

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

18 december 2014

WETSONTWERP

**houdende wijziging 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**

Blz.

INHOUD

Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp	7
Impactanalyse	10
Advies van de Raad van State	24
Wetsontwerp	27
Bijlage	32

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

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

18 décembre 2014

PROJET DE LOI

**modifiant 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**

Pages

SOMMAIRE

Résumé	3
Exposé des motifs	4
Avant-projet	7
Analyse d'impact	17
Avis du Conseil d'État	24
Projet de loi	27
Annexe	32

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

1096

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 en brengt de Belgische wetgeving in overeenstemming met de Richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake luchthavengelden.

Het wetsontwerp omvat:

- de schrapping van het drempelmechanisme voor gebruikers om een beroep in te stellen bij de economisch regulerende overheid 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.*

RÉSUMÉ

Le présent projet de loi répond à la mise en demeure et l'avis motivé n° 2013/4226 de la Commission européenne et met la réglementation belge en conformité avec 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.*

MEMORIE VAN TOELICHTING

Dit wetsontwerp volgt op de ingebrekestelling nr. 2013/4226 van de Europese Commissie en heeft betrekking op de omzetting in het Belgisch recht van de Richtlijn 2009/12/EG 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”) omgezet.

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

Het laat toe de Belgische reglementering in overeenstemming te brengen met het Europees recht (richtlijn 2009/12/EG) enerzijds door de eerbiediging van het recht van elke luchtvaartmaatschappij om bij de economisch regulerende overheid, een beroep in te stellen tegen de luchthaventarieven en anderzijds door de bevestiging van de onafhankelijkheid van de economisch regulerende overheid in de beslissingen die zij moet nemen inzake tarieven.

ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Art. 2

Art. 2 definieert de term “gereguleerde periode” door te verwijzen naar de definitie gegeven in het koninklijk besluit van 21 juni 2004.

EXPOSÉ DES MOTIFS

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 européenne 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.

Il permet de mettre la réglementation belge en conformité avec le droit européen (directive 2009/12/CE) d’une part par le respect du droit de toute compagnie aérienne à introduire un recours contre les tarifs aéroportuaires auprès de l’autorité de régulation économique et d’autre part par la confirmation de l’indépendance de l’autorité de régulation économique dans les décisions qu’elle doit prendre en matière tarifaire.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

Cet article ne nécessite aucun commentaire.

Art. 2

L’article 2 définit le terme “période de régulation” par référence à la définition donnée par l’arrêté royal du 21 juin 2004.

Art. 3

Het artikel 34, § 4 van het koninklijk besluit van 27 mei 2004, voorzag in zijn huidige versie in een drempelmechanisme die de mogelijkheid voor iedere gebruiker (luchtvaartmaatschappij) om een beroep in te stellen bij de economisch regulerende overheid beperkt. Heden moeten minstens twee niet verbonden luchtvaartmaatschappijen zich verenigen voor het indienen van een beroep. Bovendien moeten die twee maatschappijen afzonderlijk of samen bepaalde representativiteitsdrempels van jaarlijkse bewegingen of van het totale aantal geregistreerde passagiers bereiken. Het bestaan van dit mechanisme wordt door de Europese Commissie aan België verweten.

De nieuwe § 3 die wordt ingevoerd door dit artikel 3 schrapt de vereiste van een gezamenlijke actie van twee luchtvaartmaatschappijen en heft de vroeger vereiste representativiteitsdrempels op.

De vervanging van § 5 en de opheffing van § 6 beantwoorden aan een tweede grief van de Europese Commissie: de economisch regulerende overheid moet een onafhankelijke overheid zijn.

De vervanging van het vroegere § 5 is verbonden aan de opheffing van § 6. De economisch regulerende overheid moet geen formule meer goedkeuren; een goedkeuring die zelf ondergeschikt was aan een beslissing van de minister. Voortaan moet de economisch regulerende overheid de beroepen beslechten die haar worden voorgelegd door een gebruiker die de tariefformule of de wijzigingen daaraan niet goedkeurt.

Door de opheffing van § 6, zullen de beslissingen van de economisch regulerende overheid voortaan niet meer “in tweede lezing” worden onderworpen aan een beslissing van de minister.

De nieuwe § 5 volgt uit de voormelde wijzigingen en preciseert het moment waarop de formule bindend wordt.

Art. 4

Het artikel 34 van het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreft de formule van tariefcontrole terwijl artikel 35 betrekking heeft op het tariefsysteem. De grieven van de Europese Commissie betreffen zowel de formule van tariefcontrole als het tariefsysteem, steeds omwille van de onmogelijkheid voor een alleenstaande gebruiker om een beroep in te stellen ingeval van niet-akkoord met een en ander.

Art. 3

L'article 34, § 3 de l'arrêté royal du 27 mai 2004, dans sa version actuelle, instaurait un mécanisme de seuil qui limite la possibilité pour chaque usager (compagnie aérienne) d'introduire un recours auprès de l'autorité de régulation économique. A l'heure actuelle, il faut que deux compagnies aériennes au moins, non liées, s'allient pour introduire un recours. En plus, il faut que ces deux compagnies atteignent isolément ou conjointement certains seuils de représentativité des mouvements annuels ou du nombre total annuel de passagers enregistrés. C'est l'existence de ce mécanisme qui est reprochée par la Commission européenne à la Belgique.

Le nouveau § 3 qui est introduit par le présent article 3 supprime l'exigence d'une action conjointe de deux compagnies aériennes, et abroge les seuils de représentativité antérieurement requis.

Le remplacement du § 5 et l'abrogation du § 6 répondent à un deuxième grief de la Commission européenne: l'autorité de régulation économique doit être une autorité indépendante.

Le remplacement du § 5 est liée à l'abrogation du § 6. L'autorité de régulation économique ne doit plus approuver une formule, une approbation qui était elle-même soumise à une décision du ministre. Désormais, l'autorité de régulation économique doit trancher les recours que lui soumet un usager qui n'approuve pas la formule tarifaire ou les modifications y afférentes.

De par l'abrogation du § 6, les décisions de l'autorité de régulation économique ne seront désormais plus soumises “en deuxième lecture” à une décision du ministre.

Le nouveau § 5 découle des modifications qui précèdent et précise le moment où la formule devient obligatoire.

Art. 4

L'article 34 de l'arrêté royal du 27 mai 2004 concerne la formule de contrôle tarifaire tandis que l'article 35 a trait au système tarifaire. Les griefs de la Commission européenne concernent tant la formule de contrôle tarifaire que le système tarifaire, toujours en raison de l'impossibilité pour un usager isolé d'introduire un recours en cas de désaccord sur l'une et l'autre.

Mutatis mutandis zijn de wijzigingen vermeld in dit artikel 4, die zouden worden aangebracht aan het artikel 35, identiek aan degene aangebracht aan het artikel 34: hun rechtvaardiging is dus vergelijkbaar.

Art. 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 gereguleerde 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.

Art. 6

Door de inwerkingtreding van de nieuwe bepalingen moet de consultatieperiode met het oog op de vaststelling van de tarieven voor de gereguleerde periode 2016-2021 ten laatste starten op 15 januari 2015. Derhalve is het noodzakelijk dat de wet van toepassing is voor deze datum en ze op die manier, zo snel mogelijk, de Belgische regelgeving in overeenstemming brengt met het Europees recht.

Mutatis mutandis, les modifications qui seraient apportées à l'article 35, reprises en cet article 4, sont identiques à celles apportées l'article 34: leur justification est donc comparable.

Art. 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.

Art. 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 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 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

Artikel 1

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

Art. 2

In artikel 34 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 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° De § 3 wordt vervangen als volgt:

“§ 3. De formule bedoeld in artikel 30, 7°, en elke wijziging aan deze formule zijn onderworpen aan de goedkeuring van de economisch regulerende overheid, tenzij er een akkoord bestaat tussen de houder van een exploitatielicentie en de gebruikers van de luchthaven Brussel-Nationaal die reeds actief waren op de luchthaven Brussel-Nationaal één kalenderjaar vóór de raadpleging met de door de houder van een exploitatielicentie voorgestelde formule bedoeld in artikel 30, 7° of met elke wijziging aan deze formule.

Er bestaat een akkoord over de door de houder voorgestelde formule wanneer hierover tussen de houder en de gebruikers van de luchthaven Brussel-Nationaal die reeds actief waren op de luchthaven Brussel-Nationaal één kalenderjaar vóór de raadpleging geen meningsverschil bestaat, zoals bedoeld in artikel 55 van het Koninklijk Besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-nationaal.

Bij gebreke aan akkoord van de gebruikers van de luchthaven Brussel-Nationaal die reeds actief waren op de luchthaven Brussel-Nationaal één kalenderjaar vóór de raadpleging, kan de economisch regulerende overheid aanpassingen of wijzigingen van de formule bedoeld in artikel 30, 7° eisen, teneinde de evolutie van de inkomsten die de houder van een exploitatielicentie per verkeersseenheid voor de gereguleerde activiteiten mag innen, te beperken, indien de formule:

1° een inbreuk uitmaakt op de bepalingen van dit besluit of van de exploitatielicentie met inbegrip van de procedures die deze exploitatielicentie voorziet overeenkomstig § 2;

2° een inbreuk uitmaakt op de dwingende bepalingen die voortvloeien uit internationale verdragen of uit internationale

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

Avant-projet de loi modifiant 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

Article 1^{er}

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

Art. 2

A l'article 34 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, les modifications suivantes sont apportées:

1° Le § 3 est remplacé par ce qui suit:

“§ 3. La formule visée à l'article 30, 7°, et toute modification de cette formule sont soumises à l'approbation de l'autorité de régulation économique, à moins qu'il y ait un accord entre le titulaire de la licence d'exploitation et les utilisateurs de l'aéroport de Bruxelles-National qui étaient déjà actifs sur l'aéroport de Bruxelles-National un an calendrier avant la consultation, sur la formule proposée par le titulaire de la licence d'exploitation visée à l'article 30, 7° ou avec toute modification à cette formule.

Il existe un accord sur la formule de contrôle tarifaire proposée par le titulaire s'il n'existe pas de désaccord entre le titulaire et les usagers qui étaient déjà actifs sur l'aéroport de Bruxelles-National un an calendrier avant la consultation, comme visé à l'article 55 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.

À défaut d'accord des utilisateurs de l'aéroport de Bruxelles-National, qui étaient déjà actifs sur l'aéroport de Bruxelles-National un an calendrier avant la consultation, échéant, l'autorité de régulation économique peut exiger des adaptations ou des modifications à la formule visée à l'article 30, 7°, afin de limiter l'évolution des revenus que le titulaire d'une licence d'exploitation peut percevoir par unité de trafic pour les activités régulées, si la formule:

1° constitue une infraction aux dispositions de cet arrêté ou de la licence d'exploitation y compris les procédures prévues par cette licence d'exploitation conformément au § 2;

2° constitue une infraction aux dispositions obligatoires découlant de traités internationaux ou d'actes

akten genomen krachtens dergelijke verdragen en die betrekking hebben op de exploitatie van luchthaveninstallaties;

3° vatbaar is om het de houder van een exploitatielicentie onmogelijk te maken de kwaliteitsniveaus te bereiken die de economisch regulerende overheid definieert met verwijzing naar de praktijken waargenomen op de referentieluchthavens;

4° het onmogelijk maakt de operationele leefbaarheid van de luchthaveninstallaties op lange termijn te waarborgen.”;

2° de § 5 wordt opgeheven;

3° de § 6 wordt opgeheven;

4° de § 7 wordt vervangen als volgt:

“§ 7. De formule bedoeld in artikel 30, 7° en elke wijziging aan deze formule geëist door de economisch regulerende overheid in toepassing van § 3 van dit artikel, zijn verbindend vanaf hun bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* of, indien hun kennisgeving aan de houder van een exploitatielicentie plaatsvindt vóór deze bekendmaking, vanaf deze kennisgeving.”.

Art. 3

In artikel 35 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° De § 2 wordt vervangen als volgt:

“§ 2. Het tariefsysteem en elke wijziging aan het tariefsysteem is onderworpen aan de goedkeuring van de economisch regulerende overheid, tenzij er een akkoord bestaat tussen de houder van een exploitatielicentie en de gebruikers van de luchthaven Brussel-Nationaal die reeds actief waren op de luchthaven Brussel-Nationaal één kalenderjaar vóór de raadpleging met het door de houder van een exploitatielicentie voorgestelde tariefsysteem of met elke wijziging aan dit systeem.

Er bestaat een akkoord over het door de houder voorgestelde tariefsysteem wanneer hierover tussen de houder en de gebruikers van de luchthaven Brussel-Nationaal die reeds actief waren op de luchthaven Brussel-Nationaal één kalenderjaar vóór de raadpleging geen meningsverschil bestaat, zoals bedoeld in artikel 55 van het Koninklijk Besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-nationaal.

Bij gebreke aan akkoord van de gebruikers van de luchthaven Brussel-Nationaal die reeds actief waren op de luchthaven Brussel-Nationaal één kalenderjaar vóór de raadpleging, kan de economisch regulerende overheid aanpassingen of wijzigingen aan het tariefsysteem eisen, indien de economisch regulerende overheid vaststelt dat het tariefsysteem niet voldoet aan volgende richtsnoeren:

internationaux pris en vertu de tels traités et qui concernent l'exploitation des installations aéroportuaires;

3° est susceptible d'empêcher le titulaire d'une exploitation de licence à atteindre les niveaux de qualité que l'autorité de régulation économique définit en référant aux pratiques observées dans les aéroports de référence;

4° rend impossible de garantir la viabilité opérationnelle à long terme des installations aéroportuaires.”;

2° le § 5 est abrogé;

3° le § 6 est abrogé;

4° le § 7 est remplacé par ce qui suit:

“§ 7. La formule visée à l'article 30, 7° et toute modification à cette formule exigée par l'autorité de régulation économique en vertu du § 3 de cet article, sont obligatoires dès leur publication au *Moniteur belge* ou, si leur notification au titulaire de la licence a eu lieu avant cette publication, dès cette notification.”.

Art. 3

À l'article 35 du même arrêté les modifications suivantes sont apportées:

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

“§ 2. Le système tarifaire et toute modification apportée au système tarifaire est soumis à l'approbation de l'autorité de régulation économique, à moins qu'il y ait un accord entre le titulaire de la licence d'exploitation et les utilisateurs de l'aéroport de Bruxelles-National, qui étaient déjà actifs sur l'aéroport de Bruxelles-National un an calendrier avant la consultation, sur le système tarifaire proposé par le titulaire de la licence ou avec toute modification à ce système.

Il existe un accord sur le système tarifaire proposé par le titulaire s'il n'existe pas de désaccord entre le titulaire et les usagers qui étaient déjà actifs sur l'aéroport de Bruxelles-National un an calendrier avant la consultation, comme visé à l'article 55 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.

À défaut d'accord des utilisateurs de l'aéroport de Bruxelles-National, qui étaient déjà actifs sur l'aéroport de Bruxelles-National un an calendrier avant la consultation, l'autorité de régulation économique peut exiger des adaptations ou des modifications au système tarifaire si l'autorité de régulation économique constate que le système tarifaire ne répond pas aux règles suivantes:

1° het eerbiedigt de formule opgesteld overeenkomstig artikel 30, 7°, of artikel 34, § 3;

2° het is niet-discriminatoir en transparant;

3° het is op voldoende wijze opgesplitst, inzonderheid in functie van de gebruiksvoorwaarden en -modaliteiten van de luchthaveninstallaties en verstrekte diensten;

4° een minimumpercentage van de luchthavenvergoedingen moet worden geïnd op basis van een groeiformule in functie van het gewicht in ton en de geluidscategorieën van de luchtvaartuigen en een differentiatiecoëfficiënt tussen de dag en de nacht;

5° het maakt geen inbreuk uit op de bepalingen van dit besluit of van de exploitatielicentie.”;

2° de § 4 wordt opgeheven;

3° de § 5 wordt opgeheven.

4° de § 6 wordt vervangen als volgt:

“§ 6. Het tariefsysteem en elke wijziging aan het tariefsysteem geëist door de economisch regulerende overheid in toepassing van § 2 van dit artikel, zijn verbindend vanaf hun bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*, of indien hun kennisgeving aan de houder van een exploitatielicentie plaatsvindt vóór deze bekendmaking, vanaf deze kennisgeving.”.

Art. 4

Deze wet treedt in werking op 1 januari 2015.

Art. 5

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

1° que cela respecte la formule établie conformément à l'article 30, 7°, ou à l'article 34, § 3;

2° que cela soit non-discriminatoire et transparent;

3° que cela soit suffisamment fractionné, en particulier en fonction des conditions et des modalités d'utilisation des installations aéroportuaires et des services fournis;

4° un pourcentage minimum des redevances aéroportuaires doit être perçu sur base d'une formule de croissance en fonction du poids exprimé en tonnes et des catégories de bruits des aéronefs et d'un coefficient de variation entre le jour et la nuit;

5° que cela ne constitue pas une infraction aux dispositions de cet arrêté ou de la licence d'exploitation.”;

2° le § 4 est abrogé;

3° le § 5 est abrogé.

4° le § 6 est remplacé par ce qui suit:

“§ 6. Le système tarifaire et toute modification au système tarifaire exigé par l'autorité de régulation économique en vertu du § 2 de cet article sont obligatoires dès leur publication au *Moniteur belge* ou, si leur notification au titulaire de la licence a eu lieu avant cette publication, dès cette notification.”.

Art. 4

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

Art. 5

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.offergeld@galant.fed.be, 02/220.20.04
- Overheidsdienst > Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
- Contactpersoon overheidsdienst (Naam, E-mail, Tel. Nr.) > Luc Cloet, luc.cloet@mobiliteit.fgov.be, 02/277.48.09

B. Ontwerp

- Titel van de regelgeving > **Voorontwerp van wet houdende wijziging 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**
- Korte beschrijving van het ontwerp van regelgeving met vermelding van de oorsprong (verdrag, richtlijn, samenwerkingsakkoord, actualiteit, ...), de beoogde doelen van uitvoering.

Dit voorontwerp van wet volgt op de ingebrekestelling nr. 2013/4226 van de Europese Commissie en heeft betrekking op de omzetting in het Belgisch recht van de Richtlijn 2009/12/EG 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 exploitatielicense van de luchthaven Brussel-Nationaal (hierna "het koninklijk besluit van 21 juni 2004") omgezet.

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

Het laat toe de Belgische reglementering in overeenstemming te brengen met het Europees recht (richtlijn 2009/12/EG) enerzijds door de eerbiediging van het recht van elke luchtvaartmaatschappij om bij de economisch regulerende overheid, een beroep in te stellen tegen de luchthaventarieven en anderzijds door 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 Werkgroep Beleidscoördinatie
 Raadpleging van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal
 Raadpleging van de 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)

Click here to enter text.

☒ Geen impact

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

Click here to enter text.

☒ Geen impact

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 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

☒ Geen impact

Click here to enter text.

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

☒ Geen impact

Click here to enter text.

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

☒ Geen impact

Click here to enter text.

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

☒ Geen impact

Click here to enter text.

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

☒ Geen impact

Click here to enter text.

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

☒ Geen impact

Click here to enter text.

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 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 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]

Energiemix (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

Click here to enter text.

☒ Geen impact

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

Click here to enter text.

☒ Geen impact

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]

Luchtqualiteit (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

Het voorontwerp van wet houdende de wijziging van het K.B. van 27 mei 2004 voorziet in:

- 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;
- de bevestiging van de onafhankelijkheid van de economisch regulerende overheid inzake haar beslissingen die ze dient te nemen in tarifaire kwesties.

Deze wijzigingen zullen een positieve impact hebben op de mogelijkheid tot neerlegging van klachten en de mogelijkheid om in beroep te gaan.

☐ Geen impact

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 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 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@mobilite.fgov.be, 02/277.48.09

B. Projet

- Titre de la réglementation > **Avant-projet de loi modifiant 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**
- 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.

Il permet de mettre la réglementation belge en conformité avec le droit européen (directive 2009/12/CE) d'une part par le respect du droit de toute compagnie aérienne à introduire un recours contre les tarifs aéroportuaires auprès de l'autorité de régulation économique et d'autre part par la confirmation de 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)

Click here to enter text.

☒ Pas d'impact

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

Click here to enter text.

☒ Pas d'impact

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, diabètes 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 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 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

Click here to enter text.

☒ Pas d'impact**Ressources naturelles [16]**

Gestion efficiente 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

Click here to enter text.

☒ Pas d'impact**Air intérieur et extérieur [17]**

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

☐ Impact positif ☐ Impact négatif ↓ Expliquez

Click here to enter text.

☒ Pas d'impact**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

Click here to enter text.

☒ Pas d'impact**Nuisances [19]**

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

☐ Impact positif ☐ Impact négatif ↓ Expliquez

Click here to enter text.

☒ Pas d'impact**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

L'avant-projet de loi modifiant l'arrêté royal du 27 mai 2004 prévoit:

- 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
- la confirmation de l'indépendance de l'autorité de régulation économique dans les décisions qu'elle doit prendre en matière tarifaire.

Ces modifications auront un impact positif sur les possibilités de porter plainte et d'aller en recours.

☐ Pas d'impact**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 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

→ *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. 56.362/4 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 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'.

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.

Algemene opmerkingen betreffende de overeenstemming met het Europees recht

1. De memorie van toelichting luidt als volgt:

"Dit voorontwerp van wet volgt op de ingebrekestelling nr. 2013/4226 van de Europese Commissie en heeft betrekking op de omzetting in het Belgisch recht van de Richtlijn 2009/12/EG inzake luchthavengelden.

Het laat toe de Belgische reglementering in overeenstemming te brengen met het Europees recht (Richtlijn 2009/12/EG inzake luchthavengelden) enerzijds door de eerbiediging van het recht van elke luchtvaartmaatschappij om bij de economische regulerende overheid, een beroep in te stellen tegen de luchthaventarieven en anderzijds door de bevestiging van de onafhankelijkheid van de economische regulerende overheid in de beslissingen die zij moet nemen inzake tarieven".

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 56.362/4 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 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'.

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.

Observations générales relatives à la conformité au droit européen

1. L'exposé des motifs annonce:

"Le présent avant-projet de loi est consécutif à la mise en demeure n° 2013/4226 émanant de la Commission européenne et portant sur la transposition en droit belge de la Directive 2009/12/CE sur les charges aéroportuaires.

Il permet de mettre la réglementation belge en conformité avec le droit européen (directive 2009/12/CE sur les charges aéroportuaires) d'une part par le respect du droit de toute compagnie aérienne à introduire un recours contre les tarifs aéroportuaires auprès de l'autorité de régulation économique et d'autre part par la confirmation de l'indépendance de l'autorité de régulation économique dans les décisions qu'elle doit prendre en matière tarifaire".

Artikel 6, lid 3, van richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2009 'inzake luchthavengelden' bepaalt immers het volgende:

"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 tussenkoms kan vragen van de in artikel 11 bedoelde onafhankelijke toezicht houdende autoriteit, die de motivering van de wijziging van het systeem of het niveau van de luchthavengelden onderzoekt".

Het ontworpen 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' (artikel 2, 1°, van het voorliggende voorontwerp) voorziet er echter in dat de economisch regulerende overheid slechts optreedt wanneer er een meningsverschil is tussen de houder (van de exploitatielicentie) en "de gebruikers van de luchthaven Brussel-Nationaal die reeds actief waren op de luchthaven Brussel-Nationaal één kalenderjaar vóór de raadpleging (...), zoals bedoeld in artikel 55 van het [k]oninklijk [b]esluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal".

2. Die bepaling ontzegt de luchthavengebruikers die twee jaar voor de inwerkingtreding van de beslissing inzake de luchthavengelden in kwestie nog niet actief waren, het recht om het optreden van de economisch regulerende overheid te vragen;¹ ze zet artikel 6, lid 3, van richtlijn 2009/12/EG niet naar behoren om. Er moet immers van worden uitgegaan dat die richtlijn voorschrijft dat iedere persoon die luchthavengebruiker is² op het ogenblik waarop een beslissing inzake de luchthavengelden wordt bekendgemaakt, kan vragen dat de onafhankelijke toezicht houdende autoriteit³ optreedt.

Bijgevolg moeten in het ontworpen artikel 34, § 3, eerste, tweede en derde lid, van het koninklijk besluit van 27 mei 2004 de woorden "die reeds actief waren op de luchthaven Brussel-Nationaal één kalenderjaar vóór de raadpleging" worden weggelaten.

3. Die opmerking geldt ook voor het ontworpen artikel 35, § 2, eerste, tweede en derde lid, van hetzelfde koninklijk besluit (artikel 3, 1°, van het voorliggende voorontwerp).

¹ De raadpleging vangt immers ten laatste twaalf maanden voor die inwerkingtreding aan. Zie de artikelen 52 en 55 van het koninklijk besluit van 21 juni 2004, zoals gewijzigd bij 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', waarover de afdeling Wetgeving heden advies 56.363/4 heeft gegeven.

² In de zin van artikel 2, 3), van richtlijn 2009/12/EG.

³ Zie de elfde overweging, alsmede artikel 11, lid 6, van richtlijn 2009/12/EG.

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' dispose en effet:

"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".

L'article 34, § 3, en projet, 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' (article 2, 1°, de l'avant-projet examiné) ne prévoit cependant d'intervention de l'autorité de régulation économique qu'en cas de désaccord entre le titulaire (de la licence d'exploitation) et "les usagers qui étaient déjà actifs sur l'aéroport de Bruxelles-National un an calendrier avant la consultation, comme visée à l'article 55 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National".

2. Cette disposition, qui prive du droit de solliciter l'intervention de l'autorité de régulation économique les usagers de l'aéroport qui n'y étaient pas encore actifs deux ans avant la date d'entrée en vigueur de la décision relative aux redevances aéroportuaires concernée ¹, ne transpose pas adéquatement l'article 6, paragraphe 3, de la directive 2009/12/CE. Cette dernière doit, en effet, être comprise comme imposant de prévoir que toute personne ayant la qualité d'usager d'aéroport ² au moment où une décision relative aux redevances aéroportuaires est publiée, puisse demander l'intervention de l'autorité de supervision indépendante ³.

Par conséquent, il convient de supprimer, à l'article 34, § 3, alinéas 1^{er}, 2, et 3, en projet, de l'arrêté royal du 27 mai 2004, les mots: "qui étaient déjà actifs sur l'aéroport de Bruxelles national un an calendrier avant la consultation (...)".

3. Cette observation vaut également pour l'article 35, § 2, alinéas 1^{er}, 2 et 3, en projet du même arrêté royal (article 3, 1°, de l'avant-projet examiné).

¹ La consultation débutant au plus tard douze mois avant cette date d'entrée en vigueur. Voir les articles 52 et 55 de l'arrêté royal du 21 juin 2004, tels que modifiés par l'avant-projet de loi 'modifiant l'arrêté royal de 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National', sur lequel la section de législation a donné ce jour l'avis 56.363/4.

² Au sens de l'article 2, 3), de la directive 2009/12/CE.

³ Voir le 11^e considérant ainsi que l'article 11, paragraphe 6, de la directive 2009/12/CE.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

Indieningsbesluit

Daar het om een indieningsbesluit gaat, moeten de aanhefverwijzingen 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

1. In de inleidende zinnen van de artikelen 2 en 3 van het voorontwerp, moeten de wijzigingen worden vermeld die reeds in de artikelen 34 en 35 van het koninklijk besluit van 27 mei 2004 zijn aangebracht.

2. In diezelfde bepalingen moet in de Franse versie het woord “usager” worden gebruikt in plaats van het woord “utilisateur”, overeenkomstig de definitie in artikel 1, 9°, van het koninklijk besluit van 27 mei 2004.

3. In de Franse tekst van het ontworpen artikel 34, § 3, derde lid, van het koninklijk besluit van 27 mei 2004 moet het woord “échéant” worden weggelaten.

In de bepaling onder 3° van hetzelfde lid moet in de Franse tekst “licence d’exploitation” worden geschreven in plaats van “exploitation de licence”.

4. Aangezien het om een voorontwerp van wet gaat, hoeft niet in een uitvoeringsbepaling te worden voorzien. Artikel 5 van het voorontwerp moet dus worden weggelaten.

De griffier,

Colette GIGOT

De voorzitter,

Pierre LIÉNARDY

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

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

1. Dans les membres de phrases liminaires des articles 2 et 3 de l’avant-projet, il convient de mentionner les modifications déjà subies par les articles 34 et 35 de l’arrêté royal du 27 mai 2004.

2. Dans les mêmes dispositions, conformément à la définition de l’article 1^{er}, 9° de l’arrêté royal du 27 mai 2004, dans la version française, il y a lieu d’utiliser le mot “usager” au lieu du mot “utilisateur”.

3. À l’article 34, § 3, alinéa 3, en projet de l’arrêté du 27 mai 2004, dans le texte français, le mot “échéant” sera omis.

Au 3° du même alinéa, dans le texte français, il faut écrire “licence d’exploitation” au lieu d’écrire “exploitation de licence”.

4. S’agissant d’un avant-projet de loi, il n’y a pas lieu d’y prévoir un article d’exécution. L’article 5 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 56.362/4 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 1 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, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 27 mei 2014, wordt met een 21° ingevuld:

“21° *gereguleerde periode*: gereguleerde periode zoals bedoeld in artikel 1, 23° van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal.”.

Art. 3

In artikel 34 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 12 mei 2011, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° De § 3 wordt vervangen als volgt:

“§ 3. De formule bedoeld in artikel 30, 7°, en elke wijziging aan deze formule zijn onderworpen aan het onderzoek van de economisch regulerende overheid,

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

Vu l'avis du Conseil d'État n°56.362/4, 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 1^{er} 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, modifié par l'arrêté royal du 27 mai 2014, est complété par un 21°:

“21° *période de régulation*: période de régulation telle que visée à l'article 1^{er}, 23° de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.”.

Art. 3

À l'article 34 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 12 mai 2011, les modifications suivantes sont apportées:

1° Le § 3 est remplacé par ce qui suit:

“§ 3. La formule visée à l'article 30, 7°, et toute modification de cette formule sont soumises à l'examen de l'autorité de régulation économique, à moins qu'il y ait

tenzij er een akkoord bestaat tussen de houder van een exploitatielicentie en de gebruikers van de luchthaven Brussel-Nationaal over de door de houder van een exploitatielicentie voorgestelde formule bedoeld in artikel 30, 7° of over elke wijziging aan deze formule.

Er bestaat een akkoord over de formule voor tariefcontrole bedoeld in artikel 30, 7°, en elke wijziging aan deze formule wanneer hierover tussen de houder en de gebruikers van de luchthaven Brussel-Nationaal geen meningsverschil bestaat, zoals bedoeld in artikel 55 van het koninklijk Besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal.

Bij gebrek aan akkoord van de gebruikers van de luchthaven Brussel-Nationaal, kan de economisch regulerende overheid aanpassingen of wijzigingen van de formule bedoeld in artikel 30, 7° eisen, teneinde de evolutie van de inkomsten die de houder van een exploitatielicentie per verkeerseenheid voor de geregleerde activiteiten mag innen, te beperken, indien de formule:

1° een inbreuk uitmaakt op de bepalingen van dit besluit of van de exploitatielicentie met inbegrip van de procedures die deze exploitatielicentie voorziet overeenkomstig § 2;

2° een inbreuk uitmaakt op de dwingende bepalingen die voortvloeien uit internationale verdragen of uit internationale akten genomen krachtens dergelijke verdragen en die betrekking hebben op de exploitatie van luchthaveninstallaties;

3° vatbaar is om het de houder van een exploitatielicentie onmogelijk te maken de kwaliteitsniveaus te bereiken die de economisch regulerende overheid definieert met verwijzing naar de praktijken waargenomen op de referentieluchthavens;

4° het onmogelijk maakt de operationele leefbaarheid van de luchthaveninstallaties op lange termijn te waarborgen.”;

2° de §5 wordt vervangen als volgt;

“§ 5. Elke wijziging aan de formule bedoeld in artikel 30, 7°, geëist door de economisch regulerende overheid in toepassing van § 3, is verbindend vanaf het begin van de geregleerde periode, of vanaf de datum waarop de krachtens artikel 45 van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal toegepaste herziening van kracht wordt.

un accord entre le titulaire de la licence d'exploitation et les usagers de l'aéroport de Bruxelles-National, sur la formule proposée par le titulaire de la licence d'exploitation visée à l'article 30, 7° ou avec toute modification à cette formule.

Il existe un accord sur la formule de contrôle tarifaire visée à l'article 30, 7°, ou sur toute modification de cette formule s'il n'existe pas de désaccord entre le titulaire et les usagers de l'aéroport de Bruxelles-National, comme visé à l'article 55 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.

À défaut d'accord des usagers de l'aéroport de Bruxelles-National, l'autorité de régulation économique peut exiger des adaptations ou des modifications à la formule visée à l'article 30, 7°, afin de limiter l'évolution des revenus que le titulaire de la licence d'exploitation peut percevoir par unité de trafic pour les activités régularisées, si la formule:

1° constitue une infraction aux dispositions de cet arrêté ou de la licence d'exploitation y compris les procédures prévues par cette licence d'exploitation conformément au § 2;

2° constitue une infraction aux dispositions obligatoires découlant de traités internationaux ou d'actes internationaux pris en vertu de tels traités et qui concernent l'exploitation des installations aéroportuaires;

3° est susceptible d'empêcher le titulaire de la licence d'exploitation d'atteindre les niveaux de qualité que l'autorité de régulation économique définit en se référant aux pratiques observées dans les aéroports de référence;

4° rend impossible de garantir la viabilité opérationnelle à long terme des installations aéroportuaires.”;

le § 5 est remplacé par ce qui suit;

“§ 5. Toute modification à la formule visée à l'article 30, 7° exigée par l'autorité de régulation économique en vertu du § 3, est obligatoire dès le début de la période de régulation ou dès la date d'entrée en vigueur de la révision appliquée en vertu de l'article 45 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.

De economisch regulerende overheid dient haar beslissing aan de houder van de exploitatielicentie ter kennis te geven uiterlijk drie maanden en zeven dagen vóór het begin van de geregleerde periode, of drie maanden en zeven dagen vóór de datum waarop de krachtens artikel 45 van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal toegepaste herziening van kracht wordt. De economisch regulerende overheid publiceert haar beslissing eveneens in het *Belgisch Staatsblad*.“;

3° de § 6 wordt opgeheven;

4° de § 7 wordt opgeheven.

Art. 4

In artikel 35 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 12 mei 2011, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° De § 2 wordt vervangen als volgt:

“§ 2. Het tariefsysteem en elke wijziging aan het tariefsysteem is onderworpen aan het onderzoek van de economisch regulerende overheid, tenzij er een akkoord bestaat tussen de houder van een exploitatielicentie en de gebruikers van de luchthaven Brussel-Nationaal over het door de houder van een exploitatielicentie voorgestelde tariefsysteem of over elke wijziging aan dit systeem.

Er bestaat een akkoord over het door de houder voorgestelde tariefsysteem of elke wijziging aan het tariefsysteem wanneer hierover tussen de houder en de gebruikers van de luchthaven Brussel-Nationaal geen meningsverschil bestaat, zoals bedoeld in artikel 55 van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal.

Bij gebrek aan akkoord van de gebruikers van de luchthaven Brussel-Nationaal, kan de economisch regulerende overheid aanpassingen of wijzigingen aan het tariefsysteem eisen, indien de economisch regulerende overheid vaststelt dat het tariefsysteem:

1° de formule opgesteld overeenkomstig artikel 30, 7°, of artikel 34, § 3 niet eerbiedigt;

2° discriminatoir en niet transparant is;

L'autorité de régulation économique notifie sa décision au titulaire de la licence d'exploitation au plus tard trois mois et sept jours avant le début de la période de régulation ou trois mois et sept jours avant la date d'entrée en vigueur de la révision appliquée en vertu de l'article 45 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National. L'autorité de régulation économique publie également sa décision au *Moniteur belge*. ”;

3° le § 6 est abrogé;

4° le § 7 est abrogé.

Art. 4

À l'article 35 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 12 mai 2011, les modifications suivantes sont apportées:

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

“§ 2. Le système tarifaire et toute modification apportée au système tarifaire est soumis à l'examen de l'autorité de régulation économique, à moins qu'il y ait un accord entre le titulaire de la licence d'exploitation et les usagers de l'aéroport de Bruxelles-National, sur le système tarifaire proposé par le titulaire de la licence ou avec toute modification à ce système.

Il existe un accord sur le système tarifaire proposé par le titulaire ou toute modification proposée au système tarifaire s'il n'existe pas de désaccord entre le titulaire et les usagers de l'aéroport de Bruxelles-National, comme visé à l'article 55 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.

À défaut d'accord des usagers de l'aéroport de Bruxelles-National, l'autorité de régulation économique peut exiger des adaptations ou des modifications au système tarifaire si l'autorité de régulation économique constate que le système tarifaire:

1° ne respecte pas la formule établie conformément à l'article 30, 7°, ou à l'article 34, § 3;

2° est discriminatoire et n'est pas transparent;

3° niet op voldoende wijze is opgesplitst, inzonderheid in functie van de gebruiksvoorwaarden en -modaliteiten van de luchthaveninstallaties en verstrekte diensten;

4° niet voorziet dat een minimumpercentage van de luchthavenvergoedingen wordt geïnd op basis van een groeiformule in functie van het gewicht in ton en de geluidscategorieën van de luchtvaartuigen en een differentiatiecoëfficiënt tussen de dag en de nacht;

5° een inbreuk uitmaakt op de bepalingen van dit besluit of van de exploitatielicentie.”;

2° de § 4 wordt vervangen als volgt:

“§ 4. Elke wijziging aan het tariefsysteem geëist door de economisch regulerende overheid in toepassing van § 2, is verbindend vanaf het begin van de geregleerde periode of vanaf de datum waarop de krachtens artikel 45 van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal toegepaste herziening van kracht wordt.

De economisch regulerende overheid dient haar beslissing aan de houder van de exploitatielicentie ter kennis te geven uiterlijk drie maanden en zeven dagen vóór het begin van de geregleerde periode, of drie maanden en zeven dagen vóór de datum waarop de krachtens artikel 45 van het van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-nationaal toegepaste herziening van kracht wordt. De economisch regulerende overheid publiceert haar beslissing eveneens in het *Belgisch Staatsblad*.”;

3° de § 5 wordt opgeheven;

4° de § 6 wordt opgeheven.

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.

3° n'est pas suffisamment fractionné, en particulier en fonction des conditions et des modalités d'utilisation des installations aéroportuaires et des services fournis;

4° ne prévoit pas qu'un pourcentage minimum des redevances aéroportuaires soit perçu sur base d'une formule de croissance en fonction du poids exprimé en tonnes et des catégories de bruit des aéronefs et d'un coefficient de variation entre le jour et la nuit;

5° constitue une infraction aux dispositions de cet arrêté ou de la licence d'exploitation.”;

2° le § 4 est remplacé par ce qui suit:

“§ 4. Toute modification au système tarifaire exigée par l'autorité de régulation économique en vertu du § 2 est obligatoire dès le début de la période de régulation ou dès la date de mise en vigueur de la révision appliquée en vertu de l'article 45 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.

L'autorité de régulation économique notifie sa décision au titulaire de la licence d'exploitation au plus tard trois mois et sept jours avant le début de la période de régulation ou trois mois et sept jours avant la date d'entrée en vigueur de la révision appliquée en vertu de l'article 45 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National. L'autorité de régulation économique publie également sa décision dans le *Moniteur belge*.”;

3° le § 5 est abrogé;

4° le § 6 est abrogé.

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

Deze wet heeft uitwerking met ingang van 1 januari 2015.

Gegeven te Brussel, 16 december 2014

FILIP

VAN KONINGSWEGE :

De minister voor Mobiliteit

J. GALANT

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

J. GALANT

Versie van de van kracht zijnde artikelen 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

Artikel 1

Voor de toepassing van dit besluit moet worden verstaan onder:

1° *B.I.A.C.*: de naamloze vennootschap van publiek recht "Brussels International Airport Company" omgezet overeenkomstig artikel 2 van dit besluit;

2° *luchthaveninstallatie*: elk bepaald grond- of wateroppervlak (met gebouwen, installaties en materiaal) in hoofdzaak bestemd om te gebruiken voor de aankomst, het vertrek, het stationeren, het onderhoud, de bevoorradings, het laden, het lossen en de ontwikkelingen aan het oppervlak van de luchtvaartuigen, alsook voor het ontvangen van passagiers;

3° *exploitatie van luchthaveninstallaties*: de terbeschikkingstelling van luchthaveninstallaties;

4° *exploitatie licentie*: de licentie bedoeld in artikel 26;

5° *minister*: de federale minister bevoegd voor het Directoraat-generaal Luchtvaart;

6° *economisch regulerende overheid*: de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal bedoeld in het koninklijk besluit van 25 oktober 2004 tot oprichting van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, tot vaststelling van zijn samenstelling en het administratief en geldelijk statuut dat van toepassing is op zijn leden;

7° *geassocieerde onderneming*: elke geassocieerde onderneming in de zin van artikel 12 van het Wetboek van vennootschappen;

8° *verbonden onderneming*: elke verbonden onderneming in de zin van artikel 11 van het Wetboek van vennootschappen;

geconsolideerde versie van de artikelen 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 krachtens de wijzigingen voorzien in het Voorontwerp van wet houdende wijziging 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

Artikel 1

Voor de toepassing van dit besluit moet worden verstaan onder:

1° *B.I.A.C.*: de naamloze vennootschap van publiek recht "Brussels International Airport Company" omgezet overeenkomstig artikel 2 van dit besluit;

2° *luchthaveninstallatie*: elk bepaald grond- of wateroppervlak (met gebouwen, installaties en materiaal) in hoofdzaak bestemd om te gebruiken voor de aankomst, het vertrek, het stationeren, het onderhoud, de bevoorradings, het laden, het lossen en de ontwikkelingen aan het oppervlak van de luchtvaartuigen, alsook voor het ontvangen van passagiers;

3° *exploitatie van luchthaveninstallaties*: de terbeschikkingstelling van luchthaveninstallaties;

4° *exploitatie licentie*: de licentie bedoeld in artikel 26;

5° *minister*: de federale minister bevoegd voor het Directoraat-generaal Luchtvaart;

6° *economisch regulerende overheid*: de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal bedoeld in het koninklijk besluit van 25 oktober 2004 tot oprichting van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, tot vaststelling van zijn samenstelling en het administratief en geldelijk statuut dat van toepassing is op zijn leden;

7° *geassocieerde onderneming*: elke geassocieerde onderneming in de zin van artikel 12 van het Wetboek van vennootschappen;

8° *verbonden onderneming*: elke verbonden onderneming in de zin van artikel 11 van het Wetboek van vennootschappen;

Version consolidée des articles 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 en vigueur

Article 1^{er}

Pour l'application du présent arrêté, il y a lieu d'entendre par:

1° *B.I.A.C.*: la société anonyme de droit public "Brussels International Airport Company" transformée conformément à l'article 2 du présent arrêté;

2° *installation aéroportuaire*: toute surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant des bâtiments, installations et matériel) destinée à être utilisée, principalement, pour l'arrivée, le départ, le stationnement, l'entretien, l'approvisionnement, le chargement, le déchargement et les évolutions à la surface des aéronefs, ainsi que l'accueil des passagers;

3° *exploitation d'installations aéroportuaires*: la mise à disposition d'installations aéroportuaires;

4° *licence d'exploitation*: la licence visée à l'article 26;

5° *ministre*: le ministre fédéral qui a la Direction générale Transport Aérien dans ses attributions;

6° *autorité de régulation économique*: le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National visé à l'arrêté royal du 25 octobre 2004 créant le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, fixant sa composition ainsi que les statuts administratif et pécuniaire applicables à ses membres;

7° *entreprise associée*: toute entreprise associée au sens de l'article 12 du Code des sociétés;

8° *entreprise liée*: toute entreprise liée au sens de l'article 11 du Code des sociétés;

Version consolidée des articles 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 selon les modifications prévues par l'avant-projet de loi modifiant 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.

Article 1^{er}

Pour l'application du présent arrêté, il y a lieu d'entendre par:

1° *B.I.A.C.*: la société anonyme de droit public "Brussels International Airport Company" transformée conformément à l'article 2 du présent arrêté;

2° *installation aéroportuaire*: toute surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant des bâtiments, installations et matériel) destinée à être utilisée, principalement, pour l'arrivée, le départ, le stationnement, l'entretien, l'approvisionnement, le chargement, le déchargement et les évolutions à la surface des aéronefs, ainsi que l'accueil des passagers;

3° *exploitation d'installations aéroportuaires*: la mise à disposition d'installations aéroportuaires;

4° *licence d'exploitation*: la licence visée à l'article 26;

5° *ministre*: le ministre fédéral qui a la Direction générale Transport Aérien dans ses attributions;

6° *autorité de régulation économique*: le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National visé à l'arrêté royal du 25 octobre 2004 créant le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, fixant sa composition ainsi que les statuts administratif et pécuniaire applicables à ses membres;

7° *entreprise associée*: toute entreprise associée au sens de l'article 12 du Code des sociétés;

8° *entreprise liée*: toute entreprise liée au sens de l'article 11 du Code des sociétés;

9° *gebruiker*: elke natuurlijke of rechtspersoon die via luchtverkeer passagiers, bagage, post of vracht van of naar luchthaveninstallaties vervoert;

10° *luchthavenvergoeding*: elke som die door de houder van een exploitatielicentie wordt ontvangen van gebruikers of passagiers ten titel van gereguleerde activiteiten;

11° *verleners van grondafhandelingsdiensten*: elke natuurlijke of rechtspersoon die aan derden een of meer categorieën van grondafhandelingsdiensten verleent;

12° *gereguleerde activiteiten*: de activiteiten ter exploitatie van de luchthaveninstallaties waarvan de inkomsten die de houder van een exploitatielicentie kan ontvangen, gecontroleerd worden door middel van de formule voor de tariefcontrole zoals bepaald in artikel 30, 7°, met name:

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

13° *referentieluchthavens*: de omliggende luchthaveninstallaties of de luchthaveninstallaties met een profiel vergelijkbaar met de luchthaveninstallaties die het voorwerp uitmaken van een exploitatielicentie waarvan een exemplatieve lijst in de exploitatielicentie is opgenomen;

14° *paritair comité van B.I.A.C.*: het paritair comité dat binnen B.I.A.C. werd opgericht in uitvoering van en is samengesteld overeenkomstig artikel 30 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven;

15° *de vastbenoemde personeelsleden in de zin van het koninklijk besluit nummer 117*: de leden van het statutair personeel van B.I.A.C. die onmiddellijk voor de in artikel 2 van dit besluit bedoelde omzetting, arbeidsprestaties leveren onder het gezag van B.I.A.C. krachtens het personeelsstatuut aangenomen met toepassing van de artikelen 34 en 35 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige;

9° *gebruiker*: elke natuurlijke of rechtspersoon die via luchtverkeer passagiers, bagage, post of vracht van of naar luchthaveninstallaties vervoert;

10° *luchthavenvergoeding*: elke som die door de houder van een exploitatielicentie wordt ontvangen van gebruikers of passagiers ten titel van gereguleerde activiteiten;

11° *verleners van grondafhandelingsdiensten*: elke natuurlijke of rechtspersoon die aan derden een of meer categorieën van grondafhandelingsdiensten verleent;

12° *gereguleerde activiteiten*: de activiteiten ter exploitatie van de luchthaveninstallaties waarvan de inkomsten die de houder van een exploitatielicentie kan ontvangen, gecontroleerd worden door middel van de formule voor de tariefcontrole zoals bepaald in artikel 30, 7°, met name:

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

13° *referentieluchthavens*: de omliggende luchthaveninstallaties of de luchthaveninstallaties met een profiel vergelijkbaar met de luchthaveninstallaties die het voorwerp uitmaken van een exploitatielicentie waarvan een exemplatieve lijst in de exploitatielicentie is opgenomen;

14° *paritair comité van B.I.A.C.*: het paritair comité dat binnen B.I.A.C. werd opgericht in uitvoering van en is samengesteld overeenkomstig artikel 30 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven;

15° *de vastbenoemde personeelsleden in de zin van het koninklijk besluit nummer 117*: de leden van het statutair personeel van B.I.A.C. die onmiddellijk voor de in artikel 2 van dit besluit bedoelde omzetting, arbeidsprestaties leveren onder het gezag van B.I.A.C. krachtens het personeelsstatuut aangenomen met toepassing van de artikelen 34 en 35 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige;

9° *usager*: toute personne physique ou morale transportant par voie aérienne des passagers, des bagages, du courrier ou du fret au départ ou à destination d'installations aéroportuaires;

10° *redevance aéroportuaire* : toute somme perçue par le titulaire d'une licence d'exploitation auprès des usagers ou des passagers au titre des activités régulées;

11° *fournisseurs de services en escale*: toute personne physique ou morale fournissant à des tiers une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale;

12° *activités régulées* : les activités relevant de l'exploitation d'installations aéroportuaires dont les revenus pouvant être perçus par le titulaire d'une licence d'exploitation sont contrôlés conformément à la formule de contrôle tarifaire déterminée par l'article 30, 7°, à savoir :

- a) les atterrissages et décollages d'avions;
- b) le stationnement d'avions;
- c) l'utilisation par les passagers des installations aéroportuaires mises à leur disposition;
- d) l'approvisionnement en carburant pour les avions au moyen d'infrastructures centralisées;
- e) les prestations visant à assurer la sûreté des passagers et la sécurité des installations aéroportuaires;

13° *aéroports de référence* : les installations aéroportuaires environnantes ou de profil comparable aux installations aéroportuaires faisant l'objet d'une licence d'exploitation dont une liste exemplative est arrêtée dans la licence d'exploitation;

14° *Commission paritaire de B.I.A.C.* : la commission paritaire instituée au sein de B.I.A.C. en exécution de l'article 30 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques;

15° *les membres du personnel nommés à titre définitif au sens de l'arrêté royal n° 117* : les membres du personnel statutaire de B.I.A.C. qui, immédiatement avant la transformation de B.I.A.C. au sens de l'article 2 du présent arrêté en société anonyme de droit privé, fournissent des prestations de travail sous l'autorité de B.I.A.C. en vertu du statut du personnel arrêté en application des articles 34 et 35 de la loi du 21 mars 1991

9° *usager*: toute personne physique ou morale transportant par voie aérienne des passagers, des bagages, du courrier ou du fret au départ ou à destination d'installations aéroportuaires;

10° *redevance aéroportuaire* : toute somme perçue par le titulaire d'une licence d'exploitation auprès des usagers ou des passagers au titre des activités régulées;

11° *fournisseurs de services en escale*: toute personne physique ou morale fournissant à des tiers une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale;

12° *activités régulées*: les activités relevant de l'exploitation d'installations aéroportuaires dont les revenus pouvant être perçus par le titulaire d'une licence d'exploitation sont contrôlés conformément à la formule de contrôle tarifaire déterminée par l'article 30, 7°, à savoir:

- a) les atterrissages et décollages d'avions;
- b) le stationnement d'avions;
- c) l'utilisation par les passagers des installations aéroportuaires mises à leur disposition;
- d) l'approvisionnement en carburant pour les avions au moyen d'infrastructures centralisées;
- e) les prestations visant à assurer la sûreté des passagers et la sécurité des installations aéroportuaires;

13° *aéroports de référence* : les installations aéroportuaires environnantes ou de profil comparable aux installations aéroportuaires faisant l'objet d'une licence d'exploitation dont une liste exemplative est arrêtée dans la licence d'exploitation;

14° *Commission paritaire de B.I.A.C.* : la commission paritaire instituée au sein de B.I.A.C. en exécution de l'article 30 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques;

15° *les membres du personnel nommés à titre définitif au sens de l'arrêté royal n° 117* : les membres du personnel statutaire de B.I.A.C. qui, immédiatement avant la transformation de B.I.A.C. au sens de l'article 2 du présent arrêté en société anonyme de droit privé, fournissent des prestations de travail sous l'autorité de B.I.A.C. en vertu du statut du personnel arrêté en application des articles 34 et 35 de la loi du 21 mars 1991

economische overheidsbedrijven. In dit koninklijk besluit worden ze verder aangeduid als de personeelsleden in de zin van artikel 1, 15°.

16° *personeelsreglement*: het personeelsreglement in de zin van artikel 8.

17° *het ABC kostenmodel*: de door de houder in de eerste gereguleerde periode gebruikte "Activity Based Costing (ABC)-principes en model ter vaststelling van de formule voor de tariefcontrole;

18° *controle*: controle in de zin van artikel 5 van het Wetboek van vennootschappen, met dien verstande dat beleggingsfondsen of elke soortgelijke entiteit die wordt beheerd door een beleggingsvennootschap wordt geacht onder de controle van die beleggingsvennootschap te vallen;

19° *vijfjaarlijks ontwikkelingsplan*: het plan bedoeld in artikel 18 van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal;

20° *werkdagen*: elke dag van de week waarop de banken in België doorgaans open zijn, met uitzondering van de zaterdagen, zondagen en wettelijke feestdagen.

Art. 34

§ 1. De formule voor de tariefcontrole bedoeld in artikel 30, 7°, wordt vastgesteld teneinde:

1° de totaal gereguleerde kosten weerspiegeld worden op basis van de resultaten van het ABC kostenmodel;

2° een billijke winstmarge als vergoeding op de geïnvesteerde kapitalen te waarborgen, inzonderheid met het oog op het waarborgen van de ontwikkeling van de luchthaveninstallaties overeenkomstig artikel 30, 1°;

3° de tarieven van de luchthavenvergoedingen af te stemmen op het niveau van de tariefpraktijken van de referentieluchthavens.

§ 2. De exploitatielicentie bepaalt:

economische overheidsbedrijven. In dit koninklijk besluit worden ze verder aangeduid als de personeelsleden in de zin van artikel 1, 15°.

16° *personeelsreglement*: het personeelsreglement in de zin van artikel 8.

17° *het ABC kostenmodel*: de door de houder in de eerste gereguleerde periode gebruikte "Activity Based Costing (ABC)-principes en model ter vaststelling van de formule voor de tariefcontrole;

18° *controle*: controle in de zin van artikel 5 van het Wetboek van vennootschappen, met dien verstande dat beleggingsfondsen of elke soortgelijke entiteit die wordt beheerd door een beleggingsvennootschap wordt geacht onder de controle van die beleggingsvennootschap te vallen;

19° *vijfjaarlijks ontwikkelingsplan*: het plan bedoeld in artikel 18 van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal;

20° *werkdagen*: elke dag van de week waarop de banken in België doorgaans open zijn, met uitzondering van de zaterdagen, zondagen en wettelijke feestdagen.

21° gereguleerde periode: gereguleerde periode zoals bedoeld in artikel 1, 23° van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal.

Art. 34

§ 1. De formule voor de tariefcontrole bedoeld in artikel 30, 7°, wordt vastgesteld teneinde:

1° de totaal gereguleerde kosten weerspiegeld worden op basis van de resultaten van het ABC kostenmodel;

2° een billijke winstmarge als vergoeding op de geïnvesteerde kapitalen te waarborgen, inzonderheid met het oog op het waarborgen van de ontwikkeling van de luchthaveninstallaties overeenkomstig artikel 30, 1°;

3° de tarieven van de luchthavenvergoedingen af te stemmen op het niveau van de tariefpraktijken van de referentieluchthavens.

§ 2. De exploitatielicentie bepaalt:

portant réforme de certaines entreprises publiques économiques. Dans le présent arrêté, ils seront dénommés membres du personnel visés à l'article 1, 15°;

16° *règlement du personnel*: le règlement du personnel visé à l'article 8;

17° *le modèle de coûts ABC*: les principes et le modèle "Activity Based Costing" (ABC) utilisé par le titulaire durant la première période pour la fixation de la formule destinée au contrôle tarifaire.

18° *contrôle*: contrôle au sens de l'article 5 du Code des sociétés, étant entendu que tout fonds d'investissement ou tout organisme similaire qui est géré par une entreprise d'investissement est considéré comme étant sous le contrôle de cette entreprise d'investissement;

19° *plan de développement quinquennal*: le plan visé à l'article 18 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National;

20° *jours ouvrables*: tous les jours de la semaine où les banques sont généralement ouvertes en Belgique, à l'exception des samedis, des dimanches et des jours fériés légaux."

Art. 34

§ 1^{er}. La formule de contrôle tarifaire visée à l'article 30, 7°, est fixée de manière à:

1° refléter les coûts régulés totaux sur la base des résultats du modèle de coûts ABC;

2° assurer une marge bénéficiaire équitable en rémunération des capitaux investis, en vue d'assurer notamment le développement des installations aéroportuaires conformément à l'article 30, 1°;

3° aligner les tarifs des redevances aéroportuaires au niveau des pratiques tarifaires des aéroports de référence.

§ 2. La licence d'exploitation détermine:

portant réforme de certaines entreprises publiques économiques. Dans le présent arrêté, ils seront dénommés membres du personnel visés à l'article 1, 15°;

16° *règlement du personnel*: le règlement du personnel visé à l'article 8;

17° *le modèle de coûts ABC*: les principes et le modèle "Activity Based Costing" (ABC) utilisé par le titulaire durant la première période pour la fixation de la formule destinée au contrôle tarifaire;

18° *contrôle*: contrôle au sens de l'article 5 du Code des sociétés, étant entendu que tout fonds d'investissement ou tout organisme similaire qui est géré par une entreprise d'investissement est considéré comme étant sous le contrôle de cette entreprise d'investissement;

19° *plan de développement quinquennal*: le plan visé à l'article 18 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National;

20° *jours ouvrables*: tous les jours de la semaine où les banques sont généralement ouvertes en Belgique, à l'exception des samedis, des dimanches et des jours fériés légaux."

21° période de régulation: période de régulation telle que visée à l'article 1^{er}, 23° de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.

Art. 34

§ 1^{er}. La formule de contrôle tarifaire visée à l'article 30, 7°, est fixée de manière à:

1° refléter les coûts régulés totaux sur la base des résultats du modèle de coûts ABC;

2° assurer une marge bénéficiaire équitable en rémunération des capitaux investis, en vue d'assurer notamment le développement des installations aéroportuaires conformément à l'article 30, 1°;

3° aligner les tarifs des redevances aéroportuaires au niveau des pratiques tarifaires des aéroports de référence.

§ 2. La licence d'exploitation détermine:

1° de raadplegingprocedure van de gebruikers bedoeld in artikel 30, 7° en de verslagen en informatie die de houder van een exploitatielicentie aan de economisch regulerende overheid dient te verstrekken met het oog op de goedkeuring, overeenkomstig § 3, van de formule opgesteld in toepassing van artikel 30, 7°;

2° een vijfjaarlijkse herwaardering - en herzieningsprocedure van dezelfde formule;

3° een bijzondere herwaardering - en herzieningsprocedure van deze formule in geval van uitzonderlijke economische omstandigheden die zich voordoen tussen de vijfjaarlijkse herwaarderingen en herzieningen.

§ 3. De formule bedoeld in artikel 30, 7°, en elke wijziging aan deze formule zijn onderworpen aan de goedkeuring van de economisch regulerende overheid enkel indien minstens twee niet-verbonden maatschappijen (ongeacht of het passagiers- of vrachtmatachappijen 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 de door de houder van een exploitatielicentie voorgestelde formule bedoeld in artikel 30, 7° verwerpen.

In voorkomend geval kan de economisch regulerende overheid aanpassingen of wijzigingen van de formule bedoeld in artikel 30, 7° eisen, teneinde de evolutie van de inkomsten die de houder van een exploitatielicentie per verkeerseenheid voor de gereguleerde activiteiten mag innen, te beperken, indien de formule:

1° een inbreuk uitmaakt op de bepalingen van dit besluit of van de exploitatielicentie met inbegrip van de procedures die deze exploitatielicentie voorziet overeenkomstig § 2;

2° een inbreuk uitmaakt op de dwingende bepalingen die voortvloeien uit internationale verdragen of uit internationale akten genomen krachtens dergelijke verdragen en die betrekking hebben op de exploitatie van luchthaveninstallaties;

1° de raadplegingprocedure van de gebruikers bedoeld in artikel 30, 7° en de verslagen en informatie die de houder van een exploitatielicentie aan de economisch regulerende overheid dient te verstrekken met het oog op de goedkeuring, overeenkomstig § 3, van de formule opgesteld in toepassing van artikel 30, 7°;

2° een vijfjaarlijkse herwaardering - en herzieningsprocedure van dezelfde formule;

3° een bijzondere herwaardering - en herzieningsprocedure van deze formule in geval van uitzonderlijke economische omstandigheden die zich voordoen tussen de vijfjaarlijkse herwaarderingen en herzieningen.

§ 3. De formule bedoeld in artikel 30, 7°, en elke wijziging aan deze formule zijn onderworpen aan het onderzoek van de economisch regulerende overheid, tenzij er een akkoord bestaat tussen de houder van een exploitatielicentie en de gebruikers van de luchthaven Brussel-Nationaal over de door de houder van een exploitatielicentie voorgestelde formule bedoeld in artikel 30, 7° of over elke wijziging aan deze formule.

Er bestaat een akkoord over de formule voor tariefcontrole bedoeld in artikel 30, 7°, en elke wijziging aan deze formule wanneer hierover tussen de houder en de gebruikers van de luchthaven Brussel-Nationaal geen meningsverschil bestaat, zoals bedoeld in artikel 55 van het koninklijk Besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal.

Bij gebrek aan akkoord van de gebruikers van de luchthaven Brussel-Nationaal, kan de economisch regulerende overheid aanpassingen of wijzigingen van de formule bedoeld in artikel 30, 7° eisen, teneinde de evolutie van de inkomsten die de houder van een exploitatielicentie per verkeerseenheid voor de gereguleerde activiteiten mag innen, te beperken, indien de formule:

1° een inbreuk uitmaakt op de bepalingen van dit besluit of van de exploitatielicentie met inbegrip van de procedures die deze exploitatielicentie voorziet overeenkomstig § 2;

2° een inbreuk uitmaakt op de dwingende bepalingen die voortvloeien uit internationale verdragen of uit internationale akten genomen krachtens dergelijke verdragen en die betrekking hebben op de exploitatie van luchthaveninstallaties;

1° la procédure de consultation des usagers visée à l'article 30, 7° et les rapports et informations que le titulaire d'une licence d'exploitation doit fournir à l'autorité de régulation économique en vue de l'approbation, conformément au § 3, de la formule établie en application de l'article 30, 7°;

2° une procédure quinquennale de réévaluation et de révision de la même formule;

3° une procédure spéciale de réévaluation et de révision de cette formule en cas de circonstances économiques exceptionnelles survenant entre les réévaluations et révisions quinquennales.

§ 3. La formule visée à l'article 30, 7°, et toute modification de cette formule sont soumises à l'approbation de l'autorité de régulation économique uniquement si au moins deux compagnies non-liées (indépendamment du fait qu'elles soient des compagnies passagers ou des compagnies cargo) représentant chacune minimum soit 1 % des mouvements annuels ou 1 % du nombre total annuel de passagers et représentant conjointement minimum, soit 25 % des mouvements annuels ou 25 % du nombre de passagers enregistré au cours de la dernière année civile préalable à la concertation des utilisateurs de l'aéroport de Bruxelles-National, rejettent la formule proposée par le titulaire d'une licence d'exploitation visée à l'article 30, 7°.

Le cas échéant, l'autorité de régulation économique peut exiger des adaptations ou des modifications à la formule visée à l'article 30, 7°, afin de limiter l'évolution des revenus que le titulaire d'une licence d'exploitation peut percevoir par unité de trafic pour les activités régularisées, si la formule:

1° constitue une infraction des dispositions de cet arrêté ou de la licence d'exploitation y compris les procédures prévues par cette licence d'exploitation conformément au § 2;

2° constitue une infraction sur les définitions obligatoires découlant de traités internationaux ou de brevets internationaux pris en vertu de tels traités et qui concernent l'exploitation des installations aéroportuaires;

1° la procédure de consultation des usagers visée à l'article 30, 7° et les rapports et informations que le titulaire d'une licence d'exploitation doit fournir à l'autorité de régulation économique en vue de l'approbation, conformément au § 3, de la formule établie en application de l'article 30, 7°;

2° une procédure quinquennale de réévaluation et de révision de la même formule;

3° une procédure spéciale de réévaluation et de révision de cette formule en cas de circonstances économiques exceptionnelles survenant entre les réévaluations et révisions quinquennales.

§ 3. La formule visée à l'article 30, 7°, et toute modification de cette formule sont soumises à l'examen de l'autorité de régulation économique, à moins qu'il y ait un accord entre le titulaire de la licence d'exploitation et les usagers de l'aéroport de Bruxelles-National, sur la formule proposée par le titulaire de la licence d'exploitation visée à l'article 30, 7° ou avec toute modification à cette formule.

Il existe un accord sur la formule de contrôle tarifaire visée à l'article 30, 7°, ou sur toute modification de cette formule s'il n'existe pas de désaccord entre le titulaire et les usagers de l'aéroport de Bruxelles-National, comme visé à l'article 55 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.

A défaut d'accord des usagers de l'aéroport de Bruxelles-National, l'autorité de régulation économique peut exiger des adaptations ou des modifications à la formule visée à l'article 30, 7°, afin de limiter l'évolution des revenus que le titulaire de la licence d'exploitation peut percevoir par unité de trafic pour les activités régularisées, si la formule:

1° constitue une infraction aux dispositions de cet arrêté ou de la licence d'exploitation y compris les procédures prévues par cette licence d'exploitation conformément au § 2;

2° constitue une infraction aux dispositions obligatoires découlant de traités internationaux ou d'actes internationaux pris en vertu de tels traités et qui concernent l'exploitation des installations aéroportuaires;

3° vatbaar is om het de houder van een exploitatielicentie onmogelijk te maken de kwaliteitsniveaus te bereiken die de economische regulerende overheid definieert met verwijzing naar de praktijken waargenomen op de referentieluchthavens;

4° het onmogelijk maakt de operationele leefbaarheid van de luchthaveninstallaties op lange termijn te waarborgen.

§ 4. Opgeheven door het koninklijk besluit van 12 mei 2011

§ 5. De formule bedoeld in artikel 30, 7° wordt geacht te zijn goedgekeurd indien de economisch regulerende overheid haar beslissing niet heeft meegedeeld binnen een termijn van één maand te rekenen vanaf de ontvangst ervan.

§ 6. De formule bedoeld in artikel 30, 7° en elke wijziging aan deze formule vastgesteld door de economisch regulerende overheid krachtens § 3 zijn onderworpen aan een beslissing van de Minister.

De Minister neemt deze beslissing binnen de maand volgend op de mededeling aan de Minister van de formule bedoeld in artikel 30, 7° of een wijziging aan deze formule krachtens § 3 vastgesteld door de economisch regulerende overheid. Indien de Minister niet beslist binnen deze termijn, valt de beslissing Ons toe via een besluit overlegd in Ministerraad.

§ 7. De formule bedoeld in artikel 30, 7° en elke wijziging aan deze formule zijn verbindend vanaf hun bekendmaking in het Belgisch Staatsblad of, indien hun kennisgeving aan de houder van een exploitatielicentie plaatsvindt vóór deze bekendmaking, vanaf deze kennisgeving.

3° vatbaar is om het de houder van een exploitatielicentie onmogelijk te maken de kwaliteitsniveaus te bereiken die de economisch regulerende overheid definieert met verwijzing naar de praktijken waargenomen op de referentieluchthavens;

4° het onmogelijk maakt de operationele leefbaarheid van de luchthaveninstallaties op lange termijn te waarborgen.

§ 4. Opgeheven door het koninklijk besluit van 12 mei 2011

§ 5. Elke wijziging aan de formule bedoeld in artikel 30, 7°, geëist door de economisch regulerende overheid in toepassing van § 3, is verbindend vanaf het begin van de geregleerde periode, of vanaf de datum waarop de krachtens artikel 45 van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal toegepaste herziening van kracht wordt.

De economisch regulerende overheid dient haar beslissing aan de houder van de exploitatielicentie ter kennis te geven uiterlijk drie maanden en zeven dagen vóór het begin van de geregleerde periode, of drie maanden en zeven dagen vóór de datum waarop de krachtens artikel 45 van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal toegepaste herziening van kracht wordt. De economisch regulerende overheid publiceert haar beslissing eveneens in het Belgisch Staatsblad.

§ 6. Opgeheven

§ 7. Opgeheven

3° est susceptible d'empêcher le titulaire d'une exploitation de licence à atteindre les niveaux de qualité que l'autorité de régulation économique définit en référant aux pratiques observées dans les aéroports de référence;

4° rend impossible de garantir la viabilité opérationnelle à long terme des installations aéroportuaires.

§ 4. Abrogé par l'arrêté royal du 12 mai 2011

§ 5. La formule visée à l'article 30, 7° est estimée d'avoir été approuvée si l'autorité de régulation économique n'a pas fait part de sa décision endéans un terme d'un mois à calculer à partir de sa réception.

§ 6. La formule visée à l'article 30, 7° et toute modification à cette formule établie par l'autorité de régulation économique en vertu du § 3 sont soumises à une décision du Ministre.

Le Ministre prend cette décision endéans le mois suivant la communication au Ministre de la formule visée l'article 30, 7° ou d'une modification de cette formule conformément au paragraphe 3 établie par l'autorité de régulation économique. Si le Ministre ne décide pas endéans ce délai, il Nous appartient de prendre la décision par le biais d'un arrêté délibéré en Conseil des Ministres.

§ 7. La formule visée à l'article 30, 7° et toute modification à cette formule sont obligatoires depuis leur publication dans le Moniteur belge ou si la notification au titulaire d'une licence d'exploitation a eu lieu avant cette publication, à partir de cette notification.

3° est susceptible d'empêcher le titulaire de la licence d'exploitation d'atteindre les niveaux de qualité que l'autorité de régulation économique définit en se référant aux pratiques observées dans les aéroports de référence;

4° rend impossible de garantir la viabilité opérationnelle à long terme des installations aéroportuaires.

§ 4. Abrogé par l'arrêté royal du 12 mai 2011

§ 5. Toute modification à la formule visée à l'article 30, 7° exigée par l'autorité de régulation économique en vertu du § 3, est obligatoire dès le début de la période de régulation ou dès la date d'entrée en vigueur de la révision appliquée en vertu de l'article 45 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.

L'autorité de régulation économique notifie sa décision au titulaire de la licence d'exploitation au plus tard trois mois et sept jours avant le début de la période de régulation ou trois mois et sept jours avant la date d'entrée en vigueur de la révision appliquée en vertu de l'article 45 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National. L'autorité de régulation économique publie également sa décision au Moniteur belge.

§ 6. Abrogé

§7. Abrogé

Art. 35

§ 1. De houder van een exploitatielicentie deelt zijn tariefsysteem, dat het coherent geheel der luchthavenvergoedingen vaststelt, alsook alle wijzigingen van dit systeem of deze vergoedingen, aan de economisch regulerende overheid mee. Het tariefsysteem en de wijzigingen van dit systeem moeten worden vastgesteld na raadpleging van de gebruikers.

§ 2. Het tariefsysteem en elke wijziging aan het tariefsysteem is onderworpen aan de goedkeuring van de economisch regulerende overheid enkel indien 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 de door de houder van een exploitatielicentie voorgestelde formule bedoeld in artikel 30, 7° verwerpen.

In voorkomend geval kan de economisch regulerende overheid aanpassingen of wijzigingen aan het tariefsysteem eisen, indien het vaststelt dat het niet voldoet aan volgende richtsnoeren:

1° het eerbiedigt de formule opgesteld overeenkomstig artikel 30, 7° of artikel 34, § 6;

2° het is niet-discriminatoir en transparant;

3° het is op voldoende wijze opgesplitst, inzonderheid in functie van de gebruiksvoorwaarden en -modaliteiten van de luchthaveninstallaties en verstrekte diensten;

4° een minimumpercentage van de luchthavenvergoedingen moet worden geïnd op basis van een groeiformule in functie van het gewicht in ton en de geluidscategorieën van de luchtvaartuigen en een differentiatiecoëfficiënt tussen de dag en de nacht.

§ 3. Opgeheven door het koninklijk besluit van 12 mei 2011

Art. 35

§ 1. De houder van een exploitatielicentie deelt zijn tariefsysteem, dat het coherent geheel der luchthavenvergoedingen vaststelt, alsook alle wijzigingen van dit systeem of deze vergoedingen, aan de economisch regulerende overheid mee. Het tariefsysteem en de wijzigingen van dit systeem moeten worden vastgesteld na raadpleging van de gebruikers.

§ 2. Het tariefsysteem en elke wijziging aan het tariefsysteem is onderworpen aan het onderzoek van de economisch regulerende overheid, tenzij er een akkoord bestaat tussen de houder van een exploitatielicentie en de gebruikers van de luchthaven Brussel-Nationaal over het door de houder van een exploitatielicentie voorgestelde tariefsysteem of over elke wijziging aan dit systeem.

Er bestaat een akkoord over het door de houder voorgestelde tariefsysteem of elke wijziging aan het tariefsysteem wanneer hierover tussen de houder en de gebruikers van de luchthaven Brussel-Nationaal geen meningsverschil bestaat, zoals bedoeld in artikel 55 van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal.

Bij gebrek aan akkoord van de gebruikers van de luchthaven Brussel-Nationaal, kan de economisch regulerende overheid aanpassingen of wijzigingen aan het tariefsysteem eisen, indien de economisch regulerende overheid vaststelt dat het tariefsysteem:

1° de formule opgesteld overeenkomstig artikel 30, 7°, of artikel 34, § 3 niet eerbiedigt;

2° discriminatoir en niet transparant is;

3° niet op voldoende wijze is opgesplitst, inzonderheid in functie van de gebruiksvoorwaarden en -modaliteiten van de luchthaveninstallaties en verstrekte diensten;

4° niet voorziet dat een minimumpercentage van de luchthavenvergoedingen wordt geïnd op basis van een groeiformule in functie van het gewicht in ton en de geluidscategorieën van de luchtvaartuigen en een differentiatiecoëfficiënt tussen de dag en de nacht;

5° een inbreuk uitmaakt op de bepalingen van dit besluit of van de exploitatielicentie.”;

§ 3. Opgeheven door het koninklijk besluit van 12 mei 2011

Art. 35

§ 1^{er}. Le titulaire d'une licence d'exploitation notifie son système tarifaire, lequel constitue l'ensemble cohérent des redevances aéroportuaires, ainsi que toute modification à ce système ou à ces redevances, à l'autorité de régulation économique. Le système tarifaire et les modifications à ce système doivent être établis après consultation des usagers.

§ 2. Le système tarifaire et toute modification apportée au système tarifaire est soumis à l'approbation de l'autorité économique, seulement si au moins deux compagnies non-liées (indépendamment du fait qu'elles soient des "compagnies passagers ou des compagnies cargo") représentant chacune minimum soit 1 % des mouvements annuels, ou 1 % du nombre de passagers sur base annuelle, et représentant conjointement minimum, soit 25 % des mouvements annuels, ou 25 % du nombre de passagers enregistrés au cours de la dernière année civile préalable à la concertation des utilisateurs de l'aéroport de Bruxelles-National, rejettent la formule visée à l'article 30, 7° proposée par le titulaire d'une licence d'exploitation.

Dans tel cas, l'autorité de régulation économique peut exiger des adaptations ou des modifications au système tarifaire, si elle constate que cela ne répond pas aux règles suivantes :

1° que cela respecte la formule établie conformément à l'article 30, 7°, ou à l'article 34, § 6 ;

2° que cela soit non-discriminatoire et transparent ;

3° que cela soit suffisamment fractionné, en particulier en fonction des conditions et des modalités d'utilisation des installations aéroportuaires et des services fournis ;

4° un pourcentage minimum des redevances aéroportuaires doit être perçu sur base d'une formule de croissance en fonction du poids exprimé en tonnes et des catégories de bruits des aéronefs et d'un coefficient de variation entre le jour et la nuit.

§ 3. Abrogé par l'arrêté royal du 12 mai 2011

Art. 35

§ 1^{er}. Le titulaire d'une licence d'exploitation notifie son système tarifaire, lequel constitue l'ensemble cohérent des redevances aéroportuaires, ainsi que toute modification à ce système ou à ces redevances, à l'autorité de régulation économique. Le système tarifaire et les modifications à ce système doivent être établis après consultation des usagers.

§ 2. Le système tarifaire et toute modification apportée au système tarifaire est soumis à l'examen de l'autorité de régulation économique, à moins qu'il y ait un accord entre le titulaire de la licence d'exploitation et les usagers de l'aéroport de Bruxelles-National, sur le système tarifaire proposé par le titulaire de la licence ou avec toute modification à ce système.

Il existe un accord sur le système tarifaire proposé par le titulaire ou toute modification proposée au système tarifaire s'il n'existe pas de désaccord entre le titulaire et les usagers de l'aéroport de Bruxelles-National, comme visé à l'article 55 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.

A défaut d'accord des usagers de l'aéroport de Bruxelles-National, l'autorité de régulation économique peut exiger des adaptations ou des modifications au système tarifaire si l'autorité de régulation économique constate que le système tarifaire:

1° ne respecte pas la formule établie conformément à l'article 30, 7°, ou à l'article 34, § 3;

2° est discriminatoire et n'est pas transparent;

3° n'est pas suffisamment fractionné, en particulier en fonction des conditions et des modalités d'utilisation des installations aéroportuaires et des services fournis;

4° ne prévoit pas qu'un pourcentage minimum des redevances aéroportuaires soit perçu sur base d'une formule de croissance en fonction du poids exprimé en tonnes et des catégories de bruit des aéronefs et d'un coefficient de variation entre le jour et la nuit;

5° constitue une infraction aux dispositions de cet arrêté ou de la licence d'exploitation.

§ 3. Abrogé par l'arrêté royal du 12 mai 2011

§ 4. Het tariefssysteem wordt geacht te zijn goedgekeurd indien de economisch regulerende overheid haar beslissing niet heeft meegedeeld binnen een termijn van één maand te rekenen vanaf de ontvangst ervan.

§ 5. Het tariefsysteem en elke wijziging ervan vastgesteld door de economisch regulerende overheid krachtens § 2 zijn onderworpen aan een beslissing van de minister.

De minister neemt deze beslissing binnen de maand volgend op de mededeling door de economisch regulerende overheid aan de minister van het tariefsysteem of van een wijziging aan het tariefsysteem vastgesteld krachtens § 2 door de economisch regulerende overheid. Indien de minister niet beslist binnen deze termijn, valt de beslissing Ons toe via een besluit overlegd in Ministerraad.

§ 6. Het tariefsysteem en elke wijziging ervan zijn verbindend vanaf hun bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* of, indien hun kennisgeving aan de houder van een exploitatielicentie plaatsvindt vóór deze bekendmaking, vanaf deze kennisgeving.

§ 7. De exploitatielicentie regelt:

1° de procedure van raadpleging van de gebruikers bedoeld in § 1;

2° de procedure van kennisgeving van de tarieven met toepassing van § 1;

3° de verslagen en informatie die de houder van een exploitatielicentie aan de economisch regulerende overheid dient te verstrekken met het oog op de controle van zijn tariefssysteem.

§ 4. Elke wijziging aan het tariefsysteem geëist door de economisch regulerende overheid in toepassing van § 2, is verbindend vanaf het begin van de gereguleerde periode of vanaf de datum waarop de krachtens artikel 45 van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal toegepaste herziening van kracht wordt.

De economisch regulerende overheid dient haar beslissing aan de houder van de exploitatielicentie ter kennis te geven uiterlijk drie maanden en zeven dagen vóór het begin van de gereguleerde periode, of drie maanden en zeven dagen vóór de datum waarop de krachtens artikel 45 van het van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-nationaal toegepaste herziening van kracht wordt. De economisch regulerende overheid publiceert haar beslissing eveneens in het Belgisch Staatsblad.”;

§ 5. Opgeheven;

§ 6. Opgeheven;

§ 7. De exploitatielicentie regelt:

1° de procedure van raadpleging van de gebruikers bedoeld in § 1;

2° de procedure van kennisgeving van de tarieven met toepassing van § 1;

3° de verslagen en informatie die de houder van een exploitatielicentie aan de economisch regulerende overheid dient te verstrekken met het oog op de controle van zijn tariefssysteem.

§ 4. Le système tarifaire est considéré comme ayant été approuvé si l'autorité de régulation économique n'a pas communiqué sa décision endéans un délai d'un mois calculé à dater de sa réception.

§ 5. Le système tarifaire et toute modification qui en a été constatée en vertu du § 2 par l'autorité de régulation économique sont soumis à une décision du ministre.

Le ministre prend cette décision endéans le mois suivant la communication au ministre du système tarifaire ou d'une modification de système tarifaire constatée en vertu du § 2 par l'autorité de régulation économique. Si le ministre ne décide pas endéans ce délai, il Nous appartient de prendre la décision par le biais d'un arrêté délibéré en Conseil des ministres.

§ 6. Le système tarifaire et toute modification qui s'y rapporte sont obligatoires à partir de leur publication dans le *Moniteur belge* ou, en cas de notification au titulaire d'une licence d'exploitation avant cette publication, à partir de cette notification.

§ 7. La licence d'exploitation règle:

1° la procédure de concertation visée au §1^{er};

2° la procédure de notification des tarifs en application du § 1^{er};

3° les rapports et l'information que le titulaire d'une licence d'exploitation doit soumettre à l'autorité de régulation économique, visant le contrôle de son système tarifaire.

§ 4. Toute modification au système tarifaire exigée par l'autorité de régulation économique en vertu du § 2 est obligatoire dès le début de la période de régulation ou dès la date de mise en vigueur de la révision appliquée en vertu de l'article 45 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.

L'autorité de régulation économique notifie sa décision au titulaire de la licence d'exploitation au plus tard trois mois et sept jours avant le début de la période de régulation ou trois mois et sept jours avant la date d'entrée en vigueur de la révision appliquée en vertu de l'article 45 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National. L'autorité de régulation économique publie également sa décision dans le Moniteur belge.”;

§ 5. Abrogé

§ 6. Abrogé

§ 7. La licence d'exploitation règle :

1° la procédure de concertation visée au §1^{er} ;

2° la procédure de notification des tarifs en application du § 1^{er} ;

3° les rapports et l'information que le titulaire d'une licence d'exploitation doit soumettre à l'autorité de régulation économique, visant le contrôle de son système tarifaire.