

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

18 december 2014

WETSONTWERP

**houdende wijziging van het koninklijk besluit
van 21 juni 2004 betreffende de toekenning
van de exploitatielicentie van de luchthaven
Brussel-Nationaal**

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

18 décembre 2014

PROJET DE LOI

**modifiant l'arrêté royal du
21 juin 2004 octroyant la licence
d'exploitation de l'aéroport de
Bruxelles-National**

INHOUD

Blz.

Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp	9
Impactanalyse	12
Advies van de Raad van State	26
Wetsontwerp	29
Bijlage	33

SOMMAIRE

Pages

Résumé	3
Exposé des motifs	4
Avant-projet	9
Analyse d'impact	19
Avis du Conseil d'État	26
Projet de loi	29
Annexe	33

**DE SPOEDBEHANDELING WORDT DOOR DE REGERING GEVRAAGD
OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 51 VAN HET REGLEMENT.**

**LE GOUVERNEMENT DEMANDE L'URGENCE CONFORMÉMENT À
L'ARTICLE 51 DU RÈGLEMENT.**

1109

De regering heeft dit wetsontwerp op 18 december 2014 ingediend.

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 18 décembre 2014

De “goedkeuring tot drukken” werd op 13 januari 2015 door de Kamer ontvangen.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 13 janvier 2015

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
VB	:	Vlaams Belang
cdH	:	centre démocrate Humaniste
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
LDD	:	Lijst Dedecker
MLD	:	Mouvement pour la Liberté et la Démocratie
INDEP-ONAFH	:	Indépendant-Onafhankelijk

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
 QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
 CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
 CRABV: Beknopt Verslag
 CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)

PLEN: Plenum
 COM: Commissievergadering
 MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
 QRVA: Questions et Réponses écrites
 CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
 CRABV: Compte Rendu Analytique
 CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
 PLEN: Séance plénière
 COM: Réunion de commission
 MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
 Natieplein 2
 1008 Brussel
 Tel. : 02/ 549 81 60
 Fax : 02/549 82 74
 www.dekamer.be
 e-mail : publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
 Place de la Nation 2
 1008 Bruxelles
 Tél. : 02/ 549 81 60
 Fax : 02/549 82 74
 www.lachambre.be
 courriel : publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

SAMENVATTING

Dit wetsontwerp komt tegemoet aan de ingebrekestelling en het met redenen omkleed advies nr. 2013/4226 van de Europese Commissie inzake de niet-correcte omzetting in het Belgisch recht van de richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake luchthavengelden.

Dit wetsontwerp omvat:

- de schrapping van het drempelmechanisme voor gebruikers om een beroep in te stellen tegen de luchthaventarieven vastgesteld door de houder van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal;*
- de bevestiging van de onafhankelijkheid van de economisch regulerende overheid in de beslissingen die zij moet nemen inzake luchthaventarieven;*
- wijzigingen van de termijnen die moeten gerespecteerd worden door de gebruikers om een beroep in te stellen bij de economisch regulerende overheid;*
- wijzigingen van de termijnen die moeten gerespecteerd worden door de economisch regulerende overheid om een beslissing te nemen nadat een gebruiker een beroep heeft ingesteld tegen de luchthaventarieven.*

RÉSUMÉ

Le présent projet de loi répond à la mise en demeure et l'avis motivé n° 2013/4226 de la Commission européenne relative à la transposition incorrecte en droit belge de la Directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires.

Le projet de loi comprend:

- la suppression du mécanisme de seuil pour les usagers souhaitant introduire un recours auprès de l'autorité de régulation économique contre les redevances aéroportuaires fixées par le titulaire de licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National;*
- la confirmation de l'indépendance de l'autorité de régulation économique dans les décisions qu'elle doit prendre en matière de charges aéroportuaires;*
- la modification des délais qui doivent être respectés par les usagers pour introduire un recours auprès de l'autorité de régulation économique;*
- la modification des délais qui doivent être respectés par l'autorité de régulation économique pour prendre une décision après qu'un usager ait introduit un recours contre les charges aéroportuaires*

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. — INLEIDING

Dit wetsontwerp volgt op de ingebrekestelling nr. 2013/4226 van de Europese Commissie inzake de niet-correcte omzetting in het Belgisch recht van de richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake luchthavengelden (hierna de “richtlijn 2009/12/EG”). Deze ingebrekestelling werd gevolgd door een met redenen omkleed advies, waarin de Commissie overwoog dat bij gebreke aan de overmaking van een precieze kalender voor de tenuitvoerlegging van een nieuwe wetgeving, de omzetting in het Belgisch recht van de Richtlijn niet correct blijft.

Deze richtlijn werd omgezet in onze nationale wetgeving door het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van Brussels International Airport Company (B.I.A.C.) in een naamloze vennootschap van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties (hierna “het koninklijk besluit van 27 mei 2004”) en het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal (hierna “het koninklijk besluit van 21 juni 2004”).

Overeenkomstig artikel 164, § 3 van de programwet van 30 december 2001 kunnen deze koninklijke besluiten alleen bij wet worden gewijzigd.

Dit wetsontwerp heeft dus tot doel de bovenvermelde koninklijke besluiten te wijzigen en de Belgische reglementering in overeenstemming te brengen met het Europees recht (richtlijn 2009/12/EG). Deze wijzigingen omvatten enerzijds de eerbiediging van het recht van elke luchtvaartmaatschappij om bij de economisch regulerende overheid een beroep in te stellen tegen de luchthaventarieven vastgesteld door de houder van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal en anderzijds de bevestiging van de onafhankelijkheid van de economisch regulerende overheid in de beslissingen die zij moet nemen inzake tarieven.

De ingebrekestelling en het met redenen omkleed advies

De Europese Commissie beschouwt de artikelen 34 en 35 van het koninklijk besluit van 27 mei 2004 als niet conform. Deze artikelen vertrouwen aan de minister die bevoegd is voor het Directoraat generaal Luchtvaart de bevoegdheid toe om tarieven goed te keuren terwijl artikel 6 van de richtlijn 2009/12/EG deze bevoegdheid toewijst aan de economisch regulerende overheid. De Commissie herinnert België er tegelijkertijd aan dat die

EXPOSE DES MOTIFS

I. — INTRODUCTION

Le présent projet de loi fait suite à la mise en demeure n°2013/4226 de la Commission européenne relatif à la transposition incorrecte en droit belge de la Directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires (ci-après la “directive 2009/12/CE”). Cette mise en demeure a été suivie d’un avis motivé, la Commission considérant que faute d’avoir transmis un calendrier précis pour la mise en œuvre d’une nouvelle législation, la transposition de la directive en droit belge demeure incorrecte.

Cette directive a été transposée dans notre droit national par l’arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de Brussels International Airport Company (B.I.A.C.) en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires (ci-après “l’arrêté royal du 27 mai 2004”) et l’arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d’exploitation de l’aéroport de Bruxelles-National (ci-après “l’arrêté royal du 21 juin 2004”).

Conformément à l’article 164, § 3 de la loi-programme du 30 décembre 2001, ces arrêtés royaux ne peuvent être modifiés que par une loi.

Le présent projet de loi a donc pour but de modifier les arrêtés royaux précités afin de mettre la réglementation belge en conformité avec le droit européen (directive 2009/12/CE). Ces modifications prévoient d’une part, le respect du droit de toute compagnie aérienne à introduire un recours contre les tarifs fixés par le titulaire de la licence d’exploitation de l’aéroport de Bruxelles-National auprès de l’autorité de régulation économique, et d’autre part, l’indépendance de l’autorité de régulation économique dans les décisions qu’elle doit prendre en matière tarifaire.

La mise en demeure et l’avis motivé

La Commission européenne considère non conformes les articles 34 et 35 de l’arrêté royal du 27 mai 2004. Ces articles confient au ministre qui a la Direction générale Transport aérien dans ses attributions, la compétence d’approbation des tarifs alors que l’article 6 de la directive 2009/12/CE attribue cette compétence à l’autorité de régulation économique. La Commission rappelle la Belgique dans le même temps

overheid onafhankelijk moet zijn (art. 11, § 7 van de richtlijn) en dat een verplichte nationale wettelijke procedure moet worden georganiseerd (art. 6, § 5 van de richtlijn).

De Europese Commissie invalideert ook het bestaan van een drempelmechanisme die de mogelijkheid van iedere gebruiker (luchtvaartmaatschappij) beperkt om een beroep in te stellen bij de economisch regulerende overheid.

Het koninklijk besluit van 21 juni 2004 dat dit wetsonwerp beoogt te wijzigen houdt nauw verband met het koninklijk besluit van 27 mei 2004, aangezien het ene de principes vastlegt en het andere de toepassingsmodaliteiten. De betwisting van de artikelen 34 en 35 van het koninklijk besluit van 27 mei 2004 heeft bijgevolg onvermijdelijk een directe impact op de artikelen 52, 53*bis* en 55 van het koninklijk besluit van 21 juni 2004.

Het met redenen omkleed advies herneemt de argumenten aangehaald in het kader van de ingebrekestelling, de Commissie overweegt dat bij gebreke aan een aanname van de aangekondigde reglementaire bepalingen, de bepalingen van de richtlijn nog steeds niet gerespecteerd worden door België.

ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Artikel 2

Artikel 2 wijzigt artikel 52 van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 dat zeer strikte termijnen oplegt:

- opstart van het jaarlijkse consultatieproces: negen maanden voor aanvang van de gereguleerde periode;
- einde van de consultaties: vijf maanden voor de aanvang van de gereguleerde periode;
- vastlegging en publicatie van de tarieven: drie maanden voor de aanvang van de gereguleerde periode;
- ontvangst door de luchtvaartmaatschappijen van de nieuwe tarieven: drie maanden voor de invoering van de nieuwe tarieven.

Het artikel 11, § 7 van de richtlijn 2009/12/EG legt op dat de economisch regulerende overheid een definitieve beslissing neemt ten laatste vier maanden nadat een geschil haar werd voorgelegd.

que cette autorité doit être indépendante (art. 11, § 7 de la directive) et qu'une procédure nationale obligatoire doit être mise en place (art. 6, § 5 de la directive).

La Commission européenne invalide également l'existence d'un mécanisme de seuil qui limite la possibilité pour chaque usager (compagnie aérienne) d'introduire un recours auprès de l'autorité de régulation économique.

L'arrêté royal du 21 juin 2004 que vise à modifier le présent projet de loi est intimement lié à celui du 27 mai 2004, puisque l'un fixe les principes et l'autre les modalités d'application. La remise en cause des articles 34 et 35 de l'arrêté royal du 27 mai 2004 dit de privatisation a également inévitablement un impact direct sur les articles 52, 53*bis*, et 55 de l'arrêté royal du 21 juin 2004.

L'avis motivé reprend les arguments soulevés dans le cadre de la mise en demeure, la Commission européenne considérant que faute d'avoir adopter les dispositions réglementaires annoncées, les dispositions de la directive ne sont toujours pas respectées par la Belgique.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

Cet article ne nécessite aucun commentaire.

Article 2

L'article 2 modifie l'article 52 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 qui fixe des délais très stricts:

- initiation du processus de consultation annuelle: neuf mois avant le début de la période de régulation;
- fin des consultations: cinq mois avant le début de la période de régulation;
- fixation et publication des tarifs: trois mois avant le début de la période de régulation;
- réception par les compagnies aériennes des nouveaux tarifs: trois mois avant l'introduction des nouveaux tarifs.

L'article 11, § 7 de la directive 2009/12 CE impose que l'autorité de régulation économique prenne une décision définitive au plus tard quatre mois après qu'un différend lui ait été soumis.

Het volstaat te vermijden dat de beslissing van de economisch regulerende overheid kan worden genomen op een moment dat zij de tijdslijn vermeld in artikel 52 van het koninklijk besluit kan verstoren doordat zij genomen wordt na de vastlegging en inwerkingtreding van de nieuwe tarieven.

Door de aanvang van het consultatieproces op veertien maanden en veertien dagen in plaats van negen maanden voor de aanvang van de geregleerde periode vast te leggen, en het einde van de raadplegingen over de tarieven vast te leggen op tien maanden en veertien dagen in plaats van op vijf maanden vóór het begin van de geregleerde periode waarop de raadpleging betrekking heeft of op tien maanden en veertien dagen vóór de datum waarop de krachtens artikel 45 toegepaste herziening van kracht wordt, wordt het risico weggenomen dat een beslissing van de economisch regulerende overheid het geheel van de kalender zou verstoren.

Artikel 3

Artikel 3 wijzigt artikel 53*bis* van het koninklijk besluit van 21 juni 2004.

Het beoogt de huidige bepalingen te schrappen die ook terug te vinden zijn in artikel 55, § 2 van het koninklijk besluit en die het klachtrecht van een geïsoleerde gebruiker beperkten. Het bestaan van dit drempelmechanisme dat de mogelijkheid voor een gebruiker om een beroep in te stellen bij de economisch regulerende overheid beperkt, is de aanleiding voor de ingebrekestelling van de Europese Commissie.

Met een definitie van het begrip akkoord (door verwijzing naar de afwezigheid van kennisgeving van een meningsverschil zoals bedoeld in artikel 55) zal voortaan iedere gebruiker, zelfs indien hij de enige is die niet akkoord gaat met de voorgestelde wijzigingen aan de tariefformule ingevolge informatie-uitwisselingen inzake investeringen en de termijn voor hun realisering, zijn meningsverschil kunnen voorleggen aan de economisch regulerende overheid.

Hetzelfde geldt ingeval van niet-akkoord met de voorstellen van wijziging van het tariefsysteem.

Artikel 4

Het artikel 55 van het koninklijk besluit wordt als volgt gewijzigd:

1° Een nieuwe paragraaf 1 definieert het begrip akkoord door verwijzing naar de afwezigheid van

Il convient d'éviter que la décision de l'autorité de régulation économique puisse être prise à un moment où elle est susceptible de perturber la ligne du temps fixée à l'article 52 de l'arrêté royal, en étant prise après la fixation et l'entrée en vigueur des nouveaux tarifs.

En fixant le début du processus de consultation à quatorze mois et quatorze jours au lieu de neuf mois avant le début de la période de régulation, et en fixant la fin de la période de consultation sur les tarifs à dix mois et quatorze jours au lieu de cinq mois avant le début de la période de régulation sur laquelle porte la consultation ou à dix mois et quatorze jours avant la date de mise en vigueur de la révision appliquée en vertu de l'article 45, le risque qu'une décision de l'autorité de régulation économique vienne bouleverser l'ensemble du calendrier est écarté.

Article 3

L'article 3 modifie l'article 53*bis* de l'arrêté royal du 21 juin 2004.

Il vise à supprimer les dispositions actuelles que l'on retrouve aussi à l'article 55, § 2 de l'arrêté royal et qui limitent le droit de plainte d'un usager isolé. L'existence de ce mécanisme de seuil qui limite la possibilité pour un usager d'introduire un recours auprès de l'autorité de régulation économique est à l'origine de la mise en demeure de la Commission européenne.

Avec une définition de la notion d'accord par référence à l'absence de notification d'un désaccord comme visé à l'article 55, tout usager, même s'il est le seul à ne pas être d'accord avec les modifications proposées à la formule tarifaire suite aux informations échangées sur le plan d'investissements et le délai pour leur réalisation, pourra dorénavant soumettre son désaccord à l'autorité de régulation économique.

Il en va de même en cas de désaccord sur les propositions de modification de système tarifaire.

Article 4

L'article 55 de l'arrêté royal est modifié de la manière suivante:

1° Un nouveau paragraphe 1^{er} définit la notion d'accord par référence à l'absence de notification d'un

kennisgeving van een niet-akkoord binnen de termijn bedoeld in de nieuwe paragraaf 3;

2° De wijziging aan paragraaf 2, b) schrapt het verbod dat werd voorzien aan een alleenstaande luchtvaartmaatschappij om de formule van tariefcontrole of tariefsysteem te weigeren, een verbod onverenigbaar met het artikel 6, § 3 van de Richtlijn 2009/12/EG;

3° Een nieuwe paragraaf 3 beoogt in het koninklijk besluit quasi-letterlijk de procedurele typebepalingen voorzien in artikelen 6, § 4 en 11, § 7 van de Richtlijn 2009/12/EG in te voegen.

Artikel 6, § 4, tweede zin:

De onafhankelijke toezichthoudende autoriteit neemt, binnen vier weken nadat de zaak aan haar is voorgelegd, een voorlopig besluit aangaande het van kracht worden van de wijziging van de luchthavengelden, tenzij binnen dezelfde termijn een definitief besluit kan worden genomen..

Artikel 11, § 7, tweede zin:

Onverminderd het bepaalde in artikel 6, lid 4, neemt de autoriteit zo spoedig mogelijk, en in ieder geval binnen vier maanden nadat de zaak aan haar is voorgelegd, een definitief besluit. Deze termijn kan in uitzonderlijke en naar behoren gemotiveerde gevallen met twee maanden worden verlengd.

Artikel 5

Dit artikel voorziet in de toepassing van nieuwe bepalingen op elke lopende procedure met het oog op de vaststelling van de tarieven voor de geregleerde periode 2016-2021 en dit met als doel om zo snel mogelijk tegemoet te komen aan de kritiek van de Europese Commissie. Vanaf de volgende consultatieperiode zal elke luchthavengebruiker dus de mogelijkheid hebben om zijn meningsverschil voor onderzoek voor te leggen aan de onafhankelijke economisch regulerende overheid.

Artikel 6

Door de inwerkingtreding van de nieuwe bepalingen moet de consultatieperiode met het oog op de vaststelling van de tarieven voor de geregleerde periode 2016-2021 ten laatste starten op 15 januari 2015. In deze omstandigheden is het noodzakelijk dat de wet van

désaccord dans le délai visé au nouveau paragraphe 3.

2° La modification au paragraphe 2, b) supprime l'interdiction qui était faite à une compagnie aérienne isolée de refuser la formule de contrôle tarifaire ou le système tarifaire, interdiction incompatible avec l'article 6, § 3 de la directive 2009/12/CE.

3° Un nouveau paragraphe 3 vise à insérer dans l'arrêté royal quasi littéralement les dispositions de type procédural inscrites aux articles 6, § 4 et 11, § 7 de la directive 2009/12/CE.

Article 6, § 4, deuxième phrase:

L'autorité de supervision indépendante prend, au plus tard quatre semaines après avoir été saisie de la question, une décision provisoire sur l'entrée en vigueur de la modification des redevances aéroportuaires, à moins que la décision définitive ne puisse être prise dans le même délai.

Article 11, § 7, deuxième phrase:

Sans préjudice de l'article 6, paragraphe 4, elle prend une décision définitive dans les meilleurs délais et, en tout état de cause, au plus tard quatre mois après avoir été saisie de la question. Ce délai peut être prolongé de deux mois dans des cas exceptionnels et dûment justifiés.

Article 5

Cet article prévoit l'application des nouvelles dispositions à toute procédure en cours visant à l'établissement des tarifs pour la période de régulation 2016-2021. L'objectif en est de répondre, sans délai, aux critiques émises par la Commission européenne. Tout usager de l'aéroport aura donc, dès la prochaine période de consultation, la possibilité de soumettre son désaccord à l'examen d'une autorité de régulation économique indépendante.

Article 6

De par la mise en œuvre des nouvelles dispositions, la période de consultation en vue de l'établissement des tarifs pour la période de régulation 2016-2021 doit débuter au plus tard le 15 janvier 2015. Dans ces conditions, il est impératif que la loi produise ses effets

toepassing is voor deze datum en dat op die manier, zo snel mogelijk, de Belgische regelgeving in overeenstemming gebracht wordt met het Europees recht.

avant cette date et mettre ainsi, le plus rapidement possible, la réglementation belge en conformité avec le droit européen.

VOORONTWERP VAN WET**onderworpen aan het advies van de Raad van State**

Voorontwerp van wet houdende wijziging van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel ... van de Grondwet.

Art. 2

In artikel 52 van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° De § 1 wordt vervangen als volgt:

“§ 1. De houder leidt de meerjarige consultatie van de gebruikers uiterlijk twaalf maanden vóór het begin van de geregleerde periode of twaalf 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° de § 2 wordt vervangen als volgt:

“§ 2. De raadplegingen over de tarieven van de geregleerde activiteiten eindigen uiterlijk zeven maanden en vijftien kalenderdagen vóór het begin van de geregleerde periode waarop de raadpleging betrekking heeft of zeven maanden en vijftien kalenderdagen vóór de datum waarop de krachtens artikel 43 toegepaste herziening van kracht wordt.”.

Art. 3

In artikel 53 bis van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen doorgevoerd:

1° De § 2 wordt vervangen als volgt:

“§ 2. Ingeval het jaarlijks overleg de elementen behandelt zoals beschreven in artikel 53bis, § 1, lid 2 a), kan de houder een voorstel formuleren tot het wijzigen van de formule voor de tariefcontrole. Er bestaat een akkoord over de door de houder voorgestelde wijziging wanneer hierover tussen de partijen betrokken in het overleg geen meningsverschil bestaat, zoals bedoeld in artikel 55 van dit besluit.

Indien een meningsverschil wordt vastgesteld, wordt artikel 55 § 4 b), c) of d) toegepast.”;

AVANT-PROJET DE LOI**soumis à l'avis du Conseil d'État**

Avant-projet de loi modifiant l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article ... de la Constitution.

Art. 2

A l'article 52 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, les modifications suivantes sont apportées:

1° Le § 1^{er} est remplacé par ce qui suit:

“§ 1. Le titulaire initie le processus de consultation pluriannuelle des usagers au plus tard douze mois avant le début de la période de régulation ou douze mois avant la date de mise en vigueur de la révision appliquée en vertu de l'article 43, en diffusant les documents d'information visés à l'article 53 et en convoquant tous les participants aux consultations.”;

2° le § 2 est remplacé par ce qui suit:

“§ 2. Les consultations sur les tarifs des activités régulées se terminent au plus tard sept mois et quinze jours calendrier avant le début de la période de régulation sur laquelle porte la consultation ou sept mois et quinze jours calendrier avant la date de mise en vigueur de la révision appliquée en vertu de l'article 43.”.

Art. 3

A l'article 53 bis du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées:

1° Le § 2 est remplacé par ce qui suit:

“§ 2. Dans le cas où la concertation annuelle traite des éléments tels que décrits à l'article 53bis, § 1er, alinéa 2 a), le titulaire peut formuler une proposition de modification de la formule de contrôle tarifaire. Il existe un accord sur la modification proposée par le titulaire s'il n'existe pas de désaccord entre les parties concernées par la concertation, comme visé à l'article 55 de cet arrêté.

Si un désaccord est constaté, l'article 55 § 4 b), c) ou d) est appliqué.”;

2° de § 3 wordt vervangen als volgt:

“§ 3. In geval het jaarlijks overleg de elementen behandelt zoals beschreven in artikel 53*bis*, § 1, lid 2 b), kan de houder een voorstel formuleren tot het wijzigen van de tarieven en/of het tariefsysteem. Er bestaat een akkoord over de door de houder voorgestelde wijziging wanneer hierover tussen de partijen betrokken in het overleg geen meningsverschil bestaat, zoals bedoeld in artikel 55 van dit besluit.

Indien een meningsverschil wordt vastgesteld, wordt artikel 55 § 4 b), c) of d) toegepast.”.

Art. 4

In artikel 55 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen doorgevoerd:

1° De § 1 wordt vervangen als volgt:

“Er bestaat een akkoord over de formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem en hun jaarlijkse evolutie wanneer de economisch regulerende overheid geen melding heeft gekregen, binnen de in § 3 van dit artikel vermelde termijn volgend op het einde van de raadpleging bedoeld in artikel 52, § 2, van een gemotiveerd meningsverschil vanwege minstens één gebruiker van de luchthaven.”;

2° In § 2 wordt de bepaling onder b) vervangen als volgt:

“b) De bepalingen van dit besluit of 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 werden niet geëerbiedigd.”;

3° de § 3 wordt vervangen als volgt:

“Indien de gebruikers van de luchthaven Brussel-Nationaal, de door de houder van een exploitatielicense voorgestelde definitieve formule voor de tariefcontrole of het tariefsysteem weigert, dan dient de betrokken gebruiker, binnen de 10 werkdagen na de mededing van de definitieve formule voor de tariefcontrole of het tariefsysteem door de houder, bij een ter post aangetekend schrijven met ontvangstbewijs, aan de economisch regulerende overheid, een gemotiveerd verzoekschrift te richten, dat, op straffe van nietigheid, het onderwerp en de exhaustieve opsomming van de ingeroepen middelen bevat die ze meent te kunnen ontwikkelen tegen de door de houder voorgestelde formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem.

De economisch regulerende overheid deelt het verzoekschrift binnen de vijf werkdagen mee aan de houder die binnen de twintig werkdagen zijn opmerkingen op het verzoekschrift bij een ter post aangetekend schrijven met ontvangstbewijs kan laten gelden.

De economisch regulerende overheid is verplicht de betrokken partijen te raadplegen alvorens een beslissing te nemen.

2° le § 3 est remplacé par ce qui suit:

“§ 3. Dans le cas où la concertation annuelle traite des éléments tels que décrits à l'article 53*bis*, § 1er, alinéa 2 b), le titulaire peut formuler une proposition de modification des tarifs et/ou le système tarifaire. Il existe un accord sur la modification proposée par le titulaire s'il n'existe pas de désaccord entre les parties concernées par la concertation, comme visé à l'article 55 de cet arrêté.

Si un désaccord est constaté, l'article 55 § 4 b), c) ou d) est appliqué.”.

Art. 4

A l'article 55 du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées:

1° Le § 1^{er} est remplacé par ce qui suit:

“Il y a accord sur la formule de contrôle tarifaire et le système tarifaire et sur leur évolution annuelle lorsque l'autorité de régulation économique n'a pas reçu, dans le délai mentionné au § 3 de cet article suivant la fin des consultations visées dans l'article 52, § 2, de notification d'un désaccord justifié, émise par au moins un usager de l'aéroport.”;

2° au § 2, le point b) est remplacé par ce qui suit:

“b) Les dispositions du présent arrêté ou de l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de Brussels International Airport Company (B.I.A.C.) en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires n'ont pas été respectées.”;

3° le § 3 est remplacé par ce qui suit:

“Si un utilisateur de l'aéroport de Bruxelles-National refuse la formule définitive de contrôle tarifaire ou le système tarifaire proposés par le titulaire de la licence d'exploitation alors l'utilisateur concernée, dans les 10 jours ouvrables qui suivent la communication par le titulaire de la formule définitive de contrôle tarifaire ou du système tarifaire doit, par courrier recommandé avec accusé de réception, adresser à l'autorité de régulation économique une requête motivée qui, à peine de nullité, contient l'objet et l'énumération exhaustive des moyens invoqués qu'elle pense pouvoir développer contre la formule de contrôle proposée par le titulaire et contre le système tarifaire.

L'autorité de régulation économique communique dans les cinq jours ouvrables la requête au titulaire qui dans les vingt jours ouvrables peut faire valoir ses remarques sur la requête par courrier recommandé avec accusé de réception.

L'autorité de régulation économique est obligée de consulter les parties concernées avant de prendre une décision.

De economisch regulerende overheid dient zo spoedig mogelijk, en in ieder geval binnen de vier maanden na de ontvangst van het verzoekschrift, een definitief besluit te nemen over de middelen van de gebruiker. Deze termijn kan in uitzonderlijke en naar behoren gemotiveerde gevallen met twee maanden worden verlengd. De economisch regulerende overheid neemt, binnen vier weken na de ontvangst van het verzoekschrift een voorlopig besluit aangaande het van kracht worden van de wijziging van de luchthavengelden, tenzij binnen dezelfde termijn een definitief besluit kan worden genomen.

Bij gebreke aan een uitspraak van de economisch regulerende overheid binnen de in vorige lid voormelde termijn, wordt de door de houder van een exploitatielicentie voorgestelde definitieve formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem geacht te zijn goedgekeurd.”.

Art. 5

Deze wet treedt in werking op 1 januari 2015.

Art. 6

De minister bevoegd voor de economische regulering van de luchthaven Brussel-National is belast met de uitvoering van deze wet.

L'autorité de régulation économique doit prendre une décision définitive sur les moyens de l'utilisateur dans les meilleurs délais et, en tout état de cause, dans les quatre mois suivant la réception de la requête. Ce délai peut être prolongé de deux mois dans des cas exceptionnels et dûment justifiés. L'autorité de régulation économique prend, au plus tard dans les quatre semaines suivant la réception de la requête une décision provisoire sur l'entrée en vigueur de la modification des redevances aéroportuaires, à moins que la décision définitive ne puisse être prise dans le même délai.

A défaut d'un prononcé de l'autorité de régulation économique dans le délai mentionné dans l'alinéa précédent, la formule définitive de contrôle tarifaire ou le système tarifaire proposés par le titulaire de la licence d'exploitation est réputé approuvé.”.

Art. 5

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 2015.

Art. 6

Le ministre qui a la régulation économique de l'aéroport de Bruxelles-National dans ses attributions est chargé de l'exécution de la présente loi.



Geïntegreerde Impactanalyse

Zie handleiding om deze impactanalyse in te vullen
Indien u vragen heeft, contacteer ria-air@premier.fed.be

Beschrijvende fiche

A. Auteur

- Bevoegd regeringslid > Minister van Mobiliteit, Mevrouw Jacqueline Galant
- Contactpersoon beleidscel (Naam, E-mail, Tel. Nr.) > Dominique Offergeld, dominique.offereld@galant.fed.be, 02/220.20.04
- Overheidsdienst > Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
 - Contactpersoon overheidsdienst (Naam, E-mail, Tel. Nr.) > Luc Cloet, luc.cloet@mobilit.fgov.be
 - 02/277.48.09

B. Ontwerp

- Titel van de regelgeving > **Voorontwerp van wet houdende wijziging van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal**
- Korte beschrijving van het ontwerp van regelgeving met vermelding van de oorsprong (verdrag, richtlijn, samenwerkingsakkoord, actualiteit, ...), de beoogde doelen van uitvoering.

Dit wetsontwerp volgt op de ingebrekestelling nr. 2013/4226 van de Europese Commissie inzake de niet-correcte omzetting in het Belgisch recht van de richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake luchthavengelden (hierna de "richtlijn 2009/12/EG").

Deze richtlijn werd omgezet in onze nationale wetgeving door het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van Brussels International Airport Company (B.I.A.C.) in een naamloze vennootschap van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties (hierna "het koninklijk besluit van 27 mei 2004") en het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal (hierna "het koninklijk besluit van 21 juni 2004").

Overeenkomstig artikel 164, §3 van de programmawet van 30 december 2001 kunnen deze koninklijke besluiten alleen bij wet worden gewijzigd.

Dit wetsontwerp heeft dus tot doel de bovenvermelde koninklijke besluiten te wijzigen en de Belgische reglementering in overeenstemming te brengen met het Europees recht (richtlijn 2009/12/EG). Deze wijzigingen omvatten enerzijds de eerbiediging van het recht van elke luchtvaartmaatschappij om bij de economisch regulerende overheid een beroep in te stellen tegen de luchthaventarieven vastgesteld door de houder van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal en anderzijds de bevestiging van de onafhankelijkheid van de economisch regulerende overheid in de beslissingen die zij moet nemen inzake tarieven.

- Impactanalyses reeds uitgevoerd > ☒ Ja / ☐ Nee
Indien ja, gelieve een kopie bij te voegen of de referentie van het document te vermelden > Zie bijlage voor een kopie van de impactanalyse die werd beëindigd op 22/04/2014

C. Raadpleging over het ontwerp van regelgeving

- Verplichte, facultatieve of informele raadplegingen:

Bespreking in de Werkgroep Beleidscoördinatie
Raadpleging van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de

Luchthaven Brussel-Nationaal
Raadpleging van Brussels Airport Company

D. Bronnen gebruikt om de impactanalyse uit te voeren

- Statistieken, referentiedocumenten, organisaties en contactpersonen:

/

E. Datum van beëindiging van de impactanalyse

- 22/09/2014

Impactanalyse formulier

Welke impact heeft het ontwerp van regelgeving op deze 21 thema's?

Een ontwerp van regelgeving zal meestal slechts impact hebben op enkele thema's.

- Er wordt een niet-exhaustieve lijst van trefwoorden gegeven om de inschatting van elk thema te vergemakkelijken zonder hiervoor telkens de handleiding te moeten raadplegen.
Indien er een positieve en/of negatieve impact is, leg deze uit (gebruik indien nodig trefwoorden) en vermeld welke maatregelen worden genomen om de eventuele negatieve effecten te verlichten/te compenseren.
- Voor de **thema's 3, 10, 11 et 21** worden meer gedetailleerde vragen gesteld.

Kansarmoedebestrijding [1]

Menswaardig minimuminkomen, toegang tot kwaliteitsvolle diensten, schuldenoverlast, risico op armoede of sociale uitsluiting (ook bij minderjarigen), ongeletterdheid, digitale kloof.

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact ↓ Leg uit (gebruik indien nodig trefwoorden)

☒ Geen impact

Click here to enter text.

Gelijke Kansen en sociale cohesie [2]

Non-discriminatie, gelijke behandeling, toegang tot goederen en diensten, toegang tot informatie, tot onderwijs en tot opleiding, loonkloof, effectiviteit van burgerlijke, politieke en sociale rechten (in het bijzonder voor kwetsbare bevolkingsgroepen, kinderen, ouderen, personen met een handicap en minderheden).

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact ↓ Leg uit

☒ Geen impact

Click here to enter text.

Gelijkheid van vrouwen en mannen [3]

Toegang van vrouwen en mannen tot bestaansmiddelen: inkomen, werk, verantwoordelijkheden, gezondheid/zorg/welzijn, veiligheid, opleiding/kennis/vorming, mobiliteit, tijd, vrije tijd, etc.

Uitoefening door vrouwen en mannen van hun fundamentele rechten: burgerlijke, sociale en politieke rechten.

1. Op welke personen heeft het ontwerp (rechtstreeks of onrechtstreeks) een impact en wat is de naar geslacht uitgesplitste samenstelling van deze groep(en) van personen? Indien geen enkele persoon betrokken is, leg uit waarom.

Geen impact: het ontwerp heeft enkel een impact op ondernemingen, niet op personen.

→ *Indien er personen betrokken zijn, beantwoord dan volgende vragen:*

2. Identificeer de eventuele verschillen in de respectieve situatie van vrouwen en mannen binnen de materie waarop het ontwerp van regelgeving betrekking heeft.

Click here to enter text.

→ *Indien er verschillen zijn, beantwoord dan volgende vraag:*

3. Beperken bepaalde van deze verschillen de toegang tot bestaansmiddelen of de uitoefening van fundamentele rechten van vrouwen of mannen (problematische verschillen)? [J/N] > Leg uit

Click here to enter text.

4. Identificeer de positieve en negatieve impact van het ontwerp op de gelijkheid van vrouwen en mannen, rekening houdend met de voorgaande antwoorden?

Click here to enter text.

→ *Indien er een negatieve impact is, beantwoord dan volgende vraag:*

5. Welke maatregelen worden genomen om de negatieve impact te verlichten / te compenseren?

Click here to enter text.

Gezondheid [4]

Toegang tot kwaliteitsvolle gezondheidszorg, efficiëntie van het zorgaanbod, levensverwachting in goede gezondheid, behandelingen van

Impactanalyse formulier

chronische ziekten (bloedvatenziekten, kankers, diabetes en chronische ademhalingsziekten), gezondheidsdeterminanten (sociaaleconomisch niveau, voeding, verontreiniging), levenskwaliteit.

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact ↓ Leg uit

Click here to enter text.

☒ Geen impact

Werkgelegenheid [5]

Toegang tot de arbeidsmarkt, kwaliteitsvolle banen, werkloosheid, zwartwerk, arbeids- en ontslagomstandigheden, loopbaan, arbeidstijd, welzijn op het werk, arbeidsongevallen, beroepsziekten, evenwicht privé- en beroepsleven, gepaste verloning, mogelijkheid tot beroepsopleiding, collectieve arbeidsverhoudingen.

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact ↓ Leg uit

Click here to enter text.

☒ Geen impact

Consumptie- en productiepatronen [6]

Prijsstabiliteit of -voorzienbaarheid, inlichting en bescherming van de consumenten, doeltreffend gebruik van hulpbronnen, evaluatie en integratie van (sociale- en milieu-) externaliteiten gedurende de hele levenscyclus van de producten en diensten, beheerpatronen van organisaties.

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact ↓ Leg uit

Click here to enter text.

☒ Geen impact

Economische ontwikkeling [7]

Oprichting van bedrijven, productie van goederen en diensten, arbeidsproductiviteit en productiviteit van hulpbronnen/grondstoffen, competitiviteitsfactoren, toegang tot de markt en tot het beroep, markttransparantie, toegang tot overheidsopdrachten, internationale handels- en financiële relaties, balans import/export, ondergrondse economie, bevoorradingszekerheid van zowel energiebronnen als minerale en organische hulpbronnen.

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact ↓ Leg uit

Click here to enter text.

☒ Geen impact

Investerings [8]

Investerings in fysiek (machines, voertuigen, infrastructuur), technologisch, intellectueel (software, onderzoek en ontwikkeling) en menselijk kapitaal, nettoinvesteringscijfer in procent van het bbp.

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact ↓ Leg uit

Click here to enter text.

☒ Geen impact

Onderzoek en ontwikkeling [9]

Mogelijkheden betreffende onderzoek en ontwikkeling, innovatie door de invoering en de verspreiding van nieuwe productiemethodes, nieuwe ondernemingspraktijken of nieuwe producten en diensten, onderzoeks- en ontwikkelingsuitgaven.

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact ↓ Leg uit

Click here to enter text.

☒ Geen impact

Kmo's [10]

Impact op de ontwikkeling van de kmo's.

1. Welke ondernemingen zijn rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken? Beschrijf de sector(en), het aantal ondernemingen, het % kmo's (< 50 werknemers), waaronder het % micro-ondernemingen (< 10 werknemers). Indien geen enkele onderneming betrokken is, leg uit waarom.

Rechtstreeks betrokken : Brussels Airport Company > 50 werknemers

Onrechtstreeks betrokken : de luchtvaartmaatschappijen die opereren vanaf de luchthaven Brussel-Nationaal > 50 werknemers

→ Indien er kmo's betrokken zijn, beantwoord dan volgende vraag:

2. Identificeer de positieve en negatieve impact van het ontwerp op de kmo's.

[N.B. de impact op de administratieve lasten moet bij thema 11 gedetailleerd worden]

Impactanalyse formulier

Click here to enter text.

→ *Indien er een negatieve impact is, beantwoord dan volgende vragen:*

3. Is deze impact verhoudingsgewijs zwaarder voor de kmo's dan voor de grote ondernemingen? [J/N] >
Leg uit

Click here to enter text.

4. Staat deze impact in verhouding tot het beoogde doel? [J/N] > Leg uit

Click here to enter text.

5. Welke maatregelen worden genomen om deze negatieve impact te verlichten / te compenseren?

Click here to enter text.

Administratieve lasten [11]

Verlaging van de formaliteiten en administratieve verplichtingen die direct of indirect verbonden zijn met de uitvoering, de naleving en/of de instandhouding van een recht, een verbod of een verplichting.

→ *Indien ondernemingen en/of burgers betrokken zijn, beantwoord dan volgende vraag:*

1. Identificeer, per betrokken doelgroep, de nodige formaliteiten en verplichtingen voor de toepassing van de regelgeving. Indien geen enkele onderneming of burger betrokken is, leg uit waarom.
De wijzigingen aan het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicense van de luchthaven Brussel-Nationaal hebben geen impact op de administratieve lasten.

→ *Indien er formaliteiten en/of verplichtingen zijn, beantwoord dan volgende vragen:*

2. Welke documenten en informatie moet elke betrokken doelgroep verschaffen?

Click here to enter text.

> Click here to enter text.

3. Hoe worden deze documenten en informatie, per betrokken doelgroep, ingezameld?

Click here to enter text.

> Click here to enter text.

4. Welke is de periodiciteit van de formaliteiten en verplichtingen, per betrokken doelgroep?

Click here to enter text.

> Click here to enter text.

5. Welke maatregelen worden genomen om de eventuele negatieve impact te verlichten / te compenseren?

Click here to enter text.

* Invullen indien er momenteel formaliteiten/verplichtingen bestaan.

** Invullen indien het ontwerp van regelgeving formaliteiten/verplichtingen wijzigt of nieuwe toevoegt.

Energie [12]

Energie mix (koolstofarm, hernieuwbaar, fossiel), gebruik van biomassa (hout, biobrandstoffen), energie-efficiëntie, energieverbruik van de industrie, de dienstensector, de transportsector en de huishoudens, bevoorradingszekerheid, toegang tot energiediensten en -goederen.

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact ↓ Leg uit

☒ Geen impact

Click here to enter text.

Mobiliteit [13]

Transportvolume (aantal afgelegde kilometers en aantal voertuigen), aanbod van gemeenschappelijk personenvervoer, aanbod van wegen, sporen en zee- en binnenvaart voor goederenvervoer, verdeling van de vervoerswijzen (modal shift), veiligheid, verkeersdichtheid.

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact ↓ Leg uit

☒ Geen impact

Click here to enter text.

Voeding [14]

Toegang tot veilige voeding (kwaliteitscontrole), gezonde en voedzame voeding, verspilling, eerlijke handel.

Impactanalyse formulier

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact ↓ Leg uit
Click here to enter text.

☒ Geen impact

Klimaatverandering [15]

Uitstoot van broeikasgassen, aanpassingsvermogen aan de gevolgen van de klimaatverandering, veerkracht, energie overgang, hernieuwbare energiebronnen, rationeel energiegebruik, energie-efficiëntie, energieprestaties van gebouwen, winnen van koolstof.

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact ↓ Leg uit
Click here to enter text.

☒ Geen impact

Natuurlijke hulpbronnen [16]

Efficiënt beheer van de hulpbronnen, recyclage, hergebruik, waterkwaliteit en -consumptie (oppervlakte- en grondwater, zeeën en oceanen), bodemkwaliteit en -gebruik (verontreiniging, organisch stofgehalte, erosie, drooglegging, overstromingen, verdichting, fragmentatie), ontbossing.

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact ↓ Leg uit
Click here to enter text.

☒ Geen impact

Buiten- en binnenlucht [17]

Luchtkwaliteit (met inbegrip van de binnenlucht), uitstoot van verontreinigende stoffen (chemische of biologische agentia: methaan, koolwaterstoffen, oplosmiddelen, SO_x, NO_x, NH₃), fijn stof.

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact ↓ Leg uit
Click here to enter text.

☒ Geen impact

Biodiversiteit [18]

Graad van biodiversiteit, stand van de ecosystemen (herstelling, behoud, valorisatie, beschermde zones), verandering en fragmentatie van de habitatten, biotechnologieën, uitvindingsoctrooien in het domein van de biologie, gebruik van genetische hulpbronnen, diensten die de ecosystemen leveren (water- en luchtzuivering, enz.), gedomesticeerde of gecultiveerde soorten, invasieve uitheemse soorten, bedreigde soorten.

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact ↓ Leg uit
Click here to enter text.

☒ Geen impact

Hinder [19]

Geluids-, geur- of visuele hinder, trillingen, ioniserende, niet-ioniserende en elektromagnetische stralingen, lichtoverlast.

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact ↓ Leg uit
Click here to enter text.

☒ Geen impact

Overheid [20]

Democratische werking van de organen voor overleg en beraadslaging, dienstverlening aan gebruikers, klachten, beroep, protestbewegingen, wijze van uitvoering, overheidsinvesteringen.

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact ↓ Leg uit

☐ Geen impact

Het voorontwerp van wet houdende de wijziging van het K.B. van 21 juni 2004 voorziet in:

- Het opheffen van de bepaling die de beroepsmogelijkheid van de gebruikers inperkte
- het verwijderen van de drempel van 25% van de luchthavenactiviteiten die de toegankelijkheid tot klachtmogelijkheid bij de economisch regulerende overheid vergrendelt, welke voorwerp is van de ingebrekestelling;

Deze wijzigingen zullen een positieve impact hebben op de mogelijkheid voor gebruikers om klachten neer te leggen en de mogelijkheid om in beroep te gaan.

Beleidscoherentie ten gunste van ontwikkeling [21]

Inachtneming van de onbedoelde neveneffecten van de Belgische beleidsmaatregelen op de belangen van de ontwikkelingslanden.

Impactanalyse formulier

1. Identificeer de eventuele rechtstreekse of onrechtstreekse impact van het ontwerp op de ontwikkelingslanden op het vlak van: voedselveiligheid, gezondheid en toegang tot geneesmiddelen, waardig werk, lokale en internationale handel, inkomens en mobilisering van lokale middelen (taxatie), mobiliteit van personen, leefmilieu en klimaatverandering (mechanismen voor schone ontwikkeling), vrede en veiligheid. Indien er geen enkelen ontwikkelingsland betrokken is, leg uit waarom.

Er is geen impact (noch rechtstreeks, noch onrechtstreeks) op de ontwikkelingslanden aangezien het ontwerp de wijziging van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal betreft.

→ *Indien er een positieve en/of negatieve impact is, beantwoord dan volgende vraag:*

2. Verduidelijk de impact per regionale groepen of economische categorieën (eventueel landen oplijsten). zie bijlage

Click here to enter text.

→ *Indien er een negatieve impact is, beantwoord dan volgende vraag:*

3. Welke maatregelen worden genomen om de negatieve impact te verlichten / te compenseren?

Click here to enter text.



Analyse d'impact intégrée

Référez-vous au manuel pour compléter l'analyse d'impact
Contactez le helpdesk ria-air@premier.fed.be pour toute question

Fiche signalétique

A. Auteur

- Membre du Gouvernement compétent > Ministre de la Mobilité, Madame Jacqueline Galant
- Contact cellule stratégique (Nom, E-mail, Tél.) > Dominique Offergeld, dominique.offergeld@galant.fed.be, 02/220.20.04
- Administration > SPF Mobilité et Transports
- Contact administration (Nom, E-mail, Tél.) > Luc Cloet, luc.cloet@mobilit.fgov.be, 02/277.48.09

B. Projet

- Titre de la réglementation > **Avant-projet de loi modifiant l'arrêté royal du 21 juin 2004 attribuant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National**
- Description succincte du projet de réglementation en mentionnant l'origine réglementaire (traités, directive, accord de coopération, actualité, ...), les objectifs poursuivis et la mise en œuvre.

Le présent projet de loi fait suite à la mise en demeure n°2013/4226 de la Commission européenne relatif à la transposition incorrecte en droit belge de la Directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires (ci-après la « directive 2009/12/CE »).

Cette directive a été transposée dans notre droit national par l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de Brussels International Airport Company (B.I.A.C.) en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires (ci-après « l'arrêté royal du 27 mai 2004 ») et l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National (ci-après « l'arrêté royal du 21 juin 2004 »).

Conformément à l'article 164, §3 de la loi-programme du 30 décembre 2001, ces arrêtés royaux ne peuvent être modifiés que par une loi.

Le présent projet de loi a donc pour but de modifier les arrêtés royaux précités afin de mettre la réglementation belge en conformité avec le droit européen (directive 2009/12/CE). Ces modifications prévoient d'une part, le respect du droit de toute compagnie aérienne à introduire un recours contre les tarifs fixés par le titulaire de la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National auprès de l'autorité de régulation économique, et d'autre part, l'indépendance de l'autorité de régulation économique dans les décisions qu'elle doit prendre en matière tarifaire.

- Analyses d'impact déjà réalisées > ☒ Oui / ☐ Non
Si oui, veuillez joindre une copie ou indiquer la référence du document > Voir en annexe la copie de l'analyse d'impact finalisée le 22/04/2014

C. Consultations sur le projet de réglementation

- Consultations obligatoires, facultatives ou informelles :

Discussion dans le Groupe de Travail Coordination politique
Consultation du Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National
Consultation de Brussels Airport Company

AiR

D. Sources utilisées pour effectuer l'analyse d'impact

- Statistiques, documents de référence, organisations et personnes de référence :

/

E. Date de finalisation de l'analyse d'impact

- 22/09/2014

Formulaire d'analyse d'impact

Quel est l'impact du projet de réglementation sur ces 21 thèmes ?

Un projet de réglementation sera, dans la majorité des dossiers, seulement concerné par quelques thèmes.

- Une liste non-exhaustive de mots-clés est présentée pour faciliter l'appréciation de chaque thème, sans pour cela consulter systématiquement le manuel.
S'il y a des impacts positifs et/ou négatifs, expliquez-les (sur base des mots-clés si nécessaire) et indiquez les mesures prises pour alléger / compenser les éventuels impacts négatifs.
- Pour les **thèmes 3, 10, 11 et 21**, des questions plus approfondies sont posées.

Lutte contre la pauvreté [1]

Revenu minimum conforme à la dignité humaine, accès à des services de qualité, surendettement, risque de pauvreté ou d'exclusion sociale (y compris chez les mineurs), illettrisme, fracture numérique.

☐ Impact positif ☐ Impact négatif ↓ Expliquez (utiliser les mots-clés si nécessaire)

☒ Pas d'impact

[Click here to enter text.](#)

Égalité des chances et cohésion sociale [2]

Non-discrimination, égalité de traitement, accès aux biens et services, accès à l'information, à l'éducation et à la formation, écart de revenu, effectivité des droits civils, politiques et sociaux (en particulier pour les populations fragilisées, les enfants, les personnes âgées, les personnes handicapées et les minorités).

☐ Impact positif ☐ Impact négatif ↓ Expliquez

☒ Pas d'impact

[Click here to enter text.](#)

Égalité des femmes et les hommes [3]

Accès des femmes et des hommes aux ressources : revenus, travail, responsabilités, santé/soins/bien-être, sécurité, éducation/savoir/formation, mobilité, temps, loisirs, etc.

Exercice des droits fondamentaux par les femmes et les hommes : droits civils, sociaux et politiques.

1. Quelles personnes sont concernées (directement et indirectement) par le projet et quelle est la composition sexuée de ce(s) groupe(s) de personnes ? Si aucune personne n'est concernée, expliquez pourquoi.

Pas d'impact: le projet concerne uniquement les entreprises, pas les personnes

→ Si des personnes sont concernées, répondez aux questions suivantes :

2. Identifiez les éventuelles différences entre la situation respective des femmes et des hommes dans la matière relative au projet de réglementation.

[Click here to enter text.](#)

→ S'il existe des différences, répondez à la question suivante :

3. Certaines de ces différences limitent-elles l'accès aux ressources ou l'exercice des droits fondamentaux des femmes ou des hommes (différences problématiques) ? [O/N] > expliquez

[Click here to enter text.](#)

4. Compte tenu des réponses aux questions précédentes, identifiez les impacts positifs et négatifs du projet sur l'égalité des femmes et les hommes ?

[Click here to enter text.](#)

→ S'il y a des impacts négatifs, répondez à la question suivante :

5. Quelles mesures sont prises pour alléger / compenser les impacts négatifs ?

[Click here to enter text.](#)

Santé [4]

Accès aux soins de santé de qualité, efficacité de l'offre de soins, espérance de vie en bonne santé, traitements des maladies chroniques (maladies cardiovasculaires, cancers, diabète et maladies respiratoires chroniques), déterminants de la santé (niveau socio-économique, alimentation, pollution), qualité de la vie.

Formulaire d'analyse d'impact

☐ Impact positif ☐ Impact négatif ↓ Expliquez
Click here to enter text.

☒ Pas d'impact

Emploi [5]

Accès au marché de l'emploi, emplois de qualité, chômage, travail au noir, conditions de travail et de licenciement, carrière, temps de travail, bien-être au travail, accidents de travail, maladies professionnelles, équilibre vie privée - vie professionnelle, rémunération convenable, possibilités de formation professionnelle, relations collectives de travail.

☐ Impact positif ☐ Impact négatif ↓ Expliquez
Click here to enter text.

☒ Pas d'impact

Modes de consommation et production [6]

Stabilité/prévisibilité des prix, information et protection du consommateur, utilisation efficace des ressources, évaluation et intégration des externalités (environnementales et sociales) tout au long du cycle de vie des produits et services, modes de gestion des organisations.

☐ Impact positif ☐ Impact négatif ↓ Expliquez
Click here to enter text.

☒ Pas d'impact

Développement économique [7]

Création d'entreprises, production de biens et de services, productivité du travail et des ressources/matières premières, facteurs de compétitivité, accès au marché et à la profession, transparence du marché, accès aux marchés publics, relations commerciales et financières internationales, balance des importations/exportations, économie souterraine, sécurité d'approvisionnement des ressources énergétiques, minérales et organiques.

☐ Impact positif ☐ Impact négatif ↓ Expliquez
Click here to enter text.

☒ Pas d'impact

Investissements [8]

Investissements en capital physique (machines, véhicules, infrastructures), technologique, intellectuel (logiciel, recherche et développement) et humain, niveau d'investissement net en pourcentage du PIB.

☐ Impact positif ☐ Impact négatif ↓ Expliquez
Click here to enter text.

☒ Pas d'impact

Recherche et développement [9]

Opportunités de recherche et développement, innovation par l'introduction et la diffusion de nouveaux modes de production, de nouvelles pratiques d'entreprises ou de nouveaux produits et services, dépenses de recherche et de développement.

☐ Impact positif ☐ Impact négatif ↓ Expliquez
Click here to enter text.

☒ Pas d'impact

PME [10]

Impact sur le développement des PME.

1. Quelles entreprises sont directement et indirectement concernées ? Détaillez le(s) secteur(s), le nombre d'entreprises, le % de PME (< 50 travailleurs) dont le % de micro-entreprise (< 10 travailleurs). Si aucune entreprise n'est concernée, expliquez pourquoi.

Les entreprises directement concernées: Brussels Airport Company > 50 travailleurs

Les entreprises indirectement concernées: les compagnies aériennes opérant à partir de l'aéroport Bruxelles-National > 50 travailleurs

→ Si des PME sont concernées, répondez à la question suivante :

2. Identifiez les impacts positifs et négatifs du projet sur les PME.
[N.B. les impacts sur les charges administratives doivent être détaillés au thème 11]

Click here to enter text.

→ S'il y a un impact négatif, répondez aux questions suivantes :

Formulaire d'analyse d'impact

3. Ces impacts sont-ils proportionnellement plus lourds sur les PME que sur les grandes entreprises ?
[O/N] > expliquez
Click here to enter text.
4. Ces impacts sont-ils proportionnels à l'objectif poursuivi ? [O/N] > expliquez
Click here to enter text.
5. Quelles mesures sont prises pour alléger / compenser les impacts négatifs ?
Click here to enter text.

Charges administratives [11]

Réduction des formalités et des obligations administratives liées directement ou indirectement à l'exécution, au respect et/ou au maintien d'un droit, d'une interdiction ou d'une obligation.

→ Si des entreprises et/ou des citoyens sont concernés, répondez à la question suivante :

1. Identifiez, par groupe concerné, les formalités et les obligations nécessaires à l'application de la réglementation. Si aucune entreprise et aucun citoyen n'est concerné, expliquez pourquoi.
Les modifications apportées à l'arrêté royal du 21 juin 2004 attribuant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National n'ont pas d'impact sur les charges administratives.

→ S'il y a des formalités et/ou des obligations, répondez aux questions suivantes :

2. Quels documents et informations chaque groupe concerné doit-il fournir ?
Click here to enter text. > Click here to enter text.
3. Comment s'effectue la récolte des informations et des documents, par groupe concerné ?
Click here to enter text. > Click here to enter text.
4. Quelles est la périodicité des formalités et des obligations, par groupe concerné ?
Click here to enter text. > Click here to enter text.
5. Quelles mesures sont prises pour alléger / compenser les éventuels impacts négatifs ?
Click here to enter text.

* Ne remplir que s'il y a des formalités/obligations actuellement dans la matière relative au projet.

** Remplir si le projet modifie ou introduit de nouvelles formalités/obligations.

Énergie [12]

Mix énergétique (bas carbone, renouvelable, fossile), utilisation de la biomasse (bois, biocarburants), efficacité énergétique, consommation d'énergie de l'industrie, des services, des transports et des ménages, sécurité d'approvisionnement, accès aux biens et services énergétiques.

☐ Impact positif ☐ Impact négatif ↓ Expliquez

Click here to enter text.

☒ Pas d'impact

Mobilité [13]

Volume de transport (nombre de kilomètres parcourus et nombre de véhicules), offre de transports collectifs, offre routière, ferroviaire, maritime et fluviale pour les transports de marchandises, répartitions des modes de transport (modal shift), sécurité, densité du trafic.

☐ Impact positif ☐ Impact négatif ↓ Expliquez

Click here to enter text.

☒ Pas d'impact

Alimentation [14]

Accès à une alimentation sûre (contrôle de qualité), alimentation saine et à haute valeur nutritionnelle, gaspillages, commerce équitable.

☐ Impact positif ☐ Impact négatif ↓ Expliquez

☒ Pas d'impact

Formulaire d'analyse d'impact

Click here to enter text.

Changements climatiques [15]

Émissions de gaz à effet de serre, capacité d'adaptation aux effets des changements climatiques, résilience, transition énergétique, sources d'énergies renouvelables, utilisation rationnelle de l'énergie, efficacité énergétique, performance énergétique des bâtiments, piégeage du carbone.

☐ Impact positif ☐ Impact négatif ↓ Expliquez
☒ Pas d'impact

Click here to enter text.

Ressources naturelles [16]

Gestion efficace des ressources, recyclage, réutilisation, qualité et consommation de l'eau (eaux de surface et souterraines, mers et océans), qualité et utilisation du sol (pollution, teneur en matières organiques, érosion, assèchement, inondations, densification, fragmentation), déforestation.

☐ Impact positif ☐ Impact négatif ↓ Expliquez
☒ Pas d'impact

Click here to enter text.

Air intérieur et extérieur [17]

Qualité de l'air (y compris l'air intérieur), émissions de polluants (agents chimiques ou biologiques : méthane, hydrocarbures, solvants, SO_x, NO_x, NH₃), particules fines.

☐ Impact positif ☐ Impact négatif ↓ Expliquez
☒ Pas d'impact

Click here to enter text.

Biodiversité [18]

Niveaux de la diversité biologique, état des écosystèmes (restauration, conservation, valorisation, zones protégées), altération et fragmentation des habitats, biotechnologies, brevets d'invention sur la matière biologique, utilisation des ressources génétiques, services rendus par les écosystèmes (purification de l'eau et de l'air, ...), espèces domestiquées ou cultivées, espèces exotiques envahissantes, espèces menacées.

☐ Impact positif ☐ Impact négatif ↓ Expliquez
☒ Pas d'impact

Click here to enter text.

Nuisances [19]

Nuisances sonores, visuelles ou olfactives, vibrations, rayonnements ionisants, non ionisants et électromagnétiques, nuisances lumineuses.

☐ Impact positif ☐ Impact négatif ↓ Expliquez
☒ Pas d'impact

Click here to enter text.

Autorités publiques [20]

Fonctionnement démocratique des organes de concertation et consultation, services publics aux usagers, plaintes, recours, contestations, mesures d'exécution, investissements publics.

☒ Impact positif ☐ Impact négatif ↓ Expliquez
☐ Pas d'impact

L'avant-projet de loi modifiant l'arrêté royal du 21 juin 2004 prévoit:

- La suppression de la disposition limitant les possibilités de recours des usagers;
- La suppression de la notion d'un seuil de 25% de l'activité aéroportuaire verrouillant accès à une plainte auprès de l'autorité de régulation économique, mise en cause par la mise en demeure

Ces modifications auront un impact positif sur la possibilité des usagers de porter plainte et la possibilité d'aller en recours.

Cohérence des politiques en faveur du développement [21]

Prise en considération des impacts involontaires des mesures politiques belges sur les intérêts des pays en voie de développement.

Formulaire d'analyse d'impact

1. Identifiez les éventuels impacts directs et indirects du projet sur les pays en voie de développement dans les domaines suivants : sécurité alimentaire, santé et accès aux médicaments, travail décent, commerce local et international, revenus et mobilisations de ressources domestiques (taxation), mobilité des personnes, environnement et changements climatiques (mécanismes de développement propre), paix et sécurité. Expliquez si aucun pays en voie de développement n'est concerné

Il n'y a pas d'impact (ni direct, ni indirect) du projet sur les pays en voie de développement étant donné que le projet concerne la modification de l'arrêté royal du 21 juin 2004 attribuant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.

→ *S'il y a des impacts positifs et/ou négatifs, répondez à la question suivante :*

2. Précisez les impacts par groupement régional ou économique (lister éventuellement les pays). cf. annexe

[Click here to enter text.](#)

→ *S'il y a des impacts négatifs, répondez à la question suivante :*

3. Quelles mesures sont prises pour les alléger / compenser les impacts négatifs?

[Click here to enter text.](#)

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 56.363/4
VAN 11 JUNI 2014

Op 14 mei 2014 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet 'houdende wijziging van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal'.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 11 juni 2014. De kamer was samengesteld uit Pierre Liénardy, kamervoorzitter, Jacques Jaumotte en Bernard Blero, staatsraden, Yves De Cordt en Christian Behrendt, assessoren, en Colette Gigot, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves Chauffoureaux, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Pierre Liénardy.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 11 juni 2014.

*

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP

Indieningsbesluit

Daar het om een indieningsbesluit gaat, moeten de aanhefverwijzing naar artikel 3, § 1, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, en naar dit advies van de afdeling Wetgeving worden weggelaten.

DISPOSITIEF

Artikel 1

In artikel 1 moet worden gepreciseerd dat het voorontwerp een aangelegenheid regelt als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 56.363/4
DU 11 JUIN 2014

Le 14 mai 2014, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi 'modifiant l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National'.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 11 juin 2014. La chambre était composée de Pierre Liénardy, président de chambre, Jacques Jaumotte et Bernard Blero, conseillers d'État, Yves De Cordt et Christian Behrendt, assesseurs, et Colette Gigot, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves Chauffoureaux, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Pierre Liénardy.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 11 juin 2014.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET

Arrêté de présentation

Le visa de l'article 3, § 1^{er}, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, et du présent avis de la section de législation, doivent être omis, s'agissant d'un arrêté de présentation.

DISPOSITIF

Article 1^{er}

À l'article 1^{er} de l'avant-projet, il convient de préciser que ce dernier règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Artikel 2

1. In de inleidende zin van artikel 2 van het voorontwerp moeten de wijzigingen worden vermeld die reeds zijn aangebracht in artikel 52 van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 'betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal'.

Die opmerking geldt ook voor de artikelen 3 en 4 van het voorontwerp.

2. In de ontworpen paragraaf 2 is het begrip "kalenderdag" niet op zijn plaats. Aangezien het *in casu* om gewone dagen gaat, kan ermee worden volstaan om "dagen" te schrijven.

Artikel 4

1. Luidens het ontworpen artikel 55, § 3, van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 (artikel 4, 3°, van het voorliggende voorontwerp) beschikt een gebruiker van de luchthaven Brussel-Nationaal die de definitieve formule voor de tariefcontrole of het tariefsysteem weigert die de houder van de exploitatielicentie heeft voorgesteld, over een termijn van tien werkdagen na de kennisgeving van die beslissing door de houder, om een beroep in te stellen bij de economisch regulerende overheid.

Het ontworpen artikel 55, § 1, van hetzelfde besluit (artikel 4, 1°, van het voorliggende voorontwerp) bepaalt echter dat er een akkoord is over de beslissing van de licentiehouders wanneer geen meningsverschil ter kennis is gebracht binnen die termijn van tien dagen die aanvangt op het einde van de raadgevingen bedoeld in artikel 52, § 2.

Dat ontworpen artikel 55, § 1, moet worden gewijzigd opdat duidelijker blijkt dat de luchthavengebruikers die niet hebben kunnen deelnemen aan de raadgevingen bedoeld in artikel 52, § 2, het optreden van de economisch regulerende overheid kunnen vragen, overeenkomstig artikel 6, lid 3, van richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2009 'inzake luchthavengelden' (hierna richtlijn 2009/12/EG genoemd).¹

2. In de Franse versie moet het woord "usager" worden gebruikt in plaats van het woord "utilisateur", overeenkomstig de definitie in artikel 1, 25°, van het koninklijk besluit van 21 juni 2004.

3. Het begrip "werkdag" dat in het ontworpen artikel 55, § 3, van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 wordt gebezigd, kan op verschillende manieren worden geïnterpreteerd; in de plaats ervan kan beter het begrip "dag" worden gebruikt.

¹ Die bepaling luidt als volgt:

"3. De lidstaten zien erop toe dat, wanneer er een geschil bestaat over een door de luchthavenbeheerder genomen besluit over de luchthavengelden, elke partij de tussenkomst kan vragen van de in artikel 11 bedoelde onafhankelijke toezichthoudende autoriteit, die de motivering van de wijziging van het systeem of het niveau van de luchthavengelden onderzoekt".

Article 2

1. Dans le membre de phrase liminaire de l'article 2 de l'avant-projet, il convient de mentionner les modifications déjà subies par l'article 52 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 'octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National'.

Cette observation vaut aussi pour les articles 3 et 4 de l'avant-projet.

2. Au paragraphe 2 en projet, l'expression "jours calendrier" est un anglicisme. Puisqu'il s'agit en l'espèce de compter des jours ordinaires, il suffit d'écrire "jours".

Article 4

1. L'article 55, § 3, en projet de l'arrêté royal du 21 juin 2004 (article 4, 3°, de l'avant-projet examiné) dispose qu'un utilisateur de l'aéroport de Bruxelles-National qui refuse la formule définitive de contrôle tarifaire ou le système tarifaire proposés par le titulaire de la licence d'exploitation dispose d'un délai de dix jours ouvrables qui suivent la communication par le titulaire de cette décision, pour adresser un recours auprès de l'autorité de régulation économique.

L'article 55, § 1^{er}, en projet du même arrêté (article 4, 1°, de l'avant-projet examiné) prévoit cependant qu'à défaut de désaccord notifié dans ce délai de dix jours prenant cours à la fin des consultations visées dans l'article 52, § 2, il y a accord sur la décision du titulaire de la licence.

Cet article 55, § 1^{er}, en projet doit être modifié de manière à permettre plus clairement aux usagers de l'aéroport n'ayant pas pu participer aux consultations visées à l'article 52, § 2, de pouvoir solliciter l'intervention de l'autorité de régulation économique, conformément à l'article 6, paragraphe 3, de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 'sur les redevances aéroportuaires' (ci-après la directive 2009/12/CE) ¹.

2. Conformément à la définition de l'article 1^{er}, 25°, de l'arrêté royal du 21 juin 2004, dans la version française, il y a lieu d'utiliser le mot "usager" au lieu du mot "utilisateur".

3. La notion de "jour ouvrable" utilisée à l'article 55, § 3, en projet de l'arrêté royal du 21 juin 2004 est susceptible d'interprétation; il convient de lui préférer la notion de "jour".

¹ Lequel dispose:

"3. Les États membres veillent à ce que, en cas de désaccord sur une décision relative aux redevances aéroportuaires prises par l'entité gestionnaire d'aéroport, chaque partie puisse demander l'intervention de l'autorité de supervision indépendante visée à l'article 11, qui examine les motifs justifiant la modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires".

4. Luidens het ontworpen artikel 55, § 3, van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 kan een luchthavengebruiker die de door de houder van de exploitatielicense voorgestelde definitieve formule voor de tariefcontrole of het tariefsysteem weigert, binnen tien “werkdagen” “een gemotiveerd verzoekschrift [aan de economisch regulerende overheid] (...) richten, dat, op straffe van nietigheid, het onderwerp en de exhaustieve opsomming van de ingeroepen middelen bevat die ze meent te kunnen ontwikkelen tegen de door de houder voorgestelde formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem”.

In de ingebrekestelling nr. 2013/4226 die op 20 november 2013 aan de Belgische Staat is gezonden, oordeelt de Europese Commissie in verband met de Waalse regelgeving die dezelfde richtlijn 2009/12/EG omzet, dat dergelijke termijnen “te kort [lijken] voor de partijen om veranderingen in het stelsel te onderzoeken en om hun onenigheid kenbaar te maken aan de toezichthoudende autoriteit”.

Teneinde het beroepsrecht beter in acht te nemen dat artikel 6, lid 3, van richtlijn 2009/12/EG aan de luchthavengebruikers verleent, moet de laatstgenoemden een langere termijn worden toegekend om het optreden van de economisch regulerende overheid te vragen, tenzij ter rechtvaardiging bijzondere omstandigheden kunnen worden aangevoerd die daaraan in de weg staan.

4. Tevens moet het ontworpen artikel 55, § 3, vijfde lid, van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 worden weggelaten; die bepaling voorziet erin dat de bestreden beslissing van de houder van de exploitatielicense geacht wordt te zijn goedgekeurd wanneer de economisch regulerende overheid binnen de gestelde termijn geen beslissing heeft genomen.

Die bepaling vormt immers geen behoorlijke omzetting van artikel 6, lid 3, van richtlijn 2009/12/EG, luidens welk de luchthavengebruikers kunnen vragen dat de motivering van de beslissingen die de houder van de exploitatielicense inzake tariefbepaling heeft genomen, daadwerkelijk wordt onderzocht door de economisch regulerende overheid.

Artikel 6

Aangezien het om een voorontwerp van wet gaat, hoeft niet in een uitvoeringsbepaling te worden voorzien. Artikel 6 van het voorontwerp moet dus worden weggelaten.

*

De griffier,

Colette GIGOT

De voorzitter,

Pierre LIÉNARDY

4. L'article 55, § 3, en projet, de l'arrêté royal du 21 juin 2004 dispose que l'usager de l'aéroport qui refuse la formule définitive de contrôle tarifaire ou le système tarifaire proposé par le titulaire de la licence d'exploitation doit, dans les dix jours “ouvrables”, adresser à l'autorité de régulation économique “une requête motivée qui, à peine de nullité, contient l'objet et l'énumération exhaustive des moyens invoqués qu'elle pense pouvoir développer contre la formule de contrôle proposée par le titulaire et contre le système tarifaire”.

Dans la mise en demeure n° 2013/4226 adressée le 20 novembre 2013 à l'État belge, la Commission européenne considère, à propos du dispositif réglementaire wallon assurant la transposition de la même directive 2009/12/CE, que des délais de cet ordre “s'avèrent trop courts pour que les parties puissent correctement examiner les changements dans le système et exprimer leurs désaccords devant l'autorité de supervision”.

À défaut de pouvoir justifier de circonstances particulières qui l'empêcherait, il convient d'accorder aux usagers de l'aéroport un délai plus long pour solliciter l'intervention de l'autorité de régulation économique, afin de mieux respecter le droit de recours que leur reconnaît l'article 6, paragraphe 3, de la directive 2009/12/CE.

4. Il convient également d'omettre l'article 55, § 3, alinéa 5, en projet, de l'arrêté royal du 21 juin 2004, qui prévoit que la décision contestée du titulaire de la licence d'exploitation est réputée approuvée à défaut de décision de l'autorité de régulation économique dans le délai prévu.

En effet, cette disposition ne constitue, pas une transposition correcte de l'article 6, paragraphe 3, de la directive 2009/12/CE, qui reconnaît aux usagers de l'aéroport le droit de voir les motifs des décisions prises par le titulaire de la licence d'exploitation en matière tarifaire être effectivement examinés par l'autorité de régulation économique.

Article 6

S'agissant d'un avant-projet de loi, il n'y a pas lieu d'y prévoir un article d'exécution. L'article 6 de l'avant-projet sera dès lors omis.

*

Le greffier,

Colette GIGOT

Le président,

Pierre LIÉNARDY

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Gelet op advies 56.363/4 van de Raad van State, gegeven op 11 juni 2014, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op de voordracht van de minister van Mobiliteit,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister voor Mobiliteit is ermee belast het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst hierna volgt:

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

Artikel 52 van het koninklijk besluit van 21 juni 2004, betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 12 mei 2011, wordt vervangen als volgt:

“§ 1. De houder leidt de meerjarige consultatie van de gebruikers in uiterlijk veertien maanden en veertien dagen vóór het begin van de geregleerde periode of veertien maanden en veertien dagen vóór de datum waarop de krachtens artikel 45 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. De raadplegingen over de tarieven van de geregleerde activiteiten eindigen uiterlijk tien maanden en veertien dagen vóór het begin van de geregleerde periode waarop de raadpleging betrekking heeft of tien maanden en veertien dagen vóór de datum waarop de krachtens artikel 45 toegepaste herziening van kracht wordt.

§ 3. Uiterlijk zeven dagen na het einde van de consultatie zoals bedoeld in paragraaf 2 worden de gebruikers in kennis gesteld van de definitieve formule voor de

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

Vu l'avis du Conseil d'État n°56.363/4, donné le 11 juin 2014, en application de l'article 84, §1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973;

Sur la proposition de la ministre de la Mobilité,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

La ministre de la Mobilité est chargée de présenter en notre nom le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

L'article 52 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, modifié par l'arrêté royal du 12 mai 2011, est remplacé par ce qui suit:

“§ 1^{er}. Le titulaire initie le processus de consultation pluriannuelle des usagers au plus tard quatorze mois et quatorze jours avant le début de la période de régulation ou quatorze mois et quatorze jours avant la date de mise en vigueur de la révision appliquée en vertu de l'article 45, en diffusant les documents d'information visés à l'article 53 et en convoquant tous les participants aux consultations.

§ 2. Les consultations sur les tarifs des activités régulées se terminent au plus tard dix mois et quatorze jours avant le début de la période de régulation sur laquelle porte la consultation ou dix mois et quatorze jours avant la date de mise en vigueur de la révision appliquée en vertu de l'article 45.

§ 3. Au plus tard sept jours après la fin des consultations visées au paragraphe 2, les usagers sont notifiés de la formule de contrôle tarifaire définitive et du système

tariefcontrole en het tariefsysteem. Binnen dezelfde termijn publiceert de houder van een exploitatielicentie de definitieve formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem in zijn gebruiksvoorwaarden.

§ 4. Indien de economisch regulerende overheid wijzigingen eist aan de formule voor tariefcontrole, in toepassing van 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, of aan het tariefsysteem, in toepassing van artikel 35, § 2 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, dient de houder van een exploitatielicentie de geëiste wijzigingen aan de formule voor tariefcontrole of het tariefsysteem te publiceren in zijn gebruiksvoorwaarden uiterlijk drie maanden voor het begin van de gereguleerde periode of drie maanden voor de datum waarop de krachtens artikel 45 toegepaste herziening van kracht wordt.

§ 5. Alle luchtvaartmaatschappijen werkzaam op de luchthaven Brussel-Nationaal worden in kennis gesteld van de herziening of de invoering van nieuwe tarieven uiterlijk drie maanden vóór hun invoering, met name om de aanpassing van de reserveringssystemen toe te laten.”

Art. 3

In artikel 53*bis* van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 12 mei 2011, worden de volgende wijzigingen doorgevoerd:

1° De § 2 wordt vervangen als volgt:

“§ 2. Ingeval het jaarlijks overleg de elementen behandelt zoals beschreven in artikel 53*bis*, § 1, lid 2, a), kan de houder een voorstel formuleren tot het wijzigen van de formule voor de tariefcontrole. Er bestaat een akkoord over de door de houder voorgestelde wijziging wanneer hierover tussen de partijen betrokken in het overleg geen meningsverschil bestaat, zoals bedoeld in artikel 55, § 1.

Indien een meningsverschil wordt vastgesteld, wordt artikel 55, § 4, b), c) of d) toegepast.”;

2° de § 3 wordt vervangen als volgt:

“§ 3. In geval het jaarlijks overleg de elementen behandelt zoals beschreven in artikel 53*bis*, § 1, lid 2, b), kan de houder een voorstel formuleren tot het wijzigen

tarifaire. Dans ce même délai, le titulaire de la licence d'exploitation publie la formule de contrôle tarifaire dans ses conditions d'utilisation.

§ 4. Si l'autorité de régulation économique exige des modifications à la formule de contrôle tarifaire en application de l'article 34, § 3 de l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de Brussels International Airport Company (B.I.A.C.) en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires ou au système tarifaire en application de l'article 35, § 2 de l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de Brussels International Airport Company (B.I.A.C.) en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires, le titulaire de la licence d'exploitation publie les modifications exigées à la formule de contrôle tarifaire ou au système tarifaire dans ses conditions d'utilisation au plus tard trois mois avant le début de la période de régulation ou trois mois avant la date d'entrée en vigueur de la révision appliquée en vertu de l'article 45.

§ 5. Toutes les compagnies aériennes opérant à l'aéroport de Bruxelles-National doivent recevoir la notification de la révision ou de l'introduction de nouveaux tarifs au plus tard trois mois avant l'introduction de celles-ci, notamment afin de permettre l'adaptation des systèmes de réservation.”

Art. 3

A l'article 53*bis* du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 12 mai 2011, les modifications suivantes sont apportées:

1° Le § 2 est remplacé par ce qui suit:

“§ 2. Dans le cas où la concertation annuelle traite des éléments tels que décrits à l'article 53*bis*, § 1^{er}, alinéa 2, a), le titulaire peut formuler une proposition de modification de la formule de contrôle tarifaire. Il existe un accord sur la modification proposée par le titulaire s'il n'existe pas de désaccord entre les parties concernées par la concertation, comme visé à l'article 55, § 1^{er}.

Si un désaccord est constaté, l'article 55, § 4, b), c) ou d) est appliqué.”;

2° le § 3 est remplacé par ce qui suit:

“§ 3. Dans le cas où la concertation annuelle traite des éléments tels que décrits à l'article 53*bis*, § 1^{er}, alinéa 2, b), le titulaire peut formuler une proposition de

van de tarieven en/of het tariefsysteem. Er bestaat een akkoord over de door de houder voorgestelde wijziging wanneer hierover tussen de partijen betrokken in het overleg geen meningsverschil bestaat, zoals bedoeld in artikel 55.

Indien een meningsverschil wordt vastgesteld, wordt artikel 55, § 4, b), c) of d) toegepast.”

Art. 4

In artikel 55 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 12 mei 2011, worden de volgende wijzigingen doorgevoerd:

1° De § 1 wordt vervangen als volgt:

“§ 1. Er bestaat een akkoord over de formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem en hun jaarlijkse evolutie wanneer de economisch regulerende overheid geen melding heeft gekregen, binnen de in § 3 vermelde termijn van een gemotiveerd meningsverschil vanwege minstens één gebruiker van de luchthaven, ongeacht of deze gebruiker heeft deelgenomen aan de consultatie zoals bedoeld in artikel 52, § 1.”;

2° In § 2 wordt de bepaling onder b) vervangen als volgt:

“b) De bepalingen van dit besluit of 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 werden niet geëerbiedigd.”;

3° de § 3 wordt vervangen als volgt:

“§ 3. Indien een gebruiker van de luchthaven Brussel-Nationaal de door de houder van een exploitatielicentie voorgestelde definitieve formule voor de tariefcontrole of het tariefsysteem weigert, dient deze gebruiker, binnen de dertig dagen die volgen op de kennisgeving van de definitieve formule voor de tariefcontrole of het tariefsysteem door de houder aan de gebruikers, bij een ter post aangetekend schrijven met ontvangstbewijs, aan de economisch regulerende overheid, een gemotiveerd verzoekschrift te richten. Dit verzoekschrift bevat, op straffe van nietigheid, het onderwerp en de exhaustieve opsomming van de ingeroepen middelen die de gebruiker ter ondersteuning van zijn weigering ontwikkelt.

De economisch regulerende overheid dient het verzoekschrift binnen zeven dagen ter kennis te geven

modification des tarifs et/ou du système tarifaire. Il existe un accord sur la modification proposée par le titulaire s’il n’existe pas de désaccord entre les parties concernées par la concertation, comme visé à l’article 55.

Si un désaccord est constaté, l’article 55, § 4, b), c) ou d) est appliqué.”

Art. 4

A l’article 55 du même arrêté, modifié par l’arrêté royal du 12 mai 2011, les modifications suivantes sont apportées:

1° Le § 1^{er} est remplacé par ce qui suit:

“§ 1^{er}. Il y a accord sur la formule de contrôle tarifaire et le système tarifaire et sur leur évolution annuelle lorsque l’autorité de régulation économique n’a pas reçu, dans le délai mentionné au § 3, de notification d’un désaccord justifié, émise par au moins un usager de l’aéroport, indépendamment de la participation de cet usager à la consultation visée à l’article 52, § 1^{er}.”;

2° au § 2, le point b) est remplacé par ce qui suit:

“b) Les dispositions du présent arrêté ou de l’arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de Brussels International Airport Company (B.I.A.C.) en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires n’ont pas été respectées.”;

3° le § 3 est remplacé par ce qui suit:

“§ 3. Si un usager de l’aéroport de Bruxelles-National refuse la formule définitive de contrôle tarifaire ou le système tarifaire proposé par le titulaire de la licence d’exploitation, cet usager adresse, dans les trente jours qui suivent la notification de la formule définitive de contrôle tarifaire ou du système tarifaire par le titulaire aux usagers, par courrier recommandé avec accusé de réception, à l’autorité de régulation économique une requête motivée. Cette requête contient, à peine de nullité, l’objet et l’énumération exhaustive des moyens que l’usager invoque à l’appui de son refus.

L’autorité de régulation économique notifie, dans les sept jours, la requête au titulaire de la licence

aan de houder van een exploitatielicentie die binnen dertig dagen zijn opmerkingen op het verzoekschrift bij een ter post aangetekend schrijven met ontvangstbewijs kan laten gelden.

De economisch regulerende overheid is verplicht de betrokken partijen te raadplegen alvorens een beslissing te nemen. Ze laat met name aan elke partij toe om kennis te nemen van de argumenten van de andere partijen.

De economisch regulerende overheid dient zo spoedig mogelijk, en in ieder geval binnen de vier maanden na de ontvangst van het verzoekschrift, een definitief besluit te nemen over de middelen ontwikkeld door de gebruiker. Deze termijn kan in uitzonderlijke en naar behoren gemotiveerde gevallen met twee maanden worden verlengd. De economisch regulerende overheid neemt, binnen vier weken na de ontvangst van het verzoekschrift een voorlopig besluit aangaande het van kracht worden van de wijziging van de luchthavengelden, tenzij binnen dezelfde termijn een definitief besluit kan worden genomen.”.

Art. 5

Deze wet is van toepassing op elke lopende procedure met het oog op de vaststelling van de formule voor tariefcontrole en van het tariefsysteem of op hun wijzigingen voor de geregleerde periode 2016-2021.

Art. 6

Deze wet heeft uitwerking met ingang van 1 januari 2015.

Gegeven te Brussel, 16 december 2014

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Mobiliteit,

Jacqueline GALANT

d'exploitation qui, dans les trente jours, peut faire valoir ses remarques sur la requête par courrier recommandé avec accusé de réception.

L'autorité de régulation économique est obligée de consulter les parties concernées avant de prendre une décision. Elle permet notamment à chacune des parties de prendre connaissance des arguments des autres parties.

L'autorité de régulation économique doit prendre une décision définitive sur les moyens invoqués par l'utilisateur dans les meilleurs délais et, en tout état de cause, dans les quatre mois suivant la réception de la requête. Ce délai peut être prolongé de deux mois dans des cas exceptionnels et dûment justifiés. L'autorité de régulation économique prend, au plus tard dans les quatre semaines suivant la réception de la requête une décision provisoire sur l'entrée en vigueur de la modification des redevances aéroportuaires, à moins que la décision définitive ne puisse être prise dans le même délai.”

Art. 5

La présente loi est applicable à toute procédure en cours visant à l'établissement de la formule tarifaire et du système tarifaire ou à leurs modifications pour la période de régulation 2016-2021.

Art. 6

La présente loi produit ses effets le 1^{er} janvier 2015.

Donné à Bruxelles, le 16 décembre 2014

PHILIPPE

PAR LE ROI:

La ministre de la Mobilité,

Jacqueline GALANT

BIJLAGE

ANNEXE

**VERSIE VAN DE VAN KRACHT ZIJNDE
ARTIKELN VAN HET KONINKLIJK BESLUIT VAN
21 JUNI 2004 BETREFFENDE DE TOEKENNING
VAN DE EXPLOITATIELICENTIE VAN DE
LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL**

Art. 52. §1. De houder leidt de meerjarige consultatie van de gebruikers uiterlijk 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. De raadplegingen over de tarieven van de geregleerde activiteiten eindigen uiterlijk vijf maanden 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. De vaststelling en de publicatie van de tarieven van de geregleerde activiteiten gebeurt uiterlijk drie maanden vóór het begin van dezelfde geregleerde periode. Evenzo worden de aanpassingen van de tarieven tijdens de geregleerde periode gepubliceerd uiterlijk drie maanden vóór de datum waarop ze toegepast zullen worden.

§4. Alle luchtvaartmaatschappijen werkzaam op de luchthaven Brussel-Nationaal worden in kennis gesteld van de herziening of de invoering van nieuwe tarieven uiterlijk drie maanden vóór hun invoering, met name om de aanpassing van de reserveringssystemen toe te laten.

**GECONSOLDEERDE VERSIE VAN DE
ARTIKELN VAN HET KONINKLIJK BESLUIT
VAN 21 JUNI 2004 BETREFFENDE DE
TOEKENNING VAN DE EXPLOITATIELICENTIE
VAN DE LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL
KRACHTENS DE WIJZIGINGEN VOORZIEN IN
HET VOORONTWERP VAN WET HOUDENDE
WIJZIGING VAN HET KONINKLIJK BESLUIT VAN
21 JUNI 2004 BETREFFENDE DE TOEKENNING
VAN DE EXPLOITATIELICENTIE VAN DE
LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL**

Art. 52. §1. De houder leidt de meerjarige consultatie van de gebruikers in uiterlijk veertien maanden en veertien dagen vóór het begin van de geregleerde periode of veertien maanden en veertien dagen vóór de datum waarop de krachtens artikel 45 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. De raadplegingen over de tarieven van de geregleerde activiteiten eindigen uiterlijk tien maanden en veertien dagen vóór het begin van de geregleerde periode waarop de raadpleging betrekking heeft of tien maanden en veertien dagen vóór de datum waarop de krachtens artikel 45 toegepaste herziening van kracht wordt.

§3. Uiterlijk zeven dagen na het einde van de consultatie zoals bedoeld in paragraaf 2 worden de gebruikers in kennis gesteld van de definitieve formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem. Binnen dezelfde termijn publiceert de houder van een exploitatielicense de definitieve formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem in zijn gebruiksvoorwaarden.

§4. Indien de economisch regulerende overheid wijzigingen eist aan de formule voor tariefcontrole, in toepassing van 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, of aan het tariefsysteem, in toepassing van artikel 35, §2 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, dient de houder van een exploitatielicense de geëiste wijzigingen aan de formule voor tariefcontrole of het tariefsysteem te publiceren in zijn gebruiksvoorwaarden uiterlijk drie maanden voor het begin van de geregleerde periode of drie maanden voor de datum waarop de krachtens artikel 45 toegepaste herziening van kracht wordt.

**VERSION DES ARTICLES DE L'ARRÊTÉ ROYAL
DU 21 JUIN 2004 OCTROYANT LA LICENCE
D'EXPLOITATION DE L'AÉROPORT DE
BRUXELLES-NATIONAL EN VIGUEUR**

Art. 52. § 1^{er}. Le titulaire initie le processus de consultation pluriannuelle des usagers au plus tard neuf mois avant le début de la période de régulation ou neuf mois avant la date de mise en vigueur de la révision appliquée en vertu de l'article 43, en diffusant les documents d'information visés à l'article 53 et en convoquant tous les participants aux consultations.

§ 2. Les consultations sur les tarifs des activités régulées se terminent au plus tard cinq mois avant le début de la période de régulation sur laquelle porte la consultation ou cinq mois avant la date de mise en vigueur de la révision appliquée en vertu de l'article 43.

§ 3. La fixation et la publication des tarifs des activités régulées a lieu au plus tard trois mois avant le début de cette même période de régulation. De même les adaptations de tarifs en cours de période de régulation sont publiées au plus tard trois mois avant la date de leur application.

§ 4. Toutes les compagnies aériennes opérant à l'aéroport de Bruxelles-National doivent recevoir la notification de la révision ou de l'introduction de nouveaux tarifs au plus tard trois mois avant l'introduction de celles-ci, notamment afin de permettre l'adaptation des systèmes de réservation.

**VERSION CONSOLIDÉE DES ARTICLES DE
L'ARRÊTÉ ROYAL DU 21 JUIN 2004 OCTROYANT
LA LICENCE D'EXPLOITATION DE L'AÉROPORT
DE BRUXELLES-NATIONAL SELON LES
MODIFICATIONS PRÉVUES PAR AVANT-
PROJET DE LOI MODIFIANT L'ARRÊTÉ ROYAL
DU 21 JUIN 2004 OCTROYANT LA LICENCE
D'EXPLOITATION DE L'AÉROPORT DE
BRUXELLES-NATIONAL**

Art. 52. § 1^{er}. Le titulaire initie le processus de consultation pluriannuelle des usagers au plus tard quatorze mois et quatorze jours avant le début de la période de régulation ou quatorze mois et quatorze jours avant la date de mise en vigueur de la révision appliquée en vertu de l'article 45, en diffusant les documents d'information visés à l'article 53 et en convoquant tous les participants aux consultations.

§ 2. Les consultations sur les tarifs des activités régulées se terminent au plus tard dix mois et quatorze jours avant le début de la période de régulation sur laquelle porte la consultation ou dix mois et quatorze jours avant la date de mise en vigueur de la révision appliquée en vertu de l'article 45.

§ 3. Au plus tard sept jours après la fin des consultations visées au paragraphe 2, les usagers sont notifiés de la formule de contrôle tarifaire définitive et du système tarifaire. Dans ce même délai, le titulaire de la licence d'exploitation publie la formule de contrôle tarifaire dans ses conditions d'utilisation.

§ 4. Si l'autorité de régulation économique exige des modifications à la formule de contrôle tarifaire en application de l'article 34, § 3 de l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de Brussels International Airport Company (B.I.A.C.) en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires ou au système tarifaire en application de l'article 35, § 2 de l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de Brussels International Airport Company (B.I.A.C.) en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires, le titulaire de la licence d'exploitation publie les modifications exigées à la formule de contrôle tarifaire ou au système tarifaire dans ses conditions d'utilisation au plus tard trois mois avant le début de la période de régulation ou trois mois avant la date d'entrée en vigueur de la révision appliquée en vertu de l'article 45.

Art. 53*bis*. §1. Behoudens indien uitdrukkelijk, tussen de houder en minstens twee niet-verbonden maatschappijen (ongeacht of het passagiers- of vrachtmaatschappijen zijn) die samen minstens hetzij 75 % van de jaarlijkse bewegingen hetzij 75 % van de passagiers vertegenwoordigen tijdens het laatste kalenderjaar voorafgaand aan de meerjarige raadpleging, anders overeengekomen tijdens de meerjarige consultatie, organiseert de houder, binnen de periodieke consultatie tussen de houder en de gebruikers, een jaarlijks overleg met de gebruikers.

Tijdens dit jaarlijks overleg wordt informatie uitgewisseld en overleg gepleegd betreffende:

a) wijzigingen in het investeringsplan en de wijzigingen in de tijdslijn van uitvoering ervan alsmede de mogelijke impact op de formule voor de tariefcontrole, en/of;

b) wijzigingen in de tarieven en/of het tariefsysteem zonder dat dit aan de formule van de tariefcontrole raakt noch aan de in de meerjarige consultatie vastgestelde evolutie van de tarieven.

§2. Ingeval het jaarlijks overleg de elementen behandelt zoals beschreven in artikel 53*bis*, § 1, lid 2 a), kan de houder een voorstel formuleren tot het wijzigen van de formule voor de tariefcontrole. Er bestaat een akkoord over de door houder voorgestelde wijziging wanneer hierover tussen de partijen betrokken in het overleg geen meningsverschil bestaat. Er bestaat enkel een meningsverschil wanneer minstens twee niet-verbonden maatschappijen (ongeacht of het passagiers- of vrachtmaatschappijen zijn) die elk minstens hetzij 1% van de jaarlijkse bewegingen uitvoeren, hetzij 1 % van de jaarlijkse passagiers vervoeren en die samen minstens hetzij 25 % van de jaarlijkse bewegingen, hetzij 25 % van de passagiers vertegenwoordigen tijdens het laatste kalenderjaar voorafgaand aan het jaarlijks overleg, de voorgestelde wijziging op gemotiveerde basis weigeren.

Indien een meningsverschil wordt vastgesteld, wordt artikel 55 § 4 b), c) of d) toegepast.

§3. In geval het jaarlijks overleg de elementen behandelt zoals beschreven in artikel 53*bis*, §1, lid 2, b), kan de houder een voorstel formuleren tot het wijzigen van

§5. Alle luchtvaartmaatschappijen werkzaam op de luchthaven Brussel-Nationaal worden in kennis gesteld van de herziening of de invoering van nieuwe tarieven uiterlijk drie maanden vóór hun invoering, met name om de aanpassing van de reserveringssystemen toe te laten.

Art. 53*bis*. §1. Behoudens indien uitdrukkelijk, tussen de houder en minstens twee niet-verbonden maatschappijen (ongeacht of het passagiers- of vrachtmaatschappijen zijn) die samen minstens hetzij 75 % van de jaarlijkse bewegingen hetzij 75 % van de passagiers vertegenwoordigen tijdens het laatste kalenderjaar voorafgaand aan de meerjarige raadpleging, anders overeengekomen tijdens de meerjarige consultatie, organiseert de houder, binnen de periodieke consultatie tussen de houder en de gebruikers, een jaarlijks overleg met de gebruikers.

Tijdens dit jaarlijks overleg wordt informatie uitgewisseld en overleg gepleegd betreffende:

a) wijzigingen in het investeringsplan en de wijzigingen in de tijdslijn van uitvoering ervan alsmede de mogelijke impact op de formule voor de tariefcontrole, en/of;

b) wijzigingen in de tarieven en/of het tariefsysteem zonder dat dit aan de formule van de tariefcontrole raakt noch aan de in de meerjarige consultatie vastgestelde evolutie van de tarieven.

§2. Ingeval het jaarlijks overleg de elementen behandelt zoals beschreven in artikel 53*bis*, §1, lid 2, a), kan de houder een voorstel formuleren tot het wijzigen van de formule voor de tariefcontrole. Er bestaat een akkoord over de door de houder voorgestelde wijziging wanneer hierover tussen de partijen betrokken in het overleg geen meningsverschil bestaat, zoals bedoeld in artikel 55, §1.

Indien een meningsverschil wordt vastgesteld, wordt artikel 55, §4, b), c) of d) toegepast.”;

§3. In geval het jaarlijks overleg de elementen behandelt zoals beschreven in artikel 53*bis*, § 1, lid 2, b), kan de houder een voorstel formuleren tot het wijzigen van

Art. 53*bis*. § 1^{er}. Excepté s'il en est expressément convenu autrement, lors de la consultation pluriannuelle, entre le titulaire et au minimum deux compagnies non liées (indifféremment de passagers ou de fret) représentant ensemble au minimum soit 75 % des mouvements annuels soit 75 % des passagers au cours de l'année civile précédant la consultation pluriannuelle, le titulaire organise, dans le cadre d'une consultation périodique entre le titulaire et les usagers, une concertation annuelle avec les usagers.

Au cours de cette concertation annuelle, des informations sont échangées et une concertation a lieu à propos de:

a) modifications au plan d'investissements et modifications relatives au délai pour leur réalisation ainsi que leur influence éventuelle sur la formule de contrôle tarifaire, et/ou

b) modifications des tarifs et/ou du système tarifaire sans toucher à la formule de contrôle tarifaire ou à l'évolution des tarifs fixée lors de la consultation pluriannuelle.

§ 2. Dans le cas où la concertation annuelle traite des éléments tels que décrits à l'article 53*bis*, § 1^{er}, alinéa 2, a), le titulaire peut formuler une proposition de modification de la formule de contrôle tarifaire. Il existe un accord sur la modification proposée par le titulaire s'il n'existe pas de désaccord entre les parties concernées par la concertation. Il n'existe de désaccord sur la modification proposée par le titulaire que si au moins deux compagnies non liées (indifféremment de passager ou de fret) représentant chacune au minimum soit 1 % des mouvements annuels soit 1 % des passagers annuels, et représentant ensemble au minimum soit 25 % des mouvements annuels soit 25 % des passagers au cours de l'année civile précédant la consultation pluriannuelle refusent de façon motivée la proposition de modification.

Si un désaccord est constaté, l'article 55 § 4 b), c) ou d) est appliqué.

§ 3. Dans le cas où la concertation annuelle traite des éléments tels que décrits à l'article 53*bis*, § 1^{er}, alinéa 2 b), le titulaire peut formuler une proposition de

§ 5. Toutes les compagnies aériennes opérant à l'aéroport de Bruxelles-National doivent recevoir la notification de la révision ou de l'introduction de nouveaux tarifs au plus tard trois mois avant l'introduction de celles-ci, notamment afin de permettre l'adaptation des systèmes de réservation.

Art. 53*bis*. § 1^{er}. 1^{er}. Excepté s'il en est expressément convenu autrement, lors de la consultation pluriannuelle, entre le titulaire et au minimum deux compagnies non liées (indifféremment de passagers ou de fret) représentant ensemble au minimum soit 75 % des mouvements annuels soit 75 % des passagers au cours de l'année civile précédant la consultation pluriannuelle, le titulaire organise, dans le cadre d'une consultation périodique entre le titulaire et les usagers, une concertation annuelle avec les usagers.

Au cours de cette concertation annuelle, des informations sont échangées et une concertation a lieu à propos de:

a) modifications au plan d'investissements et modifications relatives au délai pour leur réalisation ainsi que leur influence éventuelle sur la formule de contrôle tarifaire, et/ou

b) modifications des tarifs et/ou du système tarifaire sans toucher à la formule de contrôle tarifaire ou à l'évolution des tarifs fixée lors de la consultation pluriannuelle.

§ 2. Dans le cas où la concertation annuelle traite des éléments tels que décrits à l'article 53*bis*, § 1^{er}, alinéa 2, a), le titulaire peut formuler une proposition de modification de la formule de contrôle tarifaire. Il existe un accord sur la modification proposée par le titulaire s'il n'existe pas de désaccord entre les parties concernées par la concertation, comme visé à l'article 55, § 1^{er}.

Si un désaccord est constaté, l'article 55, § 4, b), c) ou d) est appliqué.

§ 3. Dans le cas où la concertation annuelle traite des éléments tels que décrits à l'article 53*bis*, § 1^{er}, alinéa 2, b), le titulaire peut formuler une proposition de

de tarieven en/of het tariefsysteem. Hierop kunnen de houder en de gebruikers beslissen tot het wijzigen van de tarieven en/of het tariefsysteem in het geval er een akkoord is tussen de houder en 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 samen minstens hetzij 75 % van de jaarlijkse bewegingen, hetzij 75 % van de passagiers vertegenwoordigen tijdens het laatste kalenderjaar voorafgaand aan het jaarlijks overleg.

Bij gebrek aan een akkoord tussen de houder en een relevant deel van de gebruikers wijzigen de tarieven of het tariefsysteem niet.

Art. 55. §1. Er bestaat een akkoord over de formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem en hun jaarlijkse evolutie wanneer de economisch regulerende overheid vaststelt dat er geen meningsverschil bestaat.

§2. De situaties die aan de basis van een meningsverschil kunnen liggen, zijn de volgende:

a) de houder heeft de raadplegingen niet op een oprechte manier gevoerd, met name wat betreft het verschaffen van informatie;

b) 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.

§3. Geen enkele luchtvaartmaatschappij alleen kan zich verzetten tegen de invoering van de tarieven bij het begin van een gereguleerde periode of in de loop daarvan.

van de tarieven en/of het tariefsysteem. Er bestaat een akkoord over de door de houder voorgestelde wijziging wanneer hierover tussen de partijen betrokken in het overleg geen meningsverschil bestaat, zoals bedoeld in artikel 55.

Indien een meningsverschil wordt vastgesteld, wordt artikel 55, §4, b), c) of d) toegepast.

Art. 55. §1. Er bestaat een akkoord over de formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem en hun jaarlijkse evolutie wanneer de economisch regulerende overheid geen melding heeft gekregen, binnen de in §3 vermelde termijn van een gemotiveerd meningsverschil vanwege minstens één gebruiker van de luchthaven, ongeacht of deze gebruiker heeft deelgenomen aan de consultatie zoals bedoeld in artikel 52, §1.

§2. De situaties die aan de basis van een meningsverschil kunnen liggen, zijn de volgende:

a) de houder heeft de raadplegingen niet op een oprechte manier gevoerd, met name wat betreft het verschaffen van informatie;

b) de bepalingen van dit besluit of 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 werden niet geëerbiedigd.

§3. Indien een gebruiker van de luchthaven Brussel-Nationaal de door de houder van een exploitatielicentie voorgestelde definitieve formule voor de tariefcontrole of het tariefsysteem weigert, dient deze gebruiker, binnen de dertig dagen die volgen op de kennisgeving van de definitieve formule voor de tariefcontrole of het tariefsysteem door de houder aan de gebruikers, bij een ter post aangetekend schrijven met ontvangstbewijs, aan

modification des tarifs et/ou du système tarifaire. Le titulaire et les usagers peuvent décider de modifier les tarifs et/ou le système tarifaire s'il y a un accord entre le titulaire et une partie significative des compagnies aériennes actives sur le site de l'aéroport de Bruxelles-National, à savoir au minimum deux compagnies non liées (indifféremment de passager ou de fret) représentant ensemble au minimum soit 75 % des mouvements annuels soit 75 % des passagers au cours de l'année civile précédant la concertation annuelle.

En l'absence d'accord entre le titulaire et une partie significative des usagers, les tarifs ou le système tarifaire ne sont pas modifiés.

Art. 55. § 1^{er}. Il y a accord sur la formule de contrôle tarifaire et le système tarifaire et sur leur évolution annuelle lorsque l'autorité de régulation économique ne constate pas de désaccord.

§ 2. Les situations qui peuvent être à l'origine d'un désaccord sont les suivantes:

a) le titulaire n'a pas mené les consultations de manière sincère, notamment en ce qui concerne la fourniture d'information;

b) la formule de contrôle tarifaire ou le système tarifaire sont refusés de façon motivée par une partie significative des compagnies aériennes actives sur le site de l'aéroport de Bruxelles-National, à savoir au minimum deux compagnies non liées (indifféremment de passager ou de fret) représentant chacune au minimum soit 1 % des mouvements annuels soit 1 % des passagers annuels, et représentant ensemble au minimum soit 25 % des mouvements annuels soit 25 % des passagers au cours de la dernière année civile précédant la consultation des usagers de l'aéroport de Bruxelles-National.

§ 3. Aucune compagnie aérienne seule ne peut s'opposer à l'introduction des tarifs au début d'une période de régulation ou au cours de celle-ci.

modification des tarifs et/ou du système tarifaire. Il existe un accord sur la modification proposée par le titulaire s'il n'existe pas de désaccord entre les parties concernées par la concertation, comme visé à l'article 55.

Si un désaccord est constaté, l'article 55, § 4, b), c) ou d) est appliqué.

Art. 55. § 1^{er}. Il y a accord sur la formule de contrôle tarifaire et le système tarifaire et sur leur évolution annuelle lorsque l'autorité de régulation économique n'a pas reçu, dans le délai mentionné au § 3, de notification d'un désaccord justifié, émise par au moins un usager de l'aéroport, indépendamment de la participation de cet usager à la consultation visée à l'article 52, § 1^{er}.

§ 2. Les situations qui peuvent être à l'origine d'un désaccord sont les suivantes:

a) le titulaire n'a pas mené les consultations de manière sincère, notamment en ce qui concerne la fourniture d'information;

b) les dispositions du présent arrêté ou de l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de Brussels International Airport Company (B.I.A.C.) en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires n'ont pas été respectées.

§ 3. Si un usager de l'aéroport de Bruxelles-National refuse la formule définitive de contrôle tarifaire ou le système tarifaire proposé par le titulaire de la licence d'exploitation, cet usager adresse, dans les trente jours qui suivent la notification de la formule définitive de contrôle tarifaire ou du système tarifaire par le titulaire aux usagers, par courrier recommandé avec accusé de réception, à l'autorité de régulation économique une

§4. Wanneer de economisch regulerende overheid een meningsverschil vaststelt, kan zij hetzij:

a) 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;

b) aanpassingen aan de formule voor de tariefcontrole of het tariefsysteem eisen onder naleving van de principes opgenomen in het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van BIAC in een NV van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties en in dit besluit, meer bepaald in afdeling II van dit hoofdstuk;

c) aan de houder een formule voor de tariefcontrole en een tariefsysteem opleggen onder naleving van de principes opgenomen in het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van BIAC in een NV van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties en in dit besluit, en meer bepaald in afdeling II van dit hoofdstuk;

de economisch regulerende overheid, een gemotiveerd verzoekschrift te richten. Dit verzoekschrift bevat, op straffe van nietigheid, het onderwerp en de exhaustieve opsomming van de ingeroepen middelen die de gebruiker ter ondersteuning van zijn weigering ontwikkelt.

De economisch regulerende overheid dient het verzoekschrift binnen zeven dagen ter kennis te geven aan de houder van een exploitatielicentie die binnen dertig dagen zijn opmerkingen op het verzoekschrift bij een ter post aangetekend schrijven met ontvangstbewijs kan laten gelden.

De economisch regulerende overheid is verplicht de betrokken partijen te raadplegen alvorens een beslissing te nemen. Ze laat met name aan elke partij toe om kennis te nemen van de argumenten van de andere partijen.

De economisch regulerende overheid dient zo spoedig mogelijk, en in ieder geval binnen de vier maanden na de ontvangst van het verzoekschrift, een definitief besluit te nemen over de middelen ontwikkeld door de gebruiker. Deze termijn kan in uitzonderlijke en naar behoren gemotiveerde gevallen met twee maanden worden verlengd. De economisch regulerende overheid neemt, binnen vier weken na de ontvangst van het verzoekschrift een voorlopig besluit aangaande het van kracht worden van de wijziging van de luchthavengelden, tenzij binnen dezelfde termijn een definitief besluit kan worden genomen.

§4. Wanneer de economisch regulerende overheid een meningsverschil vaststelt, kan zij hetzij:

a) 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;

b) aanpassingen aan de formule voor de tariefcontrole of het tariefsysteem eisen onder naleving van de principes opgenomen in het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van BIAC in een NV van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties en in dit besluit, meer bepaald in afdeling II van dit hoofdstuk;

c) aan de houder een formule voor de tariefcontrole en een tariefsysteem opleggen onder naleving van de principes opgenomen in het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van BIAC in een NV van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties en in dit besluit, en meer bepaald in afdeling II van dit hoofdstuk;

§ 4. Lorsque l'autorité de régulation économique constate un désaccord, il peut soit:

a) requérir une nouvelle période de consultation en vue d'obtenir l'accord des usagers sur la formule de contrôle tarifaire et le système tarifaire, le cas échéant après modifications;

b) requérir des adaptations à la formule de contrôle tarifaire ou au système tarifaire dans le respect des principes contenus dans l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de BIAC en SA de droit privé et aux installations aéroportuaires et dans le présent arrêté, et notamment la section II du présent chapitre;

c) imposer au titulaire une formule de contrôle tarifaire et un système tarifaire dans le respect des principes contenus dans l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de BIAC en SA de droit privé et aux installations aéroportuaires et dans le présent arrêté, et notamment la section II du présent chapitre;

requête motivée. Cette requête contient, à peine de nullité, l'objet et l'énumération exhaustive des moyens que l'utilisateur invoque à l'appui de son refus.

L'autorité de régulation économique notifie, dans les sept jours, la requête au titulaire de la licence d'exploitation qui, dans les trente jours, peut faire valoir ses remarques sur la requête par courrier recommandé avec accusé de réception.

L'autorité de régulation économique est obligée de consulter les parties concernées avant de prendre une décision. Elle permet notamment à chacune des parties de prendre connaissance des arguments des autres parties.

L'autorité de régulation économique doit prendre une décision définitive sur les moyens invoqués par l'utilisateur dans les meilleurs délais et, en tout état de cause, dans les quatre mois suivant la réception de la requête. Ce délai peut être prolongé de deux mois dans des cas exceptionnels et dûment justifiés. L'autorité de régulation économique prend, au plus tard dans les quatre semaines suivant la réception de la requête une décision provisoire sur l'entrée en vigueur de la modification des redevances aéroportuaires, à moins que la décision définitive ne puisse être prise dans le même délai.

§ 4. Lorsque l'autorité de régulation économique constate un désaccord, il peut soit:

a) requérir une nouvelle période de consultation en vue d'obtenir l'accord des usagers sur la formule de contrôle tarifaire et le système tarifaire, le cas échéant après modifications;

b) requérir des adaptations à la formule de contrôle tarifaire ou au système tarifaire dans le respect des principes contenus dans l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de BIAC en SA de droit privé et aux installations aéroportuaires et dans le présent arrêté, et notamment la section II du présent chapitre;

c) imposer au titulaire une formule de contrôle tarifaire et un système tarifaire dans le respect des principes contenus dans l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de BIAC en SA de droit privé et aux installations aéroportuaires et dans le présent arrêté, et notamment la section II du présent chapitre;

d) het resultaat van het verloop van de raadpleging bevestigen.

Wanneer de economische regulerende overheid de rechtvaardiging van de wijziging van het tariefsysteem of de formule voor tariefcontrole, in het geval voorzien in artikel 55, §2, onderzoekt, krijgt zij toegang tot de informatie van de betrokken partijen uitgewisseld overeenkomstig artikel 53 of 53ter en raadpleegt zij de betrokken partijen alvorens een besluit te nemen.

In de gevallen zoals omschreven in b) en c) van het eerste lid, kan de economische regulerende overheid een ABC model gebruiken dat verschillend is van dat bedoeld in dit besluit. In dit geval gebruikt zij de identieke set met inputdata zoals bij het ABC kostenmodel dat gebruikt werd voor de kostenberekening zoals voorzien in artikel 42, 1°. De houder dient enkel de initiële set met inputdata aan de economische regulerende overheid te leveren. De output van het door de economische regulerende overheid gebruikte ABC kostenmodel, kan niet gebruikt worden om de door de houder voorgestelde rentabiliteit van de gereguleerde activiteiten (ROCE) te wijzigen via aanpassingen van de formule voor de tariefcontrole of het tariefsysteem.

d) het resultaat van het verloop van de raadpleging bevestigen.

Wanneer de economische regulerende overheid de rechtvaardiging van de wijziging van het tariefsysteem of de formule voor tariefcontrole, in het geval voorzien in artikel 55, §2, onderzoekt, krijgt zij toegang tot de informatie van de betrokken partijen uitgewisseld overeenkomstig artikel 53 of 53ter en raadpleegt zij de betrokken partijen alvorens een besluit te nemen.

In de gevallen zoals omschreven in b) en c) van het eerste lid, kan de economische regulerende overheid een ABC model gebruiken dat verschillend is van dat bedoeld in dit besluit. In dit geval gebruikt zij de identieke set met inputdata zoals bij het ABC kostenmodel dat gebruikt werd voor de kostenberekening zoals voorzien in artikel 42, 1°. De houder dient enkel de initiële set met inputdata aan de economische regulerende overheid te leveren. De output van het door de economische regulerende overheid gebruikte ABC kostenmodel, kan niet gebruikt worden om de door de houder voorgestelde rentabiliteit van de gereguleerde activiteiten (ROCE) te wijzigen via aanpassingen van de formule voor de tariefcontrole of het tariefsysteem.

d) confirmer le résultat du processus de consultation.

Lorsque l'autorité de régulation économique examine la justification de la modification du système tarifaire ou de la formule de contrôle tarifaire dans le cas prévu à l'article 55, § 2, elle obtient accès à l'information que les parties concernées ont échangée conformément à l'article 53 ou 53ter et consulte les parties concernées avant de prendre une décision.

Dans les cas tels que décrits aux b) et c) de l'alinéa 1^{er}, l'autorité de régulation économique peut utiliser un modèle ABC différent de celui visé au présent arrêté. En ce cas, elle utilise la même série de données d'entrée que celle du modèle de coûts ABC qui a été utilisée pour le calcul des coûts tels que prévus à l'article 42, 1^o. Le titulaire n'est tenu de fournir que la série initiale des données d'entrée à l'autorité de régulation économique. L'output du modèle de coût ABC utilisé par l'autorité de régulation économique ne peut être utilisé pour modifier la rentabilité des activités régulées (ROCE) présentée par le titulaire par le biais d'adaptations de la formule de contrôle tarifaire ou du système tarifaire.

d) confirmer le résultat du processus de consultation.

Lorsque l'autorité de régulation économique examine la justification de la modification du système tarifaire ou de la formule de contrôle tarifaire dans le cas prévu à l'article 55, § 2, elle obtient accès à l'information que les parties concernées ont échangée conformément à l'article 53 ou 53ter et consulte les parties concernées avant de prendre une décision.

Dans les cas tels que décrits aux b) et c) de l'alinéa 1^{er}, l'autorité de régulation économique peut utiliser un modèle ABC différent de celui visé au présent arrêté. En ce cas, elle utilise la même série de données d'entrée que celle du modèle de coûts ABC qui a été utilisée pour le calcul des coûts tels que prévus à l'article 42, 1^o. Le titulaire n'est tenu de fournir que la série initiale des données d'entrée à l'autorité de régulation économique. L'output du modèle de coût ABC utilisé par l'autorité de régulation économique ne peut être utilisé pour modifier la rentabilité des activités régulées (ROCE) présentée par le titulaire par le biais d'adaptations de la formule de contrôle tarifaire ou du système tarifaire.