



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

JAARVERSLAG 2021

VOORWOORD

Voor de meeste analisten in de transportsector was 2021 ongetwijfeld een jaar met gemengde resultaten.

Waar we zien dat in de lucht- en spoorsector het goederenvervoer in 2021 positief evolueerde, kende het passagiersvervoer een meer dan significante volumedaling. Voor het spoorvervoer daalde het aantal reizigers in 2021, ondanks een aanbod vergelijkbaar met dat van voor de gezondheidscrisis, met bijna 7% ten opzichte van het voorgaande jaar. Als we de situatie in 2021 vergelijken met die van vóór de gezondheidscrisis (2019), werd in 2021 slechts 65% van de nationale en internationale passagiers vervoerd.



Wat het luchtvervoer betreft, kende de luchthaven Brussel-Nationaal in 2021 een licht herstel in vergelijking met 2020, voornamelijk door een vermindering van de reisbeperkingen voor reizigers. Dit herstel betekent een stijging van 39% in 2021 tot circa 9,4 miljoen passagiers. Echter blijven we nog ver verwijderd van het passagiersniveau van voor het uitbreken van de pandemie.

Geconfronteerd met deze somberheid maar ook meer in het algemeen, zou het zeer gewaagd zijn te denken dat er maar één oorzaak is voor deze groeivertraging. We hebben ongetwijfeld te maken met een keten van oorzaken, zoals de stijging van de energieprijzen, een zo goed als veralgemeende inflatie of de ontwikkeling van e-commerce. Tal van aspecten worden gedematerialiseerd en complexer. In deze context is het zeer waarschijnlijk dat we ons op een kruispunt bevinden waar we, in een context waarin nieuwe actoren op mondiaal niveau zich tonen, getuige zijn van een soort versnelling van verandering, zowel sociaal, economisch of zelfs ecologisch. In deze omstandigheden is het belangrijk dat de overheid haar verantwoordelijkheid neemt en haar rol speelt in een gemeenschappelijke economische ruimte. In ieder geval, de lidstaten van de Europese Unie die een zeker succes zullen boeken, zijn zij die zich zullen bevrijden van een zekere traagheid en die zich zullen kunnen bevrijden van het nauwe keurslijf van de manager om door te gaan naar dat van visionair.

Hoewel elke burger het recht heeft om van de overheid te eisen dat deze een samenhangend beleid voert van onze vervoerssystemen, moet worden erkend dat de uitdaging niet eenvoudig zal zijn omdat het nodig zal zijn om belangen of waarden te verzoenen die vaak tegengesteld zijn, zoals voor bijvoorbeeld de toename van het modale aandeel van het spoor en de daling van de vervoersvraag als gevolg van telewerk of zelfs een sterke vraag naar duurzame mobiliteit met een vereiste voor economische efficiëntie. Als het antwoord op de transportsystemen van de toekomst zou profiteren van bepaalde technologische vooruitgang, wijst niets erop dat innovatie volledig aan onze verwachtingen zal voldoen. In deze omstandigheden kan ik ieder van ons alleen maar uitnodigen om te proberen onze transportsystemen van de toekomst zo redelijk mogelijk voor te stellen en te delen.

Ik wil dit voorwoord beëindigen met het hele team te bedanken voor het geleverde werk in 2021 en de lezers een vruchtbare lezing te wensen.

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

De verplichting inzake autonomie en onafhankelijkheid is echter in 2021 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. Hierbij wordt in een eerste fase onderzocht welke de meest optimale piste is: volledig eigen verzelfstandiging van de Dienst Regulering of een samensmelting met een andere reeds bestaande sectoriële regulator.

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, 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.

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 licentiehouders 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 licentiehouders of zijn administratieve of boekhoudkundige situatie ernstige leemten bevat. Wanneer het nodig is de inhoud van de exploitatielicentie te wijzigen, dient de Dienst Regulering hierover een vooradvies uit te vaardigen.

Kwaliteit

Tussen de licentiehouders en de verleners van grondafhandelingsdiensten zijn akkoorden gesloten met betrekking tot de kwaliteit van de diensten om het kwaliteitsniveau te bepalen van sommige door de licentie bepaalde diensten. Deze akkoorden moeten voor goedkeuring worden voorgelegd aan de Dienst Regulering, die ze kan goedkeuren of wijzigen. Er worden door de licentiehouders charters opgemaakt die de kwaliteit waarborgen van de diensten die worden geleverd aan de gebruikers en de passagiers. De Dienst Regulering 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:

- 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

Financiële middelen

De inkomsten van de Dienst Regulering voor 2021 bedroegen 1.454.348€, 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 19,3% uit van alle uitgaven. De resterende 80,7% van de uitgaven hebben betrekking op de loonkost.

Besteding werkingskosten

De opgelegde beperkende maatregelen in het kader van de coronapandemie hebben ook in 2021 een impact gehad op verschillende activiteiten. Zo werden de gebudgetteerde uitgaven voor buitenlandse zendingen en opleidingen zeer beperkt besteed.

Personeel

Algemeen bestaat het kader van de Dienst Regulering uit:

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

Het kader bedroeg in 2021 10 FTE. De tabel hieronder geeft de personeelsevolutie weer sinds de oprichting van de Dienst Regulering:



Gelet op taken die er in 2019 en 2020 zijn bijgekomen inzake spoorwegvervoer, heeft de leiding in 2021 een nieuw personeelsplan aangenomen teneinde de uitvoering van alle opdrachten te garanderen. Uitvoering van het personeelsplan wordt voorzien vanaf 2023, in functie van beschikbaarheid van de budgettaire middelen.

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 2021 betroffen ICT (de realisatie van een Document Management System, toekomstig beheersmodel ICT), procesbeheer (continue aandacht voor een correcte toepassing van procedures, uitwerken van enkele kritische processen) , continuïteit van de dienstverlening (kritisch worden van ondersteunende functies zoals secretariaat en vertaaldiensten) en het ontbreken van een eigen statuut (juridisch, personeel, financieel).

De Dienst Regulering heeft in 2021 gewerkt aan de GDPR-maatregelen, het updaten van haar communicatieplan, en het uitwerken van bepaalde belangrijke processen (zoals een boetekader en de organisatie van openbare raadplegingen). Tenslotte heeft de Dienst Regulering een groot ICT-project afgerond door een Document Management System te implementeren.



KERNCIJFERS

5



samenwerkings- akkoorden

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.

8



beslissingen

In 2021 werden door de Dienst Regulering 6 spoorgerelateerde beslissingen genomen en 2 inzake luchtvaart.

23



dossiers in behandeling

In 2021 waren 23 dossiers in behandeling: 4 luchthavendossiers, 5 met betrekking tot dienstvoorzieningen en 14 spoorgerelateerd

7



adviezen

De Dienst Regulering heeft 7 spoorgerelateerde adviezen uitgevaardigd in 2021.

0



officiële mededeling

De Dienst Regulering heeft in 2021 geen officiële mededeling uitgevaardigd.

1,45



miljoen € ontvangsten



DE LUCHTHAVENACTIVITEITEN

De luchthaven Brussel-Nationaal is één van de groeipolen 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 2021 zijn er verschillende dossiers met betrekking tot naleving van de licentievoorwaarden afgehandeld.

De samenwerking tussen de luchthavenuitbater en de Ombudsdienst

In zijn beslissing D-2020-04-LA, aangenomen in 2020, had de Dienst Regulering vastgesteld dat BAC in strijd handelde met haar verplichting uit hoofde van de artikelen 10 en 36 van de exploitatielicentie voor de luchthaven om overleg te plegen en nauw samen te werken met de Ombudsdienst. De Dienst Regulering had in dit verband twee tekortkomingen vastgesteld, namelijk enerzijds de aanhoudende weigering van BAC om de Ombudsdienst te ontmoeten, en anderzijds het feit dat BAC zichzelf moeilijk bereikbaar maakte door e-mails automatisch te weigeren. In 2021 heeft de Dienst Regulering de naleving van deze beslissing door BAC gecontroleerd. Deze controle leidde tot de aanneming van beslissing D-2021-08-L, waarin de Dienst Regulering met betrekking tot de eerste tekortkoming vaststelde dat BAC de nodige stappen had ondernomen om jaarlijkse bijeenkomsten tussen de partijen te organiseren en gevolg had gegeven aan de eerste bijeenkomst van 2021. Met betrekking tot de tweede tekortkoming stelde de Dienst Regulering vast dat BAC haar praktijk van automatische verwerping van e-mails had gestaakt en in de regel prompt per e-mail de vragen van de Ombudsdienst beantwoordde. De Dienst Regulering was derhalve van oordeel dat BAC de twee in beslissing D-2020-04-LA vastgestelde tekortkomingen had verholpen en zich naar deze beslissing had geschikt.

Diverse klachten aangaande de licentievoorwaarden

In 2021 ontving de Dienst Regulering 24 e-mails van de Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal, waaronder 12 klachten die rechtstreeks aan de Dienst Regulering waren gericht.

Vier klachten hadden betrekking op de **niet-naleving van gezondheidsmaatregelen** op de luchthaven (lange rijen zonder inachtneming van de fysieke afstand, het niet dragen van maskers door sommige passagiers, het ontbreken van fysieke afstand in het testcentrum, enz.). De Dienst Regulering heeft verduidelijkt dat de handhaving van de gezondheidsmaatregelen tot de exclusieve bevoegdheid van de ordediensten en de inspecteurs/controleurs van

de FOD Volksgezondheid behoort. Bij gebrek aan prerogatief ter zake kon de Dienst Regulering in deze gevallen dan ook niet tussenbeide komen.

Vijf klachten sloegen op de **samenwerking tussen de Ombudsdienst en BAC** en werden behandeld in het kader van de follow-up van beslissing D-2020-04-L (zie hierboven).

Drie klachten hadden betrekking op **geluidsoverlast**: twee hielden verband met de verhoging van de tarieven voor lawaaierige vliegtuigen en de derde betrof de mogelijke niet-naleving door BAC van de wetgeving inzake geluidsquota, de maximale startmassa en het geluidscertificaat.

Met betrekking tot de eerste twee klachten en de voorstellen van de Ombudsdienst om de regelgeving die van toepassing is op geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op de luchthaven te wijzigen, heeft de Dienst Regulering verduidelijkt dat het aan de minister bevoegd voor Luchtvaart toekomt om ter zake beperkingen goed te keuren. BAC kon dus geen strengere beperkingen opleggen dan die welke door de minister waren voorzien. In het licht hiervan was de Dienst Regulering van oordeel dat het niet nodig was een controleopdracht op dit vlak te initiëren.

Ten slotte, wat betreft de derde klacht werd de Dienst Regulering door de Ombudsman in kennis gesteld van het feit dat er door de luchthavenuitbater mogelijks inbreuk werd gepleegd op de toepasselijke reglementering met betrekking tot de Quota Count, de Maximum Take Off Weight en de geluidscertificaten van vliegtuigen. De Dienst Regulering is in eerste instantie nagegaan of deze potentiële inbreuken in verband konden worden gebracht met de licentieverplichtingen van de uitbater, waarvoor hij wettelijk bevoegd is. Uit de elementen die werden aangebracht kon er geen schending van de exploitatielicentie worden afgeleid. De Dienst Regulering heeft de Ombudsman vervolgens geïnformeerd dat hij over deze kwestie niet bevoegd is.

Tarieven Brussels Airport

Ten gevolge van de verlenging van de lopende gereguleerde periode tot en met 31 maart 2022, diende er in principe een nieuwe meerjarige consultatie opgestart te worden in januari 2021. Op basis van de analyse door de Dienst Regulering van de situatie op de markt van het luchtverkeer bleek dat het voor de partijen nog steeds onmogelijk is om elkaar te voorzien van voorspellingen over de komende vijf jaar, omdat zij door de aanslepende coronacrisis nog steeds niet correct konden worden ingeschat. In het advies A-2020-04-L werd dan ook een verdere verlenging van de gereguleerde periode voorgesteld, dit tot en met 31 maart 2023. Deze verlenging impliceert dat de duurtijd van de huidige gereguleerde periode uitzonderlijk zeven jaar bedraagt en dat de volgende gereguleerde periode loopt van 1 april 2023 tot en met 31 maart 2028. Er werd tevens geadviseerd om de tarieven die tijdens het zesde jaar van de huidige gereguleerde periode van toepassing waren, te doen gelden tijdens de verlenging. De wet van 20 januari 2021 heeft de voorstellen van de Dienst Regulering opnieuw bekrachtigd. Dit betekent dat de meerjarige consultatie dient te starten in januari 2022.

Kwaliteit op de luchthaven Brussel-Nationaal

In 2021 behandelde de Dienst Regulering 1 dossier met betrekking tot de kwaliteit van de diensten op de luchthaven Brussel-Nationaal.

Goedkeuring SLA fueling

Vanaf 1 mei 2023 wordt de brandstof- en olielevering aan vliegtuigen op Brussels Airport uitgevoerd door twee grondafhandelaars die door middel van een Europese aanbestedingsprocedure worden geselecteerd.

De luchthavenuitbater moet met deze nieuwe grondafhandelaars een overeenkomst met betrekking tot het niveau van de dienstverlening afsluiten. Deze overeenkomst wordt door de uitbater voorafgaandelijk ter goedkeuring voorgelegd aan de Dienst Regulering.

In beslissing D-2021-06-L is de Dienst Regulering nagegaan of de voorgelegde overeenkomst voldoet aan de toepasselijke wettelijke vereisten. Hij kwam tot de conclusie dat de overkoepelende tekst van de overeenkomst kon worden goedgekeurd, samen met een lijst kwaliteitsnormen die specifiek van toepassing zijn op de grondafhandelingsactiviteit brandstof-en olielevering. Daarnaast heeft de Dienst Regulering het document over de vergoedingen goedgekeurd, dit zijn de vergoedingen die de licentiehouder van de grondafhandelaars mag vragen.



LUCHTHAVEN

9,36



miljoen passagiers Brussels Airport

Dit houdt een stijging in van 39% ten opzichte van 2020 maar nog steeds 65% lager dan voor de pandemie.

12



afgehandelde klachten

In 2021 zijn 12 klachtendossiers inzake naleving van de licentievoorzwaarden afgehandeld.

30,34



€ vergoeding per passagier op Brussels Airport

In 2021 betaalde elke vertrekkende passagier op Brussels Airport 30,34€ voor het gebruik van de luchthaveninstallaties en voor de beveiliging.

115,733



luchtvaartbewegingen Brussels Airport

Dit is een stijging met 24% ten opzichte van 2020 maar nog steeds 49% lager dan voor de gezondheids crisis.

175



bestemmingen vanaf Brussels Airport

Het aantal bestemmingen is in 2021 gestegen ten opzichte van de daling in 2020.

668.109



ton vervoerde vracht op Brussels Airport

Een stijging van 31% ten opzichte van het vorig jaar werd genoteerd.

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 spoorwegnet. 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 zijn ondernomen voor de spoorwegsector.

Toegang tot het net

De conformiteit van de netverklaring

In 2021 heeft de Dienst Regulering een advies verstrekt over het ontwerp van netverklaring voor de periode van 11/12/2022 tot 09/12/2023, dat door de infrastructuurbeheerder ter consultatie werd voorgelegd aan de sector. De consultatieperiode is voortaan langer dan voorheen: zowel de kandidaten als de Dienst Regulering beschikten over een termijn van 75 dagen om opmerkingen op het ontwerp in te dienen.

Het advies A-2021-06-S behandelde verschillende onderwerpen, het merendeel van de opmerkingen had betrekking op de bepalingen aangaande de toewijzing van de capaciteit, de toegangsvoorwaarden en de dienstvoorzieningen.

Meldingen nieuwe verbindingen

Wanneer een kandidaat een nieuwe spoorwegverbinding voor passagiersvervoer wenst op te starten dient deze in bepaalde gevallen voorafgaandelijk de Dienst Regulering in te lichten. Reden hiervoor is dat er in bepaalde gevallen een onderzoek naar economisch evenwicht gevraagd kan worden. In 2021 ontving de Dienst Regulering de volgende 4 meldingen.

Verbinding: "Oostende-Praag" en "Praag-Oostende"

De Dienst Regulering ontving op 1 april 2021 een melding vanwege kandidaat "European Sleeper Coöperatie" van hun intentie om een nieuwe reizigersvervoersdienst voor de verbindingen Oostende-Praag en Praag-Oostende te starten. Binnen het kader van het economisch evenwicht maakte de Dienst Regulering de melding over aan de partijen. European Sleeper besliste evenwel om vroegtijdig de procedure stop te zetten.

Verbinding "Oostende-Praag/Warschau" en "Warschau/Praag-Oostende"

De Dienst Regulering ontving op 21 april 2021 vanwege de kandidaat "European Sleeper Coöperatie" opnieuw een melding voor een nieuwe reizigersvervoersdienst, deze keer voor de verbindingen Oostende-Praag/Warschau en Warschau/Praag-Oostende. De Dienst Regulering maakte de melding over aan de partijen zodat deze een aanvraag tot economisch evenwichtstest konden indienen. Er werd geen aanvraag tot test ingediend binnen de voorziene wettelijke termijn. Zodoende heeft European Sleeper toegang tot het Belgische net voor het uitvoeren van deze passagiersvervoersdienst. De infrastructuurbeheerder werd hierover ingelicht.



Verbinding "Brussel-Zuid- Milano Central" en "Milano Central – Brussel-Zuid"

De dato 15 april 2021 ontving de Dienst Regulering van de kandidaat "Ostende Vienne Orient Experience" (OVOE) de melding van het voornemen om een nieuwe reizigersvervoersdienst op te starten op de verbindingen Brussel-Zuid- Milano Central en Milano Central- Brussel-Zuid (de "Italia Express"). Op basis van aangeleverde informatie stelde de Dienst Regulering vast dat de route Brussel-Zuid tot Milano Central inclusief de voorgestelde haltes niet eenzelfde of alternatieve route van het openbare dienstcontract bestreek. Eenzelfde vaststelling kon gemaakt worden voor de route Milano Central – Brussel Zuid inclusief voorgestelde haltes. Om die reden besliste de Dienst Regulering (D-2021-02-S) dat de aangemelde reizigersvervoersdienst niet binnen het toepassingsgebied van de wetgeving inzake de het economisch evenwicht valt. De toegang tot het net is bijgevolg niet beperkt voor deze aangemelde dienst.

Verbinding "Brussel-Zuid – Innsbruck Hbf" en "Innsbruck Hbf – Brussel-Zuid"

Op 15 april 2021 ontving de Dienst Regulering van dezelfde kandidaat eveneens een aanmelding voor een nieuwe reizigersvervoersdienst voor de verbindingen Brussel-Zuid Innsbruck Hbf – Innsbruck Hbf-Brussel-Zuid. Net als bij de aanmelding van "Italia Express" bleek uit de communicatie met OVOE dat het op de verbinding voor reizigers niet is toegestaan om op te stappen in een Belgisch station en om af te stappen in een ander Belgisch station (inclusief grensstations). Om die reden nam de Dienst Regulering een soortgelijke beslissing (D-2021-03-S) als in het dossier "Italia Express": de aangemelde reizigersvervoersdienst valt niet binnen het toepassingsgebied van de wetgeving inzake het economisch evenwicht. Deze dienst heeft dus toegang tot het net.

Controleopdracht inzake belangenconflict bij de infrastructuurbeheerder

De Spoorcodex bevat een bepaling 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.

De Dienst Regulering is in februari 2021 gestart met een controleopdracht om de naleving van deze bepaling te waarborgen. Het onderzoeksverslag van de controleopdracht werd eind 2021 afgerond. De beslissing is in 2022 genomen.

Spoorwegretributies

Terugbetaling administratieve kost

In februari 2021 heeft Infrabel de Dienst Regulering om een advies gevraagd over de legaliteit van haar voornemen om voor de periode van 16 maart 2020 tot en met 30 september 2020 een terugbetaling te doen van de administratieve kosten die door de infrastructuurbeheerder werden geheven, en dit ten behoeve van de operatoren in de vrachtsector.

Door deze kosten kwijt te schelden, wenste Infrabel de financiële impact van de coronacrisis op de sector te verzachten. In zijn advies A-2021-01-S heeft de Dienst Regulering onderzocht of deze mogelijke terugbetalingsregeling in overeenstemming was met de Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten. Hij kwam tot de constatacie dat de terugbetaling enkel kon gebaseerd worden op de Verordening (EU) 2020/1429 van het Europees Parlement en de Raad van 7 oktober 2020 tot vaststelling van maatregelen voor een duurzame spoorwegmarkt. Deze Verordening creëert voor de lidstaten immers de mogelijkheid om infrastructuurbeheerders binnen een bepaalde referentieperiode toe te laten infrastructuurheffingen kwijt te schelden, en dit dus onder de vorm van een wet of een koninklijk besluit.

Een dergelijke kwijtschelding dient evenwel non-discriminatoire te zijn. De Dienst Regulering stelde echter vast dat de beoogde terugbetalingsregeling de rijpdaaanvragen van goederenvervoerders en van passagiersvervoerders verschillend zou behandelen, en dit terwijl zij vergelijkbare capaciteitsaanvragen zijn. Hij was verder van mening dat er voor dit verschil in behandeling geen redelijke en objectieve verantwoording zou bestaan.

Om die reden werd Infrabel geadviseerd om de terugbetaling van de administratieve kosten niet te beperken tot de rijpdaaanvragen van de goederensector, aangezien dit een schending zou uitmaken van het gelijkheidsbeginsel uit de toepasselijke bepaling van de Verordening 2020/1429.

In juli 2021 ontving de Dienst Regulering van het kabinet van de minister van Mobiliteit de vraag om een nieuw advies te verlenen, dit keer omtrent de mogelijkheid voor Infrabel om de terugbetaling van de administratieve kosten voor de betrokken periode uit te breiden naar alle sectoren, met uitzondering van het reizigersvervoer in het kader van een openbare

dienstcontract, dat wordt verricht door de NMBS.

De Dienst Regulering is in zijn advies A-2021-05-S vervolgens nagegaan of deze terugbetaling ditmaal wel de vereiste van non-discriminatie uit de Verordening 2020/1429 zou doorstaan. Hij kwam tot het besluit dat de terugbetalingsregeling de administratieve kosten van de rijpdaanvragen van de NMBS mag uitsluiten, aangezien er vanuit gegaan mag worden dat deze kosten reeds gecompenseerd zijn door bijzonder toelages die door de Belgische Staat aan de NMBS zijn toegekend.

Klacht tarief hyperpiek

De Dienst Regulering heeft beslissing D-2021-05-C uitgevaardigd naar aanleiding van de klacht die Thalys tegen Infrabel heeft ingediend betreffende het hyperpiektarief in de Noord-Zuidverbinding voor het HST-segment^[1] voor de dienstregelingen 2021 en 2022.

Na analyse was de Dienst Regulering van oordeel dat geen enkele van de klachten van de verzoeker, te weten:

- de schending van het efficiëntiebeginsel;
- de schending van het transparantiebeginsel;
- de schending van het non-discriminatiebeginsel;
- de schending van het draagkrachtprincipe;
- de schending van het vertrouwensbeginsel;
- het gebrek aan pertinentie van het in perspectief plaatsen van de gebruiksheffing in België

in aanmerking kan worden genomen.

De Dienst Regulering heeft derhalve besloten dat de klacht ontvankelijk, maar ongegrond is.

[1] De passagiersvervoerdiensten die geschikt zijn voor hoge snelheid en die op commerciële basis worden geëxploiteerd.

Capaciteit

Capaciteitsovereenkomst

Op 29 oktober 2020 verzocht Infrabel de Dienst Regulering om advies betreffende de capaciteitsovereenkomst. Dit verzoek handelde specifiek over de verplichting voor de kandidaat niet- spoorwegondernemingen om een verzekeringsovereenkomst te onderschrijven ter dekking van de aansprakelijkheden. Rekening houdende met het feit dat het verzekeringsaspect niet losgekoppeld kan worden van de aansprakelijkheden die voortvloeien uit de rechten en plichten van de partijen, stelde de Dienst Regulering een advies A-2021-02-S op dat de volledige capaciteitsovereenkomst behandelde. Infrabel voerde in overleg met de Dienst Regulering de nodige aanpassingen aan de capaciteitsovereenkomst door.

Advies betreffende het voorgestelde beleid voor overbelastverklaring van infrastructuur van Infrabel

Infrabel heeft de Dienst Regulering advies gevraagd omtrent de legaliteit van het door haar nieuwe voorgestelde beleid voor de overbelastverklaring van infrastructuur. De overbelastverklaring zou via twee stappen verlopen. In de eerste – informatieve – stap zou een verklaring van een potentieel capaciteitsgebrek gemeld worden indien bepaalde criteria overschreden worden vóór de indiening van de new path requests. In de tweede stap zou de effectieve overbelastverklaring volgen wanneer de aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit tijdens de coördinatieprocedure niet tot tevredenheid van alle betrokkenen konden worden afgehandeld.

De Dienst Regulering heeft in haar advies A-2021-04-S aangegeven geen bezwaar te hebben tegen het informatieve gebruik van de verklaring van een potentieel capaciteitsgebrek en de algemene principes van de effectieve overbelastverklaring conform de wetgeving. Er werd Infrabel wel geadviseerd om bepaalde zaken duidelijk te kaderen en te specificeren en bovendien een kader op te stellen conform artikel 41, §1 van de Spoorcodex om infrastructuur die naar verwachting in de nabije toekomst met onvoldoende capaciteit te kampen zal hebben tot “overbelaste infrastructuur” te verklaren.

Infrabel heeft vervolgens aangegeven akkoord te zijn met de verschillende te nemen acties en heeft conform het advies ook een beleid voorgesteld voor de “toekomstige overbelastverklaring”.



SPOOR

173,65



miljoen reizigers NMBS

In 2021 vervoerde de NMBS 173,65 miljoen reizigers, wat een lichte daling inhoudt ten aanzien van 2020.

13.707.721



ton./km vervoerde vracht per spoor in 2021

In 2021 werd 2,4% meer vracht vervoerd per spoor dan het jaar voordien.

386,24



miljoen € ontvangsten van Infrabel via heffingen

Hiermee kan Infrabel grosso modo 1/3 van hun werkingskosten afdekken.

3.612



km totale lengte van het Belgische spoornet

Wat een inkorting van het netwerk inhoudt met 200km.

12



actieve spoorwegondernemingen op het Belgische net

Wat een status quo betekent ten opzichte van 2020.

4



meldingen nieuwe treinverbindingen

In 2021 werden 4 meldingen ontvangen vanwege kandidaten die intentie hebben een reizigersvervoersdienst te exploiteren. Allen betroffen internationale verbindingen.

DE DIENSTVOORZIENINGEN

De toegang tot de dienstvoorzieningen is één 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

12

tankinstallaties

14

wasfaciliteiten

30

onderhoudsfaciliteiten

555

passagiersstations

113

Rangeer- en vormingsstations

44

vrachtterminals
(inclusief havens)



Ook in 2021 maakte de regulering van dienstvoorzieningen een aanzienlijk deel van de werkzaamheden van de Dienst Regulering uit. Zo werd er een controleopdracht opgestart naar de 'beschrijving van de dienstvoorziening' van Zuidnatie NV, een terminal in de Antwerpse Haven en werden de Algemene voorwaarden voor de toegang van de stations, uitgebaat door de NMBS gecontroleerd. Daarnaast stelde de Dienst Regulering ook de redelijke termijn vast waarbinnen exploitanten van dienstvoorzieningen dienen te antwoorden op toegangsvoorwaarden. Ook werden er twee adviezen uitgevaardigd naar aanleiding van een nieuw tarief dat Infrabel wenste te introduceren om overbelasting van bepaalde bundels tegen te gaan.

De Dienst Regulering heeft deelgenomen aan de Experience Day in de haven van Antwerpen welke georganiseerd werd door Infrabel. Op deze dagen werd in detail de dagelijkse werking van het spoor in de haven besproken, met de nadruk op de problematiek van de 'last mile' en de operationele besommingen die spoorondernemingen ondervinden in de dienstvoorzieningen.

Controle Zuidnatie

In april 2021 startte de Dienst Regulering een controleopdracht op naar het Algemeen Spoorbedieningsprotocol van Zuidnatie NV. Zuidnatie is een terminal in de haven van Antwerpen waar ook spoordiensten worden aangeboden. In het Algemeen Spoorbedieningsprotocol worden de voorwaarden voor deze spoordiensten weergegeven. Dit Algemeen Spoorbedieningsprotocol is wat door de wetgeving een 'beschrijving van de dienstvoorziening' wordt genoemd. Deze beschrijving van de dienstvoorziening is een document dat elke exploitant van een dienstvoorziening dient te publiceren en dat informatie dient te bevatten met betrekking tot de toegangsvoorwaarden tot de dienstvoorziening en tot de spoorgerelateerde diensten die in de dienstvoorziening worden geleverd.

Het doel van de controleopdracht van de Dienst Regulering was na te gaan of het document van Zuidnatie alle door de wetgeving gevraagde informatie bevatte en of de inhoud in lijn was met de wetgeving. In december 2021 nam de Dienst Regulering een beslissing (Beslissing D-2021-07-S) in deze controleopdracht. De Dienst Regulering besliste dat het Algemeen Spoorbedieningsprotocol niet volledig conform de vereisten van de geldende reglementering was en er nog enkele aanpassingen dienden te gebeuren. Zuidnatie kreeg drie maanden de tijd om deze aanpassingen door te voeren.

Redelijke termijn

De Uitvoeringsverordening (EU) 2017/2177 van de Commissie van 22 november 2017 betreffende de toegang tot dienstvoorzieningen en spoorgebonden diensten geeft de Dienst Regulering de bevoegdheid om de redelijke termijn vast te stellen waarbinnen exploitanten van dienstvoorzieningen verzoeken om toegang tot dienstvoorzieningen en spoorgebonden diensten moeten beantwoorden.

Om deze redelijke termijn te kunnen vastleggen is de Dienst Regulering in mei 2021 van start gegaan met een reeks besprekingen met de exploitanten van dienstvoorzieningen en operatoren, om kennis te nemen van de gangbare praktijken.

Vervolgens werd er tussen 4 augustus en 15 september 2021 via de website van de Dienst Regulering een publieke consultatie georganiseerd over diens voorstel van beslissing van redelijke termijn. Alle belanghebbende partijen in de spoorsector werden uitgenodigd om op deze consultatie te reageren.

In beslissing D-2021-04-S werd de redelijke termijn voor de beantwoording van verzoeken om toegang tot en voor de levering van de basisdiensten uiteindelijk vastgelegd op dertig kalenderdagen. Eenzelfde termijn geldt voor de beantwoording van laattijdige verzoeken en voor verzoeken om toegang tot de aanvullende en ondersteunende diensten. Tevens werd exploitanten van dienstvoorzieningen een termijn van vijf werkdagen opgelegd voor het versturen van een ontvangstbevestiging aan een verzoeker, waarbij hem wordt meegedeeld of zijn toegangsverzoek al dan niet volledig is. Ten slotte legt de beslissing de termijn voor de beantwoording van ad-hoc toegangsverzoeken eveneens vast op vijf werkdagen.

Aan de exploitanten van dienstvoorzieningen werd opgedragen de toepasselijke redelijke termijnen binnen de 60 werkdagen vanaf de publicatie van de beslissing in het Belgisch Staatsblad op te nemen in de beschrijvingsdocumenten van hun dienstvoorzieningen.

Algemene voorwaarden "toegang tot de reizigersstations"

In het kader van zijn controleopdracht heeft de Dienst Regulering beslissing D-2021-01-C uitgevaardigd over het "Referentiedocument – Toegang tot de reizigersstations" van de NMBS. Tijdens zijn opdracht heeft de Regulator gecontroleerd of het document in overeenstemming was met de nationale bepalingen en met Uitvoeringsverordening 2017/2177 betreffende de toegang tot dienstvoorzieningen en spoorgebonden diensten. Hij ging ook na of de interpretatie van het arrest C-210/18 van het HvJ-EU van 10 juli 2019 over de status van passagiersperrons in het "Referentiedocument" is opgenomen.

Na afloop van deze opdracht heeft de Dienst Regulering besloten dat het "Referentiedocument – Toegang tot reizigersstations" 2021 in zijn huidige vorm moest worden aangepast. Voortaan moet duidelijk worden gemaakt dat de toegang tot reizigersstations facultatief is voor spoorwegondernemingen en dat het gebruik van aanverwante diensten eveneens facultatief is voor spoorwegondernemingen. Deze aanpassingen zijn aan de gang.

Advies met betrekking tot het voorstel van overschrijdingstarief

Op verzoek van Infrabel verstrekte de Dienst Regulering een advies over het voorstel tot het toepassen van een overschrijdingstarief voor bepaalde de processporen in de bundels. Het advies behandelde zowel de verschillende producten die door Infrabel in de bundels aangeboden werden als hun onderliggende tariefstructuur bestaande uit de gebruiksheffing en de toegangsheffing. Voor het onderdeel product werden aanbevelingen gemaakt over het gebruik van objectieve criteria voor de productbeslissingen, de onderverdeling tussen de verschillende producten, de controle- en afdwingbaarheid van

bepaalde producten, de efficiëntie en de toewijzingsprocedures. Betreffende de toegangsheffing tot de bundels werd Infrabel voorgesteld om deze verder te differentiëren naargelang het gevraagde product of het operationeel en technisch belang van de bundels. Aangaande de gebruiksheffing voor de bundelsporen (het overschrijdingstarief) stelde de Dienst Regulering vast dat het voorgestelde systeem discriminatoir en niet doeltreffend was. Om die reden werd Infrabel afgeraden om dit systeem toe te passen. Een voorstel tot gebruiksheffing, waarbij de differentiatie gebeurt op basis van de onderliggende activiteit, werd overgemaakt. Op basis hiervan ontwikkelde Infrabel een nieuwe tariefstructuur die in de netverklaring gepubliceerd werd.

Advies betreffende het ontwerp met betrekking tot de tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen in de betrokken dienstvoorzieningen.

Teneinde de gebruiksheffing voor de processporen in lijn te brengen met advies A-2021-03-S, hierbij rekening houdend met de termijnen voor publicatie, voerde Infrabel een aanpassing van de Netverklaring 2023 door. De Dienst Regulering werd over deze wijziging geconsulteerd op 8 oktober 2021. Betreffende de voorgestelde gebruiksheffing stelde de Dienst Regulering vast dat Infrabel gebruik maakte van objectieve criteria voor het nemen van productbeslissingen en een prijsdifferentiatie naar activiteit, zoals door de Dienst Regulering voorgesteld in advies A-2021-03-S, toepaste. Deze prijsdifferentiatie laat Infrabel toe een coherent bundelbeleid te voeren. De Dienst Regulering formuleerde aanbevelingen over de prijszetting (lees: nultarief) en over het belang van datacollectie en -monitoring teneinde het non-discriminatoire karakter te bewaken in geval van aanpassing van de toewijzing van sporen.

MONITORING VAN DE MARKTEN



Monitoring van de Belgische spoorwegen

De Dienst Regulering is belast met het toezicht op de spoorwegmarkten en de evoluties ervan. Hij publiceert jaarlijks een verslag over de markten voor het reizigersvervoer per spoor enerzijds en over het goederenvervoer per spoor anderzijds (gegevens voor 2020).

Wat het reizigersvervoer betreft, heeft de Dienst Regulering een daling van het volume van het nationale reizigersvervoer met bijna 4% vastgesteld. Dit weerspiegelt een daling van de vraag naar spoorvervoer, die in grote lijnen door de COVID-crisis wordt verklaard. Deze volumedaling leidde zowel voor Infrabel als voor de NMBS tot een daling van de inkomsten, die gedeeltelijk door overheidssubsidies werd gecompenseerd. We hebben ook een zeer sterke daling van het internationale spoorvervoer met bijna 45% gezien als gevolg van de reisbeperkingen waartoe in 2020 is besloten. Aangezien er in 2020 alleen concurrentie was in het internationale reizigersvervoer per spoor, zorgde deze drastische daling op mechanische wijze voor een sterke stijging van het marktaandeel van de NMBS. Ten slotte blijft het modale aandeel van het spoor stabiel op ongeveer 8%.

Wat het goederenvervoer betreft, stellen wij eveneens een daling van de vervoerde hoeveelheden vast, zij het veel minder uitgesproken dan voor het reizigersvervoer. Deze daling had slechts een beperkte impact op de inkomsten van de infrastructuurbeheerder. Deze daling werd sterker gevoeld door de gevestigde exploitant dan door zijn concurrenten, hetgeen leidde tot een daling van zijn marktaandeel. Tot slot, naar het voorbeeld van het reizigersvervoer, is het modale aandeel van het spoor stabiel gebleven op ongeveer 12%.

De marktmonitoringverslagen zijn beschikbaar op de website van de Dienst Regulering.

Monitoring van de Luchthaven Brussel-Nationaal

De Dienst Regulering organiseert jaarlijks een monitoring van de luchthavenmarkt van Brussels Airport. Het jaar 2020 stond in het teken van de COVID-pandemie, wat de bezoekersaantallen van de luchthaven Brussel-Nationaal zwaar heeft aangetast. Het aantal passagiers dat van de luchthaven gebruik maakte, daalde met 74% van meer dan 26,3 miljoen naar 6,7 miljoen. Deze terugval is vergelijkbaar met die van andere nabijgelegen luchthavens, zoals die van Parijs of Amsterdam. In België kende de luchthaven Brussel-Nationaal echter een kleinere daling van de bezoekersaantallen dan zijn belangrijkste concurrent, Charleroi.

Daarentegen kende de luchthaven Brussel-Nationaal een lichte toename van het vrachtvolume dat van en naar de luchthaven werd vervoerd. Deze toename is waarschijnlijk te danken aan het feit dat België een centrum van uitmuntendheid is geworden op het vlak van farmaceutica en vaccins.

Er dient te worden opgemerkt dat de luchthaven Brussel-Nationaal een uitstekend niveau van gebruikerstevredenheid kent (97,6%). Bovendien is het niveau van de luchthavenheffingen, door de toepassing van een indexeringsclausule, met iets meer dan 1,7% gestegen wat overeenkomt met de inflatie.

Het marktmonitoringverslag is in zijn geheel beschikbaar op de website van de Dienst Regulering.



SAMENWERKINGSAKKOORDEN EN INTERNATIONALE AANWEZIGHEID



Samenwerkingsakkoorden met Vergunningverlenende autoriteit en DVIS

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 2021 is er geen fysiek overleg geweest, alleen enkele losse contacten in verband met de situaties in dienstvoorzieningen en de rol van DVIS in deze context.

Thessaloniki Forum – Airport Regulators Working Group on Market Power Assessments

De Dienst Regulering is lid van het Thessaloniki Forum, een Europese werkgroep die alle economische regulatoren voor luchthavens verenigt. In 2021 heeft het Thessaloniki Forum 2 werkgroepen georganiseerd waaraan de Dienst Regulering heeft deelgenomen.

In de werkgroep “Airport Charges in times of crisis” werd gekeken naar de evolutie van de tarieven tijdens de COVID-19 gezondheidscrisis en werden aanbevelingen gemaakt om gelijkaardige situaties in de toekomst aan te pakken. Daarbij werd onder meer gekeken naar de wetgevende aspecten van tarieven en de wijze waarop trafiekvoorspellingen (moeten) gebeuren.

In de groep “Concession agreements and ISAs supervisory powers” werd nagegaan of en hoe de bevoegdheden en taken van de economische regulatoren kunnen uitgeoefend worden volgens de Europese Richtlijn inzake luchthavengelden wanneer luchthavens via concessieovereenkomsten worden geëxploiteerd.

Papers van beide werkgroepen werden begin 2022 door het Forum aangenomen en zijn beschikbaar op de website van de Dienst Regulering.

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. Eén van de belangrijkste thema's in 2021 betrof de capaciteitsbeperkingen van het netwerk (TCR).

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. 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 spoorregulators vereisen. Alle publicaties van de werkgroepen kunnen worden teruggevonden op de website van IRG-Rail (<https://www.irg-rail.eu/irg/documents>).

Tijdens zijn voorzitterschap van het netwerk IRG-Rail in 2020 heeft de Dienst Regulering een proces van organisatorische hervorming van het netwerk op gang gebracht. Dit proces werd in 2021 voortgezet en de Dienst Regulering was uiteraard nauw betrokken bij de werkzaamheden van het netwerk in dit verband. Deze werkzaamheden hebben geleid tot de goedkeuring door de voltallige vergadering van IRG-Rail van een herziening van de oprichtingsbesluiten van IRG-Rail, zodat het netwerk zijn efficiëntie en werkzaamheden verder kan verbeteren. Tot de wijzigingen die aan de werking van het netwerk werden aangebracht, behoort de veralgemening van de stemming bij gekwalificeerde meerderheid, waarbij voor bepaalde beslissingen, zoals de aanvaarding van een nieuw lid, de consensusregel blijft gelden.

De activiteiten van de verschillende werkgroepen in 2021 waren als volgt:

Legal Developments

De Dienst Regulering heeft deelgenomen aan de werkzaamheden van de werkgroep van IRG-Rail gewijd aan de ontwikkelingen op wetgevingsgebied. In 2021 heeft deze groep haar analysewerk van de distributiesystemen voor vervoersbewijzen in de verschillende Staten die in IRG-Rail vertegenwoordigd zijn, voortgezet en voltooid, en een paper aangenomen waarin: een overzicht wordt gegeven van de huidige stand van deze systemen, deze systemen worden geanalyseerd en ingedeeld, de huidige problemen en uitdagingen worden aangegeven, en de maatregelen worden belicht die in dit verband zijn genomen en die onder de bevoegdheid van de regulators vallen. De groep heeft ook haar werkzaamheden met betrekking tot de economisch evenwichtstest voortgezet.

Access

De werkgroep Access heeft haar werkzaamheden in verband met het project Timetable Redesign (TTR) voortgezet. In 2021 heeft de groep met name de kwesties in verband met het juridisch kader onderzocht en de commerciële voorwaarden van het project besproken.

De groep Access heeft ook haar werkzaamheden inzake de coördinatie van tijdelijke capaciteitsbeperkingen (TCR) voortgezet door een overzicht te publiceren van de ervaringen van de Regulators in verband met Gedelegeerd Besluit 2017/2075 (Besluit ter vervanging van bijlage VII bij Richtlijn 2012/34/EU betreffende het tijdschema voor de toewijzingsprocedure). Dit gedelegeerd besluit heeft belangrijke gevolgen met name voor de planning, het overleg en de internationale samenwerking inzake tijdelijke capaciteitsbeperkingen.

Market Monitoring

De IRG-Rail Market Monitoring Working Group heeft in 2021 gewerkt aan het negende IRG-Rail marktmonitoringsrapport met betrekking tot het kalenderjaar 2020. Het rapport geeft een overzicht van de economische en operationele marktontwikkelingen in de sector, evenals de competitiviteit van de sector. Daarnaast werd ook specifiek gekeken naar de impact van de COVID-19 gezondheids crisis op de Europese spoormarkt in 2020. Dit aparte rapport gaf onder meer een overzicht van de impact van de gezondheids crisis op de spoormarkt voor passagiers en vracht, op het aantal gereden treinen en de stiptheidscijfers.

Access to service facilities

De werkgroep Access to Service Facilities kende een productief jaar waarin de toezichthoudende instanties verschillende papers en statements publiceerden en de gezamenlijke kennis over de sector van dienstvoorzieningen verder ontwikkelden door uitwisseling van best practices en opgedane ervaringen.

Ook in 2021 werd de monitoring van de uitzonderingen die exploitanten van dienstvoorzieningen kunnen krijgen voor bepaalde delen van de Uitvoeringsverordening (EU) 2017/2177 verder gezet. De neerslag van deze monitoring kan teruggevonden

worden in het rapport 'Update of the report on experience gained from exemptions granted under Article 2 Paragraph 2 of Implementing Regulation'.

De werkgroep publiceerde in 2021 eveneens het finale rapport over de 'Regulatory Practice for classification of tracks in ports'. Dit rapport kwam er naar aanleiding van een vraag van de 'European Sea Port Organisation' over de categorisering van de sporen in havens. De werkgroep onderzocht of de sporen in de belangrijkste maritieme en binnenhavens van de lidstaten beschouwd worden als dienstvoorziening, zoals bepaald in bijlage II van Richtlijn 2012/34, of als infrastructuur en wat de mogelijke gevolgen hiervan zijn.

Ook werden de ontwikkelingen op het vlak van het gemeenschappelijk portaal opgezet door de Europese Commissie verder opgevolgd.

Tenslotte publiceerde de werkgroep ook nog twee andere statements. Een eerste statement ging over het recht van kandidaten om toegang te vragen tot dienstvoorzieningen en heeft als titel: "Statement on the scope of regulation in port terminals: The right of applicants to request access". Het andere statement handelde over de verantwoordelijkheid van Infrastructuurbeheerders over informatie in de netverklaring die door derde partijen wordt aangeleverd. Dit statement heeft als naam: "Statement on the Responsibility of Infrastructure Managers for Third Party Service Facility Descriptions in Network Statements".

Charges

De Dienst Regulering verzekert het co-voorzitterschap van de werkgroep Charges. Deze groep heeft in 2021 hoofdzakelijk de focus gelegd op de opmaak van een verslag over de marktsegmentering en de mark-ups. Deze bestaat uit twee delen: een theoretische eerste deel en een tweede deel met casestudies.

In het theoretische deel wordt de rechtsgrondslag voor de marktsegmentatie en de mark-ups in Europa beschreven. Ook worden de economische grondslagen voor het segmenteren van markten en het opleggen van mark-ups uiteengezet. Vervolgens wordt een methode voorgesteld voor het vastleggen van de marktsegmentatie en voor het bepalen en berekenen van mark-ups.

In de casestudies worden de systemen van marktsegmentatie en mark-ups van een tiental lidstaten voorgesteld.

Charges for Service facilities

In de werkgroep IRG "Charges for service facilities" werd een paper opgesteld die een overzicht geeft van de voornaamste tariefprincipes die toegepast worden in de vrachtterminals. Daarnaast werd ook het thema omtrent levering van tractiestroom bestudeerd, meer specifiek werd een Oostenrijkse casus besproken.

Verordening 913/2010 - Europese Spoorcorridors

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 (RFC NSM) en Corridor North Sea – Baltic. De toezichthoudende 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 toezichthoudende 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 toezichthoudende instanties op deze corridors.

Ook in 2021 volgde de Dienst Regulering de ontwikkelingen op deze drie corridors van nabij op. Zo vertegenwoordigt de Dienst Regulering de toezichthoudende 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 Corridor One-Stop-Shop van deze drie corridors en de respectievelijke toezichthoudende instanties.