



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

JAARRAPPORT 2022



INHOUD





VOORWOORD





Regulering is een bijzonder geval omdat het een minder gekend bevoegdheidssterrein is. Daarom wil ik, bij wijze van inleiding op dit jaarverslag 2022, van deze paar regels gebruik maken om een van de voorwaarden te noemen die strikt noodzakelijk zijn voor de uitoefening van de economische regulering van het vervoer, namelijk de objectiviteit van de beslissingen. Deze voorwaarde veronderstelt uiteraard de onpartijdigheid van de regulator, maar gaat veel verder dan dat. Zij vereist immers de toepassing van instrumenten, procedures en methodologieën die vrij zijn van elk vooroordeel of elke onderlinge aanpassing. Natuurlijk geldt deze eis ook voor andere bevoegdheidsgebieden, maar bij economische regulering is objectiviteit net wat het proces nuttig en geloofwaardig maakt. Het verheugt mij dan ook dat mijn hele team in 2022 hieraan heeft gewerkt.

Als er één beslissing is die deze eis illustreert, dan is dat ongetwijfeld het recente besluit over de vijfjarige tarieven van Brussels Airport. Ter herinnering: deze beslissing is gebaseerd op de noodzaak om de tariefregeling voor het gebruik van de luchthaveninfrastructuur voor een periode van vijf jaar vast te stellen. Hoewel we niet beweren een perfecte beslissing te hebben genomen, noch de absolute waarheid te hebben gevonden, geloof ik dat de regulator tot een evenwichtige beslissing is gekomen. Het garandeert namelijk een redelijke winst voor de exploitant, en dus het behoud van een hoog kwaliteitsniveau van de infrastructuur en efficiënte diensten, maar ook een redelijk tarief voor degenen die dagelijks gebruik maken van Brussels Airport.

Dit en alle andere resultaten die in de loop van het jaar werden behaald, zijn natuurlijk geen toeval. Al bijna twintig jaar werkt de regulator aan de ontwikkeling van een expertise die de uitdagingen van de economische regulering van twee belangrijke vervoersinfrastructuren in België aankan. Deze expertise komt echter niet gratis en vereist zowel middelen als de wil om een meerwaarde te creëren voor onze vervoerssystemen. Wat dit laatste betreft, kan ik alleen maar mijn vertrouwen uitspreken in mijn team, dat zijn beschikbaarheid, motivatie en professionalisme reeds heeft bewezen. Wat de middelen betreft, is de kwestie delicaat omdat we nieuwe uitdagingen moeten aangaan, zoals de regulering van dienstvoorzieningen. Ik hoop daarom dat de middelen, die relatief bescheiden zijn in verhouding tot wat er op het spel staat, op korte termijn beschikbaar zullen zijn. In ieder geval moeten deze nieuwe middelen de regulator ook in staat stellen in de nabije toekomst de beste talenten aan te trekken.

Wat de vervoersmarkten betreft, kunnen we stellen dat beide sectoren in 2022 goed stand hebben gehouden, met een aanzienlijke toename van zowel het aantal passagiers als het aanbod van vervoersdiensten. We mogen echter niet te snel conclusies trekken, want uit de gedetailleerde cijfers blijkt dat de volumes in sommige segmenten, zoals het goederenvervoer per spoor, in 2022 aanzienlijk zijn gedaald. In ieder geval lopen we in beide sectoren achter op de volumes en het aantal vervoersdiensten van 2019. We moeten dus waakzaam blijven, want de prognoses en verschillende doelstellingen in de Green Deal van de Europese Commissie of de Rail Roadmap 2030 van de federale regering zijn zeer ambitieus. Naast deze initiële moeilijkheid om de volumes te verdubbelen, is er de uitdaging om de vervoersmodaliteiten milieu- en energie-efficiënter te maken.

Het is waarschijnlijk dat de bevoegdheden van de regulator uiteindelijk ook deze aspecten zullen moeten omvatten, aangezien hij zijn bevoegdheden niet uitoefent in een virtuele wereld of via louter abstracte concepten. Het is dus zeer waarschijnlijk dat zowel de veranderingen die morgen zullen plaatsvinden als de toename van de vervoersdiensten vragen zullen opwerpen voor de wetgever, de uitvoerende macht, maar ook voor de sectoriële regulator, aangezien met name zal moeten worden bepaald en gecontroleerd hoe de kosten van de omvorming van onze vervoersmodi over alle betrokken partijen zullen worden verdeeld. Mooie uitdagingen voor de toekomst!



Serge Drugmand
Directeur





OPDRACHTEN VAN DE DIENST





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. Sinds 2013 bevindt de Dienst Regulering zich 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 reguleringsopdrachten. 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 2022 nog steeds niet volledig voldaan, ondanks de grote inzet van de leiding om hieraan te voldoen. In het kader van een volledige omzetting van de herziening van het eerste spoorwegpakket dient het statuut van de Dienst Regulering te evolueren naar een grotere onafhankelijkheid en autonomie. In samenwerking met het kabinet van minister De Sutter (de referentieminister voor de Dienst Regulering) is het project inzake onafhankelijkheid opnieuw opgestart. In deze context heeft de Dienst Regulering in 2022 een studie besteld omtrent de impact van een eventuele samensmelting van de Dienst Regulering met een andere reeds bestaande sectoriële regulator.



De actie van de Dienst Regulering valt dus volledig onder het streven 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 wordt de nadruk gelegd op samenwerking en dialoog met alle betrokken partijen teneinde een maximale **betrokkenheid** te hebben bij de gereguleerde sectoren. Dergelijke rol en houding heeft tot doel de **toegankelijkheid** van de Dienst

Regulering te vergroten. Daarvoor is het van groot belang dat de leden van de Dienst Regulering over voldoende **professionele expertise** beschikken en genieten van een onberispelijke **integriteit** en **onafhankelijkheid** ten aanzien van de gereguleerde sectoren teneinde een correcte belangenafweging te maken in alle ondernomen acties.

WAT ZIJN ONZE DOELSTELLINGEN?

Waken over de markt

De Dienst Regulering hanteert economische regulering als een instrument om de markt van het spoorvervoer in België en de luchthaven Brussels Airport te bewaken. 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 ten slotte 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.



© Infrabel/Benjamin Brolet

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, de boekhoudkundige scheiding 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;
- het registratiesysteem van de storingen.





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. De verplichtingen in de exploitatielicentie 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 die 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 voorafgaandelijk advies 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 tariefsysteem dat betrekking heeft op de gereguleerde diensten moet opgemaakt worden na consultatie van de gebruikers. Het moet de kosten weerspiegelen, een redelijke winstmarge laten om de ontwikkeling van de luchthaven te garanderen en een gelijkstelling van de tarieven met deze die van kracht zijn in de referentieluchthavens toelaten. De Dienst Regulering neemt als waarnemer deel aan deze consultaties. Elke gebruiker van de luchthaven Brussel-Nationaal kan klacht indienen bij de Dienst Regulering omtrent het tariefvoorstel dat de luchthavenuitbater maakt na afsluiting van de raadplegingen. In geval van klacht kan de Dienst Regulering al naargelang het geval:

- een nieuwe consultatieperiode opleggen;
- wijzigingen vragen aan de formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem;
- een eigen tariefsysteem en een formule voor de tariefcontrole opleggen;
- het tariefvoorstel bevestigen.

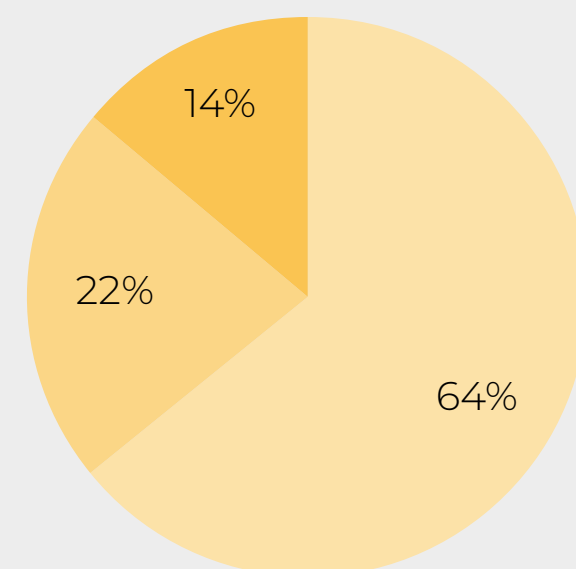




MIDDELEN VAN DE DIENST REGULERING

Financieel

De inkomsten van de Dienst Regulering bedroegen 1.524.359€, welke beheerd worden door middel van een budgettaire fonds. Van deze inkomsten wordt er jaarlijks een bedrag van € 215.000 (oftewel 14% van totale budget) 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 22% uit van het totale budget. Net zoals voor tal van andere organisaties is de grootste uitgavepost de loonkost (64%).



- Naar de schatkist
- Werkingskosten
- Loonkosten

Personeel

Algemeen bestaat het kader van de Dienst Regulering uit:

- administratieve medewerkers;
- experts;
- een adjunct-directeur en een directeur.

Het kader bedroeg in 2022 10 FTE.

Het nieuwe personeelsplan aangenomen door de directie in 2021 werd in het kader van de studie aangaande de impact van een eventuele integratie van de Dienst Regulering bij een andere bestaande sectoriële regulator door de consultant geëvalueerd en naar boven gecorrigeerd.



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 performant 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 de volgende jaren onvermijdelijk worden doorgezet waarbij echter het realiseren van een nieuwe regulator *sine qua non* is.

De aandachtspunten in de audit 2022 betroffen de volgende domeinen:

- Informatie & Communicatie (ondermeer GDPR);
- Procesbeheer (continue aandacht voor een correcte toepassing van procedures, uitwerken van enkele kritische processen);
- Personeelsbeheer (kritisch worden van ondersteunende functies en uitvoering van personeelsplan);
- Het ontbreken van een eigen statuut (juridisch, personeel, financieel).

De Dienst Regulering heeft in 2022 gewerkt aan het updaten van haar communicatieplan en het realiseren van een studie omtrent een mogelijke fusie met een andere bestaande sectoriële regulator. Ten slotte heeft de Dienst Regulering zijn eigen intranet gelanceerd met daarop alle relevante informatie voor de medewerkers.





LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL





TARIEVEN

Tariefconsultaties voor de periode 2023-2028

Van januari tot mei 2022 heeft op Brussels Airport de meerjarige consultatie tussen de houder van de exploitatielicentie en de luchtvaartmaatschappijen plaatsgevonden, met als doel de formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem voor de gereguleerde periode van 1 april 2023 tot en met 31 maart 2028 vast te leggen. De Dienst Regulering is hierbij elke consultatiesessie aanwezig geweest als observator.

Tijdens deze consultatie werd een volledig overzicht gegeven van de verschillende *building blocks*. Op basis van deze *building blocks* en de feedback van de luchtvaartmaatschappijen heeft Brussels Airport Company op 15 mei 2022 haar finale tariefvoorstel overgemaakt.

Klacht tarieven

Tegen het definitieve voorstel van tariefsysteem en formule voor de tariefcontrole werden bij de Dienst Regulering twee verzoekschriften tot weigering ingediend.

Conform het Licentiebesluit is de Dienst Regulering verplicht om binnen de vier weken na ontvangst van een verzoekschrift een voorlopige beslissing te nemen omtrent het van kracht worden van de wijziging van de luchthavengelden. Dit dient om te vermijden dat op een bepaald ogenblik de oude tarieven niet meer geldig zouden zijn, terwijl er over de nieuwe tarieven nog geen definitieve beslissing werd genomen door de Dienst Regulering.

In de voorlopige beslissing D-2022-02-L¹ werd geoordeeld dat er geen risico bestond dat de definitieve beslissing van de Dienst Regulering te laat zou uitgevaardigd worden, met andere woorden ná de datum van verplichte publicatie van de nieuwe tarieven door de licentiehouder. Deze zou in alle

gevallen tijdig op de hoogte zijn van de tarieven die hij op 1 januari 2023 moest bekendmaken. Er dienden dus geen bijzondere maatregelen met betrekking tot de tarieven genomen te worden.

Op 9 december 2022 heeft de Dienst Regulering uiteindelijk zijn beslissing D-2022-04-L² uitgevaardigd waarin de tarieven die tijdens QQ4-periode op Brussels Airport van kracht zullen zijn worden vastgelegd. De uiteindelijke tarieven werden daarbij met 2,2% naar beneden aangepast (ten opzichte van de vorige gereguleerde periode). Jaarlijks worden deze vergoedingen nog aangepast met de formule voor tariefcontrole "CPI - 1,2%".

Deze tarifaire beslissing werd noch door de betrokken partijen, noch door derden aangevochten voor het Marktenhof.

Fuel & Oil

Tijdens de gereguleerde periode die loopt van 1 april 2023 tot en met 31 maart 2028 ("QQ4") is de houder van de exploitatielicentie van Brussels Airport van plan om een nieuwe gereguleerde activiteit te verlenen, meer bepaald de brandstofvoorziening voor de vliegtuigen door middel van gecentraliseerde infrastructuren. Momenteel gebeurt deze dienstverlening door HRS (*Hydrogen Refueling Solutions*), en dit op grond van een langlopende concessieovereenkomst. De bedoeling is dat BAC de eigendom zal verkrijgen van de betrokken infrastructuur en ze in haar opdracht door een operator zal laten uitbaten.

De Dienst Regulering was van mening dat te grote aanpassingen aan zijn tariefbeslissing zouden nodig zijn in functie van de keuze die de luchthavenuitbater zou maken voor de exploitatie van *Fuel & Oil*.

Op 22 november 2022 werd de Dienst Regulering door BAC ingelicht van het feit dat de opstart van deze gereguleerde activiteit, dewelke voorzien was op 1 mei 2023, mogelijks zou worden uitgesteld, en dit omdat zij om procedurele redenen niet was kunnen overgaan tot de aanstelling van een uitbater.

Op dat moment konden zich bijgevolg in QQ4-periode twee hypothesen voordoen: ofwel zou de huidige concessionaris tijdelijk eigenaar blijven van



de brandstofinfrastructuur, ofwel zou BAC de betrokken infrastructuur toch overnemen en ze zelf uitbaten, d.i. zonder beroep te doen op een externe partij.

Om de sector over deze hypothesen en hun effecten op de tarieven voor QQ4 in te lichten heeft de Dienst Regulering Mededeling C-2022-02-LA³ uitgevaardigd.

Eind december 2022 werd door BAC besloten dat de brandstofinfrastructuur tijdens QQ4 tijdelijk verder zal worden uitgebaat door de bestaande concessionaris. De exploitant zal in tussentijd de nodige initiatieven nemen om in de toekomst een operator aan te stellen. Van zodra dat het geval is, zal zij de brandstofinfrastructuur van HRS overnemen.

Rekening houdend met deze beslissing van de luchthavenuitbater oordeelde de Dienst Regulering qua brandstofvoorziening voorlopig geen kosten mogen doorgerekend worden aan de luchtvaartmaatschappijen.

Een tariefverlaging voor QQ4 was dan ook noodzakelijk, aangezien de tarieven die door de Dienst Regulering voorafgaandelijk waren vastgelegd in zijn tariefbeslissing D-2022-04-LA de voorziene kosten verbonden aan de verwerving en de uitbating van de brandstofactiviteit omvatten.

De tariefverlaging werd begin 2023 door BAC aan de Dienst Regulering voorgelegd. Deze laatste heeft vervolgens een globale tariefdaling van 1,3% goedgekeurd.

Wanneer BAC in de loop van QQ4 een operator aanstelt en de brandstofinfrastructuur van HRS overkoopt, kan zij de kosten ervan middels een tariefverhoging in de luchthavengelden opnemen. In dat geval zal de Dienst Regulering zich in een beslissing uitspreken over de conformiteit van deze kosten met de reglementering en de impact ervan op de gereguleerde tarieven.

1. Beslissing D-2022-02-L over het van kracht worden van de wijziging van de luchthavengelden op Brussels Airport voor de gereguleerde periode van 1 april 2023 tot en met 31 maart 2028.

2. Beslissing D-2022-04-LA betreffende het tariefsysteem en de formule voor tariefcontrole voor de gereguleerde periode van 1 april 2023 tot en met 31 maart 2028, zoals finaal voorgesteld door Brussels Airport Company.

3. Mededeling C-2022-02-LA betreffende de mogelijke aanpassing van de luchthavengelden voor de gereguleerde periode van 1 april 2023 tot en met 31 maart 2028 ten gevolge van wijzigingen in het *Fuel & Oil*-beleid van Brussels Airport.





EXPLOITATIELICENTIE

Klachten van de Ombudsdienst van de Federale Regering voor de Luchthaven Brussel-Nationaal

In 2022 ontving de Dienst Regulering meerdere klachten vanwege de Ombudsdienst en enkele particulieren.

De eerste klacht die door de Ombudsdienst werd toegezonden, was afkomstig van een privépersoon die van mening was dat zijn privacy werd geschonden door het veiligheidspersoneel van Brussels Airport Company (BAC).

In dit verband oordeelde de Dienst Regulering niet bevoegd te zijn om te controleren of BAC de regelgeving inzake de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens naleeft. De Dienst Regulering heeft de klager geïnformeerd omtrent de daartoe bevoegde autoriteiten.

De tweede klacht ging over de problematiek van de geluidshinder. Deze klacht volgde op de uitspraken van de CEO van BAC in de pers over de geluidsnormen. Na onderzoek was de Dienst Regulering van oordeel dat deze verklaringen de geldigheid of het bindend karakter van de geluidsnormen niet aan de kaak stelden en niet konden worden gezien als een aanmoediging om deze normen niet na te leven. Er werd geoordeeld dat BAC niet tekortschoot in haar verplichting om de voorziene geluidsnormen door het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en het Vlaamse Gewest te doen naleven.

De derde klacht ging over een samenwerkingsprobleem tussen BAC en de Ombudsdienst. In deze zaak heeft de Dienst Regulering onderzocht of de schade aan de daken van de omwonenden van de luchthaven onder de aangelegenheden valt waarbij BAC verplicht is om, op grond van de exploitatielicentie van de luchthaven, haar gegevens ter beschikking te stellen aan de Ombudsdienst. De Dienst Regulering bevestigde dat dit het geval is, maar stelde vast dat BAC in dit concrete geval voldoende informatie aan de Ombudsdienst verstrekke

KWALITEIT

De Dienst Regulering heeft met betrekking tot de kwaliteit van de diensten op de luchthaven Brussel-Nationaal drie rapporteringen ontvangen vanwege de luchthavenuitbater.

Ten eerste heeft Brussels Airport Company, conform de vereisten van de exploitatielicentie het kwaliteitsrapport overgemaakt aan de Dienst Regulering voor de periode 2021. Aangezien de gevolgen van de COVID-crisis in 2021 nog duidelijk aanwezig waren (cf. verminderde trafiek) – waardoor bepaalde kwaliteitsmetingen ook irrelevant waren – werd volgens het kwaliteitsrapport een alternatieve (beperkte) onderzoeksmethode uitgevoerd (waarbij ASQ-data, incl. benchmark, voor 2021 ook niet beschikbaar was). Daarbij zaten de meeste indicatoren boven de norm (of werd er reeds een actieplan uitgevoerd/opgesteld) en lag de algemene passagierstevredenheid op 98,6% (norm: 95.7%).

Daarnaast heeft de luchthavenuitbater de Dienst Regulering eveneens een rapport bezorgd over het overleg dat zij in 2021 heeft gehouden met de diensten die worden opgesomd in artikel 9, §2 van het Licentiebesluit, alsook met een aantal andere instanties. Op verzoek van de Dienst Regulering heeft BAC hierbij nog een addendum ingediend over het overleg dat in dat jaar gevoerd werd met de Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal.

Tenslotte bezorgde Brussels Airport Company zijn klachtenrapport 2021 waaruit bleek dat er een stijging was van het aantal ontvangen klachten in vergelijking met het voorgaande jaar (1612 klachten tegenover 1172 klachten in 2020, dit is een stijging met 37.5%). Dit is volgens de licentiehouder voornamelijk te verklaren door het herstel van het vliegverkeer en het toegenomen aantal passagiers na de covid-19-pandemie.

Van de ontvangen klachten kon 60% toegewezen worden aan Brussels Airport; 40% ervan was ten laste van derde partijen.

Het hoogst aantal klachten (273) had in 2021 te maken met de bagageafhandeling op de luchthaven. 207 van deze klachten hadden betrekking op zoekgeraakte bagage en werden toegeschreven aan een gebrekkige dienstverlening van de Lost & Found-afdelingen van bagageafhandelaars Aviapartner en Alyzia.





SPOORWEGVERVOER





TOEGANG TOT HET NET

Controleopdracht afwezigheid van belangenconflict

De Spoorcodex legt bepaalde regels op om belangenconflicten te voorkomen. Doel hiervan is ervoor te zorgen dat personen die strategische functies bij de infrastructuurbeheerder vervullen, onafhankelijk en niet-discriminerend optreden ten opzichte van de spoorwegondernemingen en dat zij niet in een belangenconflict kunnen terechtkomen. Zo voorziet de Spoorcodex in onverenigbaarheden tussen de uitoefening van een strategische functie bij de infrastructuurbeheerder (leden van de raad van bestuur, het directiecomité, essentiële functies die in deze bepaling duidelijk worden omschreven) en de uitoefening van een mandaat als beheerder of bestuurder binnen een spoorwegonderneming.

Na een controleopdracht die in 2021 gestart is, heeft de Dienst Regulering in zijn beslissing D 2022 01 C kunnen concluderen dat er geen enkele persoon die onder deze bepaling valt en die een strategische functie bij Infrabel uitoefent, zich in een situatie van belangenconflict bevond.

Netverklaring

Conform de artikelen 20 en 63, § 1, van de Spoorcodex geeft de Dienst Regulering elk jaar advies over de conformiteit van het ontwerp van netverklaring van Infrabel met de Spoorcodex en de uitvoeringsbesluiten ervan. Op 4 oktober 2022 heeft de Dienst Regulering zijn Advies 2022-03-C uitgebracht over het ontwerp van netverklaring 2024.

In dit advies heeft de Dienst Regulering Infrabel met name aanbevolen om een meer proactieve houding aan te nemen om te voldoen aan zijn verplichting om samen te werken met de exploitanten van dienstvoorzieningen teneinde samenhangende capaciteit aan te bieden. De Dienst Regulering heeft Infrabel ook aanbevolen om de kandidaten meer informatie te verstrekken over de door Infrabel geëxploiteerde lokale dienstvoorzieningen, alsook over de procedure voor het aanvragen van toegang daartoe.

De Dienst Regulering heeft Infrabel bovendien aanbevolen om het ontwerp aan te passen zodat de stationssporen, overeenkomstig de toepasselijke wetgeving, voortaan als onderdeel van de infrastructuur worden behandeld en niet als dienstvoorzieningen.

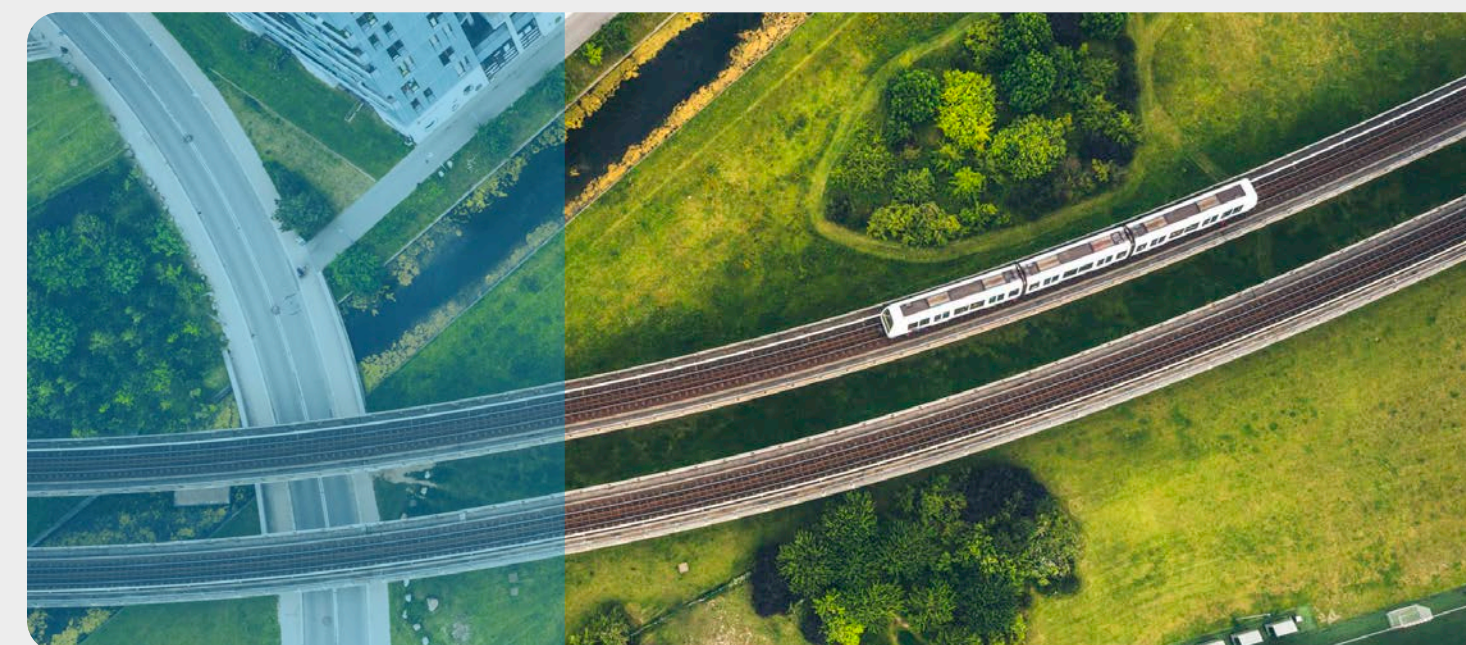
Ten slotte heeft de Dienst Regulering een reeks opmerkingen geformuleerd over verduidelijkingen die aan het ontwerp van netverklaring moeten worden aangebracht.

Richtsnoeren voor de kennisgeving van een nieuwe passagiersvervoersdienst per spoor

De Dienst Regulering heeft op 13 juli 2022 zijn Mededeling C-2022-01-SC met "Richtsnoeren voor de kennisgeving van een nieuwe passagiersvervoersdienst per spoor in het kader van de procedure voor de analyse van het economisch evenwicht" aangenomen en gepubliceerd.

Indien een kandidaat voornemens is een nieuwe passagiersvervoersdienst per spoor te exploiteren, dient hij, overeenkomstig de Spoorcodex en de Europese wetgeving, de infrastructuurbeheerder en de Dienst Regulering hiervan minstens achttien maanden voor de inwerkingtreding van de desbetreffende dienstregeling in kennis te stellen. Deze aanmeldingsverplichting zorgt ervoor dat kan worden nagegaan of deze nieuwe dienst het economisch evenwicht van het openbare dienstcontract in gevaar kan brengen.

Deze verplichte kennisgeving van 18 maanden op voorhand houdt, naast een mogelijk concurrentieverstorende bekendmaking van de intenties van de marktdeelnemers, een administratieve last voor de kandidaten in. Deze kennisgevingstermijn van 18 maanden beperkt bovendien de



mogelijkheid om op korte termijn commerciële en operationele wijzigingen door te voeren teneinde een dienst te optimaliseren, uit te breiden of in te kunnen zetten op marktopportunities.

De Dienst Regulering wenst in deze richtsnoeren dan ook te verduidelijken wanneer geen kennisgeving moet worden ingediend en zodoende de toegang tot de markt te faciliteren.

Nieuwe verbindingen

Door toepassing van de Belgische en Europese wetgeving met betrekking tot de analyse van het economisch evenwicht heeft de Dienst Regulering in 2022 een aantal informele meldingen of kennisgevingen ontvangen over geplande nieuwe passagiersvervoersdiensten per spoor. Voor elk geval heeft de Dienst Regulering geoordeeld of de geplande dienst wel of niet onder het toepassingsgebied van de regeling voor de test van het economisch evenwicht valt. Indien dat het geval was, heeft de Dienst Regulering, overeenkomstig de toepasselijke wetgeving, de ontvangen melding gepubliceerd en gestuurd naar de minister van Mobiliteit, de NMBS en Infrabel, na de volledigheid ervan gecontroleerd te hebben. In 2022 was er een nieuwe dienst betrokken: een nachttreindienst tussen Amsterdam en Barcelona die de kandidaat "European Sleeper" van plan is vanaf december 2023 te exploiteren. Er werd geen test inzake economisch evenwicht aangevraagd.





SPOORWEGRETRIBUTIES

Prestatieregeling controleopdracht

De Dienst Regulering startte op 10 mei 2022 een controleopdracht op betreffende de prestatierегeling van de infrastructuurbeheerder Infrabel. Dit onderzoek, dat doorloopt in 2023, bestaat uit twee onderdelen, namelijk:

- De legitimiteit van de bevoegdheden en werking van het Beheersorgaan Prestatieregeling (BOPR): hierbij wordt nagegaan of het functioneren van het BOPR in lijn is met de Spoorcodex en deze zijn uitvoeringsbesluiten.
- De beslissingen tot financiële neutralisatie van de prestatierегelingen 2020 en 2021: de legitimiteit van de beslissingen “an sich” en de gronden op basis waarvan deze neutralisaties gerechtvaardigd zouden kunnen worden.

Advies met betrekking tot de verschillende beroepsmogelijkheden aangaande vertraging

De Dienst Regulering verstrekte een advies A-2022-01-S aan de Minister van Mobiliteit betreffende het Artikel 62, §6 van de Spoorcodex. Deze bepaling omvat de bevoegdheid voor de Dienst Regulering voor geschillenregeling over het aantal minuten vertraging toegewezen aan een partij in het raam van de prestatierегeling. Door de evolutie van de Europese en Belgische reglementering over de prestatierегeling was deze bepaling niet langer actueel noch pertinent. Deze taken voortvloeiend uit deze bevoegdheid worden bovendien reeds afgedekt door de bevoegdheid voorzien in het artikel 62§4 van de Spoorcodex. Om die reden adviseerde de Dienst Regulering de minister om de betreffende bepaling te schrappen. Het advies werd positief onthaald en zal opgenomen worden in een volgende wijziging van de Spoorcodex.

Advies aangaande prestatierегeling 2023

De Dienst Regulering adviseerde en ondersteunde Infrabel om te komen tot een werkbaar en bruikbaar prestatierегeling 2023. Uit overleg met Infrabel kwam naar voren dat de infrastructuurbeheerder over geen werkbaar systeem van prestatierегeling beschikte voor kalenderjaar 2023. Gezamenlijk werd het bestaande systeem geauditeerd. Dit onderzoek leidde tot een advies 2022-02-S van de Dienst Regulering waarbij de knelpunten in het systeem van prestatierегeling werden gedetecteerd en mogelijke remedies werden voorgesteld. Specifiek werden acht verbeterpunten voorgesteld om het systeem werkbaar te maken. Daarnaast werd voorgesteld om de incentive te verhogen teneinde de deelnemers aan te zetten tot verbeterde punctualiteit.

CAPACITEIT

Advies aangaande procedure toewijzing capaciteit

Infrabel verzocht de Dienst Regulering om een advies over de procedures voor het toewijzen van capaciteit en het inplannen van TCR's (*Temporary Capacity Restrictions*). Uit het onderzoek kwamen een aantal mogelijke verbeterpunten naar boven. Deze werden overgemaakt aan Infrabel en vormen de aanzet tot verder overleg met het oog op optimalisering van de procedures. Gezien het onderzoek nog lopende is, werd nog geen finaal advies verstrekt.





DIENST- VOORZIENINGEN



© Infrabel/Michel Sion





De wetgeving voorziet dat de netverklaring informatie bevat over de toegangsvoorwaarden tot dienstvoorzieningen, en diensten verleend in deze dienstvoorzieningen. Elke exploitant is verantwoordelijk voor het publiceren van deze informatie, onder de vorm van een 'beschrijving van de dienstvoorziening'. Uitvoeringsverordening 2017/2177 betreffende de toegang tot dienstvoorzieningen en spoorgebonden diensten legt vast welke informatie deze beschrijvingen van de dienstvoorzieningen dienen te bevatten. Ook in 2022 zette de Dienst Regulering zijn werk naar het controleren van deze beschrijvingen verder. Meer bepaald gaat de Dienst Regulering na of deze beschrijvingen gepubliceerd zijn en alle wettelijk gevraagde informatie bevatten.

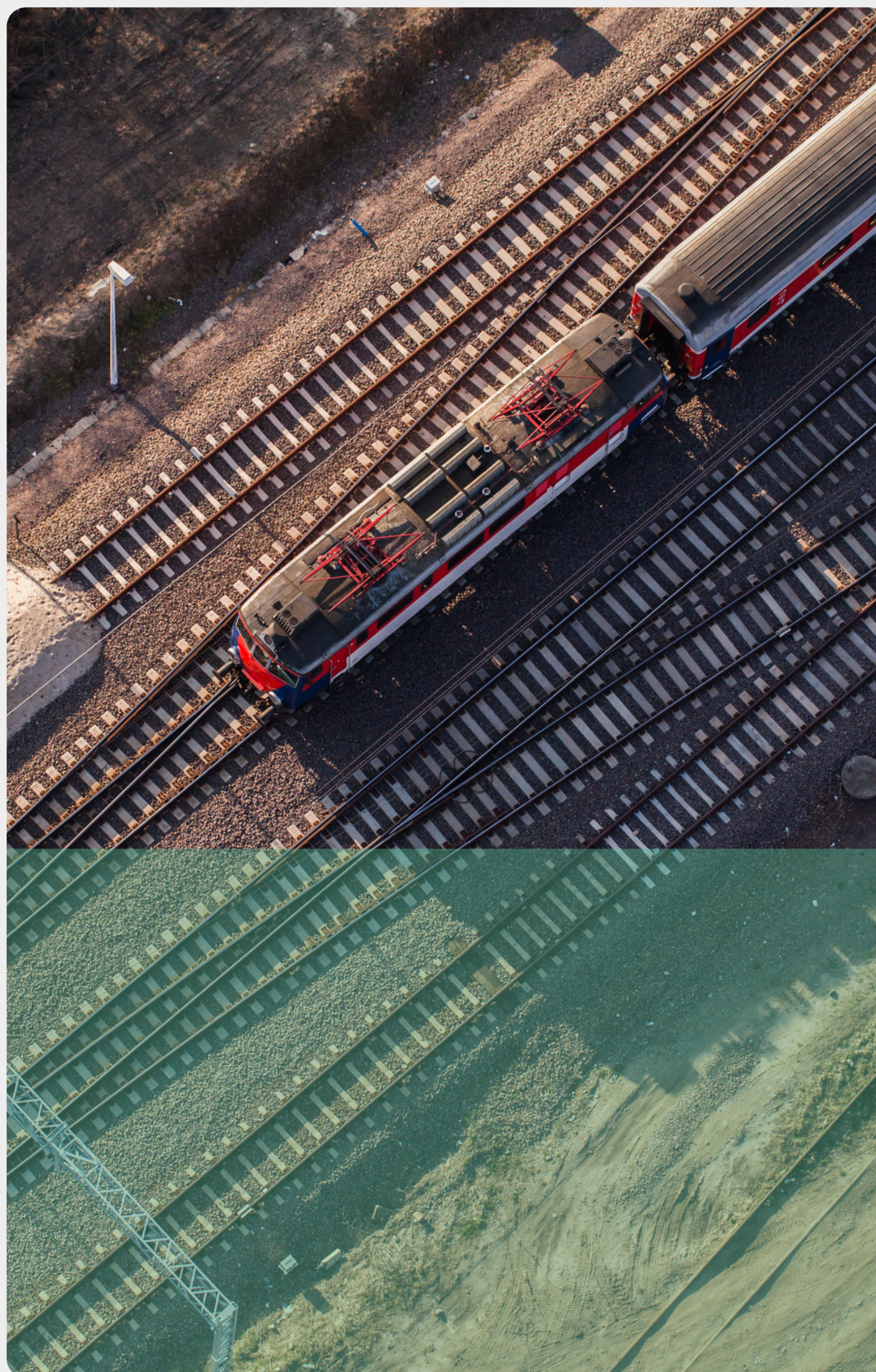
Controle LLI

De Dienst Regulering startte in 2022 een controleopdracht naar het 'Protocol d'utilisation de l'installation de service' van terminaloperator Liege Logistics Intermodal (LLI). Het doel van deze controleopdracht was na te gaan of de bepalingen die zijn opgenomen in het protocol in overeenstemming zijn met de heersende wetgeving. Op basis van de tijdens vergaderingen gemaakte opmerkingen en feitelijke vaststellingen werkte LLI een nieuwe versie van het protocol uit. Rekening houdend met deze wijzigingen zal de controleopdracht verdergezet worden in 2023.

Ticketing NMBS

De Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer startte op 22 maart 2022 een controleopdracht naar het 'Referentiedocument Toegang tot de Ticketingdiensten en -ruimtes van NMBS. In dit referentiedocument worden de toegangsvoorwaarden voor het gebruik van de ticketingdiensten en ruimtes hiervoor uiteengezet. Het doel van de controleopdracht is na te gaan of de bepalingen die zijn opgenomen in het referentiedocument in overeenstemming zijn met de heersende wetgeving. In een eerste fase focust in deze controleopdracht op de niet-tarifaire informatie. De tarieven zullen in een latere fase worden onderzocht.

In de loop van 2022 vonden er verschillende vergaderingen plaats tussen de Dienst Regulering en de NMBS waarin het referentiedocument werd besproken en aangepast.



Studie *Last mile* FOD

De Dienst Regulering werkte in 2022 mee aan een door de FOD Mobiliteit bestelde studie naar de 'optimalisering van het spoorvervoer van en naar de spoorterminals in België'. De Dienst Regulering was lid van de Stuurgroep die de studie begeleidde. Deze studie werd uitgevoerd door een consortium bestaande uit de organisaties Tractebel en Janson.

De studie voorziet in een analyse van de obstakels en behoeften van de spoorwegactoren bij hun *first & last mile*-activiteiten en dit op basis van een reeks interviews die voor deze studie werden gehouden. Daarnaast werd ook een analyse gedaan over de organisatorische, operationele en wettelijke kaders voor spoorterminaldiensten, zowel in België als in andere Europese landen waar Europese spoorwegregelgeving van toepassing is.

Op basis van deze analyses werden voorbeelden gegeven van goede praktijken en werden prestatie-indicatoren voorgesteld om de efficiëntie van de *last mile* diensten te meten.

De studie beveelt tenslotte een reeks van 12 acties voor de optimalisering van de spoorwegdiensten aan en dit verdeeld over 4 thema's: classificatie van de havensporen, communicatie en verkeersbeheer, veiligheidsregels, en prijsstelling en discriminatie.

Advies wijziging toegang kandidaten

De Dienst Regulering verstreekte een advies aan de FOD Mobiliteit en vervoer over een ontwerp van aanpassing van de Spoorcodex. Door de wetswijziging wordt het mogelijk voor kandidaten niet-spoorwegondernemingen om zelf capaciteit aan te vragen in de dienstvoorzieningen en gebruik te maken van de diensten die daarin verstrekt te worden.





MARKTMONITORING





Marktmonitoring luchthaven

De Dienst Regulering volgt de evolutie van de luchthavenmarkten. In december 2022 heeft de dienst zijn verslag voor 2021 gepubliceerd.

2021 stond nog in het teken van de COVID-pandemie, maar minder uitgesproken dan in 2020. Zo is het aantal passagiers dat van de luchthaven Brussel-Nationaal gebruik maakte gestegen met 39% in vergelijking met 2020. Dit ligt echter ruim onder het passagiersrecord van 2019 (-65%).

De heropleving van de luchthaven Brussel-Nationaal is echter aanzienlijk groter dan die van de nabijgelegen luchthavens zoals Parijs-Charles de Gaulle of Schiphol Amsterdam. In België was de stijging van de bezoekersaantallen van de luchthaven Brussel-Nationaal echter niet zo groot als die van zijn grootste concurrent Charleroi, en de luchthaven Brussel-Nationaal ziet zijn marktaandeel in vergelijking met 2019 dan ook slinken ten voordele van Charleroi.

Daarentegen kende de luchthaven Brussel-Nationaal een sterke toename van het vrachtvolume dat van en naar de luchthaven werd vervoerd in tegenstelling tot de nabijgelegen luchthavens in Frankrijk of Nederland. De luchthaven Luik kende eveneens een sterke toename van het vervoerde vrachtvolume. Als gevolg daarvan is het marktaandeel van de luchthaven Brussel-Nationaal in België stabiel gebleven op het vlak van vrachtvervoer.

Marktmonitoring spoor

De Dienst Regulering is belast met het toezicht op de spoorwegmarkten en de evoluties ervan. Hij publiceert jaarlijks rapporten over de markten voor het reizigersvervoer en het goederenvervoer per spoor.

Wat het reizigersvervoer betreft, stelt de Dienst Regulering een duidelijk herstel van het nationale reizigersvervoer van bijna 7% ten opzichte van 2020 en van 3% in vergelijking met 2019. Er wordt tevens een stijging van 12% vastgesteld van het internationale spoorvervoer dat echter ruim onder het niveau van 2019 blijft. Ten slotte is het modale aandeel van het spoor in 2020 zeer sterk gedaald naar 5,4%.

Wat het goederenvervoer betreft, wordt in 2021 eveneens een stijging van de vervoerde goederenvolumes vastgesteld van meer dan 6%. Deze stijging bracht echter niet echt voordeel aan de historische operator die zijn marktaandeel zag dalen, al bleef dit op een redelijk hoog niveau van 58%. Ten slotte is het modale aandeel van het spoor stabiel gebleven rond 11,6%.

Spoorwegenquête

De Dienst Regulering heeft in 2022 een enquête uitgevoerd bij de actoren in de spoorwegsector om onder meer naar hun mening te peilen over de ontwikkeling van de spoorwegmarkten en de dienstvoorzieningen.

In dit verband hebben twaalf in België aanwezige spoorwegondernemingen en één kandidaat niet-spoorwegonderneming een vragenlijst beantwoord. Deze enquête werd aangevuld met ontmoetingen met deze verschillende gesprekspartners. De Dienst Regulering heeft de samenvatting van de ontvangen antwoorden in maart 2023 in een verslag gepubliceerd.

Tal van thema's werden besproken. Ze zijn gericht op de verhouding tussen de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder wat betreft de toegang tot het net, tot de dienstvoorzieningen beheerd door de infrastructuurbeheerder, het niveau van de heffingen, ...

Het verslag kaart ook grotere thema's aan die buiten het strikte kader vallen van de verhoudingen tussen de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen zoals de energiekosten, de beschikbaarheid van de bestuurders, de markt voor rollend materieel, de investeringen die moeten worden vastgelegd voor de ontwikkeling van het spoorvervoer.

Het verslag schetst een gemengd beeld van de Belgische spoorwegmarkt met elementen van tevredenheid en thema's die voor verbetering vatbaar zijn.



© Infrabel/Benjamin Brolet





SAMENWERKINGS- VERBANDEN





Nationale samenwerkingsverbanden

De Dienst Regulering heeft zowel met de Veiligheidsautoriteit DVIS als met de Vergunningverlenende Autoriteit een samenwerkingsakkoord afgesloten om cruciale informatie uit te wisselen en indien nodig overleg te plegen.

In dit verband heeft de Dienst Regulering zijn standpunt gedeeld met betrekking tot het ontwerp van “position paper” van de FOD over de voorgestelde maatregelen van de Europese Commissie om “het grensoverschrijdend spoorvervoer beter te beheren en coördineren”.

Europees samenwerking Spoorregulatoren

ENRRB

In 2022 namen de spoorwegregulatoren in de EU onder auspiciën van de Commissie deel aan besprekingen over nieuwe perspectieven met het oog op de totstandbrenging van een eengemaakte spoorwegmarkt. Uit deze uitwisselingen kwam naar voren dat bijzondere aandacht moet worden besteed aan een betere afstemming tussen de verschillende infrastructuurbeheerders, zowel vanuit het oogpunt van capaciteitsverdeling als vanuit het oogpunt van spoorheffingen.

IRG-Rail

Sinds december 2013 is de Dienst Regulering volwaardig lid van de 'Independent Regulators Group – Rail' (IRG-Rail), een netwerk van onafhankelijk toezichthoudende instanties uit 31 Europese landen. 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. Alle publicaties van de werkgroepen kunnen worden teruggevonden op de website van IRG-Rail (<https://www.irg-rail.eu/irg/documents>).

De activiteiten van de verschillende werkgroepen in 2022 waren als volgt:

Monitoring

De *IRG-Rail Market Monitoring Working Group* heeft in 2022 gewerkt aan het elfde IRG-Rail marktmonitoringrapport met betrekking tot het kalenderjaar 2021. Het rapport geeft een overzicht van de economische en operationele marktontwikkelingen in de sector, evenals de competitiviteit van de sector. Ook dit jaar werd er daarenboven specifiek gekeken naar de impact van de COVID-19 gezondheids crisis op de Europese spoormarkt, zowel wat betreft passagiers als vracht. Daarnaast werd ook het post-pandemische marktherstel bestudeerd.

Charges

De werkgroep *Charges* van IRG-Rail heeft in 2022 analyse gemaakt van de directe kosten van de spoorheffingen. Om dit werk in de praktijk te verankeren, heeft de groep eerst presentaties van een tiental lidstaten over hun respectiefsysteem voor de berekening van directe kosten georganiseerd. Na deze periode van presentaties en uitwisselingen van standpunten heeft de groep een aantal gegevens van de lidstaten verzameld en een paper over dit onderwerp geschreven.

Het eerste deel van deze analyse beschrijft de wettelijke en economische grondslagen die de berekening van de directe kosten in Europa instellen. Ook worden de door de Europese regulatoren gehanteerde mechanismen beschreven en de methodes voor de berekening van de directe kosten door de infrastructuurbeheerders. Ten slotte omvat de analyse een samenvatting van de gegevensinzameling door de werkgroep op het niveau van directe kosten in elk land.

In het tweede deel met de casestudies worden de methodologie en de manier om de directe kosten te berekenen van een tiental lidstaten voorgesteld.

Emerging Legislative Proposals

De Dienst Regulering heeft deelgenomen aan de werkzaamheden van de werkgroep van IRG-Rail die gewijd is aan de ontwikkelingen op wetgevingsgebied.

In 2022 heeft deze groep de paper van IRG-Rail voorbereid die een gemeen standpunt inneemt over de geplande maatregelen van de Europese Commissie om het internationale spoorvervoer beter te beheren en coördineren.

De groep heeft ook haar werkzaamheden met betrekking tot de analyse van het economisch evenwicht voortgezet. Deze workshop was ook de gelegenheid voor de groep om de werkwijze en bevoegdheden van andere netwerken van regulatoren van de netwerkindustrieën te onderzoeken.

Access to Service Facilities

De Werkgroep Access to Service Facilities heeft verschillende documenten met betrekking tot de dienstvoorzieningen opgesteld. Zo werd ondermeer een document gepubliceerd omtrent de rol van de toezichthoudende instanties met betrekking tot de publicatie van beschrijvingen van dienstvoorzieningen op web portals.

Daarnaast werd ook gestart met een paper waarin richtlijnen zullen worden gegeven over hoe uitvoeringsverordening 2017/2177 dient te worden begrepen, en meer bepaald de informatie die volgens de verordening dient te worden opgenomen in de beschrijving van dienstvoorzieningen die exploitanten moeten opstellen en publiceren. Deze paper zal in de eerste helft van 2023 gepubliceerd worden.

Access

De werkgroep heeft de dialoog voortgezet met de verschillende partijen (RNE, EC Services, ...) die interesse hebben in de ontwikkeling van het TTR-project (*TimeTable Redesign*). De leden van de WG Access hebben met name hun visie gedeeld, alsook de ondervonden moeilijkheden bij de uitvoering van de proefprojecten en de toepassing van de TTR op nationaal niveau.

De groep heeft ook de monitoring van de RFC's (*Rail Freight Corridor*) voortgezet via workshops en uitwisselingen van ervaringen tussen de leden van IRG-Rail.

Ten slotte hebben de leden van de groep Access hun kennis gedeeld over de TCR's (*temporary capacity restrictions*).

Charges for Service Facilities

De groep Charges for Service Facilities stelde in 2022 een paper op over tractiestroom voor spoorvervoer. De paper beschrijft enerzijds hoe de levering van tractiestroom georganiseerd is in de verschillende lidstaten: het aantal mogelijke leveranciers, de rol van de infrastructuurbeheerder, ... Daarnaast wordt ook een overzicht verstrekt van de tarieven toegepast in de verschillende lidstaten. De Dienst Regulering heeft actief meegewerkt aan deze paper.





Goederencorridors

Verordening 913/2010 inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer stelde elf goederencorridors in. De Dienst Regulering is rechtstreeks betrokken bij drie van deze corridors, meer bepaald Corridor Rhine-Alpine, Corridor North Sea – Mediterranean en Corridor North Sea – Baltic. 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.

Ook in 2022 volgde de Dienst Regulering de ontwikkelingen op deze drie corridors van nabij op. De Dienst Regulering vertegenwoordigt de toezichhoudende instanties van RFC NSM op de vergaderingen van de Executive Board van deze corridor. Daarnaast neemt hij ook als observator deel aan de vergaderingen van de Terminal Advisory Group en Railway Undertaking Advisory Group. Verder nam hij ook deel aan vergaderingen tussen de C-OSS van deze drie corridors en de respectievelijke toezichhoudende instanties.

In 2022 ondertekenden de toezichhoudende instantie van RFC NSB een nieuw samenwerkingsakkoord, waarin de nieuwe leden op deze corridor (Tsjechië, Estland en Letland) werden toegevoegd aan het akkoord.



Europese samenwerking Luchthavenregulators – Thessaloniki Forum

Het *Thessaloniki Forum* is een expertengroep van verschillende Europese luchthavenregulators onder auspiciën van de Europese Commissie. Zij heeft tot doel de Europese Commissie te adviseren over de uitvoering van de Richtlijn 2009/12/EG inzake luchthavengelden en *best practices* te bevorderen bij de economische regulering van luchthavens. De Dienst Regulering is lid van deze expertengroep en neemt deel aan zijn vergaderingen en werkzaamheden.

Het *Thessaloniki Forum* vaardigt in dit verband onder andere niet-bindende papers uit die gepubliceerd worden op de website van de Europese Commissie.

In januari 2022 heeft het Thessaloniki Forum twee papers aangenomen waaraan de leden in 2021 hebben bijgedragen, meer bepaald een paper over “*Concession agreements and ISAs supervisory powers*” en een paper genaamd “*Airport charges in times of crisis*”.

Voorts werden dat jaar via stemming onder de leden twee nieuwe thema's gekozen die het voorwerp zullen vormen van toekomstige papers. Het Forum werkt momenteel enerzijds aan een update van de bestaande paper “*Airport Charges and Environmental issues and considerations*”, die werd aangenomen in januari 2021, en anderzijds worden de bevoegdheden van de verschillende regulators onderzocht onder de noemer “*The ISA: role and powers with a focus on inquiry and information gathering powers*”.





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



info@regul.be

Kruidtuinlaan 50 bus 72, 1000 Brussel

.be