

Beslissing D-2010-02-LA van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal betreffende het tariefsysteem en formule voor tariefcontrole voor de geregeleerde periode april 2011 – maart 2016 meegedeeld door The Brussels Airport Company.

Overwegende dat artikel 43 van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal aan de naamloze vennootschap B.I.A.C., hierna het KB van 21 juni 2004 genoemd, bepaalt dat bij het begin van elke geregeleerde periode de formule voor de tariefcontrole, het tariefsysteem en hun evolutie wordt vastgesteld door de houder, na raadpleging van de gebruikers;

Overwegende dat artikel 34 §3 van het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van Brussels International Airport Company (B.I.A.C.) in een naamloze vennootschap van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties, hierna genoemd het KB van 27 mei 2004, bepaalt dat elke wijziging van deze formule voor tariefcontrole onderworpen is aan de goedkeuring van de economisch regulerende overheid;

Overwegende dat artikel 34 §5 van het KB van 27 mei 2004 bepaalt dat de formule voor tariefcontrole wordt geacht te zijn goedgekeurd indien de economisch regulerende overheid haar beslissing niet heeft meegedeeld binnen een termijn van 2 maanden te rekenen vanaf de kennisgeving ervan;

Overwegende dat artikel 35 §1 van het KB van 27 mei 2004 bepaalt dat de houder zijn tariefsysteem, dat het coherent geheel der luchthavenvergoedingen vaststelt, alsook alle wijzigingen van dit systeem of deze vergoedingen, meedeelt aan de economisch regulerende overheid. Dit tariefsysteem en de wijzigingen van dit systeem moeten worden vastgesteld na raadpleging van de gebruikers;

Overwegende dat artikel 1, 12° van het KB van 27 mei 2004 bepaalt dat de geregeleerde activiteiten activiteiten zijn ter exploitatie van de luchthaveninstallaties waarvan de inkomsten die de houder van een exploitatielicentie kan ontvangen, gecontroleerd worden door middel van de formule voor de tariefcontrole, met name

- (a) het landen en opstijgen van vliegtuigen;
- (b) het stationeren van vliegtuigen;
- (c) het gebruik door de passagiers van de luchthaveninstallaties die te hunner beschikking staan ;
- (d) de brandstofvoorziening voor de vliegtuigen door middel van gecentraliseerde infrastructuur;
- (e) de verrichtingen met het oog op het verzekeren van de veiligheid van de passagiers en de veiligheid van de luchthaveninstallaties;

Overwegende dat The Brussels Airport Company zijn beslissing inzake herziening van het tariefsysteem en de formule voor tariefcontrole aan de economisch regulerende overheid op 15 oktober 2010 heeft meegedeeld;

Overwegende dat artikel 2bis van het koninklijk besluit van 25 oktober 2004 tot oprichting van de Dienst Regulering van het spoorwegvervoer en tot vaststelling van zijn samenstelling en het statuut dat van toepassing is op zijn leden, ingevoegd door het koninklijk besluit van 1 februari 2006, bepaalt dat die Dienst de economisch regulerende overheid is bedoeld in artikel 1, 6° van het KB van 27 mei 2004;

De Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal, hierna genoemd de Dienst, heeft de volgende beslissing genomen voor wat betreft het tariefsysteem en formule voor tariefcontrole met betrekking tot de geregleerde periode april 2011 – maart 2016 meegedeeld door The Brussels Airport Company.

1. PROCEDURE

1.1. Gelet op de reglementering die van toepassing is inzake het respect van de procedure:

1.1.1. Artikel 51 van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 bepaalt dat de formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem worden vastgesteld na raadpleging van de gebruikers van de luchthaven Brussel-Nationaal. De gebruikers kunnen zich laten vertegenwoordigen door de representatieve organisaties, met name I.A.T.A.en A.O.C.-Brussels. De economisch regulerende overheid kan als waarnemer deelnemen aan de informatie- en raadplegingsvergaderingen van de gebruikers.

1.1.2. Artikel 52 van het KB van 21 juni 2004 bepaalt de procedure voor aanpassing van de formule voor tariefcontrole en het tariefsysteem:

- §1 vermeldt dat de houder de procedure ter raadpleging inleidt negen maanden vóór het begin van de geregleerde periode of negen maanden vóór de datum waarop de krachtens artikel 43 toegepaste herziening van kracht wordt, door het verspreiden van de informatiedocumenten bedoeld in artikel 53 en door alle deelnemers bijeen te roepen voor de raadplegingen;
- §2 vermeldt dat de raadplegingen over de tarieven van de geregleerde activiteiten uiterlijk vijf maanden eindigen vóór het begin van de geregleerde periode waarop de raadpleging betrekking heeft of vijf maanden vóór de datum waarop de krachtens artikel 43 toegepaste herziening van kracht wordt;
- §3 bepaalt dat de vaststelling en de publicatie van de tarieven van de geregleerde activiteiten gebeurt drie maanden vóór het begin van dezelfde geregleerde periode
- §4 stelt dat alle luchtvaartmaatschappijen werkzaam op de luchthaven Brussel-Nationaal in kennis worden gesteld van de herziening of de invoering van de nieuwe tarieven uiterlijk drie maanden vóór hun invoering, met name om de aanpassing van de reserveringssystemen toe te laten.

1.1.3. Artikel 53 van het KB van 21 juni 2004 bepaalt dat de houder de volgende gegevens, uittreksels uit het vijfjarenplan bedoeld in artikel 18, exclusief ter

beschikking stelt van de gebruikers van de luchthaven Brussel-Nationaal of van hun lasthebbers, alsook van de economisch regulerende overheid:

- Een voorstel met betrekking tot de formule voor tariefcontrole en het tariefsysteem voor de gereguleerde periode waarop de raadpleging betrekking heeft;
- De verkeersvooruitzichten voor de gereguleerde periode waarop de raadpleging betrekking heeft (vertrekkende en transferpassagiers, bewegingen van passagiers- en vrachtvliegtuigen, tonnage vracht)
- De kosten, inkomsten, netto vaste activa en vlottende activa voor elke gereguleerde activiteit voor de eindigende gereguleerde periode en de verwachtingen voor de periode waarop de raadpleging betrekking heeft
- De graad van subsidiëring van gereguleerde activiteiten voor dezelfde twee gereguleerde perioden;
- Informatie die een vergelijking toelaat tussen de tarieven van de gereguleerde activiteiten van de luchthaven Brussel-Nationaal en de tarieven voor gelijkaardige activiteiten in de referentieluchthavens.

1.1.4. Artikel 54 van het KB van 21 juni 2004 stelt dat al wie informatie ontvangt afkomstig van de houder, evenals hun lasthebbers, zich er schriftelijk toe verbindt die informatie niet te verspreiden, onder welke vorm ook, behoudens schriftelijke toestemming van de houder. Aan deze verbintenis kunnen financiële sancties verbonden worden wanneer zij niet wordt nagekomen.

1.1.5. Artikel 55 van het KB van 21 juni 2004 bepaalt dat er een akkoord bestaat over de formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem en hun jaarlijkse evolutie wanneer de economisch regulerende overheid vaststelt dat er geen meningsverschil bestaat. De situaties die aan de basis van een meningsverschil kunnen liggen, zijn de volgende:

- De houder heeft de raadplegingen niet op een oprechte manier gevoerd, met name wat betreft het verschaffen van informatie;
- De formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem worden op gemotiveerde basis geweigerd door een relevant deel van de luchtvaartmaatschappijen werkzaam op de site van de luchthaven Brussel-Nationaal, te weten minstens twee niet-verbonden maatschappijen (ongeacht of het passagiers- of vrachtmaatschappijen zijn) die elk minstens hetzij 1% van de jaarlijkse bewegingen, hetzij 1% van de jaarlijkse passagiers vertegenwoordigen en die samen minstens hetzij 25% van de jaarlijkse bewegingen, hetzij 25% van de passagiers vertegenwoordigen tijdens het laatste kalenderjaar voorafgaand aan de raadpleging van de gebruikers van de luchthaven Brussel-Nationaal.

Het artikel vermeldt verder dat wanneer de economisch regulerende overheid een meningsverschil vaststelt, zij de volgende mogelijkheden heeft:

- Een nieuwe raadplegingsperiode eisen met het oog op het bekomen van het akkoord van de gebruikers over de formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem, in voorkomend geval na wijzigingen;

- Aanpassingen aan de formule voor de tariefcontrole of het tariefsysteem eisen;
- Aan de houder een formule voor de tariefcontrole en een tariefsysteem opleggen;
- Het resultaat van het verloop van de raadpleging bevestigen.

1.2. Aangezien de artikelen 51, 52, 53, en 54 van het KB van 21 juni 2004 zijn geëerbiedigd.

Uit de vaststellingen van de Dienst blijkt inderdaad dat er als volgt wordt rekening gehouden met de volgende artikelen:

1.2.1. Artikel 51 van het KB van 21 juni 2004 werd gerespecteerd als volgt:

- The Brussels Airport Company heeft de representatieve organisaties IATA, AOC-Brussels, BATA, ABTO, ACMAB, BAR, BAFI, IACA, ELFAA en ERA uitgenodigd alsook de luchtvaartmaatschappijen die geen lid zijn van de representatieve organisaties en die gemiddeld één vlucht per week in 2009 gevlogen hebben vanuit de luchthaven Brussel-Nationaal. Hiermee worden de reglementaire vereisten voldoende gerespecteerd.
- Er werden raadpleging- en informatievergaderingen georganiseerd op 26 en 28 april, 19 mei, 11 juni, 15 juni, 17 juni en 21 juni, 2 en 6 juli, 8 en 16 september.
- De Dienst werd door The Brussels Airport Company schriftelijk uitgenodigd (brief van 6 april 2010 – Referentie AD/RCO/2010) als waarnemer deel te nemen aan de raadpleging- en informatievergaderingen.

1.2.2. Artikel 52 van het KB van 21 juni 2004 werd als volgt nageleefd:

- De raadpleging met de gebruikers is van start gegaan op 26 april 2010. Reden hiervoor was om raadpleging te vermijden in de zomervakantieperiode en alle deelnemers de mogelijkheid te bieden om in de beste omstandigheden en in aanwezigheid van de bevoegde personen deel te nemen aan de raadpleging. Geen van de genodigde partijen heeft hiertegen bezwaar geuit;
- De initiële streefdatum voor beëindiging van de consultaties was dan ook 12 juli 2010;
- De streefdatum voor beëindiging van de raadpleging werd vervolgens opgeschoven naar 26 augustus 2010 omwille van uitgestelde vergaderingen enerzijds en bijkomende vergaderingen anderzijds;
- Bij schrijven van 16 juli 2010 laat The Brussels Airport Company aan de Dienst weten dat de streefdatum voor beëindiging van de raadpleging nogmaals wordt verschoven naar 26 september 2010 teneinde het consultatieproces op een degelijke manier af te sluiten en aldus de kans op een positief resultaat te verhogen;
- De Dienst heeft in haar schrijven van 23 september 2010 aangegeven dat de verlenging van de einddatum van de raadplegingen tot 26 september 2010 in lijn is met de reglementering, in het bijzonder artikel 52 §1 en §2 van het KB van 21 juni 2004, gelet op het feit dat de raadpleging tijdens de zomermaanden één maand heeft stilgelegen;

- Deze verlenging van de einddatum van de raadpleging en de uiteindelijke mededelingsdatum van 15 oktober 2010 impliceert dat de vaststelling en publicatie van de nieuwe tarieven door The Brussels Airport Company zal gebeuren tussen 16 en 31 december 2010;

1.2.3. Artikel 53 van het KB van 21 juni 2004 werd als volgt nageleefd:

- The Brussels Airport Company verschaftte bij de startvergaderingen van de raadpleging (26 en 27 april 2010) de volgende informatie aan de gebruikers, representatieve organisaties en aan de Dienst:
 - ‘Key features of the tariff mechanism’;
 - ‘Charges structure proposal’;
 - ‘Regulated charges Comparison’;
 - ‘Traffic & financials first regulated period’;
 - ‘Forecast & financials of regulated activities second regulated period’;
- Als antwoord op de verdere vragen die door de gebruikers en representatieve organisaties werden gesteld in hun gezamenlijk document van 19 mei 2010, verschaftte The Brussels Airport Company de volgende informatie:
 - ‘Detailed briefing and settlement on previous regulated period’;
 - ‘Reference airport & benchmark methodology’;
 - ‘Single/dual till’;
 - ‘Justification of the intended investments’;
 - ‘Clarification on whether Brussels Airport intends to pre-finance capital projects’;
 - ‘Clarification on Brussels Airport’s financial forecasting’;
- Tijdens vergadering van 2 juli 2010 geeft The Brussels Airport Company nadere uitleg omtrent ‘Financials of regulated activities second regulated period’;
- Tijdens vergadering van 6 juli 2010 geeft The Brussels Airport Company verdere informatie omtrent:
 - ‘RAB & QQ1 capex questions’;
 - ‘Reference airport question’;
 - ‘Stand & gate analysis and Runway Use’;
 - ‘Capex questions’;
 - ‘Tariff structure questions’;
 - ‘Other questions’ (opex en afschrijvingstermijnen);
- Tijdens de vergadering van 14 juli 2010 geeft The Brussels Airport Company antwoorden op de verdere vragen van de gebruikers omtrent:
 - ‘Financials’;
 - ‘Tariff structure’;
 - ‘RAB allocation maps’;
 - ‘Other questions’ (C-gates, verhuis HQ, grondafhandeling, kost Pier A & connector);
 - ‘Capex questions’;

1.2.4. Artikel 54 van het KB van 21 juni 2004 werd als volgt nageleefd:

- De vertrouwelijkheid van de verstrekte informatie werd steeds schriftelijk vermeld op de door The Brussels Airport Company verstrekte documenten, en werd bij de start van elke raadplegingsvergadering mondeling herhaald;
- De vertrouwelijkheid van de aldus overgemaakte informatie werd niet in vraag gesteld door de gebruikers;

De Dienst stelt vast dat er wordt voldaan aan de regels van de procedure vermeld in artikelen 51, 52, 53 en 54 van het KB van 21 juni 2004.

De Dienst stelt vast dat er geen formeel meningsverschil bestaat in de zin van artikel 55 §2 b) van het KB van 21 juni 2004. De Dienst heeft slechts van één luchtvaartmaatschappij een weigering van de formule voor tariefcontrole en het tariefsysteem op gemotiveerde basis ontvangen. Artikel 55 §3 van het KB van 21 juni 2004 bepaalt dat geen enkele luchtvaartmaatschappij alleen zich kan verzetten tegen de invoering van de tarieven bij het begin van een gereguleerde periode.

Gelet op voorgaande paragrafen evalueert de Dienst in het volgende hoofdstuk de meegedeelde formule voor tariefcontrole op basis van artikel 34 §3 en §4 van het KB van 27 mei 2004, en evalueert de Dienst het meegedeelde tariefsysteem op basis van artikel 35 §2 en §3 van het KB van 27 mei 2004.

2. EVALUATIE VAN HET MEEGEDEELDE DOSSIER

2.1. Beschrijving van de inhoud van het meegedeelde dossier

Bij aangetekend schrijven van 15 oktober 2010 heeft The Brussels Airport Company het dossier met de formule voor tariefcontrole en het tariefsysteem, zoals vastgesteld na consultaties met de gebruikers, voor goedkeuring meegedeeld bij de Dienst.

Dit dossier bevat een brief met:

- Een beschrijving van de gevoerde raadplegingsprocedure;
- De toepasselijke bepalingen in afwezigheid van formele onenigheid aan de kant van de luchtvaartmaatschappijen;
- Een conclusie, namelijk de formule voor tariefcontrole en tariefsysteem voor de gereguleerde periode van 1 april 2011 tot en met 31 maart 2016;
- Bijlagen.

De hierboven vermelde bijlagen bevatten:

- Documenten overhandigd tijdens de eerste raadplegingsronde van 26 en 28 april 2010;
- Discussienota “Tariff consultations for the regulated period 2011-2016. Meeting with Brussels Airport on 19/05/2010. Airlines discussion paper of strategic and critical issues”;
- Document genaamd “TBAC answers on Airline paper of May 19”;

- Document van 17 juni 2010 genaamd “Third general consultation meeting – Presentation tot the Airline Community”;
- Presentatie van 21 juni 2010 betreffende voorstel van tarievenstructuur;
- Presentatie van 2 juli 2010 genaamd “Financials of regulated activities second regulated period”;
- “TBAC – Activity Based Costing. 2010 exercise”;
- Document genaamd “Answers on additional airline questions. Presentation to the Airline Community” van 6 juli 2010;
- E-mail van IATA van 24 juni 2010;
- E-mail van IATA van 8 juli 2010;
- Document van 14 juli 2010 genaamd “Answers on Airlines questions of 08 July 2010”;
- Presentatie van 15 juli 2010 “Airport Master Plan. Work document. Details on Pier A West and Connector”;
- E-mail van IATA van 27 juli 2010 met in bijlage nota genaamd “Tariff consultations for the regulated period April 2011 – March 2016”;
- E-mail BATA van 28 juli 2010;
- Brief van TBAC aan de Regulator van 16 juli 2010 + E-mail van TBAC aan de Airlines dd. 16 juli 2010;
- Presentatie van 8 september 2010 genaamd “General Consultation Meeting. Presentation to the Airline Community”;
- Brief van BATA van 13 september 2010;
- Brief van AOC, BAR en IATA van 14 september 2010;
- Presentatie van 16 september 2010 genaamd “General consultation meeting. Presentation to the Airport Community”;
- Brief van TBAC aan de Airlines van 24 september 2010;
- Brief van Easyjet van 21 september 2010;
- E-mail van ACMAB van 23 september 2010;
- Brief van BATA van 8 oktober 2010;
- Brief van AOC van 8 oktober 2010.

2.2. Evaluatie van de inhoud van het meegedeelde dossier

Naast de ontvangen informatie vermeld in hoofdstuk 2.1 heeft de Dienst bijkomende informatie aan The Brussels Airport Company gevraagd en ontvangen gedurende het consultatieproces.

Deze bijkomende informatie betreft voornamelijk:

- De “Fixed Asset Base” van The Brussels Airport Company, hierna “FAB” genaamd. Deze “Fixed Asset Base” bevat een overzicht van de waarde van alle vaste activa, zowel gereguleerd als niet-gereguleerd;
- Het “Activity Based Costing”-model, hierna het “ABC-model” genaamd. Dit betreft het kostenmodel dat gebruikt wordt om alle kosten om te zetten naar de categorieën die inkomsten genereren, zowel gereguleerd als niet-gereguleerd;
- Een overzicht van het investeringsprogramma voor de gereguleerde periode april 2011 – maart 2016, waaraan een berekening wordt gekoppeld van de

jaarlijkse evolutie van de “Regulated Asset Base”, hierna “RAB” genaamd, voor de gereguleerde periode april 2011-maart 2016.

Andere verkregen informatie van The Brussels Airport Company wordt expliciet vermeld in de navolgende tekst indien het relevant is.

Deze bijkomende informatie wordt samen met de informatie uit het meegedeelde dossier ingedeeld in 5 groepen van informatie die door de Dienst worden onderworpen aan de toetsing van de voorwaarden zoals bepaald in artikel 42 en artikel 47 van het KB van 21 juni 2004. Deze 5 groepen van informatie zijn de volgende: “Fixed Asset Base”, “ABC-model”, Investeringsprogramma en “RAB”, “Financials” en tenslotte de tariefformule en tariefsysteem.

2.2.1. “Fixed Asset Base (FAB)”

2.2.1.1. Beschrijving van de “FAB”

De Dienst heeft een eerste versie van de “FAB” ontvangen van The Brussels Airport Company bij e-mail van 21 mei 2010 en een tweede versie – aangevuld met de informatie omtrent “Disposals” – bij e-mail van 24 september 2010.

Deze “FAB” bevat een overzicht van alle geconsolideerde activa van Brussels Airport, zowel gereguleerd als niet-gereguleerd. De activa van de elektriciteitsdistributie dochtermaatschappij DNB BA zijn dus inbegrepen. De detaillering van de “FAB” is heterogeen: in de meeste gevallen op factuurniveau (bijvoorbeeld van geleverde diensten of goederen), soms op projectniveau (bijvoorbeeld aangelegde provisies of kapitalisatie van mankracht), en tenslotte op niveau van activa zelf (bijvoorbeeld voor bepaalde historische activa die werden geërfd van de voormalige Regie der Luchtwezen).

De “FAB” is bijgewerkt tot en met 2009. Met betrekking tot de activa die worden afgeschreven is de jaarlijkse afschrijving en de resterende netto boekwaarde voorzien tot en met 2009.

De activa en de daarbij horende detaillering worden toegedeeld aan een categorie. De volgende categorieën komen voor in de “FAB” en worden door The Brussels Airport Company als volgt omschreven (antwoord van The Brussels Airport Company de dato 23 juni 2010 - ref. AD/230610 op het schrijven van de Dienst de dato 7 juni 2010 -ref. 2010/589/U):

- “Access”: dit zijn de activa die betrekking hebben op toegangscontrole;
- “Baggage”: dit zijn activa die gelinkt worden aan de activiteit met betrekking tot behandeling van de bagage;
- “Building”: hierin zitten alle gebouwen die in eigendom zijn van The Brussels Airport Company;
- “IT”: deze categorie bevat alle informatica hardware en telefonie;
- “Beaconing”: hierin zitten de activa die gelinkt zijn aan de lichtbebakening op Brussels Airport;

- “Boarding”: bevat alle activa met betrekking tot de loopbruggen voor het inschepen of ontschepen van passagiers en activa met betrekking tot de 400Hz en “Preconditioned Air” voorzieningen;
- “Airsides”: deze categorie omvat activa gelinkt aan tarmac, pistes, aprons maar ook autoparkings en toegangswegen aan de landzijde van Brussels Airport;
- “Payroll”: bevat de firmawagens die door The Brussels Airport Company worden aangekocht voor bepaalde personeelscategorieën;
- “Ground”: bevat alle gronden van Brussels Airport;
- “Art”: hierin zitten alle kunstwerken die in de luchthavengebouwen aanwezig zijn;
- “Other”: hierin zitten alle activa die nog in aanbouw zijn en/of nog niet in gebruik genomen zijn;
- “Intangible”: hierin zit enkel informatica software;
- “DNB”: dit zijn de activa die eigendom zijn van de vennootschap DNB BA.

Naast deze categorieën is er een overzicht van “Disposals” waarin de afgebroken activa en hun waarde worden bijgehouden van het boekjaar 2009. De waarde opgenomen in “Disposals” wordt in vermindering gebracht van de waarde van de “FAB”. De resterende boekwaarde van de afgebroken activa zal als eenmalige afschrijving worden geboekt in het jaar van de afbraak.

2.2.1.2. Analyse van de “FAB” door de Dienst.

De Dienst stelt vast dat de “FAB” zoals voorgelegd door The Brussels Airport Company in zijn huidige vorm onvoldoende garantie en transparantie biedt om de kostengerelateerdheid van de gereguleerde activiteiten te concluderen. Dit wordt ondermeer afgeleid uit de volgende elementen:

- De “FAB” is een verzameling van alle activa, zowel de gereguleerde als de niet-gereguleerde activa, welke slechts via een verdeelsleutel gelinkt aan de hierboven vermelde categorieën uiteindelijk worden toegewezen aan de gereguleerde kostenbasis. Dit heeft ondermeer tot gevolg dat bepaalde activa die overduidelijk een niet-gereguleerd karakter hebben (bijvoorbeeld gebouw in Brucargo West) via de verdeelsleutel toch voor een bepaald gedeelte in de gereguleerde kostenbasis komen. Evenzo brengt dit met zich mee dat activa die zonder twijfel volledig dienen voor een gereguleerde activiteit echter niet altijd volledig worden toegewezen aan de gereguleerde kosten via de verdeelsleutel;
- De aansluiting van de “FAB” met de jaarrekeningen is onvoldoende;
- De categorieën waaraan de activa worden toegewezen (zie 2.2.1.1.) laten onvoldoende toe een duidelijk zicht te krijgen op de kost van de gereguleerde activiteiten.
 - Zo zitten bijvoorbeeld de activa van toegangswegen en parkings in de categorie “Airsides” terwijl de gereguleerde kost van deze categorie wordt toegewezen aan de gereguleerde activiteit van landen en opstijgen.

- Evenmin bestaat er een aparte categorie voor beveiliging, welke een gereguleerde activiteit is. Dergelijke aparte categorie voor beveiliging is nochtans noodzakelijk gelet op de afwijkende financiële behandeling van deze gereguleerde activiteit, zijnde een beperkte winstmarge.
- Ten slotte bestaat er geen categorie “Commercieel” waaraan activa die uitsluitend gebruikt worden voor niet-gereguleerde activiteiten zouden kunnen toegewezen worden;
- Bepaalde details op factuurniveau zijn onvoldoende uitgewerkt. Sommige kosten bevatten geen omschrijving en/of leverancier en bieden dus onvoldoende garantie en transparantie voor een correcte toewijzing. Soms ontbreekt er een link tussen een activa en een locatie. Ter illustratie, deze ontbrekende details betreffen activa voor een bedrag van meer dan vijfentwintig miljoen euro (25.000.000€);
- Foutieve toewijzingen aan categorieën.
 - De categorie “Airside” bevat een reeks firmawagens die feitelijk in de categorie “Payroll” zouden moeten staan.
 - Er zijn een reeks activa die betrekking hebben op infrastructuurwerken inzake project “Azur” en die aan de categorie “Payroll” zijn toegewezen in plaats van de categorie “Other”.
 - Een reeks activa met betrekking tot wegen en rioleringen zijn aan de categorie “Buildings” toegewezen in plaats van aan de categorie “Airside”.
 - De categorie “Art, die niet afgeschreven wordt, bevat ook technische (vooral elektrische) componenten die in de categorie “Buildings” zouden moeten staan.
 - De categorie “Intangible” bevat ook IT hardware en werken die eigenlijk aan de categorie “IT” zouden moeten toegewezen worden.

De Dienst benadrukt dat dergelijke foutieve toewijzingen financieel niet neutraal zijn gelet op de verschillen in afschrijvingstermijnen en verdeelsleutels;

- Het behouden van activa in de “FAB” die toebehoren aan de vennootschap DNB BA alsook de toewijzing van bepaalde percentages van activa van The Brussels Airport Company aan DNB BA laat geen doorzichtigheid toe in verband met de financiële betrekkingen tussen beide vennootschappen;
- Projecten die reeds operationeel in gebruik zijn maar echter nog steeds in de categorie “Other” vermeld staan. Dit heeft tot gevolg dat er op dergelijke activa nog geen afschrijvingen worden geboekt waardoor de waarde van de “FAB” onterecht te hoog wordt berekend;
- De activa die dienen voor de ondersteuning van “Persons with Reduced Mobility” (PRM) zijn opgenomen in de “FAB” maar echter niet als aparte categorie. Dit is niet correct aangezien PRM geen gereguleerde activiteit is overeenkomstig artikel 1, 12° van het KB van 27 mei 2004. Bovendien is de Dienst niet het handhavingsorgaan zoals bedoeld in artikel 14 van de EU Verordening 1107/2006 van 5 juli 2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen;

- Het overzicht van de “Disposals” – de waarde van de afgebroken activa – laat niet toe een inschatting te maken van de juistheid hiervan.
 - Er is onvoldoende mate van verfijning in de gegevens met betrekking tot de afbraak van activa in vergelijking met de hoge mate van detail (factuurniveau) die gebruikt worden voor de bestaande activa in de “FAB”.
 - Het overzicht bevat geen spoor van de datum van afbraak teneinde de resterende netto boekwaarde van de activa op het ogenblik van de afbraak te bepalen.
 - De Dienst heeft enkel een bedrag voor “Disposals” 2009 ontvangen, terwijl in de “FAB” wel degelijk facturen zijn terug te vinden omtrent afbraakwerken op activa in 2006, 2007 en 2008.
 - Bovendien stelt de Dienst vast dat er voor de gereguleerde periode april 2011 – maart 2016 geen “Disposals” worden ingecalculeerd, ondanks de reeds voorziene afbraak van bepaalde activa (bijvoorbeeld de IRDL-tent);
- De details van bepaalde activa zijn gebaseerd op een zeer onduidelijke grens tussen investering (CAPEX) en operationele kosten (OPEX). Volgens The Brussels Airport Company wordt een kost gekapitaliseerd, met andere woorden opgenomen in de “FAB” en bijgevolg afgeschreven als investering, indien deze kost bijdraagt tot een positieve netto contante waarde (“Net Present Value”) van een project waartoe de kost behoort (pagina 14 van het antwoord van The Brussels Airport Company “Answers to the Regulator questions 26-11-2010”, per e-mail verstuurd aan de Dienst op 26 november 2010). Door deze regel worden kosten van consultants, kosten van simpele verplaatsing of verhuizing van bepaalde activa als CAPEX beschouwd in plaats van OPEX. Dit heeft tot gevolg dat de waarde van de “FAB” onterecht kunstmatig hoog wordt gehouden voor lange termijn in het voordeel van The Brussels Airport Company;
- Het bagagesysteem van Pier A werd nooit in operatie gezet maar is ondertussen reeds voor de helft afgeschreven;
- De afschrijvingen en de resterende netto boekwaarde van de activa worden slechts berekend tot en met 2009. Correcte afschrijvingen voor de periode 2011-2016 zijn echter noodzakelijk om een juiste kostengerelateerdheid van de gereguleerde tarieven te garanderen;
- Bepaalde afschrijvingstermijnen voor werken binnen een bepaald gebouw overschrijden de resterende levensduurte van het gebouw. Dit is in tegenstrijd met de boekhoudwetgeving. In bijlage 1 een niet-limitatief overzicht van dergelijke vaststellingen. De Dienst merkt op dat dit probleem momenteel niet kan gecorrigeerd worden gelet op de impact hiervan op de officiële boekhouding.

2.2.1.3. Correcties van de “FAB” door de Dienst

Op basis van haar analyse beschreven in paragraaf 2.2.1.2 heeft de Dienst de volgende correcties aangebracht in de “FAB”:

- De infrastructuurwerken van het project Azur die foutief werden toegewezen aan de categorie “Payroll” worden toegewezen aan de categorie “Other”, inclusief de daarbij horende correcte afschrijvingstermijn;
- De afschrijvingen van de activa opgenomen in de “FAB” worden doorgetrokken tot en met 2015. In bijlage 2 worden de afschrijvingen tot en met 2015 met betrekking tot de gekende activa van eind 2009 weergegeven;
- De activa die gelinkt zijn aan de PRM-activiteit worden aan een eigen categorie in de “FAB” toegewezen. In bijlage 3 overzicht van deze activa;
- Kosten die betrekking hebben op verplaatsingen, verhuizingen en consultancy zonder directe invloed op de infrastructuur van de activa worden uit de “FAB” gehaald en in OPEX gezet. In bijlage 4 overzicht van kosten die als OPEX worden beschouwd door de Dienst.
- De firmawagens die foutief toegewezen zijn aan de categorie “Airside” worden in de categorie “Payroll” ondergebracht. Overzicht in bijlage 5;
- Projecten die nog opgenomen zijn in de categorie “Other” maar die intussen operationeel zijn, worden geactiveerd en in de juiste categorie ondergebracht. Het betreft hier de kosten van de projecten Memento en het waterzuiveringstation. Deze zijn respectievelijk geactiveerd op 1 april 2010 en 1 september 2010. De aangelegde provisies in de “FAB” voor deze projecten worden negatief afgeboekt;
- De kosten van het project Azur worden geactiveerd op 1 april 2011. Dit is de datum waarop volgens The Brussels Airport Company deze infrastructuur in gebruik zal genomen worden als “C-gates”. De aangelegde provisies in de “FAB” voor dit project worden negatief afgeboekt;
- De afbraak van de IRDL tent in 2012 impliceert een verschuiving van dit actief naar “Disposals” en de resterende netto boekwaarde wordt eenmalig afgeschreven in 2012.

Deze aanpassingen leiden tot een nieuwe berekening van de waarde van de “FAB”. Resultaat is weergegeven in bijlage 6.

Andere bemerkingen van de Dienst die opgenomen zijn in hoofdstuk 2.2.1.2. maar die momenteel niet als correctie worden doorgevoerd in de “FAB”, zullen verder aan bod komen in hoofdstuk 4 inzake bemerkingen en aanbevelingen.

2.2.2. Het “Activity Based Costing – model (ABC-model)”

2.2.2.1. Beschrijving van het ABC-model

De Dienst heeft een eerste versie van het “ABC-model” ontvangen van The Brussels Airport Company bij e-mail van 21 mei 2010 en een tweede versie bij e-mail van 24 september 2010.

Dit model zorgt voor een verdeling van de kosten aan de hand van vastgestelde verdeelsleutels naar alle kerntaken en ondersteunende taken van alle departementen van The Brussels Airport Company. Aan de hand van deze verdeling wordt er verder

gealloceerd naar de geregleerde activiteiten en de niet-geregleerde activiteiten. Dit alles resulteert in een overzicht van de afschrijvingen en operationele kosten per geregleerde activiteit.

2.2.2.2. Analyse van het ABC-model door de Dienst

2.2.2.2.1. Oppervlaktes toegewezen aan de geregleerde activiteiten

De Dienst stelt vast dat een heel aantal van de kosten in het ABC-model verdeeld worden op basis van de vierkante meters die worden toegekend aan de verschillende geregleerde activiteiten en niet-geregleerde activiteiten.

De opmeting en toekenning van deze oppervlaktes wordt door The Brussels Airport Company uitgevoerd via de Geomatic-software. Op basis van de plannen ontvangen van The Brussels Airport Company heeft de Dienst zelf een beperkte controle uitgevoerd van de verdeling van de oppervlaktes tussen geregleerde en niet-geregleerde activiteiten. De Dienst heeft zijn controles beperkt tot de 4 grote gebouwen, zijnde de Oude Terminal, de Nieuwe Terminal, Pier A en Pier B.

Globaal gezien zijn de gehanteerde oppervlakteverdelingen van The Brussels Airport Company correct maar de Dienst heeft toch een aantal vaststellingen gedaan naar aanleiding van de uitgevoerde controles. Deze vaststellingen zijn als volgt samen te vatten:

- Oppervlaktes te voorzien vóór commerciële balies (zoals ticketing balies of grondafhandeling balies). De Dienst stelt vast dat The Brussels Airport Company geen enkele ruimte voorziet vóór deze commerciële balies. Nochtans worden deze ruimtes gebruikt voor het aanschuiven van passagiers bij deze commerciële – en dus niet-geregleerde – diensten en behoren bijgevolg tot het proces van deze niet-geregleerde activiteit. Fysiek worden deze oppervlaktes ook met de nodige paaltjes en linten als wachtruime afgebakend en zijn ze bijgevolg dus niet bruikbaar voor vrije doorgang van passagiers of bezoekers van de luchthaven.

Om die reden kunnen deze oppervlaktes niet als geregleerd beschouwd worden en wijst de Dienst een zone van twee (2) meter vóór de commerciële balies toe aan de niet-geregleerde activiteiten, wat overeenkomt met de huidige fysieke afbakening.

- Oppervlaktes te voorzien vóór de check-in balies. De Dienst stelt vast dat The Brussels Airport Company enkel de check-in balie zelf als niet-geregleerde oppervlakte beschouwd en niet de ruimte ervoor die dient voor de wachtrij. De Dienst oordeelt dat dit niet correct is aangezien de wachtrij voor deze niet-geregleerde activiteit behoort tot de activiteit zelf en dus bijgevolg ook als niet-geregleerde oppervlakte dient beschouwd te worden. Fysiek zijn deze wachtruimtes ook afgebakend tussen de check-in eilanden en dus hoegenaamd niet bruikbaar als vrije doorgang voor passagiers of bezoekers van de luchthaven. **De Dienst oordeelt dan ook dat er een zone van gemiddeld acht (8) meter breed dient voorzien te worden voor elke rij van check-in balies en bijgevolg**

toegewezen te worden aan de niet-gereguleerde check-in activiteit. Deze norm van acht (8) meter is verdedigbaar aangezien dit overeenstemt met een kwaliteitsniveau C van de IATA-normen, terwijl de The Brussels Airport Company zich eigenlijk in haar goedgekeurde kwaliteitscharters garant stelt voor het hogere kwaliteitsniveau B van IATA (en dus nog meer wachtruimte zou moeten voorzien). In bijlage 7 is het kwaliteitsniveau C van IATA met betrekking tot de dimensionering van de check-in zone schematisch terug te vinden.

Voor de self check-in zone wordt een gelijkaardig probleem vastgesteld. Hiervoor wordt echter een kleinere zone voor de wachtrij voorzien dan voor de klassieke check-in balies en dit via een fysieke afbakening van palen en linten.

De Dienst oordeelt dat deze ingenomen oppervlakte voor de wachtrij bij self check-in dient beschouwd te worden als niet-gereguleerd.

- Oppervlaktes in gebruik voor andere commerciële diensten. De Dienst stelt vast dat de oppervlaktes die gebruikt worden voor andere niet-gereguleerde diensten dan de 2 voorgaande punten eveneens door The Brussels Airport Company als gereguleerde oppervlaktes worden beschouwd. Het betreft voornamelijk oppervlaktes gebruikt voor:
 - Verdeelmachines voor drank en etenswaren;
 - Telefooncellen;
 - Speeltoestellen voor kinderen tegen betaling;
 - Infobalie Toerisme (in bagagezaal);
 - Internetzones tegen betaling;
 - De tentoongestelde voertuigen in Pier A;

De Dienst oordeelt dat deze oppervlaktes dienen toegewezen te worden aan niet-gereguleerde activiteiten.

- Dubbeltelling van bepaalde oppervlaktes. De Dienst stelt vast dat in de plannen die door The Brussels Airport Company gemaakt worden in Geomatic een aantal ruimtes onterecht dubbel geteld worden. Het betreft hier de NMBS-zone, de Diamant en een ruimte voor de gereguleerde activiteit “Manage Purchasing” die op niveau Platform van de Oude Terminal onterecht geteld zijn. In werkelijkheid bestaan deze oppervlaktes niet en zijn het onterechte dubbeltellingen van dezelfde oppervlaktes die zich effectief één verdieping lager bevinden. The Brussels Airport Company heeft aan de Dienst bevestigd dat deze oppervlaktes inderdaad onterecht dubbel geteld zijn en dus uit de gereguleerde oppervlakte dienen verwijderd te worden.

Om die reden oordeelt de Dienst dat de onterecht dubbel getelde oppervlaktes geannuleerd dienen te worden.

- Oppervlakte in gebruik voor de wachtrij van de beveiligingscontrole. De Dienst stelt vast dat de beschikbare ruimte voor de wachtrij bij de veiligheidscontrole

naar Pier B foutief werd toegewezen aan de commerciële winkelruimte in plaats van het gereguleerde proces van veiligheidscontrole.

De Dienst oordeelt dat de wachtrij behoort tot het gereguleerde proces en dat bijgevolg de oppervlakte voor deze wachtrij aan de gereguleerde activiteit dient te worden toegekend.

- Tijdens een meeting met The Brussels Airport Company is gebleken dat de oppervlakte die in gebouw 26 (b.House) gebruikt wordt voor de veiligheidscontrole van vliegend- en cabinepersoneel van de luchtvaartmaatschappijen verkeerdelijk werd toegewezen aan de commerciële bestemming die de rest van dat gebouw kent.

De Dienst oordeelt dat deze oppervlakte – namelijk één derde (1/3) van dit gebouw 26 aan de gereguleerde activiteit van veiligheidscontrole dient te worden toegekend.

De details van de hierboven vermelde oppervlaktes die anders dienen te worden toegewezen, zijn terug te vinden in bijlage 8. De Dienst wenst te verduidelijken dat de vastgestelde oppervlaktes zelf handmatig werden opgemeten. De Dienst maant The Brussels Airport Company aan de kwetsieuze oppervlaktes professioneel op te meten teneinde een volledig correct resultaat te hebben voor de verdere toekomst.

De financiële impact van de verschoven oppervlaktes wordt weergegeven in hoofdstuk 2.2.2.3. hieronder.

Tijdens haar analyse heeft de Dienst vastgesteld dat de zone die door The Brussels Airport Company ter beschikking wordt gesteld van de NMBS in het kader van de uitbating van een treinstation en de verkoop van treintickets voorwerp uitmaakt van een contract (Exploitatie-overeenkomst C0069). Bijgevolg dient strikt genomen deze terbeschikkingstelling als een commerciële activiteit van The Brussels Airport Company beschouwd worden waardoor de betreffende oppervlaktes en de andere verbonden kosten een niet-gereguleerd karakter krijgen. De Dienst heeft echter begrip voor de historische achtergrond van de totstandkoming van deze exploitatie-overeenkomst, meer bepaald twee overheidsbedrijven – NMBS en BIAC – die een overeenkomst sluiten waaraan beperkte financiële gevolgen verbonden zijn (1 symbolische Belgische frank ter vergoeding van de beschikbare zone).

Om die reden laat de Dienst toe dat de NMBS-zone op Brussels Airport en de hieraan verbonden kosten als gereguleerd mogen beschouwd worden voor de gereguleerde periode april 2011 – maart 2016 maar eist wel dat deze situatie juridisch uitgeklaard wordt vóór aanvang van de raadplegingen in het kader van de gereguleerde periode april 2016 – maart 2021.

2.2.2.2.2. Toegepaste verdeelsleutels in het ABC-model

De Dienst stelt vast dat de verdeelsleutels die in het ABC-model gebruikt worden voor de verdeling van de kosten van bepaalde activiteiten niet overeenstemmen met de

werkelijkheid en/of de reglementaire bepalingen terzake. Het betreft hier de volgende verdeelsleutels:

- De activiteit MEDA. Dit betreft de permanente aanwezigheid van een arts op de luchthaven voor dringende medische interventies, vrij toegankelijk voor passagiers en bezoekers, en ter beschikking van de ondernemingen werkzaam op de luchthavensite. Deze activiteit is tevens een verplichting opgelegd door de uitbatingsslicentie (artikel 15 van het KB van 21 juni 2004). In het ABC-model worden de kosten van deze activiteit echter volledig toegekend aan de passagiers, terwijl dat zowel de reglementaire bepaling als de werkelijkheid aantonen dat de dienst MEDA ook werknemers van ondernemingen op de luchthavensite behandelt.

Om die reden is de Dienst van oordeel dat bepaalde kosten van de MEDA-activiteit moeten verdeeld worden tussen passagiers enerzijds en de niet-gereguleerde activiteiten (waartoe de ondernemingen werkzaam op de luchthavensite behoren) anderzijds. Het betreft de volgende elementen uit de kostenbasis van MEDA: Insurance, Utility, Payroll, Depreciation IT en Tax. Aangezien The Brussels Airport Company geen correcte verdeling tussen passagiers en werknemers kon mededelen, besluit de Dienst deze kosten voor de helft toe te wijzen aan de passagiers en de helft aan niet-gereguleerde activiteiten.

- De voorzieningen voor de busverbindingen van de Lijn en MIVB. De kosten van deze dienstverlening worden door The Brussels Airport Company volledig doorgerekend aan de passagiers. The Brussels Airport Company argumenteert dat deze dienstverlening niet zou bestaan zonder de passagiers en dat het bijgevolg gerechtvaardigd is om alle kosten hiervan door te rekenen aan die passagiers.

De Dienst kan hiermee echter niet instemmen. De passagiers van Brussels Airport zijn niet de enigen die gebruik maken van deze openbare dienstverlening. Integendeel, uit recente metingen van De Lijn blijkt dat slechts vijftien procent (15%) van de gebruikers passagiers van de luchthaven zijn. Alle anderen zijn werknemers van ondernemingen op de luchthavensite. Deze cijfers sluiten ook aan bij de promotiecampagne die De Lijn heeft opgezet met betrekking tot de verbinding met Brussels Airport, en die werknemers van de luchthavensite aanzet met de bus naar het werk te komen.

Om die reden kan de Dienst niet aanvaarden dat deze kosten exclusief worden doorgerekend aan de passagiers. Een verdeling van twintig procent (20%) voor passagiers en tachtig procent (80%) voor de niet-gereguleerde activiteiten (waaronder de ondernemingen actief op de luchthavensite vallen) is een correcte verdeling, rekening houdend met de reglementaire vereiste dat de tarieven voor de gereguleerde activiteiten kostengerelateerd moeten zijn. De Dienst stelt echter vast dat de kostenelementen van deze dienstverlening momenteel niet te isoleren zijn in het ABC-model waardoor de voorgestelde correctie niet implementeerbaar is voor de gereguleerde

periode april 2011 – maart 2016. De Dienst maant The Brussels Airport Company aan deze correctie door te voeren voor de gereguleerde periode april 2016 – maart 2021.

- Incentives. The Brussels Airport Company voorziet een kost voor incentives in haar ABC-model voor een bedrag van zes miljoen vijfhonderd tachtigduizend en zevenhonderd vierennegentig euro (6.580.794€). Dit betreft het bedrag voor het jaar 2009. Deze incentives worden door The Brussels Airport Company aangeboden als ondersteunend middel bij de opening of ontwikkeling van routes om de zware exploitatiekosten van luchtvaartmaatschappijen te verlichten en ook om hun groei aan te moedigen.

The Brussels Airport Company is van mening dat de incentives dienen *“beschouwd te worden als een deel van de luchthaventarieven, onderworpen aan het standaard consultatieproces onder de Exploitatielicentie:*

- *Incentives zijn promotionele tarieven (in overeenstemming met artikel 44 van de Exploitatielicentie; ...”*

Om die reden wordt de kost van de incentives als volledig gereguleerd beschouwd door The Brussels Airport Company.

De Dienst kan hiermee niet instemmen omwille van de volgende redenen:

- De bedragen die The Brussels Airport Company in het kader van het “incentive scheme” betaalt aan de luchtvaartmaatschappijen zijn geen vermindering of terugbetaling van gereguleerde luchthavenvergoedingen. De berekening van de hoogte van deze incentives is weliswaar gebaseerd op bepaalde gereguleerde luchthavenvergoedingen maar de incentives zelf hebben enkel betrekking op een commerciële relatie tussen de luchtvaartmaatschappij en The Brussels Airport Company;
- Er is geen enkele bepaling in de reglementering die er op wijst dat de incentives een gereguleerd karakter zouden hebben en bijgevolg zouden onderworpen zijn aan het toezicht door de Dienst;
- In een vroeger schrijven poneert The Brussels Airport Company zelf (de dato 14 juli 2008; referentie AD/AP/ML-501) dat informatie met betrekking tot incentives *“bedrijfsgevoelige informatie is ... gezien deze de commerciële relaties tussen The Brussels Airport Company en haar klanten aanbelangen. Dit domein valt immers niet onder de bevoegdheid van de Dienst Regulering.”*
- Vanuit een economisch standpunt zou het gereguleerd karakter van de incentives betekenen dat de gebruikers voor de ontwikkeling van hun eigen concurrentie zouden moeten betalen.

Om die reden oordeelt de Dienst dat het bedrag van de kosten inzake “incentives” volledig als niet-gereguleerd dient beschouwd te worden.

- Met betrekking tot de activiteiten A-OPS 1 (Traffic regulation) en A-OPS 2 (Duty Management – Airside) wordt in het ABC-model een zeer klein deel van de kosten aan de passagiers toegewezen. Dit is echter niet in lijn met de

verdeelsleutel die voor deze activiteiten in feite van toepassing is overeenkomstig de “User Manual ABC Model” (versie December 2009-Maart 2010), namelijk twee derde (2/3) van de kosten naar het tarief voor opstijgen en landen van luchtvaartmaatschappijen en één derde (1/3) van de kosten naar het tarief voor parkeren van vliegtuigen.

De Dienst veronderstelt dat het hier een materiële vergissing betreft en past de correcte verdeelsleutel toe op de kosten van deze activiteiten.

- De kosten met betrekking tot de “PRM-activiteit” zijn opgenomen in het ABC-model. In paragraaf 2.2.1.2. hierboven werd reeds beschreven dat de “PRM-activiteit” geen gereguleerde activiteit is overeenkomstig de reglementering en dat de Dienst bovendien niet de aangeduide autoriteit is in deze materie.

Om die reden kunnen de kosten van de “PRM activiteit” in het ABC-model niet als gereguleerde activiteit aanvaard worden door de Dienst.

- Activiteit A-OPS 24 heeft betrekking op “porters”. Het betreft hier een soort van kruierdienst die ondermeer passagiers of groepen van passagiers helpt met hun bagage. Voor deze taak wordt echter een tarief aangerekend van twee euro (2€) per stuk bagage. In het ABC-model wordt de kost van deze activiteit echter volledig doorgerekend aan de passagiers terwijl er geen enkel spoor is van de aftrek van de inkomsten van deze activiteit. Volgens The Brussels Airport Company betreft het hier een zeer beperkte inkomst, namelijk drieduizend zeventien honderd negentwintig euro (3729€) (momentopname eind september 2010).

De Dienst is van oordeel dat de opbrengsten van deze activiteit in mindering van de kosten moeten gebracht worden teneinde een correcte kostengerelateerdheid te bereiken.

- De kosten van activiteit A-OPS 33 (Safety Management) wordt in het ABC-model enkel toegewezen aan de passagiers.

De Dienst is van mening dat deze toewijzing niet in overeenstemming is met de realiteit van deze activiteit en met de reglementering. Artikel 40 van het KB van 21 juni 2004 bepaalt immers dat de licentiehouders – i.e. The Brussels Airport Company – inzake het tariefbeleid voor de gereguleerde activiteiten de nationale en internationale normen en gebruiken dient na te leven, tenzij anders bedongen. Safety Management heeft overeenkomstig de internationale regelgeving van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO Document 9859 AN/474 Safety Management Manual – Second Edition 2009) immers betrekking op alle operationele domeinen van een luchthaven. Bijgevolg dient de kost van deze activiteit verdeeld te worden over alle gereguleerde activiteiten in het ABC-model.

Om die reden oordeelt de Dienst dat de kosten van activiteit A-OPS 33 moeten verdeeld worden over alle gereguleerde activiteiten op basis van de verdeelsleutel inzake de omzet van gereguleerde activiteiten.

- De kosten met betrekking tot de “boarding bridges”. Tijdens een vergadering met The Brussels Airport Company is gebleken dat het onderhoudscontract voor de “boarding bridges” tevens een kost bevat voor het onderhoud van de voorziening van airconditioning (PCA) en elektriciteit (400Hz) voor vliegtuigen, dewelke niet-gereguleerde dienstverleningen zijn overeenkomstig artikel 1, 4° f) van het KB van 21 juni 2004. Nochtans werd deze kost volledig als gereguleerde kost toegewezen aan de passagiers in activiteit A-OPS 19.

Het niet-gereguleerde deel van de kosten betreft volgens The Brussels Airport Company drieëndertig procent (33%) van drie miljoen tweehonderd negenenveertig duizend zeshonderd zevenenzeventig euro en twintig eurocent (3.249.677,20€).

Om die reden oordeelt de Dienst dat een bedrag van één miljoen tweeënzeventigduizend driehonderd drieënnegentig euro en achtenveertig eurocent (1.072.393,48€) in activiteit A-OPS 19 dient verschoven te worden naar de niet-gereguleerde kosten.

- De kosten met betrekking tot beveiliging worden door The Brussels Airport Company in het ABC-model volledig toegewezen aan de gereguleerde activiteit van beveiliging.

De Dienst kan met deze toewijzing van kosten niet instemmen omwille van de volgende redenen:

- Op gebied van beveiliging is er sinds 29 april 2010 nieuwe Europese reglementering van kracht. De EU Verordening 820/2008 wordt vervangen door een nieuwe Verordening 185/2010 houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen inzake luchtvaartbeveiliging (ondertussen reeds gewijzigd door Verordening 357/2010). Hierdoor wordt de zwaarte van de verplichte beveiligingsmaatregelen afhankelijk van de status van de zone waarop de maatregelen van toepassing zijn:

Zone	Zwaarte maatregelen
Security Restricted Area (SRA) critical Part	Zeer hoog
Terminal & Technische zones	Gemiddeld
Openbare zones	Laag

Alleen de beveiligingsmaatregelen binnen de SRA critical Part zone zijn primair gericht op het verzekeren van de veiligheid van de passagiers en de veiligheid van de luchthaveninstallaties.

De beveiliging van de andere zones dienen echter ook een duidelijk bedrijfsbeveiligingsdoel, namelijk de continuïteit van de bedrijfsvoering. Commerciële concessionarissen (bijvoorbeeld de shops, de parkings, etc)

genieten overduidelijk van de aanwezigheid van de beveiligingsmaatregelen.

- Beveiligingsmaatregelen zijn zelfs binnen de SRA critical Part zone van toepassing op niet-gereguleerde activiteiten zoals bijvoorbeeld controle van mensen die deel uitmaken van geleide bezoeken op de luchthaven.
- Ondermeer op de luchthaven van Amsterdam-Schiphol, welke een referentieluchthaven is in de zin van artikel 1, 6° van het KB van 21 juni 2004, wordt deze praktijk van verdeelde toewijzing van beveiligingskosten toegepast. Artikel 42, 3° van het KB van 21 juni 2004 verplicht The Brussels Airport Company om haar tarieven af te stemmen op de tariefpraktijken van de referentieluchthavens.

Om die redenen kan de Dienst niet aanvaarden dat de kosten van de beveiligingsactiviteiten volledig aan de passagiers worden toegewezen en is van oordeel dat een bepaald deel van de kosten aan niet-gereguleerde activiteiten moeten toegewezen worden. De Dienst begrijpt evenwel dat dergelijke aanpassing moeilijk is door te voeren voor de gereguleerde periode april 2011-maart 2016 gelet op het feit dat nader onderzoek van sommige parameters is vereist. Bijgevolg legt de Dienst deze aanpassing slechts op voor de gereguleerde periode april 2016-maart 2021.

2.2.2.2.3. Gehanteerde bedragen in het ABC-model

De Dienst stelt vast dat de bedragen van de afschrijvingen 2009 voor de verschillende categorieën activa in het ABC-model niet overeenstemmen met de afschrijvingbedragen in de “FAB”.

The Brussels Airport Company argumenteert dat “de afschrijvingen in dit model een top down benadering waren gebaseerd op de forecast 2009. Immers op dat ogenblik was een herwaarderingsoefening aan de gang, waarop op dat ogenblik geen bottom-up analyse mogelijk was op de afschrijving.” (pagina 4 van het antwoord van The Brussels Airport Company “Answers to the Regulator questions 26-11-2010”, per e-mail verstuurd aan de Dienst op 26 november 2010).

De Dienst heeft zijn twijfels bij deze argumentatie. De herwaarderingsoefening werd afgerond en voorgelegd aan de Raad van Bestuur van The Brussels Airport Company eind september 2009, terwijl de raadplegingen voor de gereguleerde periode april 2011 – maart 2016 van start gingen op 26 april 2010. Hieruit kan men afleiden dat er naar alle redelijkheid voldoende tijd was na eind september 2009 om een correcte bottom-up berekening van de afschrijvingen uit te voeren.

Gelet op het feit dat de bedragen in de “FAB” voortvloeien uit de boekhoudkundige registratie van activa en kosten met betrekking tot die activa (facturen van werken bijvoorbeeld) kan de Dienst niet anders dan concluderen dat de bedragen in de “FAB” de enige juiste zijn.

Om die reden oordeelt de Dienst dat de afschrijvingsbedragen in het ABC-model moeten overeenstemmen met de afschrijvingen 2009 zoals ze uit de “FAB” kunnen afgeleid worden.

2.2.2.2.4. Evolutie van de kosten gedurende de gereguleerde periode april 2011 – maart 2016

Het ABC-model geeft een resultaat van verdeling van kosten voor 2009. Deze cijfers dienen vervolgens omgezet te worden naar de volgende jaren aan de hand van een aantal parameters. The Brussels Airport Company hanteert hiervoor de volgende parameters:

- Groei personeelskost: twee procent (2%). The Brussels Airport Company verantwoord dergelijke groei door enerzijds te verwijzen naar een gemiddelde groei in Bruto Binnenlands Product (BBP) per capita van net geen twee procent (2%) wat verondersteld wordt equivalent te zijn aan de groei van personeelskost, en anderzijds de aspiratie van The Brussels Airport Company om in de toekomst hoog gekwalificeerd personeel aan te werven.
- Groei personeelskost beveiliging: één procent (1%) groei per jaar wat volgens The Brussels Airport Company afgesproken is in de Collectieve Arbeidsovereenkomst van de onderaannemer.
- CAPEX-index: deze wordt berekend om de stijging van de operationele kosten (OPEX) boven inflatie in te calculeren, naar aanleiding van nieuwe investeringen.
- Inflatie: indexcijfer van de consumptieprijzen (CPI) of de gezondheidsindex (HPI).
- Groei van passagiers en bewegingen.

De Dienst heeft de volgende bemerkingen hierbij:

- Groei van personeelskost met twee procent (2%) per jaar lijkt moeilijk te aanvaarden omwille van de volgende redenen:
 - Het Bruto Binnenlands Product heeft niets te maken met personeelskosten en is dan ook geen waardemeter in deze aangezien BBP een macro-economische indicator is.
 - Het percentage van twee procent (2%) ligt fors boven het gemiddelde dat door Agoria berekend wordt voor de provincie Vlaams-Brabant. Volgens deze laatste is een gemiddelde groei van zeven tiende van een procent (0,7%) normaal en aanvaardbaar. In bijlage 9 weergave van de groeicijfers van Agoria.

De Dienst kan wel begrip opbrengen voor de aspiratie van The Brussels Airport Company om hoger gekwalificeerd personeel in de toekomst aan te werven.

Om die reden kan de Dienst de jaarlijkse groei van twee procent (2%) niet aanvaarden en wordt een jaarlijkse groei van één procent (1%) voor personeelskost opgelegd.

- De CAPEX-index wordt door The Brussels Airport Company als volgt berekend:

$$\text{CAPEXi} = (\text{CAPEX/Bruto Boekwaarde}) \times \text{Gross-up}$$

waarbij

- Bruto Boekwaarde gelijk is aan de aanschafwaarde van de activa de dato 2009 minus waarde van de gronden en minus de waarde van de gebouwen die niet door The Brussels Airport Company worden onderhouden;
- Gross-up gelijk is aan de procentuele verhouding tussen de bruto boekwaarde 2009 en de netto boekwaarde 2009.

De Dienst kan moeilijk instemmen met deze berekeningsmethode van CAPEX-index. Uit gesprekken met The Brussels Airport Company (vergadering van 2 december 2010) is immers gebleken dat deze berekeningsmethode niet wetenschappelijk onderbouwd is. The Brussels Airport Company was evenmin in staat het verband aan te tonen tussen haar CAPEX-index en de werkelijke stijging van OPEX ten gevolge van nieuwe investeringen. Inhoudelijk is er dan ook geen enkel verband met OPEX.

De dienst heeft herhaaldelijk aan The Brussels Airport Company gevraagd een bottom-up berekening te maken voor de stijging van de OPEX, echter zonder resultaat.

Dit alles wijst er op dat de berekening van deze CAPEX-index helemaal niet kostengerelateerd is.

Bovendien leidt de Dienst uit de financiële voorspellingen en reële gegevens van de gereguleerde periode april 2006 – maart 2011 af dat er voor die periode geen stijging van de operationele kosten werd gerealiseerd maar echter wel een lichte daling. Deze daling werd bewerkstelligd door een kostenefficiënt beleid dat The Brussels Airport Company heeft gevoerd. De Dienst kan hieruit concluderen dat voor de komende gereguleerde periode april 2011 – maart 2016 een gelijkaardige efficiëntie haalbaar moet zijn voor The Brussels Airport Company.

De Dienst begrijpt weliswaar dat het investeringsprogramma voor de komende gereguleerde periode april 2011 – maart 2016 meer projecten omvat die kostenintensief zijn in vergelijking met de gereguleerde periode april 2006 – maart 2011.

Op basis daarvan heeft de Dienst zelf een bottom-up berekening uitgevoerd van de toekomstige investeringsprojecten en hun impact op de operationele kosten. Deze bottom-up berekening vertrekt vanuit de gekende “Resource pools” uit het ABC-model van The Brussels Airport Company (met uitsluiting van de “Resource Pools” inzake afschrijvingskosten). Voor elk van die “Resource Pools” werd bekeken welke van de toekomstige investeringen een impact zouden hebben op de kosten van de “Resource Pools” en werd er een parameter vastgelegd om die impact te kwantificeren (bijvoorbeeld aantal nieuwe ‘boarding bridges’ die er bijkomen ten aanzien van het bestaande aantal). Het resultaat hiervan werd geïnjecteerd in het ABC-model dat de Dienst zelf heeft ontwikkeld (cfr. Infra). Detail van deze bottom-up berekening wordt weergegeven in bijlage 10.

Om die redenen oordeelt de Dienst dat de CAPEX-index van The Brussels Airport Company niet kan aanvaard worden en vervangen dient te worden door de bottom-up berekening van de Dienst.

2.2.2.3. Correcties van het ABC-model door de Dienst

Teneinde correcties te kunnen doorvoeren in het ABC-model heeft de Dienst een eigen model moeten ontwikkelen. Het ABC-model dat door The Brussels Airport Company aan de Dienst werd ter beschikking gesteld, was immers niet bruikbaar omwille van:

- Het gebrek aan transparantie van het kostenmodel van The Brussels Airport Company;
- Het gebrek aan formules in het model die nodig zijn om bepaalde berekeningen uit te voeren;
- Het niet beschikken over de databank in Access die door The Brussels Airport Company gebruikt wordt om de output van het ABC-model verder te verwerken met de bedoeling de gereguleerde tarieven te berekenen;
- Het gebrek aan overeenstemming tussen de cijfers in de “FAB” en het ABC-model voor wat betreft activa en afschrijvingen;
- De gebrekkige informatie omtrent de overgang van de cijfers 2009 naar de volgende jaren.

Bij schrijven van 10 augustus 2010 (ref. 2010-610-U Consultaties-Vragen.doc) vroeg de Dienst het financieel model van The Brussels Airport Company waarin de link gelegd wordt tussen het ABC-model, het investeringsprogramma, de operationele kosten per dienst, de opbrengsten per dienst en de EBIT per dienst.

The Brussels Airport Company laat op 3 september 2010 als antwoord weten dat

- On the request of the Airlines, TBAC asked an external party (Deloitte) to audit the financial model in order to review the consistency of the model as such but also the correct application of the ABC data in the model.
- With the audit, Deloitte has confirmed that the model is solid and has been correctly applied.
- We are willing to run with the regulator through the model in the TBAC offices
- On your request we are willing to run simulations on that model.”

De Dienst concludeert hieruit dat het financieel model niet ter beschikking zal worden gesteld, wat nochtans essentieel is om in alle onafhankelijkheid de nodige berekeningen, controles en evaluaties uit te voeren.

Om die redenen was de Dienst genoodzaakt een eigen model te ontwikkelen.

Op basis van de premissen in het ABC-model van The Brussels Airport Company en de daarbij horende “User Manual ABC model” heeft de Dienst het eigen model opgesteld waarin de nodige aanpassingen van verdeelsleutels en bedragen konden geïmplementeerd worden.

Op basis van de analyse van de Dienst beschreven in paragraaf 2.2.2.2. worden de hierna vermelde correcties toegepast in het ABC-model ontwikkeld door de Dienst:

- De kost van de “incentives” wordt als niet-gereguleerd beschouwd en bijgevolg voor honderd procent (100%) toegewezen aan de categorie “Other” (dit zijn de niet-gereguleerde activiteiten);
- De kosten opgenomen in bijlage 11 met betrekking tot de MEDA-activiteit worden niet voor honderd procent (100%) toegewezen aan de passagiers maar voor vijftig procent (50%), en de resterende vijftig procent (50%) aan de niet-gereguleerde activiteiten.
- Ten gevolge van de vaststellingen van de Dienst inzake de toewijzingen van oppervlaktes aan de activiteiten zijn er correcties op niveau van afschrijvingen en op niveau van de utiliteitskosten. In bijlagen 12 en 13 zijn de financiële gevolgen hiervan weergegeven.
- De kosten van de activiteiten A-OPS 1 en A-OPS 2 die toegewezen waren aan de passagiers worden overeenkomstig de verdeelsleutel toegewezen aan gereguleerde activiteit opstijgen en landen (twee derde van de kosten) en aan de gereguleerde activiteit parkeren van vliegtuigen (één derde van de kosten). In bijlage 14 wordt de verschuiving van deze kosten weergegeven.
- De kosten met betrekking tot de “PRM-activiteit” worden niet toegewezen aan de gereguleerde activiteiten maar aan de categorie “Other” (de niet-gereguleerde activiteiten). In bijlage 15 overzicht van deze verschoven kosten.
- Met betrekking tot de activiteit A-OPS 24 (Porters) wordt de opbrengst in mindering gebracht van de gereguleerde kosten. Het betreft hier een bedrag van vierduizend negenhonderd tweeënzeventig euro (4972€). Dit bedrag is berekend op basis van de werkelijke inkomsten door The Brussels Airport Company gemeld voor de periode januari 2010 – september 2010, zijnde drieduizend zevenhonderd negentwintig euro (3729€) geëxtrapoleerd naar een volledig jaar.
- Met betrekking tot de activiteit A-OPS 33 (Safety Management) worden de kosten verdeeld over alle gereguleerde activiteiten op basis van de inkomsten van de gereguleerde activiteiten. In bijlage 16 wordt de verschuiving van deze kosten weergegeven.
- Met betrekking tot activiteit A-OPS 19 (Boarding Management) wordt een bedrag van één miljoen tweeënzeventigduizend driehonderd drieënnegentig euro en achtenveertig eurocent (1.072.393,48€) uit de gereguleerde kostenbasis gehaald en verschoven naar de niet-gereguleerde kosten.
- Groei-index personeel. Alle personeelskosten van The Brussels Airport Company zijn met één procent (1%) boven inflatie geactualiseerd in plaats van twee procent (2%).
- De CAPEX-index van The Brussels Airport Company wordt niet aanvaard en vervangen door de bottom-up berekening van de Dienst, weergegeven in bijlage 10.

2.2.3. *Investeringsprogramma en evolutie van de “Regulatory Asset Base” (RAB) voor de gereguleerde periode april 2011 – maart 2016*

2.2.3.1. Beschrijving van het investeringsprogramma en evolutie van de “RAB” voor de gereguleerde periode april 2011 – maart 2016.

Het investeringsprogramma bevat een overzicht van alle investeringen per jaar voor de gereguleerde periode april 2011 – maart 2016 en een percentage van het gereguleerd karakter dat wordt toegekend aan de afzonderlijke investeringsprojecten. Bovendien wordt voor de gebudgetteerde investeringsprojecten een “slippage” berekend teneinde verschuivingen in de projecten op te vangen. Deze “slippage” wordt vertaald naar een financiële correctie van de gebudgetteerde bedragen.

Naast dit investeringsoverzicht wordt er in dit document eveneens de evolutie van de waarde van de “Regulated Asset Base” (“RAB”) berekend voor de gereguleerde periode april 2011 – maart 2016.

In bijlage 17 wordt het document met het investeringsprogramma en de evolutie van de “RAB” weergegeven dat door The Brussels Airport Company aan de Dienst werd meegedeeld.

2.2.3.2. Analyse door de Dienst.

De Dienst heeft naar aanleiding van haar analyse verschillende bemerkingen.

2.2.3.2.1. Overzicht investeringsprojecten

De Dienst heeft geen opmerkingen bij de oplijsting van de investeringsprojecten, echter wel bij de toekenning van de percentages van het gereguleerd karakter. De volgende projecten zijn naar mening van de Dienst niet correct ingeschat inzake het gereguleerd karakter:

- **Fly-over Brucargo.** The Brussels Airport Company beschouwt dit project als volledig gereguleerd.

De Dienst kan hiermee niet instemmen. De “Fly-over Brucargo” betreft de aansluiting van de luchthaven met de omgeving van de Haachtsesteenweg. Dit is dus volledig landzijde gelegen. Daarenboven wordt niet alle aangeleverde vracht op Brucargo nadien door de lucht verder vervoerd. Een relevant deel van de goederen vertrekt immers vanuit Brucargo opnieuw per vrachtvervoer over de weg. Tenslotte wordt er in het ABC-model van The Brussels Airport Company een verdeelsleutel aangegeven voor Brucargo gerelateerde activiteiten, namelijk dertig procent (30%) van de kosten gaat naar het tarief voor landen en opstijgen van vrachtvluchtvaartmaatschappijen en zeventig procent (70%) van de kosten gaat naar de niet-gereguleerde activiteiten.

De Dienst is bijgevolg van oordeel dat de verdeelsleutel uit het ABC-model voor dit investeringsproject kan toegepast worden, wat neerkomt op een gereguleerd karakter van dertig procent (30%).

- **Reorganisatie busplatform.** The Brussels Airport Company beschouwt dit project als volledig gereguleerd.

De Dienst kan hiermee niet instemmen. Zoals hiervoor reeds beschreven in paragraaf 2.2.2.2.2. is er slechts een zeer klein gedeelte van de busgebruikers die passagier zijn op Brussels Airport, meer bepaald slechts vijftien procent (15%). De overige vijftientig procent (85%) zijn werknemers actief op de luchthavensite.

De Dienst is er echter wel van overtuigd dat dit cijfer van vijftien procent (15%) nog kan stijgen, gelet op een steeds grotere focus op intermodaliteit en milieu.

Om die reden oordeelt de Dienst dat dit investeringsproject een gereguleerd karakter heeft van twintig procent (20%).

- **ERP Phase II.** The Brussels Airport Company beschouwt dit project als volledig gereguleerd.

De Dienst kan hiermee niet instemmen. Dit informaticaproject dient ter ondersteuning van het personeel van The Brussels Airport Company. Maar niet alle personeelsleden worden mee opgenomen in de gereguleerde kostenbasis.

Om die reden is de Dienst van oordeel dat dit investeringsproject voor achtentachtig procent (88%) als gereguleerd moet beschouwd worden. Dit percentage stemt overeen met de verdeelsleutel die gebruikt wordt bij andere projecten of kosten inzake personeel.

De Dienst wenst tenslotte nog haar bedenkingen te uiten bij bepaalde grote investeringsprojecten. Zowel naar opportuniteit als naar timing kan men zich bijvoorbeeld vragen stellen bij het investeringsproject Pier A West. Gelet op de financiële gevolgen van de investeringen zou de Dienst een grotere realiteitszin inzake timing van grote projecten verwachten.

Voor de volgende gereguleerde periode april 2016 - maart 2021 wenst de Dienst tevens een fiche per project te ontvangen waarin onder andere de voordelen per doelgroep en/of per dienst, de investeringen en de afschrijvingen, de operationele kosten en de eventuele afbraken vermeld zijn. De basis voor de evaluatie van de financiële gegevens en de toewijzing aan de diensten zal ook vermeld worden.

2.2.3.2.2. Berekening “RAB”

The Brussels Airport Company berekent de waarde van de totale “RAB” 2011 als volgt:

- Startwaarde is de waarde van “RAB” in 2009, dewelke volgens The Brussels Airport Company één miljard en vijfendertig miljoen euro bedraagt (1.035.000.000€).
- Hiervan wordt het bedrag van de “current liabilities regulated” afgetrokken;
- Hierbij wordt het bedrag van “working capital regulated” bijgeteld.

Voor 2011 komt de totale “RAB” volgens The Brussels Airport Company op een waarde van één miljard vijf miljoen euro (1.005.000.000€).

Voor de evolutie van de totale “RAB” waarde tot 2015 voert The Brussels Airport Company de volgende bewerkingen uit jaar per jaar:

- Startwaarde is de openingswaarde van de “RAB” van het voorgaande jaar;
- Hiervan worden de gereguleerde afschrijvingen afgetrokken;
- Hierbij worden de gereguleerde investeringen bijgeteld. Het betreft hier het bedrag van investeringen dat gecorrigeerd werd door de “slippage” factor;
- Hierbij wordt een bedrag bijgeteld voor revaluatie van de activa. Deze revaluatie bedraagt systematisch twee procent (2%) van de uiteindelijke “RAB” waarde van dat jaar;
- Hiervan wordt het bedrag van de “current liabilities regulated” afgetrokken;
- Hierbij wordt het bedrag van “working capital regulated” bijgeteld.

Bij deze methode toegepast door The Brussels Airport Company heeft de Dienst de volgende bemerkingen te maken.

- De “RAB”-waarde 2009 is inderdaad de correcte start voor de verdere berekeningen maar de Dienst stemt niet in met het bedrag van één miljard en vijfendertig miljoen euro (1.035.000.000€).

De “RAB”-waarde 2009 is de netto boekwaarde 2009 die wordt afgeleid uit de “FAB” en ligt merkkelijk hoger dan de aangegeven waarde door The Brussels Airport Company, meer bepaald één miljard honderdentwaalf miljoen driehonderd en vijfduizend vijfhonderd achtenvijftig euro en veertig eurocent (**1.112.305.558,40€**). In bijlage 18 wordt deze berekening weergegeven.

- De Dienst stelt vast dat bij de berekeningen van The Brussels Airport Company een sprong wordt gemaakt van de “RAB”-waarde 2009 naar 2011 zonder dat er overgangsparameters zijn bepaald voor het jaar 2010. Het is nochtans mogelijk de berekening te maken voor 2010 aangezien de noodzakelijke elementen voor een berekening van “RAB”-waarde 2010 allemaal voorhanden zijn: “RAB”-waarde 2009, investeringen 2010, afschrijvingen 2010, “current liabilities regulated” 2010 en “working capital regulated” 2010. Deze methodiek van The Brussels Airport Company is niet transparant en staat bijgevolg niet garant voor de kostengerelateerdheid van de tarieven en de tariefformule.

De Dienst is bijgevolg van oordeel dat de voor de berekening van de “RAB” en voor een correcte weergave van de evolutie van de “RAB” tot en met 2015, de waarde van “RAB” 2010 moet berekend worden.

- De Dienst stelt vast dat The Brussels Airport Company voor de berekening van de “RAB” steeds vertrekt van de openingswaarde van de “RAB” van het voorgaande jaar. Dit heeft tot gevolg dat in haar methode de afschrijvingen en de investeringen voor 2011 niet zijn meegerekend.

De Dienst kan hiermee niet instemmen gelet op het principe van kostengerelateerdheid van de tarieven. Teneinde een correcte verrekening te

hebben van de kosten moeten alle afschrijvingen en investeringen ingebracht zijn. Dit impliceert dat het startpunt voor de berekening van de “RAB”-waarde voor een bepaald jaar niet de openingswaarde is van de “RAB” van het voorgaande jaar maar echter wel de sluitingswaarde van de “RAB” van het voorgaande jaar.

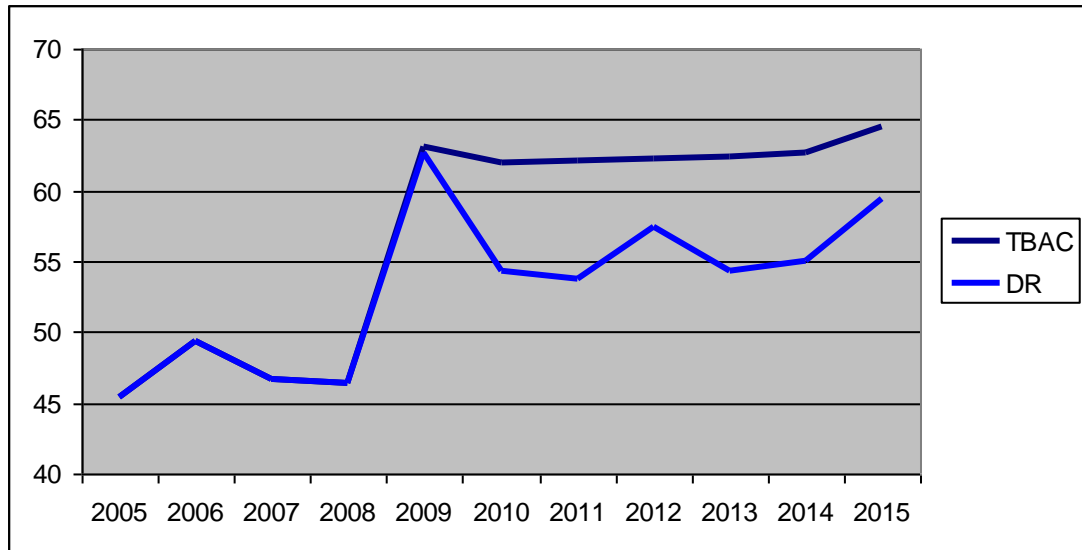
De Dienst is van oordeel dat voor elk jaar de afschrijvingen en de investeringen moeten verrekend worden, wat zich vertaalt in een openingswaarde en een sluitingswaarde van de “RAB” voor elk jaar.

- De bedragen die The Brussels Airport Company vermeld voor de jaarlijkse afschrijvingen stemmen niet overeen met de werkelijke afschrijvingen. The Brussels Airport Company geeft een jaarlijks afschrijvingsbedrag dat voor de gehele gereguleerde periode stabiel blijft, namelijk circa tweeënzestig miljoen euro (62.000.000€). The Brussels Airport Company beweert dat “de afschrijvingen in hun model een top down benadering waren, gebaseerd op de forecast 2009. Immers op dat ogenblik was een herwaarderingsoefening aan de gang, waarop op dat ogenblik geen bottom-up analyse mogelijk was op afschrijvingen” (afkomstig uit “Answers to Regulator Questions 26-11-2010, verzonden aan de Dienst per e-mail op 26 november 2010).

De Dienst kan hiermee niet akkoord gaan. De afschrijvingsbedragen van The Brussels Airport Company zijn niet kostengerelateerd en hebben voor zover de Dienst kon nagaan geen enkel verband met de gerapporteerde bedragen in de neergelegde jaarrekeningen.

De afschrijvingsbedragen vallen nochtans te berekenen. De afschrijvingen voor de gekende activa eind 2009 zijn volledig af te leiden uit de beschikbare “FAB”, en zoals weergegeven in bijlage 2. Met betrekking tot de toekomstige investeringen kan men de afschrijvingen berekenen door een gemiddelde afschrijvingsgraad van 5,6% te nemen, welke kan worden afgeleid uit de historische afschrijvingsgraad in de “FAB”. Deze gemiddelde afschrijvingsgraad zal worden toegepast vanaf het jaar na afronding van het investeringsproject. Deze assumptie is aanvaardbaar gelet op het feit dat uit de “FAB” kan worden afgeleid dat het overgrote deel van de activa worden geactiveerd in de maand december.

Grafisch kan het verschil in afschrijvingen tussen The Brussels Airport Company en de Dienst als volgt weergegeven worden.:



Met het oog op het principe van kostengerelateerdheid is de Dienst van oordeel dat een correcte inschatting van de toekomstige jaarlijkse afschrijvingsbedragen moet gebeuren zoals beschreven in voorgaande alinea. In bijlage 19 wordt deze berekening weergegeven.

- Met betrekking tot de investeringen die moeten bijgeteld worden in de jaarlijkse “RAB”-waarde heeft de Dienst twee (2) bemerkingen:
 - De Dienst ziet geen enkel nut om een “slippage” factor toe te passen op de gebudgetteerde bedragen voor de investeringen. De Dienst heeft weliswaar begrip voor het feit dat projecten vertraging kunnen oplopen maar dit dient te worden opgevangen via degelijke projectplanning en niet via het op voorhand invoegen van een correctiefactor toe te passen op de gebudgetteerde bedragen.

De Dienst kan bijgevolg de gecorrigeerde investeringsbedragen niet aanvaarden en is van oordeel dat de werkelijk gebudgetteerde bedragen voor de investeringsprojecten dienen gebruikt te worden.

- The Brussels Airport Company laat de jaarlijks gebudgetteerde bedragen van de investeringen onmiddellijk in de “RAB” opnemen, ongeacht of een investeringsproject is afgerond of operationeel in gebruik is genomen.

De Dienst kan hiermee niet instemmen omwille van de volgende redenen:

- Het opnemen van onafgewerkte investeringen of investeringen die nog niet operationeel in gebruik zijn in de “RAB”-waarde is een vorm van prefinanciering. Volgens de aanbevelingen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO Document 9082 – ICAO’s Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services – 8th Edition 2009) moeten de gebruikers niet betalen voor faciliteiten en diensten die ze niet gebruiken. Bovendien ziet

de Dienst geen reden om een uitzondering toe te laten zoals voorzien in de aanbevelingen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

- De andere gereguleerde sectoren in België (energie, post- en telecommunicatie, financiële sector) kennen evenmin de mogelijkheid om activa die nog niet in gebruik zijn reeds op te nemen in de “RAB”-waarde.

Om die redenen is de Dienst van oordeel dat de bedragen van de investeringsprojecten slechts opgenomen mogen worden in de “RAB”-waarde op het ogenblik dat de activa in gebruik zijn genomen.

- The Brussels Airport Company past in haar methodiek een jaarlijkse revaluatie toe van de “RAB”-waarde en telt dit mee op bij de jaarlijkse “RAB”-waarde. Het betreft hier een jaarlijkse revaluatie van gemiddeld twee procent (2%).

De Dienst kan niet akkoord gaan met deze techniek van revaluatie. Er is geen enkele wettelijke grond om de waarde van de activa reeds jaren op voorhand hoger in te schatten aan een jaarlijks ritme van twee procent (2%). Dit kan niet anders geïnterpreteerd worden dan het anticiperen op een mogelijke toekomstige herwaarderingsoefening. Dit wordt echter niet toegelaten door de wetgeving. Artikel 57 van het Koninklijk Besluit van 30 januari 2001 tot uitvoering van het wetboek van vennootschappen bepaalt dat “vennootschappen de materiële vaste activa, de deelnemingen en aandelen die onder de financiële vaste activa voorkomen of bepaalde soorten hiervoor genoemde vaste activa [mogen] herwaarderen, wanneer de waarde van deze activa, bepaald in functie van hun nut voor de vennootschap, op vaststaande en duurzame wijze uitstijgt boven hun boekwaarde.”

Dit impliceert dat er in eerste instantie sprake moet zijn van een boekwaarde van de activa en vervolgens dat de meerwaarde expliciet moet vastgesteld worden op basis van een analyse/expertise, wat hier manifest niet het geval is.

Om die reden aanvaardt de Dienst de revaluatiebedragen in de berekening van de “RAB”-waarde door The Brussels Airport Company niet.

2.2.3.3. Correcties door de Dienst.

Op basis van de bemerkingen van de Dienst in hoofdstuk 2.2.3.2. worden de volgende correcties aangebracht in het investeringsprogramma en de berekening en evolutie van de “RAB” voor de gereguleerde periode april 2011 – maart 2016:

- Investeringsproject “Fly-over Brucargo” wordt slechts voor dertig procent (30%) gereguleerd erkend in plaats van honderd procent (100%);
- Investeringsproject “Reorganisatie busplatform” wordt slechts voor twintig procent (20%) gereguleerd erkend in plaats van honderd procent (100%);
- Investeringsproject “ERP Phase II” wordt slechts voor achtentachtig procent (88%) gereguleerd erkend in plaats van honderd procent (100%);

- De “RAB”-waarde 2009 wordt door de Dienst berekend op één miljard honderdentwaalf miljoen driehonderd en vijfduizend vijfhonderd achtenvijftig euro en veertig eurocent (1.112.305.558,40€) in plaats van één miljard en vijfendertig miljoen euro (1.035.000.000€);
- De totale “RAB”-waarde 2010 wordt berekend als overgang tussen 2009 en 2011;
- De start voor een berekening van een “RAB”-waarde begint bij de sluitingswaarde van de “RAB” van het voorgaande jaar;
- De bedragen voor de afschrijvingen worden correct berekend aan de hand van de volgende elementen:
 - de FAB voor de investeringen tot en met 2009;
 - het ontwikkelingsplan 2011 – 2016 voor het jaar 2010;
 - het investeringsprogramma voor de jaren 2011 -2016.
- De gebudgetteerde bedragen van de investeringen worden gehanteerd in plaats van de door de “slippage”-factor gecorrigeerde bedragen;
- De bedragen van de investeringsprojecten worden pas opgenomen in de berekening van de “RAB” –waarde wanneer het project in gebruik genomen wordt;
- De systematische revaluatie van twee procent (2%) van de activa in de “RAB”-waarde wordt niet aanvaard.

Deze correcties leiden tot een “RAB”-waarde voor de periode 2011 – 2015 als volgt:

2011	2012	2013	2014	2015
1.017,06	1.015,06	1.020,39	1.017,46	1.189,65

De volledige detailberekening is terug te vinden in bijlage 20.

2.2.4. Financials.

2.2.4.1. Beschrijving van de Financials

The Brussels Airport Company heeft een overzichtstabel ter beschikking gesteld waarin de inkomsten, de operationele kosten (OPEX), de afschrijvingen, de EBIT (earnings before interest and taxes) en de waarde van de “RAB” worden weergegeven voor het geheel van de gereguleerde activiteiten.

Op basis van deze tabel met financiële gegevens berekent The Brussels Airport Company de rentabiliteit (ROCE - Return On Capital Employed) van de gereguleerde activiteiten voor elk jaar tijdens de gereguleerde periode april 2011 – maart 2016.

In bijlage 21 overzicht van de financiële gegevens door The Brussels Airport Company meegedeeld.

2.2.4.2. Analyse van de Financials

De Dienst stelt bij haar analyse van de financiële gegevens de volgende zaken vast.

- De bedragen voor de afschrijvingen tijdens de gereguleerde periode april 2011 – maart 2016 blijven steeds constant.

Zoals reeds aangegeven stemmen deze afschrijvingsbedragen niet overeen met de realiteit en zijn dus niet kostengerelateerd. De Dienst heeft de afschrijvingsbedragen herberekend zoals beschreven in paragraaf 2.2.3. en weergegeven in bijlage 19.

- Omdat de herwaarderingsmeerwaarden die uit de herwaardering van 2009 voortvloeien niet fiscaal aftrekbaar zijn, wordt The Brussels Airport Company hierop extra belast. Vijftien miljoen euro (15.000.000€) daarvan worden als gereguleerd beschouwd door The Brussels Airport Company. Deze laatste telt dit bedrag mee in haar taxatiebasis voor de hele gereguleerde periode april 2011 – maart 2016 en rekent op die wijze de belasting op deze herwaarderingsmeerwaarden door naar de gereguleerde activiteiten.

De Dienst kan niet instemmen met het doorreken van de belasting op de herwaarderingsmeerwaarden. De Dienst baseert zich hiervoor op de reglementering en op een recente technische nota 2010-1 van de Belgische Commissie voor Boekhoudkundige Normen (CBN) inzake definiëring van EBIT/EBITDA¹.

Ten eerste bepaalt artikel. 50 §1 van het KB van 21 juni 2004 dat “De rentabiliteit van de gereguleerde activiteiten (“ROCE”) wordt gemeten door de inkomsten van vóór financiële lasten en belastingen van de gereguleerde activiteiten na subsidiering (“EBIT”).

Ten tweede, de CBN legt in de hierboven genoemde nota op hoe de begrippen EBIT en EBITDA, welke afkomstig zijn uit de internationale financiële rapporteringspraktijk, dienen gedefinieerd te worden op basis van de Belgische jaarrekening.

Omschrijving	Code
Winst (verlies) van het boekjaar voor belasting	9903
- Opbrengsten uit vlottende activa	751
- Andere financiële opbrengsten	752/9
+ Kosten van schulden	650
+ Andere financiële kosten	652/9
EBIT	

¹ Commissie voor Boekhoudkundige Normen, Technische nota 2010-1 “Definiëring van EBIT / EBITDA”, 8 september 2010, www.cnc-cbn.be

Hieruit blijkt dat de vijftien miljoen euro (15.000.000€) aan niet fiscaal aftrekbare afschrijvingen op de herwaarderingsmeerwaarden niet mogen inbegrepen zijn in de berekening van EBIT.

De berekening van The Brussels Airport Company volgt duidelijk niet deze bepalingen.

Om die reden kan de Dienst niet aanvaarden dat het bedrag van vijftien miljoen euro (15.000.000€) door The Brussels Airport Company wordt meegerekend in de EBIT.

- De kosten die door de Dienst in de “FAB” als operationele kost (OPEX) worden geïdentificeerd (ten bedrage van tweehonderd en elfduizend driehonderd veertien euro (211.314€) – zie hoofdstuk 2.2.1.) worden in deze financiële tabel bijgeteld bij de operationele kosten.

2.2.4.3. Correcties door de Dienst

- Aanpassing van de afschrijvingsbedragen;
- Herberekening van de operationele kosten;
- Aanpassing van de EBIT.

In bijlage 22 zijn de financials terug te vinden naar aanleiding van de correcties van de Dienst.

2.2.5. *Formule voor tariefcontrole en bijhorend tariefsysteem.*

2.2.5.1. Beschrijving van de formule voor tariefcontrole en bijhorend tariefsysteem meegedeeld door The Brussels Airport Company

Bij schrijven van 15 oktober 2010 heeft The Brussels Airport Company haar formule voor tariefcontrole en bijhorend tariefsysteem meegedeeld aan de Dienst.

Het tariefsysteem omvat de volgende tariefstructuur:

- LTO-heffing: $U \cdot W \cdot E \cdot D$
waarbij
 $U = 2,05 \text{ €}$
 $W = \text{gewichtfactor}$
 $E = \text{milieufactor}$
 $D = \text{Dag/nacht factor}$
- Parkeertarief: $U \cdot W \cdot T$
waarbij
 $U = 0,62 \text{ €/h (passagiersvliegtuig) en } 0,177 \text{ €/h (cargovliegtuig)}$
 $W = \text{MTOW gecertificeerde waarde in ton}$
 $T = \text{duurtijd op de standplaats}$

- Passagierstarief
 Vertrekkend = 18,49€
 Transfer = 9,48 €
 Transit = 0 €
- PRM-tarief = 0,36 €
- Beveiligingstarief = 5,9 € op alle vertrekkende passagiers (vertrekkende, transfer en transit)
- Brandstoftarief: wordt niet aangerekend.
- Incentivesysteem: het systeem van financiële ondersteuning door The Brussels Airport Company.

De formule voor tariefcontrole meegedeeld door The Brussels Airport Company is als volgt:

- $CPI + 0,9\%$
- Boven op de 0,9% worden de tarieven aangepast vanaf april van het jaar waarin de werken aan Pier A West zullen aanvangen, gebaseerd op de geplande en de eigenlijke kapitaaluitgaven a rato van 0,25% per schijf van €10 miljoen investeringen.

2.2.5.2. Analyse van de formule voor tariefcontrole en bijhorend tariefsysteem meegedeeld door The Brussels Airport Company

Voorafgaandelijke bemerkingen

De Dienst betreurt dat The Brussels Airport Company haar initiële poging tot herbalancering van de tarieven, dit is een zo correct mogelijke benadering van de kostengerelateerdheid tussen de tarieven onderling, niet heeft volgehouden tot op het einde van de consultaties en dit voornamelijk op vraag van de luchtvaartmaatschappijen om zoveel mogelijk van de kosten op de passagierszijde te leggen. Er waren nochtans (informele) afspraken tussen de Dienst en TBAC om een begin van herbalancering door te voeren voor de gereguleerde periode april 2011 – maart 2016 teneinde manifeste fouten maar ook historisch scheef gegroeide kostenverdelingen recht te zetten.

De Dienst kan weliswaar begrip opbrengen voor de huidige financiële crisis en de economische moeilijkheden die de luchtvaartmaatschappijen hierdoor ondervinden, maar benadrukt echter wel dat de positie van de passagier eveneens dient bewaakt te worden en dat bijgevolg voor de gereguleerde periode april 2016 – maart 2021 de herbalancering een belangrijk aandachtspunt en verwezenlijking dient te zijn.

De Dienst stelt vast dat twee belangrijke tarieven, namelijk het tarief voor het landen en opstijgen en het parkeertarief zwaar verlieslatend blijven, terwijl het passagiertarief een ongewoon hoge marge genereert. Deze anomalie toont een verschijnsel van

kruissubsidiëring aan tussen de diensten gerelateerd aan vliegtuigbewegingen en de diensten gerelateerd aan passagiers. Met andere woorden, vliegtuigbewegingen worden door de passagiers gesubsidieerd, wat vooral de verlieslatend cargoactiviteiten ten goede komt.

2.2.5.2.1. LTO-heffing

De Dienst stelt vast dat het meegedeelde tarief voor landen en opstijgen van vliegtuigen tegemoet komt aan de reglementaire bepaling van artikel 47 §2 van het KB van 21 juni 2004 namelijk een differentiatie om de geluidshinder veroorzaakt door de luchtvaartactiviteiten in het algemeen en door de nachtvluchten in het bijzonder te verminderen.

De opbouw van de berekeningswijze van de LTO-heffing voldoet eveneens aan de vereisten van artikel 47 §1 van het KB van 21 juni 2004 namelijk voorgesteld op een logische, eenvoudige en duidelijke wijze en waarvan de regels transparant dienen te zijn voor elke gebruiker.

Gelet op de bemerkingen van de Dienst in de hoofdstukken 2.2.1., 2.2.2., 2.2.3. en 2.2.4. en gelet op het niet herbalanceren van de tarieven door The Brussels Airport Company is het meegedeelde tarief voor landen en opstijgen van vliegtuigen niet kostengerelateerd.

De correcties die de Dienst heeft uitgevoerd in de hoofdstukken 2.2.1., 2.2.2., 2.2.3. en 2.2.4. zijn bijgevolg een noodzaak om het gebrek aan kostengerelateerdheid enigszins te corrigeren. De Dienst benadrukt dat voor de gereguleerde periode april 2016 – maart 2021 de herbalancering een belangrijk aandachtspunt en verwezenlijking dient te zijn.

2.2.5.2.2. Parkeertarief

De opbouw van de berekeningswijze van het parkeertarief voldoet aan de vereisten van artikel 47 §1 van het KB van 21 juni 2004 namelijk voorgesteld op een logische, eenvoudige en duidelijke wijze en waarvan de regels transparant dienen te zijn voor elke gebruiker.

Gelet op de bemerkingen van de Dienst in de hoofdstukken 2.2.1., 2.2.2., 2.2.3. en 2.2.4. en gelet op het niet herbalanceren van de tarieven door The Brussels Airport Company is het meegedeelde parkeertarief voor vliegtuigen niet kostengerelateerd.

De correcties die de Dienst heeft uitgevoerd in de hoofdstukken 2.2.1., 2.2.2., 2.2.3. en 2.2.4. zijn bijgevolg een noodzaak om het gebrek aan kostengerelateerdheid enigszins te corrigeren. De Dienst benadrukt dat voor de gereguleerde periode april 2016 – maart 2021 de herbalancering een belangrijk aandachtspunt en verwezenlijking dient te zijn.

2.2.5.2.3. Passagierstarief

De tarieven voor passagiers zijn op een eenvoudige, duidelijke en transparante wijze voorgesteld, zij het echter niet logisch. Zo bijvoorbeeld stelt de Dienst vast dat er geen afzonderlijk tarief is voor transitpassagiers, ondanks het feit dat de transitpassagiers dezelfde infrastructuur en diensten gebruiken als transferpassagiers.

De Dienst stelt vast dat de tarieven van de passagiers bijgevolg niet kostengerelateerd zijn en dat de reden hiervoor gelegen is in de niet uitvoering van de herbalancering en de bemerkingen van de Dienst in de hoofdstukken 2.2.1., 2.2.2., 2.2.3. en 2.2.4. Hierbij geldt dus dezelfde bemerking dat voor de gereguleerde periode april 2016 – maart 2021 de herbalancering een belangrijk aandachtspunt en verwezenlijking dient te zijn.

2.2.5.2.4. PRM-tarief

De Dienst stelt vast dat The Brussels Airport Company een PRM-tarief ter goedkeuring voorlegt.

Zoals reeds hiervoor uiteengezet, is “PRM” momenteel geen gereguleerde activiteit en is de Dienst niet de bevoegde instantie inzake toepassing van de Europese Verordening 1107/2006.

De Dienst heeft echter wel alle kosten gelinkt aan de “PRM”-activiteit geïsoleerd van de gereguleerde activiteiten teneinde een correct beeld te hebben. Dit is reeds beschreven in hoofdstukken 2.2.1.2. en 2.2.2.2.2.

De Dienst doet bijgevolg geen uitspraak over het meegedeelde PRM-tarief.

2.2.5.2.5. Beveiligingstarief

De Dienst stelt vast dat het beveiligingstarief meegedeeld door The Brussels Airport Company voldoet aan de aan de vereisten van artikel 47 §1 van het KB van 21 juni 2004 namelijk voorgesteld op een logische, eenvoudige en duidelijke wijze en waarvan de regels transparant dienen te zijn voor elke gebruiker.

De Dienst stelt eveneens vast dat voor het beveiligingstarief The Brussels Airport Company wel moeite heeft gedaan om kostengerelateerdheid te realiseren. De Dienst apprecieert dan ook de intentie van The Brussels Airport Company om voor de volgende gereguleerde periode april 2016 – maart 2021 in de “FAB” een afzonderlijke categorie voor beveiliging te maken teneinde de kostengerelateerdheid voor deze gereguleerde activiteit verder te realiseren.

2.2.5.2.6. Brandstoftarief

De Dienst stelt vast dat er geen afzonderlijke brandstoftarief gevraagd wordt door The Brussels Airport Company, gelet op de minimale kosten hieraan verbonden. De kosten worden door The Brussels Airport Company mee opgenomen in de kostenbasis voor airside.

De Dienst stemt in met deze afwijking van het principe van kostengerelateerdheid.

2.2.5.2.7. Incentivesysteem

De Dienst stelt vast dat The Brussels Airport Company haar incentivesysteem ter goedkeuring voorlegt.

Zoals voordien reeds uiteengezet is er geen enkele bepaling in de reglementering die er op wijst dat het incentivesysteem moet goedgekeurd worden door de Dienst. Dit lijkt trouwens evident aangezien dergelijke financiële tussenkomsten van The Brussels Airport Company een louter commercieel karakter hebben. Dit werd trouwens bevestigd in een vroeger schrijven van The Brussel Airport Company (zie hoofdstuk 2.2.2.2.2.).

De Dienst doet bijgevolg geen uitspraak doen over het meegedeelde incentivesysteem.

2.2.5.2.8. Formule voor tariefcontrole

The Brussels Airport Company stelt een formule voor om de tarieven jaarlijks te laten evolueren met $CPI + 0,9\%$, en daar bovenop vanaf april in het jaar waarin de werken aan Pier A West zullen aanvangen met $0,25\%$ per schijf van €10 miljoen investeringen inzake Pier A West, gebaseerd op de geplande en de eigenlijke kapitaaluitgaven.

▪ CPI + 0,9%

The Brussels Airport Company komt tot de formule van $CPI + 0,9\%$ op basis van haar financials zoals beschreven in hoofdstuk 2.2.4.

Overeenkomstig artikel 42 van het KB van 21 juni 2004 heeft The Brussels Airport Company recht op een billijke winstmarge. Deze billijke winstmarge wordt overeenkomstig artikel 50 van het KB van 21 juni 2004 beoordeeld op basis van de marktreferenties en door het gebruik van de methode van de gewogen gemiddelde kost van het kapitaal (WACC).

De Dienst merkt echter op dat de bestaande reglementering voor de economische regulering van Brussels Airport geen precieze formules van de WACC-berekening voorzien, noch een datum waarop financiële indicatoren gemeten moeten worden.

Momenteel komt de WACC volgens The Brussels Airport Company overeen met zes procent (6%). De berekeningsmethode van de WACC door The Brussels Airport Company werd overgemaakt aan de Dienst per e-mail op 3 september 2010 ("Answers to Regulator questions – Letter of August 10th 2010" – pagina 15-18). In bijlage 23 wordt de door The Brussels Airport Company gebruikte WACC-formule en de invulling van de parameters weergegeven.

De Dienst heeft voornamelijk twee opmerkingen voor wat betreft de WACC-berekening die door The Brussels Airport Company voorgesteld werd:

- Ofwel komt de “gearing” (g parameter) niet overeen met de jaarrekeningen, ofwel is er een onaanvaardbaar systeem van allocatie van bepaalde passiva (eigen vermogen + 50% van de schuld) aan bepaalde (gereguleerde) activa die de WACC kunstmatig omhoog trekt.
- Het gebruik van The Brussels Airport Company rating voor de berekening van de "debt financing costs" impliceert dat de gebruikers extra zouden moeten betalen voor de gevolgen van de financiële politiek van The Brussels Airport Company. De "debt financing costs" moeten gewoon de gemiddelde kosten voor een luchthavenuitbater in Europa weerspiegelen, zonder de graad van financiële risico's die door deze uitbater genomen werd.

De Dienst benadrukt dat de WACC de toestand op de financiële markt voor een luchthavenuitbater moet weerspiegelen, en niet de interne behoeften van The Brussels Airport Company, noch de gevolgen van de financiële politiek van de maatschappij op haar notatie. Om die reden kan de Dienst de methodologie van The Brussels Airport Company voor de berekening van de WACC niet aanvaarden.

De dienst heeft bijgevolg haar eigen methode voor de berekening van de WACC gebruikt waarbij rekening wordt gehouden met de marktreferenties, zoals vereist door artikel 50 van het KB van 21 juni 2004. In bijlage 24 wordt de gebruikte methodiek van de Dienst voor de berekening van de WACC weergegeven. Gezien het feit dat de marktwaardes van beursgenoteerde luchthavens aanzienlijke schommelingen in de recente vijf jaar hebben gekend, dat de risicovrije renten (OLO 10 jaar) een stijging hebben gekend met de recente financiële crisis in Europa en dat deze twee parameters een significante rol spelen in de bepaling van de WACC waarde, vindt de Dienst dat zes procent (6%) niet onredelijk is.

Deze billijke marge, wat overeenstemt met de vergoeding van de markt, mag echter pas bereikt worden wanneer de dual till is ingevoerd, dit is na vier (4) gereguleerde periodes. Tot zolang is er een subsidiëring van de gereguleerde activiteiten door haar eigen subsidiërende activiteiten.

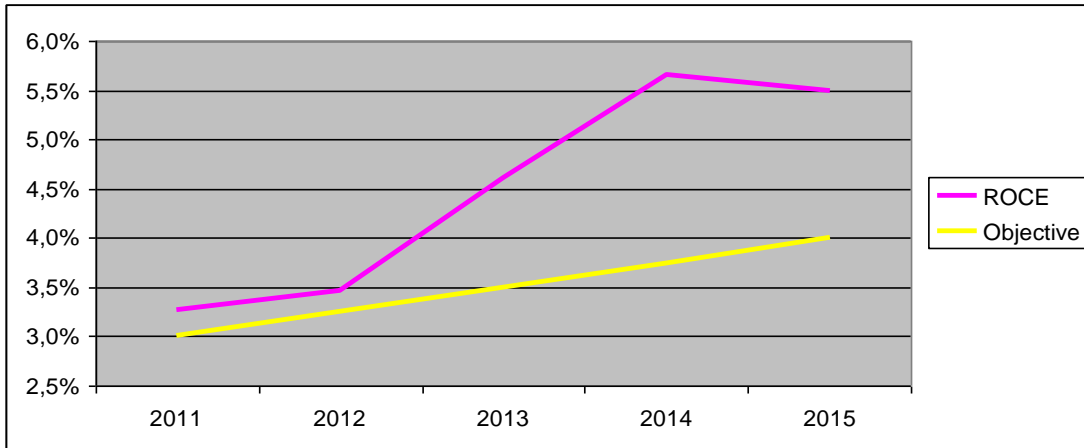
De evolutie naar deze dual till situatie en dus de billijke vergoeding verloopt overeenkomstig artikel 49 §2 lineair. Dit impliceert dat voor de gereguleerde periode april 2011 – maart 2016 een rentabiliteit voor de gereguleerde activiteiten van drie à vier procent (3% à 4%) aanvaardbaar en toegelaten is.

Deze rentabiliteit wordt overeenkomstig artikel 50 §1 gemeten “door de inkomsten vóór financiële lasten en belastingen van de gereguleerde activiteiten na subsidiëring (EBIT) te delen door de som van de netto vast activa en vlottende activa die bestemd werden voor de gereguleerde activiteiten” (dit is de total “RAB”).

Teneinde deze marge van drie à vier procent (3% à 4%) te bereiken vraagt The Brussels Airport Company een jaarlijkse verhoging van de gereguleerde tarieven met CPI+0,9%. Dit wordt weergegeven in de tabel met Financials van The Brussels Airport Company in bijlage 21.

De Dienst kan niet instemmen met de meegedeelde formule van $CPI+0,9\%$ door The Brussels Airport Company.

Immers, de correcties die de Dienst heeft aangebracht in de voorgaande hoofdstukken leiden tot de tabel met nieuwe Financials zoals weergegeven in bijlage 22. Indien op basis van deze cijfers een jaarlijkse verhoging van $CPI+0,9\%$ zou worden toegestaan, eindigt The Brussels Airport Company met een rentabiliteit voor de gereguleerde activiteiten die ver buiten de grenzen van drie à vier procent (3% à 4%) gaat. De grafiek hieronder geeft deze evolutie van de rentabiliteit weer.



Op basis daarvan oordeelt de Dienst dat een jaarlijkse aanpassing van de gereguleerde tarieven met $CPI - 0,55\%$ (CPI minus nul komma vijfenvijftig procent) noodzakelijk is om binnen de marges van de wettelijk voorziene rentabiliteit te blijven.

▪ 0,25% per schijf van tien miljoen euro inzake Pier A West

The Brussels Airport Company vraagt voor het grote investeringsproject van Pier A West reeds een vergoeding overeenkomstig de billijke winstmarge, dit betekent een rentabiliteit van zes procent (6%). Argumentatie hiervoor is dat de tarieven van Brussels Airport onder het gemiddelde van de vier (4) goedkoopste referentieluchthavens liggen waardoor de graad van subsidiëring versneld mag dalen (artikel 49 §5 van het KB van 21 juni 2004). Dit betekent een hogere rentabiliteit dan de normale lineaire evolutie.

Op basis hiervan vraagt The Brussels Airport Company een extra verhoging van de tarieven met een kwart procent (0,25%) per schijf van tien miljoen euro (10.000.000€) vanaf april in het jaar waarin de werken aan Pier A West aanvangen.

De Dienst kan instemmen met de argumentatie van The Brussels Airport Company maar legt echter wel een vorm van controle op voor de toepassing van dit mechanisme. De Dienst zal jaarlijks een controle uitoefenen voorafgaandelijk aan de toepassing van de procentuele verhoging van de tarieven door The Brussels Airport Company.

De Dienst verklaart zich akkoord met de meegedeelde formule van The Brussels Airport Company om vanaf april in het jaar waarin de werken van Pier A West aanvangen een extra verhoging van de tarieven door te voeren met 0,25% per schijf van per schijf van €10 miljoen investeringen inzake Pier A West, gebaseerd op de geplande en de eigenlijke kapitaaluitgaven.

De Dienst eist echter geïnformeerd te worden over de detailinformatie (toegekende offertes, facturen, etc) die aan de basis ligt van de berekening van de procentuele verhoging door The Brussels Airport Company en dit ten laatste op het moment van de publicatie van de tarieven voor gereguleerde activiteiten zoals geregeld bij artikel 52 §3 van het KB van 21 juni 2004.

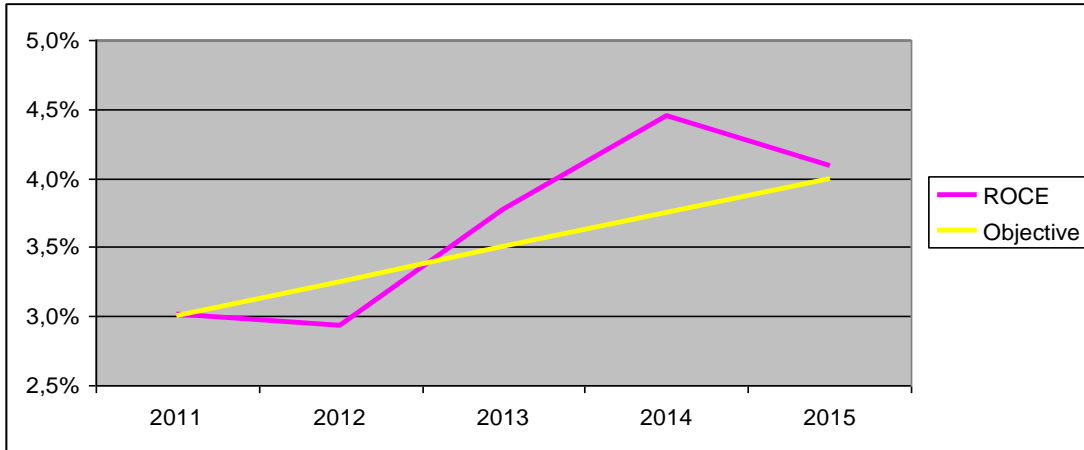
De Dienst merkt tenslotte op dat de samenstelling van de korf van referentieluchthavens een problematisch punt blijft zoals uit de raadplegingen is gebleken. Tussen luchtvaartmaatschappijen en de luchthavenuitbater bestaat geen akkoord omtrent de invulling en de interpretatie van de definitie van een referentieluchthaven. De Dienst zal dan ook van zeer nabij het voorstel opvolgen van The Brussels Airport Company om de korf van de referentieluchthavens en de benchmark-methodologie in de loop van de gereguleerde periode april 2011 – maart 2016 te bespreken.

- ROCE voor de gereguleerde periode april 2011 – maart 2016

De uiteindelijke rentabiliteit (ROCE) op basis van de correcties door de Dienst voor de gereguleerde periode april 2011 – maart 2016 wordt hieronder grafisch weergegeven.

De schommelingen van de ROCE worden verantwoord door de veranderingen in activa en afschrijvingen tijdens deze gereguleerde periode (bijvoorbeeld afbraak IRDL-tent in 2012 en bijkomende afschrijvingen ten gevolge van nieuwe investeringen).

Het eindigen van de ROCE boven de vastgelegde grens van vier procent (4%), meer bepaald 4,1%, wordt door de Dienst toegelaten omwille van de door The Brussels Airport Company gevraagde marktvergoeding (6%) voor de investering van Pier A West.



2.2.5.3. Correcties van de formule voor tariefcontrole en bijhorend tariefstelsel meegedeeld door The Brussels Airport Company

Op basis van de voorgaande opmerkingen heeft de Dienst de volgende correcties doorgevoerd:

- Aanpassing van de tariefformule. De jaarlijkse aanpassing en evolutie van de gereguleerde tarieven gebeurt aan de hand van de formule $CPI - 0,55\%$, uitgezonderd de afzonderlijke formule voor Pier A West.
- De Dienst eist geïnformeerd te worden over de details die aan de basis ligt van de berekening van de procentuele verhoging door The Brussels Airport Company voor de investering Pier A West en dit ten laatste op het moment van de publicatie van de tarieven voor gereguleerde activiteiten.
- De Dienst doet geen uitspraak over het PRM-tarief en het incentivesysteem van The Brussels Airport Company.

2.2.6. *Terugbetaling van de aangerekende afschrijvingen van het investeringstekort uit de gereguleerde periode april 2006 – maart 2011.*

De Dienst stelt vast dat de vooropgestelde investeringsbedragen voor de lopende gereguleerde periode april 2006 – maart 2011 niet volledig gerealiseerd worden door The Brussels Airport Company. Ongeveer zevenentwintig miljoen euro (27.000.000€) van de gebudgetteerde investeringen werd niet uitgevoerd. The Brussels Airport Company beweert dat voor de niet-uitvoering van deze investeringen er geen terugbetaling dient te gebeuren naar de luchtvaartmaatschappijen of passagiers.

Hiervoor baseert The Brussels Airport Company zich op artikel 46 §1 van het KB van 21 juni 2004 en stelt dat het niet uitvoeren van de investeringen neerkomt op goed beheer (“good management”) en dat ze “voordeel haalt uit de resultaten van de geleverde inspanningen om het beheer van de luchthaven Brussel-Nationaal te verbeteren” (citaat artikel 46 §1). Bovendien stelt The Brussels Airport Company dat geen enkel artikel in de reglementering hen verplicht dergelijke terugbetaling te doen.

De Dienst kan niet volledig instemmen met deze redenering van The Brussels Airport Company. Inderdaad, het niet-uitvoeren van de investeringen is een maatregel die The Brussels Airport Company mag nemen indien de economische realiteit dit vereist. De economische /financiële crisis heeft er inderdaad toe geleid dat bepaalde investeringen niet werden uitgevoerd.

Het probleem stelt zich echter bij het principe van kostengerelateerdheid (artikel 42 van het KB van 21 juni 2004) dat moet gerespecteerd worden voor de tarieven van de gereguleerde activiteiten. De tarieven voor de lopende gereguleerde periode werden immers destijds berekend op basis van een volledig uitgevoerd investeringsprogramma en de hieraan gekoppelde toekomstige afschrijvingen. Het is bijgevolg niet meer dan correct dat het reeds doorgerekende bedrag van afschrijvingen voor de niet-uitgevoerde investeringen wordt terugbetaald door The Brussels Airport Company aangezien dit achteraf bekeken onterecht werd aangerekend als een kost waardoor de tarieven van de lopende gereguleerde periode niet meer als kostengerelateerd kunnen worden beschouwd. De Dienst wenst trouwens op te merken dat The Brussels Airport Company wel een gelijkaardige terugbetaling doet voor teveel aangerekende kosten bij de tussentijdse herziening van het beveiligingstarief in 2006. Hiervoor wordt een bedrag aan de passagiers terugbetaald voor de gereguleerde periode april 2011 – maart 2016 ten belope van twaalf eurocent (0,12€) op het nieuwe tarief voor de beveiligingsactiviteiten.

Omdat de Dienst aanneemt dat het niet de bedoeling van The Brussels Airport Company was investeringen te plannen en vervolgens niet uit te voeren, heft de Dienst geen financiële interesten op de terug te betalen afschrijvingen.

Dit komt overeen met de praktijken die door de CREG voor de energiemarkt gehanteerd worden.

Om die redenen is de Dienst van oordeel dat een bedrag zes miljoen zeshonderd vijfennegentigduizend zehonderd tachtig euro (6.695.780€), wat overeenkomt met de door The Brussels Airport Company ten onrechte gehandhaafde afschrijvingen voor de niet-uitgevoerde investeringen, moet worden terugbetaald door The Brussels Airport Company tijdens de gereguleerde periode april 2011 – maart 2016. Gelet op de vaststelling dat de niet-uitgevoerde investeringen hoofdzakelijk op vlak van “airside” te vinden zijn, wordt deze terugbetaling verrekend via het gereguleerde tarief voor landen en opstijgen. Dit komt neer op een vermindering van het eenheidstarief voor landen en opstijgen met zeven eurocent (0,07€) gedurende de gehele gereguleerde periode april 2011 – maart 2016. Detail van de ze berekening is terug te vinden in bijlage 25.

De Dienst merkt op dat deze correctie buiten de rentabiliteitsberekening van de gereguleerde periode april 2011 – maart 2016 blijft.

3. BESLISSING VAN DE DIENST

Gelet op de vaststellingen en de correcties door de Dienst geformuleerd in Hoofdstuk 2 van deze beslissing;

Gelet op artikel 34 §4 van het KB van 27 mei 2004 dat de bevoegdheid aan de Dienst verleent aanpassingen te eisen aan de meegedeelde formule voor tariefcontrole indien (ondermeer):

- 1° de formule een inbreuk uitmaakt op de bepalingen van het KB van 27 mei 2004 of het KB van 21 juni 2004;
- 2° de formule een inbreuk uitmaakt op bepalingen die voortvloeien uit internationale verdragen of uit internationale akten genomen krachtens dergelijke verdragen en die betrekking op de exploitatie van luchthaveninstallaties;

Gelet op artikel 35 §3 van het KB van 27 mei 2004 dat de Dienst de bevoegdheid verleent aanpassingen te eisen aan het tariefsysteem indien wordt vastgesteld dat het tariefsysteem (ondermeer):

- 1° niet de meegedeelde formule eerbiedigt;
- 2° discriminatoir en niet-transparant is.

Beslist de Dienst dat:

De meegedeelde formule voor tariefcontrole wordt goedgekeurd mits aanpassing als volgt:

- **Alle gereguleerde tarieven worden jaarlijks aangepast met CPI² - 0,55%**
- **Boven op de CPI - 0,55% worden de tarieven aangepast vanaf het april van het jaar waarin de werken voor aan Pier A West zullen aanvangen, gebaseerd op de geplande en de eigenlijke kapitaaluitgaven a ratio van 0,25% per schijf van tien miljoen (10.000.000€) investeringen inzake Pier A West. De Dienst eist echter geïnformeerd te worden over de detailinformatie (toegekende offertes, facturen, etc) die aan de basis ligt van de berekening van de procentuele verhoging door The Brussels Airport Company en dit ten laatste op het moment van de publicatie van de tarieven voor gereguleerde activiteiten zoals geregeld bij artikel 52 §3 van het KB van 21 juni 2004.**

Het meegedeelde tariefsysteem wordt goedgekeurd mits aanpassing als volgt:

- **Het eenheidstarief voor het landen en opstijgen van de vliegtuigen wordt gedurende de gehele gereguleerde periode april 2011 – maart 2016 verminderd met zeven eurocent (0,07€), en dit teneinde een terugbetaling te doen van de aangerekende afschrijvingen van het investeringstekort uit de gereguleerde periode april 2006 – maart 2011. Concreet betekent dit dat het eenheidstarief voor landen en opstijgen één euro en achtennegentig eurocent (1,98€) bedraagt;**
- **De Dienst doet geen uitspraak over het meegedeelde PRM-tarief;**

² CPI: Basis is de index van September 2009, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. De jaarlijkse aanpassing zal worden doorgevoerd op 15 oktober van ieder jaar, naar evenredigheid van het indexcijfer van de voorafgaande maand september. De aangepaste bedragen worden niet toegepast vóór 1 april.

- **De Dienst doet geen uitspraak over het meegedeelde incentivesysteem.**

4. BEMERKINGEN EN AANBEVELINGEN VAN DE DIENST

In haar analyse heeft de Dienst een heel reeks vaststellingen gedaan die niet tot een correctie hebben geleid voor de geregleerde periode april 2011 – maart 2016. Deze vaststellingen worden hieronder weergegeven als algemene bemerkingen en aanbevelingen. De Dienst benadrukt dat deze bemerkingen en aanbevelingen niet-exhaustief zijn en voorwerp zullen uitmaken van verdere besprekingen tussen de Dienst en The Brussels Airport Company.

4.1. Bemerkingen en aanbevelingen inzake de “FAB”.

4.1.1. CEAVOP-controle

De Dienst heeft het ontvangen “FAB”-bestand onderworpen aan een CEAVOP-controle.³ De uitgevoerde controle moet toelaten zich een beeld te vormen over de kwalitatieve invulling van de CEAVOP-aspecten: Completeness (volledigheid), Existence and occurrence (bestaan), Accuracy (nauwkeurigheid), Valuation (waardering), Obligations and rights (eigendom) en Presentation and disclosure (presentatie). Hieronder worden deze CEAVOP aspecten toegelicht.

‘Completeness’ of volledigheid

De mate van zekerheid dat alle investeringen, buitengebruikstellingen en desinvesteringen, vanuit een financieel standpunt, binnen de juiste periode geregistreerd en gedocumenteerd zijn in het “FAB” bestand.

‘Existence and occurrence’ of bestaan

De mate van zekerheid dat alle in het “FAB” bestand geactiveerde investeringen aanwezig en operationeel zijn op het terrein. Alle mutaties met betrekking tot deze activa werden binnen de juiste periode geregistreerd en zijn gedocumenteerd in het “FAB” bestand.

‘Accuracy’ of nauwkeurigheid

De mate van zekerheid dat alle bedragen en data met betrekking tot de activa vanuit een financieel standpunt, op een correcte wijze binnen de juiste periode geregistreerd en gedocumenteerd zijn in het “FAB” bestand.

‘Valuation’ of waardering

De mate van zekerheid dat investeringen, buitengebruikstellingen en desinvesteringen correct werden geregistreerd en gewaardeerd volgens de waarderingsregels.

³ CEAVOP is een courant gebruikt instrument in de financiële auditpraktijk teneinde financiële data te evalueren.

'Obligations and rights' of eigendom

De mate van zekerheid dat alle activa zoals weergegeven in het activa bestand en diens bijhorende rechten en verplichtingen onder de eigendom vallen van de entiteit.

'Presentation and disclosure' of voorstelling

De mate van zekerheid dat de financiële informatie en toelichtingen correct beschreven en gepresenteerd wordt en overeenstemt met de Materiële Vaste Activa.

Hierna volgt een overzicht van de resultaten van deze CEAVOP-controle.

Volledigheid

Op basis van de analyses bestaat een vermoeden dat niet alle investeringen, buitengebruikstellingen en desinvesteringen, vanuit een financieel standpunt, binnen de juiste periode geregistreerd en gedocumenteerd zijn in het "FAB" bestand en dat dit onvoldoende aansluit, qua aantallen, met de economische (in casu technische) realiteit.

Doordat er onvoldoende detail aanwezig is en er geen link gelegd kan worden met technische bestanden (voor alle activa), is het onmogelijk tot een correcte en volledige registratie van buitengebruikstellingen te verzekeren.

De Dienst baseert zich hierbij op ondermeer de volgende vaststellingen:

- Onvoldoende aansluitbaarheid met de wettelijke jaarrekening: er werd een analyse uitgevoerd met betrekking tot de aansluitbaarheid van de monetaire waarden uit het ontvangen "FAB" bestand met de overeenkomstige waarden zoals voorgesteld in de jaarrekeningen. Deze analyse werd, uitgevoerd voor 2009, 2008 en 2007 aan de hand van de kolommen 'Netto boekwaarde 2007/08/09', 'Aanschaffingswaarde 31/12/2009' en 'Gecumuleerde afschrijvingen 31/12/2009'. Zowel op het niveau van de individuele jaarrekeningen als op geconsolideerd niveau heeft de Dienst geen aansluiting kunnen vaststellen van de waarden uit het "FAB" bestand met deze uit de wettelijke jaarrekeningen.
- Onduidelijk onderscheid tussen OPEX versus CAPEX. Uit analyse van het veld 'Description' stelt de Dienst vast dat een aantal lijnen uit het "FAB" bestand een omschrijving heeft die kan wijzen op kosten die als OPEX in plaats van CAPEX dienen te worden beschouwd. Zo zijn er in deze kolom omschrijvingen terug te vinden zoals 'Consulting', 'Training', 'Bonus', 'Culinair', 'Cursus'... Bovendien komt er een groot aantal records voor in het "FAB" bestand met een beperkte investeringswaarde die in totaliteit echter een aanzienlijk bedrag vertegenwoordigen. Indien we de records beschouwen met een investeringsbedrag tussen 0 en 2.500,00 euro, kunnen we een totale waarde van 'Depreciation base' vaststellen van 4.273.183,74 euro. Dergelijke kleine bedragen kunnen er op wijzen dat het eerder OPEX betreft dan CAPEX.
- Ontbreken van dataregistratieprocedures.
- Moeilijke interpretatie van negatieve investeringswaarden. De Dienst begrijpt dat deze negatieve bedragen boekhoudkundige afboekingen betreffen (bijvoorbeeld bij ingebruikname van activa), maar is van oordeel dat dergelijke boekhoudkundige bewerkingen niet moeten weerspiegeld worden in een "FAB".

Controle op bestaan

Op basis van de analyses bestaat een vermoeden dat niet alle in het “FAB” bestand geactiveerde investeringen aanwezig en operationeel zijn op het terrein en dat alle mutaties met betrekking tot deze activa binnen de juiste periode geregistreerd werden en zijn gedocumenteerd in het “FAB” bestand. Aan de hand van het aangeleverde “FAB” bestand kan zonder een vergelijking met de technische en operationele bestanden geen controle op de aanwezigheid en het in gebruik zijn van de activa op het terrein gemaakt worden. Bijkomende analyses zijn hiervoor noodzakelijk.

De Dienst baseert zich hierbij op ondermeer de volgende vaststellingen:

- Onvoldoende aansluitbaarheid met de wettelijke jaarrekening (cfr. Supra).
- Onduidelijk onderscheid tussen OPEX versus CAPEX (cfr. Supra).
- Relatief kleine bedragen beschouwd als CAPEX (cfr. Supra).
- Afwezigheid statusveld. Op basis van de informatie in het ontvangen “FAB” bestand is het niet mogelijk om de status van de verschillende opgenomen activa te bepalen. Er kan op die manier niet worden gegarandeerd dat alle in het “FAB” bestand geactiveerde investeringen aanwezig en operationeel zijn op het terrein. Op die manier zijn er nog records die verwijzen naar de reeds gesloopte ‘finger south’.
- Sloop niet geregistreerd,
- Activa die geen eigendom zijn van The Brussels Airport Company.

Controle op juistheid

Op basis van de analyses bestaat een vermoeden dat niet alle bedragen en data met betrekking tot de activa vanuit een financieel standpunt, op een correcte wijze binnen de juiste periode geregistreerd en gedocumenteerd zijn in het FAB bestand.

Aan de hand van het aangeleverde FAB bestand kan echter zonder een vergelijking met de technische en operationele bestanden geen volledige controle op de juistheid van de activa gemaakt worden. Op basis van de analyses van de financiële bestanden bestaat een vermoeden dat het “FAB” bestand onvoldoende aansluit, qua leeftijdsverdeling, met de economische (in casu technische) realiteit.

De Dienst baseert zich hierbij op ondermeer de volgende vaststellingen:

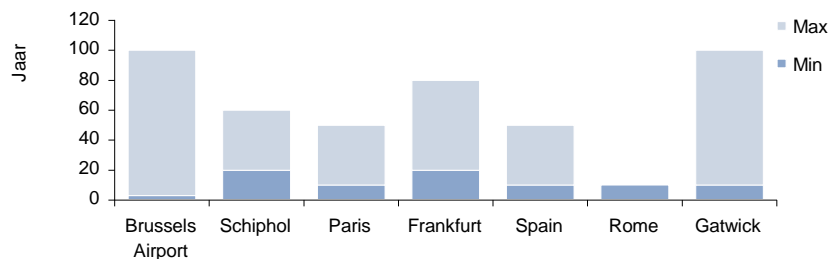
- Aansluitbaarheid met wettelijke jaarrekeningen (cfr. Supra).
- Toepassing methodologie bij herwaardering (cfr. Infra).
- Onduidelijke toepassing van consistente afschrijfperiodes.
 - De Dienst stelt vast dat er niet altijd realistische afschrijvingstermijnen gehanteerd worden voor bepaalde activa. Zo is er de IRDL-tent die naar eigen zeggen van The Brussels Airport Company een tijdelijke oplossing was die maximaal 15 jaar zou dienst doen. Ondertussen is de IRDL-tent reeds meer dan 15 jaar in gebruik en bovendien reeds geherwaardeerd waardoor de basisstructuur van de tent afgeschreven wordt op 100 jaar.
 - Daarnaast stelt de Dienst vast dat de afschrijvingstermijn van werken op activa vaak een langere afschrijving kennen dan de resterende levensduurte van de hoofdactiva waarop de werken zijn uitgevoerd.
 - Binnen de verschillende activaklassen wordt gebruik gemaakt van zeer uiteenlopende afschrijvingstermijnen, zoals 65, 35, 16, 15 of 7 jaar waar bij een eerste analyse geen eenduidige toepassing kan vastgesteld worden. Gezien het materiële belang van de activa met deze afschrijfpercentages, heeft de

Dienst deze verder in detail geanalyseerd en vergeleken met de gangbare percentages binnen de luchtvaartsector.

Evolutie waarderingsregels The Brussels Airport Company

Enkel voor de Terreinen en gebouwen stelt de Dienst een wijziging vast vanaf 2004, waarbij de maximale afschrijftermijn opgetrokken wordt tot 100 jaar (1%). De minimale afschrijftermijn blijft constant tussen 2004 en 2008. Na 2009 daalt deze tot 3 jaar (33,3%). Deze evolutie wordt hieronder grafisch weergegeven.

Terreinen en gebouwen

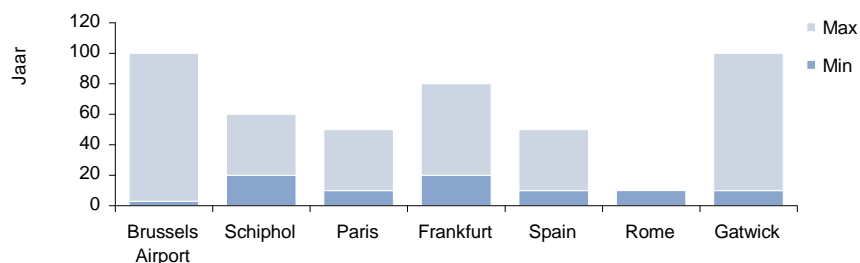


Benchmark waarderingsregels The Brussels Airport Company 2009

De Dienst heeft op basis van de beschikbare wettelijke jaarrekeningen 2009 een vergelijking opgemaakt tussen waarderingsregels van The Brussels Airport Company 2009 en verschillende Europese luchthavens.

The Brussels Airport Company hanteert sinds 2009 een lage minimale afschrijftermijn (3 jaar of 33,3%). De overige luchthavens hanteren een percentage dat tussen 5 en 10 procent ligt. De maximale afschrijftermijnen liggen verder uit elkaar (1% - 10%). Rome gebruikt voor al haar Terreinen en gebouwen een percentage van 10%. Verder blijkt uit de figuur dat, naast Brussels Airport, er enkel voor Gatwick (in overeenstemming met Heathrow) een afschrijftermijn van 100 jaar is terug te vinden voor Terreinen en gebouwen.

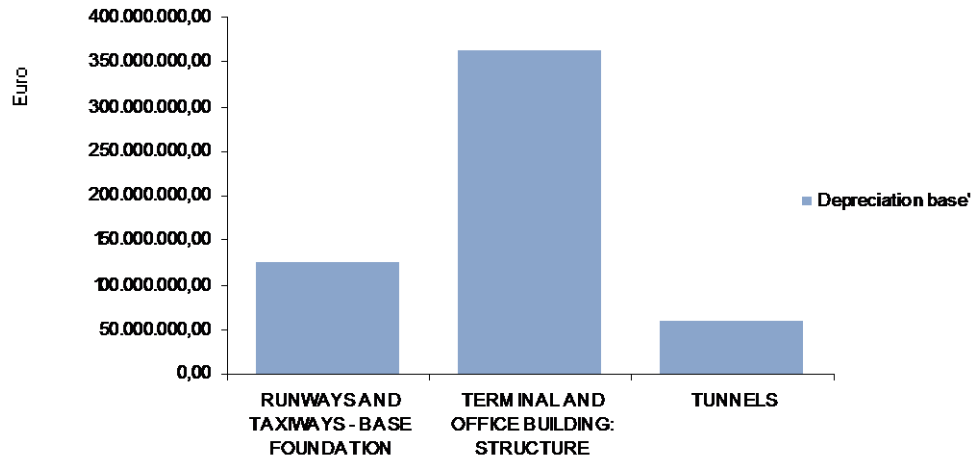
Terreinen en gebouwen



Nader onderzoek toont echter aan dat deze termijn in Gatwick niet wordt gehanteerd voor gebouwen, maar wel voor tunnels, metro, bruggen en 'Runway base'.

Dit is niet het geval bij The Brussels Airport Company. Uit nader onderzoek van de activa met een afschrijftermijn van 100 jaar stelt de Dienst vast dat gebouwen hierin een belangrijk aandeel hebben. Dit wordt in onderstaande figuur geïllustreerd.

Activa met afschrijftermijn 100 jaar



- Historiek afschrijvingen niet reconstrueerbaar. De Dienst stelt vast dat de historische activa (erfenis van de Regie der Luchtwegen) vaak vervat zitten in een enkele lijn. Dit laat niet toe de afschrijvingen en de netto boekwaarde van afzonderlijke activa te reconstrueren.
- Blanco investeringsdatum
- Investeringsdecember investeringsjaar.

Controle op waardering

Op basis van de analyses bestaat een vermoeden dat niet alle investeringen, buitengebruikstellingen en desinvesteringen correct werden geregistreerd en gewaardeerd volgens de waarderingsregels.

De Dienst baseert zich hierbij op ondermeer de volgende vaststellingen:

- Onduidelijke toepassing van waarderingsmethodologie bij herwaardering. In algemene termen is een herwaardering toegelaten indien de waarde, bepaald in functie van het nut voor de onderneming, op vaststaande en duurzame wijze uitstijgt boven de boekwaarde en de onderneming bovendien voldoende rendabel is om de hogere afschrijvingskost te dragen en de geherwaardeerde waarde in de toelichting wordt verantwoord in het jaar van herwaardering. Voor de herwaardering in 2005 hebben we geen verantwoording van de geherwaardeerde waarde in de toelichting van de wettelijke jaarrekening kunnen vaststellen. Er wordt enkel vermeld dat “...de meeste van de materiële vaste activa die

opgenomen zijn in de rubriek " terreinen en gebouwen" en in de rubriek " installaties, machines en uitrusting " in de balans opgenomen voor de geherwaardeerde waarde. De geherwaardeerde materiële vaste activa met een beperkte gebruiksduur worden dan afgeschreven over de vermoedelijke residuele gebruiksduur van de betrokken activa. De herwaardering van bepaalde materiële vaste activa werd uitgevoerd om de boekwaarde beter in overeenstemming te brengen met hun respectievelijke marktwaarde." Ook voor de herwaardering in 2009 hebben we geen verantwoording van de geherwaardeerde waarde in de toelichting van de wettelijke jaarrekening kunnen vaststellen.

- Zeer lange afschrijftermijnen in vergelijking met de afschrijftermijnen van referentieluchthavens.
- Onduidelijke interpretatie negatieve waarden.
- Onduidelijke toepassing van consistente afschrijfperiodes.
- Historiek afschrijvingen niet reconstrueerbaar.
- Zeer beknopte toelichting herwaarderingen.

Controle op eigendomsrecht

Op basis van de bevindingen bestaat een vermoeden dat niet alle activa zoals weergegeven in het activa bestand en diens bijhorende rechten en verplichtingen onder de eigendom vallen van de entiteit.

De Dienst baseert zich hierbij op ondermeer de volgende vaststellingen:

- Activa geen eigendom van de entiteit. De Dienst stelt vast dat er in het veld 'Description' een aantal waarden ingevuld zijn die kunnen wijzen op het eigendom van een derde partij, zoals 'fuel station', 'tennis club' of eigennamen, zoals Delhaize, Torfs, Starbucks...
- Afwezigheid eigendomsbepaling.

Controle op presentatie

Op basis van de bevindingen bestaat een vermoeden dat niet alle financiële informatie en toelichtingen correct beschreven en gepresenteerd wordt en overeenstemt met het "FAB" bestand.

De Dienst baseert zich hierbij op ondermeer volgende vaststellingen:

- Onduidelijke consistente toewijzing van activa aan de rekeninggroepen van de minimumindeling van het algemeen rekeningstelsel.
- Onvoldoende aansluitbaarheid met de wettelijke jaarrekening.
- Zeer beknopte toelichting van de herwaarderingen in de wettelijke jaarrekening.

4.1.2. Aanbevelingen met betrekking tot de opbouw van de "FAB".

De "FAB" is momenteel een register van alle vaste activa van The Brussels Airport Company (inclusief de activa van de zustervenootschap DNB BA), ongeacht het gereguleerd of niet-gereguleerd karakter van de activa. Alle activa worden toebedeeld aan een categorie en via een verdeelsleutel toegekend aan die categorie, verdeeld aan de gereguleerde kosten en de niet-gereguleerde kosten.

Deze methode geeft geen enkele garantie op een kostengerelateerdheid van de tarieven voor gereguleerde activiteiten.

Hieronder volgen een aantal aanbevelingen.

Een actief dat door The Brussels Airport Company in gebruik wordt genomen, doorloopt verschillende fasen doorheen haar 'Asset Life Cycle' vanaf het moment van de planning van de investering tot het moment van de sloop van het actief.



In algemene termen, brengt elke fase een reeks technische, operationele en financiële activiteiten en bijhorende registraties met zich mee die vaak parallel verlopen. Deze registraties worden verwerkt in respectievelijk technische, operationele en financiële systemen en dienen periodiek te worden afgestemd.

Opbouw van een RAB bestand

Niettegenstaande de Regulatory Asset Base kan worden beschouwd als een periodieke rapportering voor regulatorische doeleinden, is een éénduidige link met de technische bestanden onontbeerlijk. De verschillende technische, operationele en financiële mutaties doorheen de 'Life Cycle' van het asset dient te worden toegewezen aan een vastgelegde technische granulariteit.

Als gevolg van een éénduidige link, eventueel geaggregeerd, met de technische bestanden dient een RAB bestand een weergave te zijn van de Asset Base waarbij één record één asset voorstelt. Deze assets dienen uniek te zijn en per record minimaal volgende velden te bevatten, volgens een uniforme taxonomie:

- ID teneinde een unieke sleutel te hebben.
- Technische hoeveelheid.
- Investeringsdatum.
- Eigendom.
- Locatie.
- Status (Ontwerp, In uitvoering, In exploitatie, Tijdelijk buiten gebruik, Verlaten, Gesloopt, Foutieve registratie, ...).
- Sloopdatum of datum buitengebruikstelling.

Afhankelijk van de technische en operationele behoeften, in functie van een financiële of regulatorische rapportering of voor audit doeleinden zijn onderstaande velden per record eveneens van belang (niet- limitatief):

- Projectnummer van het respectievelijke investeringsproject.
- Prijsbepalende technische kenmerken.
- Financiële clustering (Asset type / Asset Groep / ABC component / MAR).
- Regulatorische clustering: hier is het van belang dat de categorieën in de Asset Base afgestemd worden op de verschillende gereguleerde activiteiten en subsidiërende activiteiten zoals bepaald in de reglementering.
- Investeringswaarde.
- Initiële RAB (meer)waarde.

CAPEX versus OPEX

Om het onderscheid te maken tussen investeringen (CAPEX) en operationele kosten (OPEX) geldt een bepaalde taxonomie. Hierbij dienen de criteria te worden vastgesteld over wat juist een investering is en wat een operationele kost. Belangrijk hierbij is dat investeringen of operationele werken en de registratie ervan zowel operationeel, technische als financieel correct zijn gedefinieerd in lijn met de technische granulariteit of graad van detail. In de praktijk kan dit bij voorbeeld verlopen aan de hand van een systeem van standaardkostprijs of op basis van een Work Breakdown Structure vastgelegd in een projectbeheerssysteem.

Buitengebruikstellingen

Per sloopdatum of datum van definitieve buitengebruikstelling, dienen de boekhoudkundige en de RAB waarde van de respectievelijke activa te worden uitgeboekt. Een buitengebruikstelling kan volledig of gedeeltelijk zijn en wordt initieel geregistreerd in de technische inventarissen aan de hand van de status van het activa. Doorheen de dataregistratieprocedures dienen vervolgens de juiste bedragen te worden uitgeboekt uit de financiële en de RAB rapportering in de juiste rapporteringsperiode.

4.2. Bemerkingen en aanbevelingen inzake het ABC-model

De Dienst beveelt aan dat het ABC-model van The Brussels Airport Company zou worden geauditeerd door de Dienst teneinde een stabiel model te hebben. Hierbij moet ondermeer verdere aandacht gegeven worden aan:

- Oppervlaktes herevalueren en verfijnen en jaarlijkse verschuivingen registreren en informeren aan de Dienst.
- Verdeelsleutels herevalueren. Informatica is hiervan een goed voorbeeld. Twee types ICT kosten worden rechtstreeks toegewezen aan een activiteit: ICT kosten in verband met FIDS (Flight Information Display System) worden direct toegewezen aan de activiteit A-ICT-03 (manage ICT linked to aeronautical activities), en ICT kosten voor CUTE worden rechtstreeks toegewezen aan de activiteit A-ICT-04 (Cute management). Alle overige ICT kosten worden verdeeld volgens het aantal PC's. Op basis hiervan stelt de Dienst vast dat MEDA zware afschrijvingskosten voor IT krijgt toebedeeld die niet in overeenstemming

zijn met de werkelijke activiteit en activa van deze dienst. Hier lijkt een verfijning dus wenselijk. Zo zou het aangewezen zijn om uitgebreider te rapporteren over de verschillende onderdelen van ICT kosten (hardware, licenties, databanken, netwerken, website,...) alsook welke activiteiten er gebruik van maken. Bij een dergelijke meer uitgebreide opdeling, kan er tevens naar voren komen dat de kosten van sommige onderdelen niet direct gerelateerd aan het aantal pc's (maar bv. wel aan het aantal aansluitingen, MB's, cpu-seconden, licenties, ...), waardoor de huidige kostenverdeling mogelijkwijze niet correct is.

- Afstemming van bedragen "FAB", ABC-model en jaarrekeningen.
- Een gesynchroniseerde tijdsbenadering voor alle parameters.
- Een bottom-up benadering in plaats van top down.

Alle contractuele relaties van The Brussels Airport Company met derden (zoals NMBS, MEDA, DNB, ...) moeten verduidelijkt en/of geformaliseerd worden en vervolgens correct behandeld worden in het ABC-model.

Uit de analyses is duidelijk gebleken dat transparantie van het model verbeterd kan worden. Daarom stelt de Dienst voor om een rapporteringstemplate uit te werken waarbij belangrijke elementen concreet en ondubbelzinnig gedefinieerd worden. De Dienst denkt hierbij aan de beschrijving van gereguleerde versus niet-gereguleerde activiteiten zoals omschreven in de reglementering. Deze oplijsting zou duidelijk weergegeven moeten worden in de verschillende kostenobjecten (in tegenstelling tot het nu gepoolde kostenobject 'NonRegulated' waarin alle niet-gereguleerde kosten vervat zitten). Daarmee samenhangend moet ook de toewijzing van de activiteiten (Service Unit en Business Unit activiteiten) op een duidelijke manier gebeuren. Indien nodig, moeten verfijningen van de categorieën en/of verdeelsleutels doorgevoerd worden.

Verder is in het ABC-model ook van belang om de juiste verdeelsleutels te gebruiken: het verband tussen de activiteit en de verdeelsleutel moet goed interpreteerbaar zijn, dit is vandaag de dag niet het geval.

Tenslotte zal de transparantie verder bevorderd worden wanneer de The Brussels Airport Company en DNB BA elementen goed gescheiden zijn. Immers, ondanks het feit dat de bedrijven aparte entiteiten met eigen boekhouding zijn, blijkt in het kostenmodel toch een grote verwevenheid. Zo moet duidelijk aangegeven worden welke kosten gefactureerd worden, hoe deze behandeld worden in de kostenbasis en wat er met de DNB BA elementen (zoals PC's en FTE's) gebeurt in de verdeelsleutels.

4.3. Bemerkingen en aanbevelingen inzake Investeringsprogramma

Zoals reeds aangegeven dringt de Dienst aan op een verbeterde toekomstige rapportage van The Brussels Airport Company inzake toekomstige investeringsprojecten. Voor de volgende gereguleerde periode april 2016-maart 2021 wenst de Dienst een fiche per project te ontvangen waar onder andere de voordelen per doelgroep en/of per dienst, de investeringen en de afschrijvingen, de operationele kosten en de eventuele afbraken vermeld zijn. De basis voor de evaluatie van de financiële gegevens en de toewijzing aan de diensten zal ook vermeld worden.

Daarnaast wenst de Dienst in de toekomst aandacht te besteden aan een ex-post evaluatie van de gebudgetteerde investeringsbedragen ten opzichte van de werkelijke kostprijs van de investering.

4.4. Bemerkingen en aanbevelingen inzake Financials

De Dienst dringt aan op het vaststellen van een duidelijke definitie, methodologie en vast meetpunt voor parameters van de WACC. Deze elementen zijn tot op heden niet duidelijk geregeld in de vigerende wetgeving maar zijn nochtans cruciaal voor een correcte berekening van de wettelijke marges waarop The Brussels Airport Company recht heeft.

De Dienst benadrukt dat de WACC de toestand of de financiële markt voor een luchthavenuitbater moet weerspiegelen, en niet de interne behoeften van The Brussels Airport Company, noch de gevolgen van de financiële politiek van de maatschappij op haar notatie.

De Dienst wijst er bovendien op dat schommelingen van de WACC mogelijk zijn tussen verschillende gereguleerde periodes, wat zijn implicaties heeft op de lineariteit van de ROCE. Deze lineariteit van de ROCE is immers binnen een gereguleerde periode vereist maar niet over de verschillende gereguleerde periodes heen (gelet op de schommelingen van de WACC). De Dienst benadrukt tenslotte dat de rentabiliteitsschommelingen enkel voor de toekomst gelden en dus geen impact hebben op de rentabiliteit van reeds afgesloten gereguleerde periodes.

4.5. Bemerkingen en aanbevelingen inzake het tariefsysteem en tariefformule

Zoals reeds aangegeven betreft de Dienst het gebrek aan herbalancerings in de tarieven voor de gereguleerde activiteiten en dringt er ten eerste op aan dat hieraan aandacht wordt besteed en verwezenlijkt in de gereguleerde periode april 2016 – maart 2021.

Tenslotte, dient de problematiek van de referentieluchthavens gedurende de volgende jaren grondig aangepakt te worden teneinde de verdere discussies hieromtrent uit te sluiten.

Gegeven te Brussel, op 14 december 2010.

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

(getekend)
Luc DE RYCK,
Directeur

Bijlagen: deze worden niet gepubliceerd omwille van redenen van vertrouwelijkheid (zie artikel 54 van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal aan de naamloze vennootschap B.I.A.C.