



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

JAARVERSLAG 2018

VOORWOORD

De namen Steve Smith, David Warner en Cameron Bancroft doen waarschijnlijk geen belletje rinkelen. Deze mensen liggen aan de basis van een schandaal dat veel cricketfans heeft geschokt. In maart 2018 breekt een schandaal uit waarbij verschillende spelers van het Australische nationale team werden veroordeeld voor valsspelen. De consternatie bij de liefhebbers staat haaks op het beeld bij deze sport die vaak beschouwd wordt als een religie en onlosmakelijk verbonden is met de fair play, elegantie en een echte "way of life". Deze collectieve sport leek, op enkele uitzonderingen na, aan schandalen te ontsnappen, waarschijnlijk beschermd door zijn cultuur, zijn waarden en zijn beoefenaars. Wel, dit is niet meer het geval. Vandaag wordt het vertrouwen van de supporters beschaamd.



Dat de impact groot is, getuige de opwinding van de Australische premier die zijn ontsteltenis wilde tonen. Voor de protagonisten van dit schandaal hebben de sancties niet lang op zich laten wachten. Maar de klap voor deze discipline is dieper dan dat, omdat het hele systeem, zijn waarden en de sfeer van vertrouwen hiermee worden aangetast. De moeilijke taak wacht voor degenen die deze sport verdedigen om het beeld ervan te herstellen. Het is echter absoluut noodzakelijk om het vertrouwen te herstellen en te laten zien dat er geen plaats is voor zulke praktijken.

Maar afgezien van het schandaal, illustreert het incident perfect dat – ondanks het bestaan van waarden, principes, of van heldere regels – vrijwel elke menselijke bezigheid, ongeacht de omgeving, snootheid en disfunctie met zich meebrengt. Dit is eigen aan de mens.

Maar waarom dit sportschandaal aangrijpen als we spreken over economische regulering? Simpelweg omdat we niet kunnen voorbijgaan aan de opmerking dat, net zoals in sport, de uitoefening van een monopolie processen van regulering of arbitrage vereist die niet uitsluitend op de schouders van bedrijven of spelers rusten. Het laten begaan heeft zijn grenzen. Dit lijkt voor de hand liggend maar toch toont de werkelijkheid vaak iets anders.

Vandaag heeft de Belgische transportregulator reeds grote ervaring opgebouwd en heeft ze de afgelopen periode veel bijgedragen aan het realiseren van een belangrijke hoeksteen, een statuut conform het Europese wetgevend kader. Helaas wachten we nog steeds. Het is wachten op een nieuwe regering, een beetje politieke moed, en het nemen van verantwoordelijkheid.

Voor de Dienst Regulering stond dit jaar in het teken van het versterken van acties binnen het nauwe kader van het huidige statuut en waarbij er twee belangrijke thema's zijn aan bod gekomen. Vooreerst het thema van communicatie, waar in 2018 de nadruk lag, ongeacht de uitvoering van wettelijke opdrachten, op het informeren van de verschillende spelers en uitwisselen van gedachten met hen. Deze wil om beter de problemen en het belang van een effectieve en transparante regulering uit te leggen werpt zijn vruchten af aangezien de marktspelers minder en minder terughoudend zijn om disfuncties te melden. Deze nieuwe communicatiestrategie is noodzakelijk in de mate dat we voor nieuwe uitdagingen staan, zoals de regulering van dienstvoorzieningen in de spoorwegsector en dat het uiterst belangrijk is dat alle economische actoren correct zijn ingelicht omtrent de uitvoering van regulerende maatregelen.

De andere focus in 2018 betrof de voorbereiding van het nieuwe statuut, zowel vanuit het oogpunt van wetgeving als operationele activiteiten. Zo werd er een behoefteanalyse uitgevoerd om de kenmerken te bepalen van het toekomstige nieuwe ICT-platform van de regulator waarin een documentbeheersysteem wordt geïntegreerd.

Vanuit economisch oogpunt tonen beide gereguleerde sectoren weliswaar licht positieve resultaten, maar echter onvoldoende om de *modal shift* te realiseren waarvan sprake is in het Witboek van 2011, die nastreeft om tegen 2030 30% van het goederenvervoer over de weg te verschuiven naar spoor of binnenvaart, of om alle grote luchthavens met het spoorweginet te verbinden.

We kunnen ook niet voorbijgaan aan de pseudo-thriller van de Brexit. Alhoewel er kan vastgesteld worden dat er maar beperkte gevolgen zullen zijn voor de luchthaven of het spoorwagennet, zal er toch een impact op de operationele activiteiten zoals de douanecontroles. In het domein van regulering valt het alleszins te betreuren dat de Britse regulator niet meer aanwezig zal zijn op het Europese forum gelet op hun meerwaarde die ze steeds brengen in het werk.

Tenslotte wil ik dit voorwoord afsluiten met de wens dat er een langetermijn visie op mobiliteit en vervoer zou komen waarin een multimodale benadering wordt voorzien en afstand wordt genomen van de sectoriële benadering die de laatste decennia kenmerkend was voor de vervoerspolitiek in België.

Serge Drugmand

Directeur



OPDRACHTEN VAN DE DIENST

Missie en visie

Wie zijn wij ...

Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal is als toezichhoudende instantie voor het Belgische spoorvervoer opgericht bij Koninklijk Besluit van 25 oktober 2004. Bij Koninklijk Besluit van 1 februari 2006 werd de bevoegdheid inzake economische regulering van de luchthaven Brussel-Nationaal toegevoegd. Het statuut van de Dienst Regulering werd gewijzigd bij Koninklijk Besluit van 4 december 2012. Zo bevindt de Dienst Regulering zich vanaf 2013 niet langer in de schoot van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Deze wijziging is een gevolg van de Europese verplichting om de regulator de nodige onafhankelijkheid te geven in het kader van zijn reguleringsoopdrachten. Zo is de referentieminister op heden enkel bevoegd voor tuchtzaken tegen de leiding van de Dienst Regulering.

De verplichting inzake autonomie en onafhankelijkheid is echter in 2019 nog steeds niet volledig voldaan, ondanks de grote inzet van de leiding om hieraan te voldoen. In het kader van een betere omzetting van de herziening van het eerste spoorwegpakket dient het statuut van de Dienst Regulering te evolueren naar een grotere onafhankelijkheid en autonomie. De beleidsnota van de referentieminister voorzigt in deze context dan ook een nieuw statuut met eigen rechtspersoonlijkheid. In die context streeft de Dienst Regulering er naar een speler te zijn die prominent aanwezig is en in staat is zijn rol in alle **onafhankelijkheid en autonomie** te vervullen en hierbij een zo groot mogelijke **transparantie** aan de dag legt. Hiervoor zal de nadruk gelegd worden op samenwerking en dialoog met alle betrokken partijen teneinde een zo groot mogelijke **betrokkenheid** te hebben bij de gereuleerde sectoren. Dergelijke rol en houding heeft tot doel de **toegankelijkheid** van de Dienst Regulering te vergroten. Daarvoor is het van groot belang dat de leden van de Dienst Regulering over voldoende professionele expertise beschikken en genieten van een onberispelijke integriteit en **onafhankelijkheid** ten aanzien van de gereuleerde sectoren teneinde een correcte belangenafweging te maken in alle ondernomen acties.

Wat zijn onze doelstellingen ...

Waken over de markt

De Dienst Regulering hanteert economische regulering als een instrument om de markt van het spoorvervoer in België en de luchthaven Brussels Airport te bewaken. Dit waken over de markt versterkt de expertise van de Dienst Regulering en laat zeer zeker een betere efficiëntie toe in de uitvoering van zijn opdrachten, maar laat bovenal toe om te anticiperen op bepaalde disfuncties in de markt.

Waken over de belangen van de gebruikers en het algemeen belang

De Dienst Regulering waakt eveneens over de belangen van de partijen die toegang dienen te krijgen tot de infrastructuur, zowel voor de sector van het spoorvervoer als voor de luchthaven Brussel-Nationaal. Deze toegang dient op niet-discriminatoire wijze gegarandeerd te worden. Hiervoor wordt het principe van gelijke behandeling gehanteerd en toegepast op de twee sectoren.

Adviseren

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



Bevoegdheden

De twee domeinen uit de vervoerssector waarin de Dienst Regulering actief is, worden gekenmerkt door een natuurlijk monopolie inzake beheer van infrastructuur. De bevoegdheden van de Dienst Regulering verschillen niettemin aanzienlijk naargelang de sector. Hieronder worden de bevoegdheden per sector beknopt opgesomd. Voor de volledige lijst van bevoegdheden verwijzen u graag naar onze website www.regul.be.

BEVOEGDHEDEN SPOORWEGVERVOER

Bevoegdheden spoorwegvervoer

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

Adviezen

De Dienst Regulering geeft gemotiveerde adviezen, formuleert voorstellen en voert onderzoeken en studies uit met betrekking tot de spoorwegmarkt. Daarnaast bezorgt de Dienst Regulering de minister de inlichtingen om de regels op te stellen over de spoorwegvergunning, de tarifiering van het infrastructuurgebruik en de toewijzing van de spoorweginfrastructuur. De Dienst Regulering dient ook een met redenen omkleed advies te verstrekken over de inhoud van de vervoersovereenkomst die Infrabel en NMBS dienen af te sluiten. Verder kan de Dienst Regulering, op vraag van de partijen die een kaderovereenkomst wensen te sluiten, een advies over deze overeenkomst verlenen.

Controleopdracht

Een groot deel van de opdrachten van de Dienst Regulering bestaat erin controle uit te oefenen op verschillende aspecten van het spoorwegvervoer, zoals onder meer de netverklaring en vervoersovereenkomst, de heffingen, de toewijzing van capaciteit, de concurrentie op de spoorwegmarkt, het internationaal reizigersvervoer en de non-discriminatoire toegang tot diensten.

Administratief afhandelen van geschillen

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

Behandeling van klachten

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

- De netverklaring;
- De regels inzake de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit;
- De tarifieringsregels en de hoogte of de structuur van de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;
- De regels over de toegang tot de spoorweginfrastructuur;
- De bepalingen inzake de toegang tot de dienstvoorzieningen;
- Het uitoefenen door NMBS van de aan haar toegekende eeuwigdurende erfdiensbaarheid.

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

Specifieke opdrachten

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

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

BEVOEGDHEDEN LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL

Bevoegdheden Luchthaven Brussel-Nationaal

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

De exploitatielicentie

Sinds de privatisering van de luchthaven Brussel-Nationaal in 2004 heeft de Belgische overheid een permanente controle op de exploitatie van de luchthaveninstallaties ingericht om zo goed mogelijk de belangen van alle gebruikers en het algemeen belang te behartigen. De exploitatie van deze luchthaveninstallaties is sindsdien onderworpen aan een voorafgaande toekenning van een individuele vergunning van onbepaalde duur – de exploitatielicentie – die welbepaalde verplichtingen inhoudt en sancties die kunnen gaan tot intrekking van de exploitatielicentie. De verplichtingen hebben betrekking op de kwaliteit van de gepresteerde diensten, het onderhoud, de ontwikkeling en de capaciteit van de luchthaveninstallaties en de bescherming van het milieu. Wat de toekenning van de exploitatielicentie betreft, formuleert de Dienst Regulering een voorstel van aanvaarding of weigering, op grond van het dossier dat door de kandidaat-exploitant wordt ingediend. De Dienst Regulering volgt de uitvoering van de licentie op, onder meer op basis van een lijst van kwaliteitsindicatoren en een efficiëntierapport dat de exploitant aan de Dienst Regulering dient te bezorgen. De Dienst Regulering kan de licentiehouder in gebreke stellen indien zij vaststelt dat hij de van kracht zijnde reglementering of de verplichtingen die voortvloeien uit de licentie, de internationale verdragen of de internationale akten die specifiek zijn voor het luchthavendomein niet naleeft. Hetzelfde geldt indien de beheersstructuur van de licentiehouder of zijn administratieve of boekhoudkundige situatie ernstige leemten bevat. Wanneer het nodig is de inhoud van de exploitatielicentie te wijzigen, dient de Dienst Regulering hierover een vooradvies uit te vaardigen.

Kwaliteit

Tussen de licentiehouder en de verleners van grondafhandelingsdiensten zijn akkoorden gesloten met betrekking tot de kwaliteit van de diensten om het kwaliteitsniveau te bepalen van sommige door de licentie bepaalde diensten. Deze akkoorden moeten voor goedkeuring worden voorgelegd aan de Dienst Regulering, die ze kan goedkeuren of wijzigen. Er worden door de licentiehouder charters opgemaakt die de kwaliteit waarborgen van de diensten die worden geleverd aan de gebruikers en de passagiers. De Dienst Regulering keurt deze charters goed en/of kan, in voorkomend geval, de wijziging ervan vragen.

Tarieven

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

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

Deze opdrachten van de luchthavenuitbater worden gereguleerde activiteiten genoemd omdat de inkomsten die licentiehouder kan ontvangen onder toezicht staan van de economisch regulator. Het tariefstelsel dat betrekking heeft op de gereguleerde diensten moet opgemaakt worden na consultatie van de gebruikers. Het moet de kosten weerspiegelen, een redelijke winstmarge laten om de ontwikkeling van de luchthaven te garanderen, en een gelijkstelling van de tarieven met deze die van kracht zijn in de referentieluchthavens toelaten. De Dienst Regulering neemt als

waarnemer deel aan deze consultaties. Elke gebruiker van de luchthaven Brussel-Nationaal kan klacht indienen bij de Dienst Regulering omtrent het tariefvoorstel dat de luchthavenuitbater maakt na afsluiting van de raadplegingen. In geval van klacht kan de Dienst Regulering:

- Een nieuwe consultatieperiode opleggen;
- Wijzigingen vragen aan de formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem;
- Een tariefsysteem en een formule voor de controle opleggen;
- het tariefvoorstel bevestigen.

Middelen van de Dienst Regulering

Financiële middelen

De inkomsten van de Dienst Regulering voor 2018 bedroegen 1.386.000€, welke beheerd worden door middel van een budgettair fonds. Van deze inkomsten wordt er jaarlijks een bedrag van 215.000€ gedesaffecteerd naar de Schatkist voor de dienstverlening die de Dienst Regulering afneemt van de FOD Mobiliteit en Vervoer (budget- en personeelsbeheer, huisvesting, logistiek etc.). De werkingskosten van de Dienst Regulering maken 11% uit van alle uitgaven. De resterende 89% van de uitgaven hebben betrekking op de loonkost.

Besteding werkingskosten



Personeel

Algemeen bestaat het kader van de Dienst Regulering uit:

- Administratieve medewerkers
- Experten
- Een adjunct- directeur en een directeur

De Dienst Regulering werkt verder aan de invulling van zijn initieel voorziene personeelsplan van 12 FTE. Hierbij dient opgemerkt te worden dat nieuwe aanwervingen pas zullen plaatsvinden na de toekomstige oprichting van het Agentschap voor Regulering van Transport. Het kader bedroeg in 2018 10 FTE. De tabel hieronder geeft de personeelsevolutie weer sinds de oprichting van de Dienst Regulering:

2006	2007	2008	2009	2010	2011
4	7	9	9	7	9

2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
9	10	7	6	11	10	10

Organisatiebeheersing

De Dienst Regulering besteedt sinds 2013 een bijzondere aandacht aan organisatiemanagement en interne werking. Dit betekent concreet dat er sindsdien continu gewerkt wordt aan de invoering van instrumenten die toelaten een modern en efficiënt beheer te voeren. Net zoals alle voorgaande jaren is de Dienst Regulering in dit kader verplicht jaarlijks een financiële, fraude en operationele audit te laten uitvoeren door een onafhankelijk organisme. Om de resultaten van dergelijke audit optimaal te benutten heeft de Dienst Regulering besloten een methodologie van organisatiebeheer in te voeren vanuit de overtuiging dat een goede interne werking rechtstreeks bijdraagt tot betere prestaties en tot een kwalitatieve dienstverlening aan alle belanghebbenden.

Sinds 2013 zijn alle wijzigingen die doorgevoerd zijn in de organisatie getuige van een bereidheid om de Dienst aan te passen aan zijn omgeving en aan de moderne praktijken inzake organisatiebeheersing, en dit ondanks de beperkte menselijke en financiële middelen. Deze inzet zal onvermijdelijk worden doorgezet de volgende jaren waarbij echter het realiseren van een nieuw statuut *conditio sine qua non* is.

De aandachtspunten in de audit inzake ICT (garanties inzake toekomstige IT-behoefes en de realisatie van een Document Management System) en het implementeren van GDPR-maatregelen, zijn de orgelpunten geweest inzake organisatiebeheersing in 2018.



KERNCIJFERS

5



samenwerkingsakkoorden

De Dienst Regulering heeft de uitvoering van de 2 nationale en 3 internationale samenwerkingsakkoorden verdergezet. Nationaal met FOD Mobiliteit en DVIS, internationaal met ENNRB, IRG-Rail en Thessaloniki Forum

10



FTE

Personeel van de Dienst Regulering is samengesteld uit 60% vrouwen en 40% mannen

7



internationale werkgroepen

De Dienst Regulering is actief in 7 internationale werkgroepen met betrekking tot spoor en luchthaven

16



beslissingen

In 2018 werden door de Dienst Regulering 13 spoorgerelateerde beslissingen genomen en 3 inzake luchtvaart.

23



dossiers in behandeling

In 2018 waren 23 dossiers in behandeling door de Dienst Regulering. Het merendeel van de dossiers zijn *ex officio* onderzoeken.

6



adviezen

De Dienst Regulering heeft 6 adviezen uitgevaardigd in 2018; 5 spoorweggerelateerd en 1 met betrekking tot de luchthaven

1



officiële mededeling

De Dienst Regulering heeft 1 officiële mededeling uitgevaardigd in het kader van de luchthaven tariefconsultaties

1,39



miljoen € ontvangsten

DE LUCHTHAVENACTIVITEITEN

De luchthaven Brussel-Nationaal is een van de groepen van de Belgische economie in die mate dat zij een grote bijdrage levert aan de bekendheid van het land en bijdraagt tot de aantrekkelijkheid ervan. De Dienst Regulering neemt binnen een concurrerende omgeving deel aan de ontwikkeling van tarieven en een evenwichtige tariefformule, evenals aan de verbetering van de kwaliteit van luchthavenfaciliteiten.

Exploitatielicentie Brussels Airport Company

Brussels Airport Company heeft als uitbater van Brussels Airport een exploitatielicentie gekregen bij koninklijk besluit van 21 juni 2004. Als luchthavenuitbater oefent Brussels Airport Company een monopolistische activiteit uit die onderworpen is aan toezicht op de naleving van de licentievoorwaarden door de Dienst Regulering. In 2018 heeft dit geleid tot twee dossiers.

De naleving van de exploitatielicentie: verkoopsintentie Macquarie

In 2018 had de Australische aandeelhouder Macquarie de intentie geuit zijn economisch belang van 36% in de luchthaven te verkopen.

Verscheidene geïnteresseerde partijen zochten contact met de Dienst Regulering teneinde alle nuttige informatie te kennen inzake het regulerend kader van Brussel-Nationaal.

In 2019 werd het aandeel van Macquarie verkocht aan een consortium met APG, QIC en Swiss Life. Deze verkoop is echter onderhevig aan een goedkeuring vanwege de regering en aan een voorafgaandelijk advies van de Dienst Regulering. Deze laatste zal hierover een advies uitbrengen in de loop van 2019.

De naleving van de exploitatielicentie: controlewijziging van de luchthavenuitbater

In juli 2018 heeft Brussels Airport Company ("BAC") bij de Dienst Regulering een aanvraag ingediend voor de hernieuwing van haar exploitatielicentie na een wijziging in de bestuursstructuur van BAC.

BAC heeft de Dienst Regulering geïnformeerd omtrent de wijzigingen die zijn aangebracht in de aandeelhoudersovereenkomst van het meerderheidsconsortium in de aandeelhoudersstructuur van BAC (bestaande uit OTPP – Canadees pensioenfonds – en Macquarie). BAC was van mening dat deze wijzigingen konden leiden tot een wijziging van de controle, wat een hernieuwing van haar exploitatielicentie zou teweegbrengen.

Na juridische analyse van deze wijzigingen kwam de Dienst Regulering tot de conclusie dat er *in casu* geen wijziging van controle bestond. De door BAC ingediende aanvraag tot hernieuwing van de exploitatielicentie werd dan ook als ongegrond beschouwd. De Dienst Regulering heeft de minister van Mobiliteit en Vervoer een advies in die zin overgebracht.

Daarentegen oordeelde de Dienst Regulering wel dat indien Macquarie zijn aandelen verkoopt, dit zal leiden tot een wijziging van de controle over BAC, wat een hernieuwing van de exploitatielicentie van BAC vóór de voltooiing van de transactie vereist.



Tarieven Brussels Airport

Eén van de kerntaken van de Dienst Regulering bestaat erin toezicht te houden op de tarieven die gehanteerd worden door de luchthavenuitbater. In 2017 werd door Brussels Airport Company een tussentijdse tarifaire raadpleging gehouden met de gebruikers van de luchthaven om bepaalde veiligheids- en beveiligingskosten te kunnen doorrekenen die bij het begin van de gereguleerde periode 2016-2021 nog niet gekend waren.

De consultatieprocedure werd afgesloten met een definitief tariefvoorstel door de luchthavenuitbater, waartegen een klachtenprocedure werd opgestart bij de Dienst Regulering.

Eind 2017 werd over deze klacht beslissing D-2017-07-LA genomen. Hierbij legde de Dienst Regulering aan de licentiehouders op om een nieuwe raadpleging te organiseren waarbij rekening diende te worden gehouden met een niet-discriminatoire verdeling van de kosten van de nieuwe beveiligings- en veiligheidsmaatregelen tussen alle actoren op de luchthaven die ervan gebruik maken.

Tegen deze beslissing werd door de luchthavenuitbater begin 2018 hoger beroep aangetekend.

Op 27 juni 2018 werd door het Marktenhof een arrest uitgevaardigd waarbij het Hof oordeelde dat de vordering van de luchthavenuitbater gegrond was. Het Hof was van mening dat de Dienst Regulering niet bevoegd was om zich over de casus uit te spreken. Het onderdeel van beslissing D-2017-07-LA waartegen hoger beroep was ingesteld, werd daarom vernietigd.

Om de inhoud van dit arrest en de conclusies ervan te verduidelijken vaardigde de Dienst Regulering de mededeling C-2018-01-L uit.

In tussentijd was de luchthavenuitbater met de luchtvaartmaatschappijen, in uitvoering van beslissing D-2017-07-LA, een nieuwe raadpleging gestart. Tegen het aangepaste tariefvoorstel dat hieruit voortvloeide werden opnieuw klachten ingesteld.

Gelet op de uitspraak van het Marktenhof oordeelde de Dienst Regulering in beslissing D-2018-11-L dat deze nieuwe klachten zonder voorwerp waren.

Kwaliteit Brussels Airport

Naast de toezicht op het economisch aspect (de tarieven) van de luchthaven, ziet de regulator ook toe op de kwaliteit van de dienstverlening.

SLA Grondafhandeling

In 2018 werden op Brussels Airport nieuwe licenties verstrekt aan verleners van grondafhandeling, die van start zijn gegaan op 28 oktober 2018.

In dit kader werd de bestaande overeenkomst met de grondafhandelaars over het niveau van de dienstverlening ('SLA') door de houder gewijzigd en ter goedkeuring voorgelegd aan de Dienst Regulering.

In beslissing D-2018-15-L legde de Dienst Regulering bepaalde wijzigingen op, meer bepaald met betrekking tot het niet opnemen van veiligheidsindicators in de betrokken SLA.

Kwaliteitscharters Brussels Airport Company

Omwille van een wijziging van de methodologie voor tevredenheidsonderzoeken op de luchthaven, werden de kwaliteitscharters voor passagiers en gebruikers in 2017 aangepast. Eind 2017 heeft de Dienst Regulering de voorgelegde kwaliteitscharters goedgekeurd onder voorwaarde dat enkele aanpassingen doorgevoerd werden (cfr. beslissing D-2017-08-LA).

In dit kader moest Brussels Airport Company in 2018 nog de norm bepalen voor de indicator "Service Standard Bussing operation" evenals een nieuwe indicator (KPI) en Service Level Agreement (SLA) voor de website.

Op basis van performantie-metingen sinds augustus 2017 en de verwachte (positieve) evolutie van de bussing activiteiten op Brussels Airport, werd de SLA voor de bussing indicator vastgelegd.

Met betrekking tot de website werd in 2018 de tevredenheid online bekeken. Na een evaluatie van dit systeem, werd de Brussels airport website in september 2018 herontwikkeld met een sterke focus op de ervaringen van de passagiers/websitebezoekers. Daarbij werd conform de ASQ-definitie een (voorlopige) SLA ontwikkeld.

Wegens opschorting van het dossier door BAC omwille van de noodzakelijke goedkeuring van het DGLV, zal het goedkeuringsproces van de Dienst Regulering afgerond worden in 2019.



LUCHTHAVEN

25,7

miljoen passagiers Brussels Airport

Dit houdt een stijging in van 3,6% ten opzichte van 2017, en dit zowel voor lokaal opstappende passagiers als voor de transferpassagiers

2



afgehandelde klachten

In 2018 zijn 2 klachtendossiers inzake luchthaventarieven afgehandeld.

28,36

€ vergoeding per passagier op Brussels Airport

In 2018 betaalde elke vertrekkende passagier op Brussels Airport 28,36€ voor het gebruik van de luchthaveninstallaties en voor de beveiliging. Deze sterkere stijging dan de normale indexering wordt verantwoord door de doorrekening van kosten in verband met beveiliging naar aanleiding van de aanslagen in 2016.

235.000

luchtvaartbewegingen Brussels Airport

Dit is een daling met 1% ten opzichte van vorig jaar

80



luchtvaartmaatschappijen actief op Brussels Airport

Het aantal airlines actief op Brussels Airport stijgt elk jaar.

543.000

ton vervoerde vracht op Brussels Airport

Een stijging van 1,5% ten opzichte van het vorig jaar en het hoogste volume van de laatste tien jaar

DE SPOORWEGACTIVITEITEN

De Dienst Regulering is de overheidsinstantie die belast is met het toezicht op de werking van de markt voor spoorwegdiensten. In deze hoedanigheid zorgt hij ervoor dat alle operatoren op billijke wijze toegang hebben tot het spoorweganet. Deze taak vereist dat de Dienst Regulering niet louter een passieve organisatie is, maar integendeel de nodige initiatieven neemt om deze monitoringdoelstelling na te streven. In dit deel van het jaarverslag vindt de lezer een beschrijving van de acties die gedurende het jaar 2018 zijn ondernomen voor de spoorwegsector.



➊ Toegang tot het net

De overeenkomsten voor de reservering van capaciteit

In bijlage B.9 van de netverklaring van Infrabel staat een "Overeenkomst voor de reservering van capaciteiten tussen de kandidaat niet-spoorwegonderneming en Infrabel" die iedere kandidaat die geen spoorwegonderneming is, volgens de voorwaarden van artikel 2.2.1.2 van de netverklaring, met Infrabel moet sluiten.

In het raam van een controleopdracht heeft de dienst Regulering de conformiteit van deze overeenkomst met de Spoorcodex, en meer in het bijzonder met de artikelen 27/1 en 32, onderzocht.

Krachtens deze bepalingen heeft iedere kandidaat niet-spoorwegonderneming het recht om capaciteiten te vragen aan Infrabel. Dit recht om capaciteiten aan te vragen, doet geen afbreuk aan het feit dat er bepaalde regels worden vastgelegd met betrekking tot de procedure voor de reservering van capaciteiten en dit in het belang van zowel de infrastructuurbeheerder als van de kandidaat niet-spoorwegonderneming. Deze regels mogen echter geen buitensporige beperkingen opleggen aan de kandidaten niet-spoorwegondernemingen, om geen afbreuk te doen aan hun recht om capaciteiten aan te vragen.

Het is ten aanzien van deze principes dat de dienst Regulering de beslissing D-2018-10-C heeft uitgebracht, vaststellende dat sommige bepalingen in de capaciteitsovereenkomst, evenals sommige daarmee samenhangende bepalingen in de netverklaring, in tegenstelling waren met de Spoorcodex en aangepast of geschrapt dienden te worden.

Naar aanleiding van deze beslissing heeft Infrabel de gecontroleerde documenten gewijzigd zodat ze conform de Spoorcodex zouden zijn. Zo bijvoorbeeld kan de kandidaat die geen spoorwegonderneming is en die capaciteit wenst te reserveren, voortaan verschillende spoorwegondernemingen aanwijzen om zijn capaciteit te gebruiken, en gemakkelijker van aangewezen spoorwegonderneming veranderen. Twee punten van de beslissing moeten echter nog door Infrabel worden uitgevoerd in 2019.

De conformiteit van de netverklaring

De wet bepaalt dat Infrabel verplicht is om zijn ontwerp van de netverklaring voor advies aan de Dienst Regulering voor te leggen. Infrabel heeft daarom in oktober 2018 zijn ontwerp van de netverklaring voor de dienstregeling van 2020 meegedeeld.

De Dienst Regulering heeft in zijn advies drie belangrijke opmerkingen over dit project aan Infrabel overgemaakt.

De eerste opmerking betreft het onderscheid dat Infrabel moet maken tussen zijn opdracht als infrastructuurbeheerder en die van beheerder van dienstvoorzieningen. Deze opdrachten zijn immers verschillend en zijn aan andere regels (inzake toegang en vergoedingen) onderworpen. De Dienst Regulering was van mening dat het project onvoldoende onderscheid maakte tussen deze twee soorten opdrachten. Bovendien wilde de Dienst Regulering dat Infrabel de informatie met betrekking tot de dienstvoorzieningen die op het Belgische net beschikbaar zijn, zou verbeteren.

De tweede opmerking betreft het proefproject "Time Tabling Redesign". Dit is een proefproject dat op internationaal niveau wordt uitgevoerd. Dit project is bedoeld om het systeem voor aanvraag en toewijzing van spoorwegcapaciteit te herzien. De Dienst Regulering drong er bij Infrabel op aan dat de uitvoering van dit proefproject in overeenstemming zou zijn met de geldende wetgeving.

In zijn laatste opmerking uitte de Dienst Regulering zijn bezorgdheid over de door de infrastructuurbeheerder uitgewerkte kadansregeling aan het grenspunt van Montzen tussen België en Duitsland. De Dienst Regulering wilde voorkomen dat dit zou leiden tot een lokale weigering van capaciteitsaanvraag.

Het ontwerp van de netverklaring voor de dienstregeling 2020 werd dienovereenkomstig aangepast door Infrabel.

Controleopdracht opleidingsinstellingen

Indien de spoorwegoperator reizigersvervoer aanbiedt moet hij beschikken over opgeleid en gebrevetteerd treinpersoneel. Dit zijn noodzakelijke voorwaarden voor het verkrijgen van een veiligheidscertificaat. Bepaalde opleidingen kunnen enkel verstrekt worden door opleidingscentra die hiervoor door de veiligheidsinstantie werden erkend. Deze opleidingscentra zijn in België steeds verbonden aan een bepaalde spoorwegonderneming. De erkenning verplicht de centra om een niet-discriminatoire toegang te verlenen aan treinpersoneel van andere operatoren. Opleidingen die aan derden worden verstrekt dienen bovendien aan een redelijke en niet-discriminerende prijs te worden aangerekend. Om de situatie op de Belgische markt voor opleidingen aan treinpersoneel na te gaan, is de Dienst Regulering in 2017 gestart met een controleopdracht naar opleidingsinstellingen voor treinpersoneel op de Belgische markt.

Deze controleopdracht dient ertoe na te gaan of de door de veiligheidsinstantie erkende centra die opleidingen aanbieden aan treinbegeleiders en treinbestuurders wel voldoen aan bepaalde wettelijke vereisten, zoals de verplichting om een niet-discriminatoire toegang te verlenen aan eenieder die aan de opleiding wenst deel te nemen. Opleidingen dienen bovendien aan een redelijke en niet-discriminerende prijs te worden aangerekend.

In 2018 werd het eerste luik van de controleopdracht afgerond, namelijk het onderzoek naar de opleidingsinstellingen voor treinbegeleiders. De Dienst Regulering bracht hierover beslissing D-2018-01-S uit. Hierin concludeerde hij dat dit onderdeel van de controleopdracht zonder voorwerp was geworden, aangezien de Spoorcodex de regeling met betrekking tot de opleiding aan treinbegeleiders had gewijzigd. Treinbegeleiders zijn sinds 1 januari 2018 met name niet langer verplicht om hun opleiding te volgen bij een erkend centrum maar kunnen dit bij de spoorwegonderneming doen waar ze zijn tewerk gesteld. Dit heeft tot gevolg dat de vroegere vereisten van non-discriminatoire toegang en prijs, waar de controleopdracht van de Dienst Regulering op gesteund was, niet meer van toepassing zijn.

Het tweede luik van de controleopdracht, dat betrekking heeft op de opleidingsinstellingen voor treinbestuurders, wordt in 2019 verdergezet.

Een nieuwe prestatieregeling voor de spoorsector

In het kader van de opmaak van een nieuwe prestatieregeling besliste de Dienst Regulering samen met Infrabel een benchmark van de prestatieregelingen in andere Europese landen uit te voeren. Uit deze analyse haalde Infrabel één model dat zijn voorkeur wegdroeg, het zogenaamde "bilateraal" model. Een voorwaardelijk positief advies over dit gekozen model werd door de Dienst Regulering verstrekt.

Infrabel gaf op haar beurt aan dat ze de opmerkingen van het advies aangaande het bilateraal model zullen volgen teneinde dit systeem in werking te kunnen laten treden voor de dienstregeling 2020. In afwachting van dit nieuwe systeem stelde Infrabel echter voor om voor de dienstregelingsperiodes 2017, 2018 en 2019 de oude prestatieregeling toe te passen. Zeven spoorwegondernemingen weigerden echter het bijvoegsel bij de gebruiksovereenkomst over de toepassing van deze prestatieregeling te ondertekenen, wat leidde tot een geschillenafhandelingsprocedure ingediend door Infrabel bij de Dienst Regulering.

In dit geschil oordeelde de Dienst Regulering dat het door Infrabel voorgestelde tijdelijke overgangssysteem niet-conform de Spoorcodex was voor wat betreft:

- de berekening van de voorlopige spilwaarde: waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen nationale en internationale reizigersvervoerdiensten;
- de samenstelling van het segment internationale reizigersvervoerdiensten;
- de vaststelling dat kleine spoorvervoerders harder getroffen worden dan de grote vervoerders.

Hierop trok Infrabel de tijdelijke prestatieregeling in.

Om de sector te informeren dat de volgende prestatieregeling slechts in werking zal treden vanaf dienstregeling 2020, publiceerde de Dienst Regulering het advies A-2018-03-S.

De Dienst Regulering werd om advies [A-2018-06-S] verzocht door de infrastructuurbeheerder Infrabel over de samenstelling van het BeheersOrgaan PrestatieRegeling (BOPR). Het BOPR is een orgaan paritair samengesteld uit vertegenwoordigers van de spoorondernemingen en Infrabel, dat als doel heeft de prestatieregeling en haar belangrijkste parameters vast te leggen. Om zijn neutraliteit te vrijwaren, vond de Dienst Regulering het niet wenselijk binnen het orgaan zelf een beslissingsfunctie uit te oefenen. De Dienst Regulering was van mening dat de huidige wetgeving voldoende mechanismes voorzorg om blokkeringen binnen het BOPR op te lossen.

De Dienst Regulering werkte eveneens samen met het BOPR en Infrabel teneinde de waarde en de voornaamste parameters voor het bilateraal model van prestatieregeling vast te leggen.

Goedkeuring berekening directe kosten, een nieuwe basis voor de heffingen vanaf 2020

Uitvoeringsverordening 2015/909 bepaalt de modaliteiten voor de berekening van de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien (cfr. directe kosten). De infrastructuurbeheerder moet deze methode van kostenaanrekening ten laatste vanaf de dienstregeling 2020 toepassen.

In dit kader heeft Infrabel zijn nieuwe methodologie voor de berekening van de directe kosten aan de Dienst Regulering voorgesteld.

De Dienst Regulering analyseerde de voorgelegde kostenmethode van Infrabel daarbij op drie onderdelen. In eerste instantie werd gekeken of de algemene principes van de gebruikte methode voldeden aan de wetgeving en de beste internationale praktijk. Nadien werd de implementatie van de methode en meer specifiek het toepassingsveld bestudeerd. Tenslotte werd de correctheid en legitimiteit van de aanrekeningsmethode van de gemiddelde directe kost behandeld, met daarbij de eventuele differentiaties.

Op basis van de gedane vaststellingen en analyses werd de methode voor de berekening van de directe kosten goedgekeurd door de Dienst Regulering via beslissing D-2018-16-S. De kostenmethode is in lijn met zowel de Europese als de Belgische reglementering.

Capaciteit

Time Table Redesign project

Het Time Table Redesign project (TTR) is een project onder leiding van RNE en Forum Train Europe dat dienstregelingen beter wenst te organiseren en te harmoniseren om zo beter tegemoet te kunnen komen aan de behoeften van de markt. Dit project werd opgestart wegens een gebrek aan harmonisatie van de coördinatie van dienstregelingsprocedures in de verschillende Europese lidstaten.

De krachtlijnen van het project

Het TTR project beoogt een significante aanpassing van de manier waarop dienstregelingen worden opgesteld en omvat dan ook meerdere componenten. Het project kan worden opgedeeld in vier elementaire onderdelen die hieronder worden weergegeven.

- *Capaciteitsstrategie*

Het TTR project beoogt een vijfjarige benadering van de dienstregeling waarbij alle belangrijke elementen worden gebundeld zoals intenties inzake strategische ontwikkelingen van de infrastructuurbeheerders en kandidaten, werken, nieuwe infrastructuur, en groeivoorspellingen.

- *Capaciteitsmodel*

Een ander belangrijk element van TTR is het opstellen van een capaciteitsmodel door de infrastructuurbeheerders. Dit capaciteitsmodel houdt rekening met de capaciteitsbehoeften van reizigerstreinen, vrachttreinen en werken. Doel is te komen tot een capaciteitsmodel dat voldoende capaciteit vrijhoudt voor alle gebruikers van het netwerk.

- *Tijdelijke capaciteitsbeperkingen (TCR's)*

Capaciteitsbeperkingen door werken worden niet altijd internationaal gecoördineerd en gecommuniceerd, wat tot een inefficiënt gebruik van capaciteit kan leiden. Het doel van het TTR project is om dergelijke TCR's ruim op voorhand in te plannen zodat ze kunnen worden opgenomen in de dienstregelingsprocedures.

- *De jaarlijkse aanvragen en een rolling planning*

Het TTR project bestaat uit twee naast elkaar bestaande aanvraagmethodes. De eerste methode zijn de jaarlijkse aanvragen. Dit betreft de aanvragen om in de jaarlijkse dienstregeling opgenomen te worden zoals ze nu reeds bestaan en volgens de huidige regels. De nieuwigheid van het TTR project is dat spoorondernemingen de mogelijkheid hebben om aanvragen in te dienen na de uiterste datum voor het indienen van aanvragen en voor meerdere dienstregelingen. Momenteel kan een infrastructuurbeheerder enkel capaciteit toekennen voor één dienstregeling.

Pilootprojecten

Teneinde de nieuwe concepten in de praktijk te kunnen testen werd beslist om een aantal pilootprojecten op te starten. Drie van deze projecten vinden plaats op trajecten van een goederencorridor en één project vindt plaats op het volledige spoor netwerk van Oostenrijk.

Een eerste analyse lijkt echter aan te geven dat belangrijke aanpassingen nodig zijn aan de huidige wetgeving in de Europese lidstaten om de verschillende elementen van het TTR project te kunnen implementeren, bijvoorbeeld voor het aanvragen van capaciteit over verschillende dienstregelingen heen.

Uitdagingen

Het oorspronkelijke doel van RNE en Forum Train Europe was een volledige uitrol van het TTR project tegen dienstregeling 2024. Gezien de belangrijke, vooral wettelijke, hinderpalen die naar voren kwamen in de pilootprojecten lijkt het echter onwaarschijnlijk dat deze datum gehaald zal worden.

Meer informatie aangaande dit project kan worden teruggevonden op ttr.rne.eu.

Procedure S460

De veiligheidsprocedure bij werken

De procedure S460 is een veiligheidsprocedure die door Infrabel gebruikt wordt om de beperking van capaciteit bij werken aan de spoorweginfrastructuur zo klein mogelijk te houden. Deze procedure S460 laat Infrabel toe om bij werkzaamheden aan spoorlijnen met dubbel spoor enkel het spoor waaraan gewerkt wordt buiten dienst te stellen.

In deze context constateerde de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) echter enkele tekortkomingen aan deze procedure en besliste dat toepassing van de procedure S460 enkel toegelaten is, mits inachtneming van enkele voorwaarden.

Naast de veiligheidsaspecten is deze procedure S460 strategisch van belang voor de spoorwegondernemingen in die zin dat ze een rechtstreekse impact heeft op het vrachtvervoer op de twee belangrijkste spoorassen in België.

Van mening dat het opleggen van voorwaarden de facto neerkwam op een verbod om de procedure S460 toe te passen, diende Infrabel een beroep in tegen de beslissing van DVIS bij het Marktenhof. Tegelijkertijd startte een spoorwegonderneming een procedure in kortgeding op om de verdere toepassing van de procedure S460 af te dwingen.

De Rechtbank van Eerste Aanleg sprak zich uit in de procedure gestart door de spoorwegonderneming en legde Infrabel op gebruik te maken van de procedure S460 zoals voorzien in de beslissing van DVIS. Infrabel besliste naar aanleiding van deze uitspraak de procedure S460 met voorwaarden toe te passen.

Klachten bij de Dienst Regulering

In het kader van de ontwikkelingen inzake de toepassing van de procedure S460 ontving de Dienst Regulering 2 klachten en 2 geschillen.

• Klacht Railtraxx

Gevat door een klacht vanwege de spoorwegonderneming Railtraxx, buigt de Dienst Regulering zich over het beheer van de infrastructuurwerken en de gevolgen hiervan op de sector. Dit onderzoek gebeurt in het kader van de bevoegdheid om klachten te behandelen met betrekking tot de toekenning van spoorwegcapaciteit.

Nadat de Dienst Regulering zijn onderzoeksrapport aan de partijen bezorgde, besloot de klager zijn klacht in te trekken. De Dienst Regulering heeft bijgevolg de zaak afgesloten zonder voorwerp (Beslissing D-2019-01-S).

• Klacht van Lineas en Sibelit

In dezelfde context werd bij de dienst Regulering een klacht ingediend door Lineas en Sibelit met betrekking tot de procedure voor de verdeling van de infrastructuurcapaciteiten. Tijdens het onderzoek werd de klacht op vraag van Lineas en Sibelit opgeschort zodat de partijen onderling een regeling zouden kunnen treffen.

• Geschillen Lineas en Sibelit

Naar aanleiding van de toepassingsvoorwaarden van procedure S460 en de gevolgen daarvan, meer bepaald de opheffing van de capaciteiten die aan sommige (spoorweg)ondernemingen voor goederenvervoer waren toegekend, werd bij de Dienst Regulering een procedure voor administratieve afhandeling van geschillen tegen de beslissingen van Infrabel ingediend door twee kandidaten. In deze procedure heeft de Dienst Regulering 10 werkdagen om een beslissing te nemen omtrent het geschil. De Dienst Regulering heeft een beslissing (D-2018-14-C) uitgebracht die het verzoek van de twee ondernemingen verwierp, waarbij werd gesteld dat hij geen bevoegdheid ten gronde had op het vlak van veiligheid. Op basis van een marginale toetsing was de Dienst Regulering van mening dat de beslissingen van Infrabel in dit geval gerechtvaardigd waren door analyses die noch lichtvaardig, noch merkkelijk onjuist waren.



SPOOR

244



miljoen reizigers NMBS

In 2018 vervoerde de NMBS 244 miljoen reizigers, wat een stijging inhoudt van 3,7%. De sterke groei van 2017 (+3,6%) wordt dus doorgezet.

14.994.716



ton./km vervoerde vracht per spoor in 2018

In 2018 werd 2,27% minder vracht vervoerd per spoor dan het jaar voordien

760



miljoen € ontvangsten van Infrabel via heffingen

Hiermee kan Infrabel grosso modo 2/3 van hun werkingskosten afdekken

3.602



km totale lengte van het Belgische spoornet

Dit houdt een zeer beperkte daling in van de lengte van het spoornet

15



actieve spoorwegondernemingen op het Belgische net

5,5



miljoen treinreizigers naar Brussels Airport

Voor het tweede jaar op rij een zeer mooie stijging. Ondertussen komt meer dan één vierde van de passagiers met de trein naar Brussels Airport

DE DIENSTVOORZIENINGEN

De toegang tot de dienstvoorzieningen is een van de sleutels tot het ontwikkelen van nieuwe spoorwegdiensten. Richtlijn 2012/34/EU voorziet in een wettelijk kader voor toegang tot en informatie over dienstvoorzieningen die verband houden met de markt voor spoorwegvervoer. Het voornaamste doel hiervan is dat spoorwegondernemingen onevenredige belemmeringen voor de toegang tot deze diensten wegnemen. Richtlijn 2012/34/EU vertrouwt de nationale regelgevende instanties de opdracht toe om te beslissen over mogelijke uitzonderingen op de toegang tot de dienstvoorzieningen.



DIENSTVOORZIENINGEN



tankinstallaties en tankplatformen



wasfaciliteiten



rangeerstations



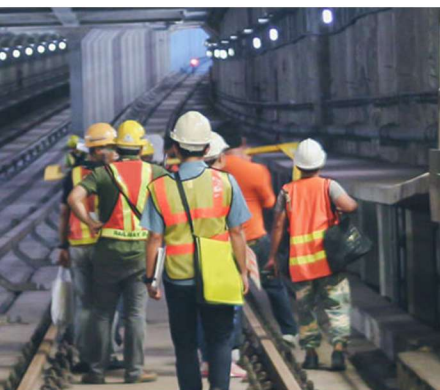
onderhoudsfaciliteiten

549
passagiersstations

108
vormings- en goederenstations

44
vrachtterminals (inclusief havens)

18
opleidingsfaciliteiten
Dit betreft de instellingen die instaan voor de opleiding van treinbestuurders en treinbegeleiders



Uitvoeringsverordening (EU) 2017/2177 van 22 november 2017 betreffende de toegang tot dienstvoorzieningen en spoorgebonden diensten

Communicatie

In de herfst van 2017 publiceerde de Europese Commissie een Uitvoeringsverordening met betrekking tot dienstvoorzieningen en de diensten verleent in deze voorzieningen. De basis van deze Verordening ligt in artikel 13 van de Richtlijn 2012/34, in Belgisch recht omgezet in artikel 9 van de Spoorcodex. In deze wetteksten werden de belangrijkste principes met betrekking tot toegang tot de dienstvoorzieningen en diensten geleverd in deze voorzieningen reeds vastgelegd. De Uitvoeringsverordening is een verdere uitwerking en verduidelijking van deze bepalingen. Het primaire doel van deze Uitvoeringsverordening is het brengen van meer transparantie in de markt van spoorgebonden diensten.

Teneinde ervoor te zorgen dat de sector op de hoogte was van deze nieuwe uitvoeringsverordening heeft de Dienst Regulering enkele presentaties gegeven, onder meer bij de Haven van Antwerpen. Tijdens deze presentaties werd de uitvoeringsverordening voorgesteld en werd dieper ingegaan op de nieuwe verplichtingen die deze verordening met zich meebracht, zoals onder meer de publicatie van een beschrijving van de dienstvoorziening en op de rol en bevoegdheden van de Dienst Regulering met betrekking tot dienstvoorzieningen. Dit initiatief werd positief onthaald en zal dan door de Dienst Regulering ook worden verdergezet in 2019.

Gemeenschappelijke beginselen voor toekenning van uitzonderingen

De Uitvoeringsverordening geeft aan de regulatoren de mogelijkheid om dienstvoorzieningen van enkele bepalingen van deze verordening vrij te stellen.

Uitzonderingen kunnen echter enkel worden toegekend indien aan een van de volgende voorwaarden is voldaan:

- Wanneer de toezichhoudende instantie van oordeel is dat de dienstvoorziening geen strategisch belang heeft voor de werking van de markt;
- Wanneer de toezichhoudende instantie van oordeel is dat op de betrokken markt concurrentie bestaat tussen diverse exploitanten van dienstvoorzieningen die vergelijkbare diensten aanbieden;
- Wanneer de toezichhoudende instantie van oordeel is dat specifieke bepalingen van deze verordening niet kunnen worden toegepast zonder risico op negatieve effecten op de werking van de markt;

Om een uitzondering aan te vragen dient de exploitant zelf een aanvraag in te dienen en motiveert hij deze aanvraag tot uitzondering naar behoren. De regulator zal dan de verzoeken individueel, geval per geval beoordelen.

Om ervoor te zorgen dat de vrijstellingen in alle lidstaten op consistente wijze worden toegekend hebben de regulatoren in 2018 gemeenschappelijke beginselen voor de toekenning van deze vrijstellingen ontwikkeld.

Beschrijving van de dienstvoorziening: gemeenschappelijke template

Transparantie over de voorwaarden om toegang te krijgen tot dienstvoorzieningen is essentieel om een niet-discriminatoire toegang tot deze voorzieningen en de diensten die erin geleverd worden te garanderen. Daarom vraagt de uitvoeringsverordening 2017/2177 dat exploitanten van dienstvoorzieningen een document ('beschrijving van de dienstvoorziening') opstellen waarin bepaalde informatie, zoals onder meer de toegangsvoorwaarden, de geleverde diensten en de manier waarop toegang dient aangevraagd te worden, wordt opgenomen.

Exploitanten van dienstvoorzieningen dienen een dergelijke beschrijving van de dienstvoorziening tegen juni 2019 over te maken aan Infrabel, zodanig dat ze kunnen worden opgenomen in de netwerkverklaring voor dienstregeling 2021. Exploitanten kunnen echter ook kiezen om deze beschrijving van de dienstvoorziening beschikbaar te stellen op hun website.

De exploitatie van de stations: de scheiding op beslissings- en organisatievlak van de NMBS

De Dienst Regulering heeft in 2018 zijn controleopdracht inzake de scheiding op organisatorisch en besluitvormingsvlak van de NMBS voortgezet. Ter herinnering, deze opdracht slaat op de naleving van de eisen inzake transparantie, onafhankelijkheid en non-discriminatie van de NMBS bij de uitoefening van haar opdracht als beheerder van stations en halteplaatsen.

Om aan deze eisen tegemoet te komen en naar aanleiding van de vergaderingen met de Dienst Regulering, heeft de NMBS ingrijpende organisatorische en structurele wijzigingen doorgevoerd in haar entiteit die verantwoordelijk is voor de behandeling van de toegang tot de dienstvoorzieningen (het bureau RRS).

Door deze aanpassingen konden verschillende door de regulator aangeduide moeilijkheden worden opgelost. De controleopdracht zal in 2019 worden voortgezet, rekening houdend met de door de NMBS doorgevoerde wijzigingen met betrekking tot het bureau RRS.

De door de exploitant van de stations opeisbare vergoedingen

De Belgische wetgeving vertrouwt hoofdzakelijk twee opdrachten toe aan de NMBS. De eerste bestaat in het optreden als spoorwegoperator voor reizigersvervoer in België. De NMBS staat, in het raam van haar tweede opdracht, ook in voor het beheer van de stations en de diensten in de stations.

De Dienst Regulering startte een controleopdracht op inzake de conformiteit met de wet van de door de NMBS gevraagde vergoedingen voor de toegang tot de stations en tot de diensten in het station. In zijn controleopdracht heeft de Dienst Regulering zich toegespitst op twee soorten forfaitaire vergoedingen:

- De vergoeding voor de administratieve behandeling van een aanvraag.
- De vergoeding voor het toegangsrecht tot mobiele uitrustingen.

De wet voorziet dat het bedrag voor dit soort vergoeding in geen geval hoger mag zijn dan de kosten om de diensten van de NMBS te verrichten, vermeerderd met een redelijke winst.

De NMBS heeft aan de Dienst Regulering niet aangetoond dat deze vergoedingen in lijn waren met de wettelijke principes. De NMBS heeft immers de kosten die voortvloeien uit de diensten die ze voorstelde en waarvoor die forfaitaire vergoedingen werden gevraagd, niet kunnen verantwoorden. De Dienst Regulering heeft de NMBS daaropvolgend verzocht deze vergoedingen in te trekken. De NMBS heeft positief gereageerd op de vraag van de Dienst Regulering. De NMBS heeft bovendien beslist een nieuw tariefstelsel uit te werken voor de toegang tot de stations en tot de diensten in het station. Deze nieuwe tarifiering zal het voorwerp uitmaken van een nieuwe controleopdracht van de Dienst Regulering.



MONITORING VAN DE MARKTEN



Kwantitatieve monitoring van de Belgische spoorwegen

Sinds 1 januari 2007 is het goederenvervoer per spoor in België volledig geliberaliseerd. In 2010 volgde ook het internationaal reizigersvervoer. Met het vierde spoorwegpakket, dat zich focust op de openstelling van de markt van het binnenlands reizigersvervoer en de invoering van een toewijzings-procedure voor het openbare dienstencontract, zal de spoorwegmarkt, op enkele beperkingen na, vanaf 1 januari 2019 volledig geliberaliseerd zijn.

Deze beweging van liberalisering heeft tot doel een eengemaakte Europese spoorwegruimte te creëren. Hoewel het regelgevend monopolie op de Belgische markt werd opgegeven, kan vastgesteld worden dat er de laatste jaren weinig dynamiek was. De historische operator blijft sterk dominant en er zijn weinig grote "nieuwe toetreders", wat wijst op technische, economische en/of operationele beperkingen.

Via één van zijn taken – marktmonitoring – wil de Dienst Regulering dan ook de ontwikkelingen op de markt opvolgen en onderzoeken. Zo kunnen onder andere knelpunten, bedreigingen en/of potentiële opportuniteiten geïdentificeerd worden en kan de evolutie van mededinging op de markt opgevolgd worden.

In 2018 heeft de Dienst Regulering een marktmonitorrapport uitgebracht waarin zowel het goederenvervoer als het reizigersvervoer aan bod komen. Het volledige rapport is beschikbaar op onze website www.regul.be

Conclusies goederenvervoer

De transportsector volgt over het algemeen gesproken de groei in het BBP. Voor België is dit de laatste jaren echter niet het geval. Het goederenvervoer in België kent een daling van ca. 11,5% ten opzichte van 2010, waarbij er vooral in 2017 een sterke terugval was (via het wegvervoer). Doordat België een belangrijk transitland is, is het overgrote deel van het goederenvervoer internationaal gericht. Terwijl het nationaal goederenvervoer vrij stabiel gebleven is, is net dit internationaal goederenvervoer in België de laatste jaren sterk gedaald (ca. 30% ten opzichte van 2000). Dit is mede te wijten aan de hoge loonkosten in België en opkomst van de 'goedkopere' EU-landen.

Ondanks de daling van het goederenvervoer over land, kent het spoorvervoer in België de laatste jaren wel een kleine groei. In 2017 groeide het goederenvervoer per spoor zelfs met ca. 5,5%. Een mogelijke verklaring hiervoor is te vinden in de kilometerheffing op vrachtwagens, de groeiende bewustwording voor meer duurzaamheid, maar uiteraard ook in verbeteringen binnen de sector. Ondanks het feit dat de volumes van voor de financieel economische crisis nog lang niet bereikt zijn, zijn er dus wel positieve ontwikkelingen waar te nemen.

Dankzij deze groei in het spoorvervoer – en mede omwille van de daling in het wegvervoer – is er voor de sector ook een positieve trend waar te nemen in de modal shift.

De groeicijfers zijn daarbij vooral in bepaalde marktsegmenten van het goederenvervoer terug te vinden. Zo blijkt spoor nog altijd vooral concurrentieel te zijn op lange afstanden, met name voor intermodaal vervoer (containers). Onder meer omwille van deze lange afstanden is ook te zien dat het spoorvervoer vooral internationaal gericht is en dat ook de (toekomstige) groei zich vooral daarop focust. Daarnaast is spoor ook concurrentieel en een groeimarkt voor conventionele bloktreinen, waarbij op regelmatige basis tussen twee spooransluitingen gereden wordt met belangrijke volumes (met als belangrijkste de staalproducten en chemische producten).

Als het spoor verder zou willen groeien, komen er in het onderzoek verschillende aspecten naar boven waaraan (verder) gewerkt moet worden. Zo is het belangrijk dat de infrastructuur de vraag naar goederen kan volgen (cfr. capaciteit), maar ook dat het beheer – en de communicatie – van de infrastructuurbeheerder geoptimaliseerd wordt, met een maximale vorm van flexibiliteit. Daarnaast is het belangrijk dat er een "level playing field" komt, waar alle transportmodi gelijkaardig moeten betalen voor externe kosten, wat ondanks de invoering van de kilometerheffing, nog steeds niet het geval is. Ook de [EU] wetgeving, specifiek voor spoor, dient geoptimaliseerd te worden, enerzijds om het toe te laten om nieuwe spelers makkelijker te laten toetreden, anderzijds om een meer uniforme technische regelgeving in Europa te hebben, die het toelaat om het grensoverschrijdende spoorvervoer eenvoudiger te laten verlopen.

Het passagiersvervoer is verantwoordelijk voor ruim 86% van het aantal treinkilometers. Desondanks is het aandeel van spoor in de transportmodi vrij beperkt tot ca. 7,7%. Verwacht wordt dat dit aandeel niet snel zal stijgen en dat het passagiersvervoer per spoor de evolutie van het algemene passagiers-vervoer zal blijven volgen (cfr. stijging met ca. 10% tegen 2030).

Binnen dit aandeel is nationaal reizigersvervoer verantwoordelijk voor ca. 93% van het aantal trein-kilometers. Momenteel is dit onderdeel van de markt nog niet geliberaliseerd en bestaat hier dus nog geen onderlinge concurrentie. Dit is wel het geval voor het internationaal reizigersvervoer, dat sinds 2010 geliberaliseerd is. Omwille van hoge investeringskosten, technologische belemmeringen, strenge interoperabiliteitsvereisten en wettelijke bepalingen met betrekking tot cabotage is het echter niet eenvoudig om toe te treden tot deze markt of om nieuwe marktsegmenten (cfr. nieuwe internationale rijpaden) toe te voegen aan het dienstenaanbod. Het marktaandeel van de nieuwe toetreders ligt dan ook al enkele jaren vast rond 10%.

Nochtans heeft het internationaal reizigersvervoer het afgelopen jaar wel een stijging gekend van 8% en is het de ideale oplossing om de milieuproblematiek en de congestie in de grote steden tegen te gaan.

— Kwalitatieve monitoring van de Belgische spoorwegen

De Dienst Regulering moet in het kader van zijn kerntaken waken over de belangen van de gebruikers en het algemeen belang, waken over de markt en adviezen verstrekken. Teneinde deze taken naar behoren uit te voeren, wordt er regelmatig een raadpleging gehouden bij de verschillende spoorondernemingen. Zo kan rekening gehouden worden met hun standpunten ten aanzien van de spoorwegmarkt. In 2014 werd voor het eerst een kwalitatieve bevraging van de spoorwegmarkt georganiseerd. Ook in 2018 werden de spoorwegondernemingen bevraged (waarvan er 6 hebben geantwoord). Daarbij kwamen de volgende aandachtspunten naar boven:

- Infrastructuur, materieel en technologie;
- (EU) wetgeving/regelgeving;
- Operationele werkbaarheid;
- Mentaliteit infrastructuurbeheerder.

Infrastructuur, materieel en technologie

De verschillende spoorwegondernemingen geven aan dat er op het vlak van infrastructuur nog veel verbeteringen mogelijk zijn, onder meer in de haven van Antwerpen. Zo zijn er vaak ook weinig mogelijkheden wat betreft alternatieve routes. Bovendien is het netwerk – ondanks de hoge dichtheid – beperkt in capaciteit, aangezien het zowel door passagiers- als door goederentransport gebruikt wordt. Dit beïnvloedt mee de kwaliteit van de dienstverlening.

Zoals hierboven reeds aangegeven is spoor vaak een onderdeel in de logistieke schakel. Echter, om alle activiteiten in de schakel aan elkaar te koppelen, is het noodzakelijk dat alle informatie tijdig en correct gecommuniceerd wordt. In dit opzicht kampt spoor nog met een slechte reputatie (cfr. onbetrouwbare transportmodus). Dit is deels te wijten aan de gebruikte technologie (bijvoorbeeld tracking informatie) die toch nog vaak achterloopt op andere sectoren.

Bovendien bestaat hiervoor ook een grote nood aan standaardisatie van transporteenheden. Zo zou nog altijd slechts 20 à 25% van de vrachtwagencontainers compatibel zijn met de trein, iets wat uiteraard niet bevorderlijk is om een modal shift te creëren, zeker voor types vervoer waar voor- en/of natrucking nodig zijn.

(EU) wetgeving / regelgeving

Wat betreft de regelgeving, wordt aangegeven dat er nog steeds geen "level playing field" bestaat tussen de verschillende transportmodi. Zo moeten in het wegvervoer de grote gemaakte externe sociale kosten zoals congestie en vervuiling in mindere mate betaald worden door de vervoerder zelf dan bij het spoorvervoer. In 2017 was hier met de kilometerheffing op vrachtwagens al een kleine wijziging in te zien, maar deze is vooralsnog te beperkt. Zo worden onder andere de kosten voor congestie nog volledig buiten beschouwing gelaten voor het wegvervoer. Desalniettemin was er toch al een kleine verschuiving te zien in de modal shift, die verder onderzocht dient te worden. Dit is een belangrijk item, aangezien het Federaal Planbureau (2015) verwacht dat de vraag naar passagiersvervoer tegen 2030 zal stijgen met 11% en die naar goederenvervoer met 47%. De congestie- en vervuiling-problematieken dreigen dus alleen maar ernstiger te worden.

Om de spoorsector verder te laten floreren, zijn extra investeringen in resources nodig (cfr. hoge kostprijs materiaal, etc.). Indien de prijzen voor spoorvervoer zouden kunnen stijgen (bijvoorbeeld door een hogere vraag, omdat ook andere modi hogere kosten zouden kennen), zou dit mogelijk zijn.

Daarenboven stellen verschillende operatoren dat de huidige regelgeving voor spoor te strikt is, waardoor de toegang tot het spoorvervoer voor nieuwe toetreders beperkt wordt. Er is nood aan een soepelere wetgeving, ook specifiek voor lokale prestaties, zonder de veiligheid in het gedrang te brengen. Zo zou bijvoorbeeld een onderscheid gemaakt kunnen worden tussen de korte en lange afstanden, met een versoepeling voor de korte afstand om meer nieuwe toetreders aan te trekken. Op die manier kan ook vermeden worden dat de trein voornamelijk over langere afstanden ingezet wordt, daar dit een schaalvoordeel (cfr. lagere kostprijs) heeft ten opzichte van wegvervoer.

Bovendien is er nood aan een (nog) meer uniforme technische regelgeving in Europa. Vermits spoorvervoer grotendeels grensoverschrijdend is, is internationale integratie ook noodzakelijk. Dit gebeurt nu reeds voor bepaalde aspecten, waaronder ETCS of de hierboven vermelde Europese goederencorridors, maar is vaak te complex en de aanpassingen gebeuren te langzaam. Zo zijn er nog steeds zeer veel verschillende elektrificatie- en signalisatiesystemen, maar ook bijvoorbeeld verschillende spoorbreedtes. Vaak wordt de spoorsector ook niet (voldoende) op voorhand geconsulteerd en worden zij achteraf voor een min of meer voldongen feit gezet.

Operationele werkbaarheid

Spoor kent nog altijd een moeilijke positie in de marktomgeving. Ondanks de reeds gekende aspecten, zoals hoge investeringskosten en administratiekosten, is er in het spoorvervoer nog altijd een gebrek aan hoge flexibiliteit (cfr. beschikbaarheid van spoorvervoer op specifieke bestemmingen, te lage frequenties of te lange lead-times, etc.). Zo moet een aanvraag voor een rijpad ook 12 maanden op voorhand gebeuren, terwijl de productieplanning veel korter is (ca. 3 tot 8 weken). De vraag naar flexibiliteit van de klant wordt sterk bemoeilijkt door het gebruikte systeem van aanvragen rijpaden. Hierbovenop krijgen passagierstreinen ook nog steeds de voorrang op goederentreinen. Bij problemen worden goederentreinen – vaak onnodig – aan de kant gezet.

Andere gekende problemen omvatten onder meer het tekort aan treinbestuurders (cfr. dure resource – knelpuntberoep). Sinds de liberalisering van het goederenvervoer is er een verhoogde nood aan treinbestuurders. Omwille van de complexe opleiding (en bv. de verschillende loonvoorwaarden bij operatoren), is het zeer moeilijk om nog voldoende treinbestuurders te vinden. Om enkele van de problemen tegen te gaan is Crossrail zelf bestuurders beginnen opleiden, maar toch blijft het moeilijk in de praktijk. Dit probleem zou ook opgelost kunnen worden door een betere regelgeving, zoals hierboven reeds beschreven. Zo zouden de opleidingen flexibeler moeten worden en zou Europa één taal moeten toepassen voor intermodaal spoorvervoer. Momenteel bestaan er verschillende standaarden voor het oversteken van de grens, en is er dus ook telkens verschillend materiaal of personeel nodig. Bij bepaalde grensovergangen zijn meer certificaten nodig en moet de bestuurder meerdere talen kennen. Daar waar in de praktijk de grensovergangen niet ver uit elkaar liggen, moet een treinbestuurder voor de overgang Rotterdam-München kennis hebben van de Nederlandse, Franse én Duitse taal, terwijl aan de overgang Hamburg-München de Duitse taal voldoende is.

Mentaliteit infrastructuurbeheerder

Er wordt ook door verschillende goederenoperatoren aangegeven dat Infrabel zich minder rigide en meer flexibel moet opstellen, onder meer wat betreft alternatieve routes, de antwoordtijd voor aanvragen van rijpaden, seizoensgebonden verkeer, etc.

Anomalieën kunnen vaak niet opgevangen worden en worden daarenboven slecht gecommuniceerd. Daarnaast is er (vaak) ook geen trouble shooting of plan B in geval van storingen. Ook dit is weer een enorm nadeel om effectief opgenomen te worden in de logistieke schakel als deeltransport (en zo een modal shift verder te bevorderen).

De communicatie tussen Infrabel en de verlader zou beter en meer klantgericht moeten zijn. Spoorwegoperatoren geven hiervoor onder andere aan dat geplande werken, storingen en toekomstige investeringen (die huidige knelpunten oplossen) tijdiger) gemeld moeten worden.

— Monitoring van de Luchthaven Brussel-Nationaal

De Europese luchtvaartsector is een belangrijk onderdeel van de Europese economie. Jaarlijks worden ca. 1 miljard passagiers vervoerd van en naar de Europese Unie en wordt meer dan 16 miljoen ton cargo getransporteerd. Luchthavens worden daarbij ook steeds meer beschouwd als motoren van de economische groei – door het faciliteren en genereren van meer economische activiteiten en jobs.

De luchtvaart wordt net als andere transportsectoren sterk beïnvloed door de economische groei en de toekomstige handelsstromen. Daarnaast is de luchtvaart tevens een essentiële motor van de economie.

Voor Europa wordt verwacht dat de luchtvaart jaarlijks met ca. 5% zal stijgen tot 2030. BAC verwacht een stijging van 3,8% passagiers per jaar en 4,7% cargo per jaar voor de komende 20 jaar. Dit was ook al te zien in de afgelopen jaren op Brussels Airport, waar het aantal passagiers in 2018 gestegen is tot 25.675.939, een stijging van bijna 50% ten opzichte van 2010. Ook het vervoerde volume cargo kende de laatste jaren telkens een kleine stijging tot 543.493 ton in 2018.

Indien de verwachte evolutie zal plaatsvinden, zal de Europese luchtvaartsector – zonder bijkomende aanpassingen – tegen 2035 een capaciteitstekort tot mogelijks 12% kennen. Het is als luchthaven dan ook belangrijk om te investeren in de noodzakelijke infrastructuur, dit om groei te kunnen stimuleren, maar ook om de luchthaven aantrekkelijker te maken en zo de concurrentie te kunnen aangaan.

Brussels Airport kent immers de nodige concurrentie van omliggende luchthavens, zoals Charleroi en Eindhoven, voor wat betreft de lokale passagiers en van grotere hub-luchthavens, zoals Amsterdam Schiphol, wat betreft transferpassagiers.

Als we verder voorbij deze concurrentie kijken, zien we dat Brussel Airport ook een echte “*originating & destination airport*” is, met een aandeel van meer dan 80%. Ook het aantal transfer passagiers is de laatste jaren steeds verder gestegen, omwille van het transferproduct dat Brussels Airlines ontwikkeld had, met een focus op het bedienen van Afrikaanse maatschappijen, een mogelijke groeimarkt.

De exacte toekomst van de luchthaven zal daarbij uiteraard afhangen van verschillende factoren. Deze hangen vaak samen met trends die nu al reeds zichtbaar zijn in de sector. Het gaat daarbij over de beladingsgraad, maar vooral over de grootte van de nieuwe vliegtuig – en de faciliteiten om deze te kunnen ontvangen – maar ook de technologische ontwikkelingen en de snelheid waarmee ze zich kunnen ontwikkelen (bijvoorbeeld om de problematiek van de stijgende kerosineprijzen te kunnen opvangen). Een andere factor is een gevolg van de huidige/toekomstige trend van consolidaties op de markt. Zo is de home carrier van Brussels Airport – een zeer belangrijke speler voor de luchthaven – volledig geïntegreerd in de Eurowings Group. Dit kan onder meer gevolgen hebben voor de luchthaven als hub, wat de toekomst zal moeten uitwijzen.

Uiteraard speelt de overheid ook een belangrijke rol voor de toekomst van de luchthaven, ondermeer in het kader van capaciteitsrestricties, geluidsnormen, maar ook wat betreft een mogelijk toekomstig klimaatbeleid voor de luchtvaart.

In het algemeen kan gesteld worden dat de luchthaven Brussel-Nationaal een positieve evolutie kent in een context waar de uitbater belangrijke investeringen uitvoert welke ook op hun beurt voldoende resultaten leveren inzake kwaliteit van geleverde diensten.



SAMENWERKINGSAKKOORDEN EN INTERNATIONALE AANWEZIGHEID

– Samenwerkingsakkoorden met Vergunningverlenende autoriteit en DVIS³

In uitvoering van de Europese Richtlijn 2012/34/EU voorziet de nationale wetgeving dat de Dienst Regulering nauw samenwerkt met de vergunningverlenende autoriteit en de nationale veiligheidsinstantie DVIS. De wetgever legt meer bepaald op dat deze drie organen een gemeenschappelijk kader voor samenwerking en informatie-uitwisseling dienen te ontwikkelen dat erop gericht is nadelige effecten voor de concurrentie of de veiligheid in de spoorwagensector te voorkomen. Het overleg met DVIS in 2018 was voornamelijk toegespitst op de dienstvoorzieningen en hun relatie met de infrastructuurbeheerder.

– Thessaloniki Forum – Airport Regulators Working Group on Market Power Assessments

In 2018 werden de werkzaamheden van de werkgroep binnen het Thessaloniki Forum over het “market power assessment” beëindigd met een paper over de criteria die door regulatoren kunnen aangewend worden om te oordelen of er al dan niet sprake is van een dergelijke “market power”, genaamd “The Use of Selective Criteria in the Economic Regulation of Airports”.

Daarnaast werd door het Thessaloniki Forum een paper over de beoordeling van discriminatie bij de heffing van luchthavengelden aangenomen, onder de titel “Non-Discrimination under the Airport Charges Directive”.

– European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)

ENRRB is de vergadering waar alle Europese spoorregulatoren samenkomen onder voorzitterschap van de Europese Commissie. Tijdens de vergaderingen delen de Europese toezichthoudende instanties hun ervaringen en beste praktijken. Daarnaast adviseert het netwerk de Europese Commissie bij de voorbereiding van uitvoeringsmaatregelen, zoals bijvoorbeeld de verschillende maatregelen die de Commissie dient te nemen in het kader van Richtlijn 2012/34. Zo was er in 2018 focus op het ontwikkelen gemeenschappelijk portaal waarop alle nuttige informatie met betrekking tot de dienstvoorzieningen in Europa kan worden geraadpleegd.

– IRG-Rail

Sinds december 2013 is de Dienst Regulering volwaardig lid van de ‘Independent Regulators Group – Rail’ (IRG-Rail), een netwerk van onafhankelijke toezichthoudende instanties uit 31 Europese landen. In 2018 is de Belgische regulator verkozen om in 2019 de functie van Vice Voorzitter van IRG Rail op zich te nemen en die van Voorzitter in 2020.

Het werk van deze groep is verdeeld onder zes werkgroepen. Deze werkgroepen dienen niet alleen als platform voor de uitwisseling van beste praktijken, maar vormen daarnaast een ideale bodem voor het steeds groeiende aantal taken die samenwerking tussen de verschillende Europese spoorregulatoren vereisen. Bij de werkgroep Charges heeft de Belgische regulator ook een trekkersrol op zich genomen door de functie van Vice-voorzitter van de werkgroep op zich te nemen.

Legal Developments

In de context van de inwerkingtreding van het vierde Europese spoorwegpakket, dat de liberalisering van de spoorwegmarkt voortzet, heeft de werkgroep van *IRG-Rail* over de wetgevende ontwikkelingen met name gewerkt aan het ontwerp van een uitvoeringsverordening van de Europese Commissie inzake de analyse van de impact op het economisch evenwicht die tot doel heeft te bepalen of een nieuwe passagiersvervoerdienst over het spoor het economisch evenwicht van een openbaardienstcontract in gevaar kan brengen. De werkgroep heeft ook een protocolovereenkomst inzake internationale samenwerking tussen spoorwegregulatoren opgesteld. De Dienst Regulering heeft aan deze werkzaamheden bijgedragen door aan werkvergaderingen deel te nemen, door mee te werken aan de voorbereiding van verschillende teksten en door aan de Europese Commissie wijzigingen voor te stellen aan het ontwerp van uitvoeringsverordening inzake de analyse van de impact op het economisch evenwicht.

Access

De werkgroep Access houdt zich bezig met alle onderwerpen die gerelateerd zijn aan een eerlijke toegang tot het spoornetwerk. Een belangrijk onderwerp in 2018 betrof het TTR project (Time Table Reform). Daarnaast organiseerde de werkgroep opnieuw een Rail Freight Forum aangaande de goederencorridors.

Market Monitoring

De IRG-Rail Market Monitoring Working Group werd opgericht als een platform voor samenwerking tussen regulatoren en het delen van 'best practices' voor de verzameling en analyse van data, in het kader van het monitoren van de spoorwegmarkt. Eén van de belangrijkste taken van de groep is dan ook de opmaak van een jaarlijks marktmonitoringsrapport. In 2018 werd gewerkt aan het zevende IRG-Rail marktmonitoringsrapport met betrekking tot het kalenderjaar 2017.

Het rapport geeft een overzicht van de economische en operationele marktontwikkelingen in de sector. Het toont de ontwikkeling van de Europese spoorwegmarkt en de concurrentiesituatie ten opzichte van voorgaande jaren. De focus van dit rapport was gebaseerd op twee thema's: i) competitie voor de markt met een focus op het resultaat van gunningsprocedures voor openbare dienstverleningscontracten en ii) de strategieën van historische operatoren om toegang te krijgen tot spoorwegmarkten in het buitenland.

Access to service facilities

2018 stond voor de werkgroep *Access to Service Facilities* in het teken van de uitvoeringsverordening 2017/2177. Deze uitvoeringsverordening gaf de toezichhoudende instanties namelijk enkele nieuwe bevoegdheden en taken. Het belangrijkste werk van de werkgroep was de publicatie van de gemeenschappelijke richtlijnen voor het toekennen van uitzonderingen. Daarnaast werd samen met de infrastructuurbeheerders en de Europese Commissie gekeken hoe het door RNE opgestelde 'common template' kon verbeterd worden. Dit common template werd gecreëerd om het opstellen en de publicatie van de beschrijving van de dienstvoorzieningen te vergemakkelijken en te harmoniseren.

Daarnaast werd door de WG ook een studie verricht naar de redelijke termijn waarbinnen de exploitanten van dienstvoorzieningen dienen te antwoorden op toegangs aanvragen. Deze termijn dient namelijk door de toezichhoudende instanties worden bepaald.

Charges

De werkgroep Charges wordt sinds 2018 mee voorgezeten door de Belgische vertegenwoordiger. De groep is in 2018 zes keer samengekomen waarbij de focus lag op 2 thema's:

1. Vergelijkende studie van de financieringsmiddelen en de kosten van de infrastructuurbeheerders.
2. Studie omtrent de praktijken in verband met heffingen in Europa.

De werkgroep heeft het meeste van zijn tijd besteed aan de studie van de financieringsmiddelen en de kosten van de infrastructuurbeheerders. De studie heeft grote verschillen in kosten en tariefniveaus vastgesteld tussen de Europese landen. De groep heeft tevens de verdeling van de kosten van de infrastructuurbeheerders in verschillende categorieën en verschillende diensten bestudeerd. Hierbij kan opgemerkt worden dat België zich in peloton bevindt qua kosten en vergoedingen.

De studie omtrent de gangbare praktijken inzake vergoedingen bij de infrastructuurbeheerders is een update van de studie die hiervoor uitgevoerd werd in 2016. Hieruit blijkt dat er een grote verscheidenheid in toegepaste praktijken bestaat tussen de Europese landen. De rol van de regulatoren was eveneens voorwerp van deze studie.

De 2 documenten werden goedgekeurd tijdens de plenaire zitting van IRG Rail in november 2018.

Charges for Service facilities

De Belgische regulator neemt actief deel aan de werkgroep « Charges for Service facilities ». Deze werkgroep heeft in 2018 op 2 thema's gewerkt:

1. De praktijken die toegepast bij heffingen voor parkeren van treinen.
2. De economische principes bij heffingen voor dienstvoorzieningen.

Voor het eerste thema werd er gewerkt via een vragenlijst die aan alle leden werd rondgestuurd. Op basis van de antwoorden konden er twee grote conclusies getrokken worden: de praktijken inzake heffingen verschillen sterk van land tot land en er is een aanzienlijk aantal landen waar geen heffing gevraagd voor het parkeren van treinen.

Het tweede thema is meer theoretisch van aard en heeft tot doel de verschillende economische principes vast te stellen die worden toegepast bij het bepalen van heffingen. Deze studie is nog niet afgerond en zal worden verdergezet in 2019.

— Verordening 913/2010 - Europese Spoorcorridors

Verordening 913/2010 inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer stelde negen goederencorridors in. De Dienst Regulering is rechtstreeks betrokken bij drie van deze negen corridors, meer bepaald Corridor 1 (Rhine-Alpine Corridor), Corridor 2 (North-Sea – Mediterranean corridor) en Corridor 8 (North Sea – Baltic Corridor). De toezichhoudende instanties krijgen in artikel 20 van deze Verordening de volgende opdrachten:

- Toezien op de mededinging op de corridor
- Een niet-discriminerende toegang tot de corridor waarborgen
- Fungeren als beroepsinstantie

Om deze taken te volbrengen dienen zij samen te werken met de andere toezichhoudende instanties en dienen zij noodzakelijke informatie uit te wisselen. In het kader hiervan sloot de Dienst Regulering voor elk van de drie corridors waarbij hij betrokken is, een samenwerkingsakkoord met de andere toezichhoudende instanties op deze corridors.

Daarnaast volgt de Dienst Regulering de ontwikkelingen op deze drie corridors van nabij op, onder meer door het bijwonen van vergaderingen van de beheerscomités en de adviesgroepen en ontmoetingen met de verschillende Corridor One-Stop-Shops. Voor Corridor 2 is de Dienst Regulering degene die aan deze vergaderingen deelneemt, als vertegenwoordiger van de toezichhoudende instanties van deze corridor (Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, Nederland, Luxemburg en Zwitserland).