesluit);
- BAC geen enkele aansprakelijkheid meer heeft met betrekking tot het General Aviation Terminal gebouw, zelfs niet voor ongevallen of schade die zouden voorvallen binnen het kader van de veiligheidscontroles;
- BAC zelf niet meer voorziet in enige dienstverlening bestemd voor onder andere de behandeling van passagiers in het *General Aviation Terminal* gebouw, wat een onderdeel is van de definitie *“uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal (zie randnummer 20);*

En dat er bijgevolg door middel van deze overeenkomst EB4262 de **exploitatie van het *General Aviation Terminal* gebouw aan ABELAG werd overgedragen** (zoals bedoeld in het Verslag aan de Koning, vermeld in randnummers 23 en 24 van deze beslissing).

46. Echter, doordat het amendement 9 en bijhorende overeenkomst EB4262 werden afgesloten tussen BAC en ABELAG na de privatisering, kan de overgangsbepaling van artikel 55 van het Omzettingsbesluit niet toegepast worden en is dus de licentie toegekend aan BAC niet van toepassing op de uitbating door ABELAG.

47. Dit betekent dat voor **de overdracht van de uitbating van het *General Aviation Terminal* gebouw aan ABELAG** artikel 26 van het Omzettingsbesluit van toepassing is, en dus **voorwerp dient uit te maken van een exploitatielicentie (ANALYSE 4)**.

5. Vastgestelde inbreuken of tekortkomingen met betrekking tot de analyses

a. Analyse 1: de licentievoorwaarden zijn van toepassing op *General Aviation*

48. Met betrekking tot Analyse 1 – de licentievoorwaarden zijn van toepassing op *General Aviation* – stelt de Dienst Regulering de volgende inbreuken of tekortkomingen vast:

49. ABELAG hanteerde een tarief voor parking van vliegtuigen dat verschillend was ten aanzien van het goedgekeurde en gepubliceerde tarieven van de licentiehouder BAC.

50. ABELAG paste een administratieve kost toe bovenop de gefactureerde tarieven voor gereguleerde activiteiten, wat in strijd is met de goedgekeurde en gepubliceerde tarieven.

51. De bestaande kwaliteitscharters voor passagiers en gebruikers, zoals bedoeld in artikel 32 van het Omzettingsbesluit, die zijn opgesteld door de licentiehouder BAC voor de commerciële luchtvaart, kunnen niet *mutatis mutandis* toegepast worden op *General Aviation*.

De behoeftes van de gebruikers en de passagiers van *General Aviation* en de daaraan gekoppelde luchthaveninfrastructuur zijn zodanig verschillend ten opzichte van de klassieke commerciële luchtvaart dat eigen specifieke kwaliteitscharters noodzakelijk zijn.

De licentiehouders BAC heeft in het verleden reeds schriftelijk aan de Dienst Regulering deze noodzaak bevestigd en heeft hiervoor zijn engagement gegeven.

52. De bestaande overeenkomsten met betrekking tot het niveau van dienstverlening gesloten met de verleners van grondafhandelingsdiensten, zoals bedoeld in artikel 33 van het Omzettingsbesluit, die zijn opgesteld door de licentiehouders BAC voor de commerciële luchtvaart, kunnen niet *mutatis mutandis* toegepast worden op *General Aviation*.

De behoeftes van de verleners van grondafhandelingsdiensten bij General Aviation en de daaraan gekoppelde gecentraliseerde infrastructuur¹ zijn zodanig verschillend ten opzichte van de klassieke commerciële luchtvaart dat eigen specifieke overeenkomsten met betrekking tot het niveau van dienstverlening noodzakelijk zijn.

De licentiehouders BAC heeft in het verleden reeds schriftelijk aan de Dienst Regulering deze noodzaak bevestigd en heeft hiervoor zijn engagement gegeven.

b. Analyse 2: de verlenging van de contractuele uitbating van de stationeervloeren door ABELAG dient voorwerp uit te maken van een exploitatielicentie

53. De verlenging van de contractuele uitbating van de stationeervloeren door ABELAG tot 2033 leidt ertoe dat een bijkomende uitbating (voor de periode 2023 tot 2033) wordt overgedragen aan een derde, zoals bedoeld in artikel 46 van het Omzettingsbesluit.

54. Aangezien de licentiehouders BAC geen melding bij de Dienst Regulering heeft ingediend over het voorstel tot (gedeeltelijke) overdracht van de exploitatielicentie – wat een verplichting is van de licentiehouders overeenkomstig artikel 30, 11° van het Omzettingsbesluit – en dus geen toepassing heeft gevraagd van de procedure voor overdracht vermeld in artikel 46 van het Omzettingsbesluit, stelt de Dienst Regulering vast dat er voor de periode 2023-2033 een uitbating van de stationeervloeren zou gebeuren door ABELAG zonder geldige exploitatielicentie (vereiste van artikel 26 Omzettingsbesluit).

¹ Gecentraliseerde infrastructuur zoals bedoeld in artikel 9 van het koninklijk besluit van 6 november 2010 Koninklijk besluit betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthaven Brussel-Nationaal.

c. Analyse 3: de aanpassing van de ter beschikking gestelde oppervlaktes voor de stationeervloeren

55. Zoals aangegeven in de analyse hierboven (randnummer 38 – 40) is de Dienst Regulering van mening dat er geen bijkomende of nieuwe uitbating werd toegekend aan ABELAG door de aanpassing van de oppervlaktes voor stationeervloeren.

56. Met betrekking tot deze aanpassing van oppervlaktes wordt dan ook geen inbreuk of tekortkoming in hoofde van BAC ten aanzien van de reglementering vastgesteld.

d. Analyse 4: de uitbating van het General Aviation Terminal gebouw door ABELAG dient voorwerp uit te maken van een exploitatielicentie

57. De terbeschikkingstelling van het *General Aviation Terminal* gebouw aan ABELAG leidt ertoe dat de uitbating van dat gebouw wordt overgedragen aan een derde, zoals bedoeld in artikel 46 van het Omzettingsbesluit.

58. Aangezien de licentiehouders BAC geen melding bij de Dienst Regulering heeft ingediend over het voorstel tot (gedeeltelijke) overdracht van de exploitatielicentie – wat een verplichting is van de licentiehouders overeenkomstig artikel 30, 11° van het Omzettingsbesluit – en dus geen toepassing heeft gevraagd van de procedure voor overdracht vermeld in artikel 46 van het Omzettingsbesluit, stelt de Dienst Regulering vast dat er een uitbating van het *General Aviation Terminal* gebouw gebeurt door ABELAG zonder geldige exploitatielicentie (vereiste van artikel 26 Omzettingsbesluit).

6. Beslissing

59. Gelet op het voorgaande stelt de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal op grond van artikel 41 van het Omzettingsbesluit de houder van de exploitatielicentie Brussels Airport Company in gebreke en beveelt op grond van artikel 49 van het Omzettingsbesluit zich te schikken naar de bepalingen van het Omzettingsbesluit en het Licentiebesluit, te weten:

1. Gelet op de conclusie dat de voorwaarden van de exploitatielicentie van BAC eveneens van toepassing zijn op de activiteiten bij *General Aviation* en gelet op het feit dat de goedgekeurde en gepubliceerde tarieven voor gereguleerde activiteiten niet voorzien in een afwijkend tarief voor *General Aviation*, oordeelt de Dienst

Regulering dat de tarieven voor gereguleerde activiteiten bij *General Aviation* moeten overeenstemmen met de goedgekeurde tarieven zoals gepubliceerd door BAC in haar gebruiksvoorwaarden en conform het tariefsysteem zoals meegegeed door BAC aan de Dienst Regulering.

Zoals voorzien in artikel 49 van het Omzettingsbesluit is de Dienst Regulering van mening dat er voor het bevel om de correcte gereguleerde tarieven toe te passen op *General Aviation* een absolute noodzakelijkheid bestaat zich te schikken binnen een termijn korter dan drie maanden, meer bepaald met onmiddellijke ingang vanaf betekening van deze beslissing. Deze absolute noodzakelijkheid voor een kortere termijn dan drie maanden is verantwoord om verdere schade door discriminatie tussen luchtvaartmaatschappijen te vermijden.

2. Gelet op de specificiteit van passagiers, de gebruikers en de infrastructuur bij *General Aviation* oordeelt de Dienst Regulering dat de bestaande door BAC opgestelde kwaliteitscharters voor passagiers en gebruikers onvoldoende rekening houden met de belangen van de gebruikers en passagiers bij *General Aviation*.

Op grond van artikel 32, §3, 4° eist de Dienst Regulering specifieke kwaliteitscharters voor passagiers en gebruikers voor *General Aviation*. Deze kwaliteitscharters dienen voor goedkeuring voorgelegd te worden aan de Dienst Regulering op uiterlijk 31 december 2014.

3. Gelet op de specificiteit van de luchtvaartactiviteiten bij *General Aviation* oordeelt de Dienst Regulering dat de verleners van grondafhandelingsdiensten bij *General Aviation* zich niet in gelijkaardige omstandigheden bevinden als de verleners van grondafhandelingsdiensten in de klassieke commerciële luchtvaart.

Overeenkomstig artikel 20 van het Licentiebesluit dienen de bepalingen van de overeenkomsten met betrekking tot het niveau van de dienstverlening voor wat betreft *General Aviation* apart opgesteld te worden. Deze overeenkomsten met betrekking tot het niveau van de dienstverlening dienen voor goedkeuring voorgelegd te worden aan de Dienst Regulering op uiterlijk 31 december 2014.

4. De bijkomende uitbating van de stationeervloeren door ABELAG voor de periode 2023-2033 impliceert een gedeeltelijke overdracht van de exploitatielicentie door BAC aan ABELAG, zonder dat hiervoor de verplichte procedure voorzien in artikel 46 van het Omzettingsbesluit werd gebruikt. Hierdoor maakt deze bijkomende

uitbating door ABELAG geen voorwerp uit van een exploitatielicentie en is bijgevolg een inbreuk op artikel 26 van het Omzettingsbesluit.

De Dienst Regulering beveelt de licentiehouders BAC zich te schikken naar de reglementering en geeft een termijn van drie (3) maanden om een voorstel van gepaste maatregelen in te dienen bij de Dienst Regulering waarmee tegemoet wordt gekomen aan de vastgestelde inbreuk.

5. De uitbating van het *General Aviation Terminal* gebouw door ABELAG impliceert een gedeeltelijke overdracht van de exploitatielicentie door BAC aan ABELAG, zonder dat hiervoor de verplichte procedure voorzien in artikel 46 van het Omzettingsbesluit werd gebruikt. Hierdoor maakt deze uitbating door ABELAG geen voorwerp uit van een exploitatielicentie en is bijgevolg een inbreuk op artikel 26 van het Omzettingsbesluit.

De Dienst Regulering beveelt de licentiehouders BAC zich te schikken naar de reglementering en geeft een termijn van drie (3) maanden om een voorstel van gepaste maatregelen in te dienen bij de Dienst Regulering waarmee tegemoet wordt gekomen aan de vastgestelde inbreuk.

7. Aanbevelingen

60. Gelet op de bijzondere rol die ABELAG speelt inzake uitbating van bepaalde activiteiten bij *General Aviation*, geeft de Dienst Regulering de volgende aanbevelingen aan de licentiehouders BAC:

- Het lijkt aangewezen dat de licentiehouders BAC een controlesysteem invoert teneinde garantie te hebben dat steeds de goedgekeurde en gepubliceerde tarieven voor gereguleerde activiteiten geïnd wordt door ABELAG voor de activiteiten bij *General Aviation*. Deze controlemogelijkheid wordt eveneens voorzien in het concessiecontract nr. 8.01.27/A/11056.
- In het belang van transparantie voor alle betrokkenen lijkt het aangewezen dat de licentiehouders BAC de rol van ABELAG verduidelijkt via alle beschikbare instrumenten (website, gebruiksvoorwaarden, tarievenbrochure etc.) en fora (vb. tariefconsultaties in 2015).

8. Beroepsmogelijkheid

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

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

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

Gegeven te Brussel, op 25 juli 2014.

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

Serge DRUGMAND

Directeur