

| |
|--|
| Numéro du rôle : 5372 |
| Arrêt n° 15/2013 du 21 février 2013 |

A R R E T

En cause : le recours en annulation de la loi du 2 décembre 2011 portant confirmation de l'arrêté royal du 12 mai 2011 modifiant l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de « Brussels International Airport Company » (BIAC) en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires et de l'arrêté royal du 12 mai 2011 modifiant l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme BIAC et modifiant la loi du 13 mars 2011 portant des dispositions diverses concernant la Mobilité en vue de proroger le délai de confirmation, introduit par Joannes Wienen.

La Cour constitutionnelle,

composée des présidents M. Bossuyt et R. Henneuse, et des juges A. Alen, J.-P. Snappe, E. Derycke, J. Spreutels et F. Daoût, assistée du greffier F. Meersschaut, présidée par le président M. Bossuyt,

après en avoir délibéré, rend l'arrêt suivant :

*

* *

I. *Objet du recours et procédure*

Par requête adressée à la Cour par lettre recommandée à la poste le 27 mars 2012 et parvenue au greffe le 28 mars 2012, un recours en annulation de la loi du 2 décembre 2011 portant confirmation de l'arrêté royal du 12 mai 2011 modifiant l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de « Brussels International Airport Company » (BIAC) en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires et de l'arrêté royal du 12 mai 2011 modifiant l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme BIAC et modifiant la loi du 13 mars 2011 portant des dispositions diverses concernant la Mobilité en vue de proroger le délai de confirmation (publié au *Moniteur belge* du 16 décembre 2011, troisième édition) a été introduit par Joannes Wielen, demeurant à 2950 Kapellen, Kastanjedreef 73.

Des mémoires et mémoires en réplique ont été introduits par :

- Luc De Ryck, demeurant à 9500 Grammont, Zikastraat 30;
- la SA « The Brussels Airport Company », dont le siège social est établi à 1030 Bruxelles, boulevard Auguste Reyers 80;
- le Conseil des ministres.

La partie requérante a introduit un mémoire en réponse.

A l'audience publique du 18 décembre 2012 :

- ont comparu :
 - . Me P. Vande Castele, avocat au barreau d'Anvers, pour la partie requérante et pour Luc De Ryck;
 - . Me G. van Thuyne et Me F. Goossens, avocats au barreau de Bruxelles, pour la SA « The Brussels Airport Company »;
 - . Me A. Poppe *loco* Me E. Jacobowitz, avocats au barreau de Bruxelles, pour le Conseil des ministres;
- les juges-rapporteurs E. Derycke et J.-P. Snappe ont fait rapport;
- les avocats précités ont été entendus;
- l'affaire a été mise en délibéré.

Les dispositions de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle relatives à la procédure et à l'emploi des langues ont été appliquées.

II. *En droit*

- A -

Quant à l'intérêt

A.1. Le Conseil des ministres conteste l'intérêt de la partie requérante. Il observe que la partie requérante ne démontre en aucune façon que la loi attaquée lui causerait un préjudice.

A.2. L. De Ryck, première partie intervenante, fait valoir que les dispositions attaquées concernent tous les usagers potentiels, en ce compris les passagers d'aéroport. Puisqu'elles sont des usagers (potentiels) de l'aéroport de Bruxelles-National, la partie requérante et la partie intervenante ont un intérêt légitime. La partie intervenante ajoute qu'elle était jusqu'il y a peu directeur du Service de régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, c'est-à-dire l'autorité de régulation économique qui exerce le contrôle sur les redevances que l'exploitant de l'aéroport perçoit des compagnies aériennes et des passagers. Elle expose qu'elle a été licenciée pour motifs graves, parce qu'elle a tenté de garantir l'indépendance du Service de régulation en s'opposant à la décision du secrétaire d'Etat à la Mobilité qui a déterminé le système et la formule tarifaires applicable à l'aéroport de Bruxelles-National pour la période d'avril 2011 à mars 2016. Elle a par conséquent, selon elle, un intérêt moral à son intervention, puisque le recours devant la Cour porte sur un point litigieux qui a abouti à son propre licenciement pour motifs graves. La partie intervenante souligne encore qu'elle a également introduit une plainte devant la Commission européenne, étant donné que le statut actuel du Service de régulation est contraire aux dispositions des directives européennes 2001/14/CE et 2007/58/CE, plus particulièrement en ce qui concerne l'indépendance du Service de régulation par rapport au ministre et à son administration.

A.3. La société « The Brussels Airport Company » (ci-après : SA « TBAC »), seconde partie intervenante, estime que les dispositions attaquées ne peuvent nullement affecter directement ou défavorablement la situation de la partie requérante.

A.4.1. La partie requérante relève tout d'abord que l'exception invoquée par le Conseil des ministres n'est pas motivée et qu'elle est par conséquent obscure.

Selon la partie requérante, l'enjeu du recours est de savoir si l'autorité de régulation de l'aéroport peut continuer à agir de manière indépendante ou si elle est soumise au contrôle du ministre ou du Roi. Etant donné que les dispositions attaquées rendent possible cette dernière option, la partie requérante ne voit pas pourquoi elle ne pourrait pas introduire un recours à cet égard devant la Cour. Elle signale qu'elle a introduit un recours en annulation devant le Conseil d'Etat contre l'arrêté royal du 12 mai 2011 modifiant l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de Brussels International Airport Company (BIAC) en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires, qui a été confirmé par la loi du 2 décembre 2011 attaquée.

Toujours selon la partie requérante, l'autorité de régulation de l'aéroport fixe la formule tarifaire et contrôle les montants que l'exploitant de l'aéroport peut imposer. L'enjeu de ce contrôle est, selon elle, les redevances que paient les passagers. Elle en conclut que les dispositions attaquées sont dommageables, puisque les décisions d'une autorité de régulation antérieurement indépendante peuvent être mises à néant par le ministre ou le Gouvernement. Elle estime qu'il serait manifestement déraisonnable d'escompter qu'un passager introduise, à chaque paiement d'une redevance aéroportuaire, une procédure dans le cadre de laquelle il contesterait, par voie d'exception, la compétence du ministre qui a approuvé l'augmentation de tarif.

La partie requérante souligne aussi qu'elle invoque, dans les moyens, la violation de la directive 2009/12/CE du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires, parce qu'il est porté atteinte à l'indépendance de l'autorité de régulation de l'aéroport. Une réglementation qui a pour effet de restreindre l'indépendance de l'autorité de régulation en violation de la directive doit, selon elle, pouvoir être contestée devant une juridiction nationale. Elle conclut que le droit de l'Union s'opposerait à ce que l'accès à la Cour lui soit dénié.

A.4.2. En ce qui concerne plus précisément l'arrêt n° 74/2012 du 12 juin 2012, la partie requérante soutient que cet arrêt, dans lequel la Cour a conclu à l'irrecevabilité du recours, ne peut être reproduit en l'espèce. L'affaire ayant mené à cet arrêt mettait en effet en cause les lois du 13 mars 2011 et du 29 avril 2011, qui conféraient au Roi le pouvoir général de fixer par arrêté royal la réglementation relative à l'aéroport de

Bruxelles-National. La loi actuellement attaquée diffère de ces lois en ce qu'elle confirme une réglementation concrète et nouvelle, édictée par le Roi. Dorénavant, le ministre détient lui aussi, en matière de système tarifaire, un pouvoir de décision qu'il n'avait pas autrefois, ce qui peut mener à une augmentation des redevances aéroportuaires.

La partie requérante n'est pas d'accord avec le point de vue formulé dans l'arrêt n° 74/2012, selon lequel les redevances aéroportuaires réglées par la directive 2009/12/CE ne doivent pas être payées directement par les passagers. Non seulement les augmentations seront répercutées *de facto* sur les passagers, mais la Cour semble en outre avoir perdu de vue le règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté. Ce règlement prévoit un devoir d'« information et de non-discrimination » des clients en ce qui concerne les tarifs passagers et aériens. Ce droit à l'information implique également le droit de contester devant un juge national la réglementation en vertu de laquelle des taxes, redevances et indemnités sont fixées. Dénier l'intérêt de la partie requérante sur la base d'une lecture restrictive de la directive 2009/12/CE, comme l'a fait la Cour dans son arrêt n° 74/2012, est problématique du point de vue du droit européen. C'est pourquoi la partie requérante demande que la Cour pose deux questions préjudicielles à la Cour de justice de l'Union européenne en ce qui concerne l'interprétation et la portée de la directive 2009/12/CE. La réponse de la Cour européenne déterminera (de conserve) l'examen de la recevabilité du recours de la partie requérante.

A.4.3. En ce qui concerne l'exception d'irrecevabilité soulevée par la SA « TBAC », seconde partie intervenante, la partie requérante renvoie en substance à sa réfutation, mentionnée plus haut, d'une exception similaire soulevée par le Conseil des ministres, dont il ressort que la partie requérante a effectivement démontré son intérêt au présent recours.

A.5. L. De Ryck, première partie intervenante, se rallie totalement au point de vue de la partie requérante.

A.6.1. Selon le Conseil des ministres, il ressort de l'arrêt n° 74/2012 que la partie requérante ne justifiait pas d'un intérêt à son recours en annulation des lois du 13 mars 2011 et du 29 avril 2011, puisque les dispositions attaquées n'avaient aucun rapport avec la fixation des redevances aéroportuaires. En outre, la Cour a jugé à bon droit, dans cet arrêt, que ni la directive 2009/12/CE ni aucune autre disposition de droit européen n'empêchent qu'un recours en annulation soit rejeté pour défaut d'intérêt. Enfin, la Cour a établi que la directive mentionnée s'adressait à l'utilisateur de l'aéroport et non aux passagers.

Le Conseil des ministres n'aperçoit pas comment le règlement (CE) n° 1008/2008 peut être invoqué utilement en l'espèce. En premier lieu, la partie requérante néglige de faire une distinction entre, d'une part, les redevances aéroportuaires au sens du droit national et, d'autre part, les tarifs pour des services aériens au sens du règlement précité. Ce règlement concerne les prix des services aériens et la transparence à laquelle les transporteurs sont tenus en cette matière, et non sur les sommes que les transporteurs doivent payer aux exploitants des aéroports pour les activités régulées. En outre, ce règlement n'a aucun rapport avec le pouvoir de décision du pouvoir exécutif en matière de fixation d'une formule de calcul du tarif et de contrôle du système tarifaire.

En tout état de cause, l'objet du recours ne porte pas sur la fixation des tarifs qui doivent être payés par l'usager d'aéroport. La loi attaquée tend seulement à confirmer un arrêté royal sur la base duquel le ministre exerce un contrôle sur la formule de fixation du tarif et sur les modifications apportées au système tarifaire par la SA « TBAC ». Etant donné que ces dispositions concernent exclusivement les acteurs qui sont associés au processus de décision en matière de calcul tarifaire et de contrôle de celui-ci, la partie requérante, en tant que particulier, ne peut faire valoir aucun intérêt personnel à l'annulation. Même si les redevances aéroportuaires au sens de la directive 2009/12/CE étaient imposées par la loi attaquée, *quod non*, il doit être constaté, selon le Conseil des ministres, que ces redevances doivent exclusivement être payées par les usagers d'aéroport et non par les passagers. La situation de la partie requérante n'est dès lors pas affectée directement et défavorablement. L'intérêt ne peut pas être purement hypothétique.

En outre, la partie requérante peut s'adresser au Conseil d'Etat pour contester la décision par laquelle la formule tarifaire est établie. C'est pourquoi, selon le Conseil des ministres, il n'y a pas lieu de poser à la Cour de justice de l'Union européenne les questions préjudicielles suggérées par la partie requérante, puisque la réponse de cette Cour n'est pas nécessaire pour trancher la présente affaire. Du reste, la directive 2009/12/CE ne laisse

pas de place à l'interprétation, étant donné qu'il ressort de l'article 2, point 4), de celle-ci que le champ d'application de la directive est limité aux usagers d'aéroport, à l'exclusion des passagers.

A.6.2. La première partie intervenante ne justifie pas davantage d'un intérêt, selon le Conseil des ministres. L'éventuelle annulation de la loi attaquée ne peut réparer le prétendu préjudice moral subi par cette partie en raison de son licenciement.

A.7.1. La SA « TBAC », seconde partie intervenante, considère que ni la partie requérante ni la première partie intervenante ne justifient d'un intérêt, puisque la loi attaquée ne peut affecter directement et personnellement leur situation. L'intérêt ne peut être purement hypothétique. En se prévalant de l'intérêt qu'auraient les passagers d'aéroport à l'annulation de la loi attaquée, ces parties ne démontrent pas qu'il existe un lien suffisamment individualisé entre elles et la loi attaquée. L'action populaire n'est pas admissible.

A.7.2. La SA « TBAC » soutient qu'il n'est pas nécessaire de poser des questions préjudicielles à la Cour de justice de l'Union européenne, comme le demande la partie requérante. Celle-ci semble négliger le fait que le règlement (CE) n° 1008/2008 et la directive 2009/12/CE ont des champs d'application différents : le règlement s'applique uniquement aux transporteurs aériens, tandis que la directive vise à établir des principes communs pour l'imposition de redevances aéroportuaires. La définition de la « redevance aéroportuaire », figurant à l'article 2, point 4), de la directive est suffisamment claire, de sorte qu'il ne peut subsister aucun doute sur l'interprétation de celle-ci. Du reste, la loi attaquée n'a aucun rapport avec la définition de la « redevance aéroportuaire », telle qu'elle figure à l'article 2, point 4), précité, ni avec les dispositions du règlement (CE) n° 1008/2008. La loi attaquée confirme seulement les arrêtés royaux du 12 mai 2011 qui modifient, d'une part, la procédure de modification ou d'approbation du système tarifaire et la formule de contrôle tarifaire et, d'autre part, les dispositions relatives à l'échange d'informations entre la SA « TBAC » et les transporteurs aériens au cours des consultations pluriannuelles.

Quant aux moyens

A.8. Après avoir exposé le cadre légal, la partie requérante invoque deux moyens.

Dans le premier moyen, elle invoque la violation des articles 10, 11, 12 et 14 de la Constitution, combinés ou non avec, d'une part, les articles 33, 36, 75, 76, 105 et 108 de la Constitution et les principes généraux de la séparation des pouvoirs et de la hiérarchie des normes et avec, d'autre part, la directive 2009/12/CE du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires, et le principe de la loyauté communautaire. Selon la partie requérante, les dispositions constitutionnelles précitées et les principes généraux de la séparation des pouvoirs et de la hiérarchie des normes garantissent que les dispositions légales en vigueur ne peuvent être modifiées, complétées, remplacées ou abrogées que par le législateur, c'est-à-dire par une assemblée délibérante démocratiquement élue. Elle souligne aussi que le droit de l'Union et le principe de la loyauté communautaire obligent les Etats membres à transposer en temps utile les directives dans le droit national et à s'abstenir de mesures qui vont à l'encontre des objectifs et des dispositions du droit de l'Union.

Dans son mémoire en réponse, la partie requérante demande qu'une troisième question préjudicielle soit posée à la Cour de justice de l'Union européenne, concernant l'interprétation de l'article 11 de la directive 2009/12/CE précitée.

Dans un second moyen, la partie requérante invoque la violation du principe d'égalité, combiné ou non avec, d'une part, les principes généraux de l'interdiction de la rétroactivité, de la sécurité juridique et de l'Etat de droit et avec, d'autre part, la directive 2009/12/CE.

A.9. L. De Ryck se rallie totalement à la requête et au mémoire en réponse de la partie requérante.

A.10. Selon le Conseil des ministres et la SA « TBAC », les deux moyens sont totalement ou partiellement irrecevables et sont en tout état de cause non fondés.

- B -

Quant à l'objet du recours

B.1.1. La partie requérante demande l'annulation de la loi du 2 décembre 2011 portant confirmation de l'arrêté royal du 12 mai 2011 modifiant l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de « Brussels International Airport Company » (BIAC) en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires et de l'arrêté royal du 12 mai 2011 modifiant l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme BIAC et modifiant la loi du 13 mars 2011 portant des dispositions diverses concernant la Mobilité en vue de proroger le délai de confirmation.

B.1.2. La loi du 2 décembre 2011 dispose :

« Article 1er. La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2. L'arrêté royal du 12 mai 2011 modifiant l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de *Brussels International Airport Company* (BIAC) en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires est confirmé avec effet au 23 mai 2011. La confirmation rétroagit à cette date par souci de continuité de l'administration.

Art. 3. L'arrêté royal du 12 mai 2011 modifiant l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme BIAC est confirmé avec effet au 23 mai 2011. La confirmation rétroagit à cette date par souci de continuité de l'administration.

Art. 4. Dans l'article 8, § 2, de la loi du 13 mars 2011 portant des dispositions diverses concernant la Mobilité, les mots ' six mois ' sont remplacés par les mots ' sept mois '.

Art. 5. La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge* ».

B.1.3. Dans les travaux préparatoires, il est expliqué à propos de la loi attaquée du 2 décembre 2011 :

« [Le secrétaire d'Etat à la Mobilité] explique que la loi du 13 mars 2011 portant des dispositions diverses concernant la Mobilité habilite le Roi à prendre toutes les mesures utiles concernant la régulation économique de l'aéroport de Bruxelles-National, en vue, d'une part, de moderniser cette régulation, et, d'autre part, de transposer la Directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires. En exécution de cette loi du 13 mars 2011, deux arrêtés royaux délibérés en Conseil des ministres relatifs à la régulation économique de l'aéroport de Bruxelles-National ont été pris le 12 mai 2011. Ces arrêtés royaux sont entrés en vigueur le 23 mai 2011. La dernière phase de la modernisation de la régulation économique de l'aéroport de Bruxelles-National est la confirmation des arrêtés royaux par la loi. L'article 8, § 2, de la loi du 13 mars 2011 dispose en effet que :

‘ Les arrêtés pris en vertu de l'article 6 sont censés ne jamais avoir produit leurs effets s'ils n'ont pas été confirmés par la loi dans les six mois de leur date d'entrée en vigueur. La confirmation produit ses effets à cette date. ’

Comme un délai a été imposé par la loi pour la confirmation des arrêtés royaux (à savoir six mois après la date d'entrée en vigueur), cette confirmation ne pourra avoir lieu à temps par le biais du dépôt d'un projet de loi par le futur gouvernement.

Cette initiative législative qui vise à faire en sorte que la confirmation légale ait lieu à temps a été prise par la Chambre des représentants. Le secrétaire d'Etat demande qu'à l'instar de celle-ci, le Sénat adopte le projet de loi à l'examen qui vise à prolonger d'un mois le délai de six mois, de sorte que la transposition de la réglementation européenne puisse être confirmée d'une manière correcte et juridiquement valide » (*Doc. parl.*, Sénat, 2011-2012, n° 5-1315/2, pp. 3-4).

B.2. La même partie requérante a introduit antérieurement un recours en annulation des articles 6, 7 et 8 de la loi du 13 mars 2011 portant des dispositions diverses concernant la Mobilité et de la loi du 29 avril 2011 modifiant la loi du 13 mars 2011 portant des dispositions diverses concernant la Mobilité, en vue de prolonger les pouvoirs accordés au Roi.

Par son arrêt n° 74/2012 du 12 juin 2012, la Cour a rejeté ce recours, parce que la partie requérante ne justifiait pas de l'intérêt requis.

Quant à l'intérêt

B.3. La Constitution et la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle requièrent que toute personne physique ou morale qui introduit un recours en annulation justifie d'un intérêt. Ne justifient de l'intérêt requis que les personnes dont la situation

pourrait être affectée directement et défavorablement par la norme attaquée; l'action populaire n'est par conséquent pas recevable.

B.4. Le Conseil des ministres conteste la recevabilité du recours, parce que la partie requérante n'aurait pas d'intérêt à l'annulation demandée.

B.5. Pour justifier son intérêt, la partie requérante fait valoir que les dispositions attaquées lui sont défavorables, puisque, par l'effet de celles-ci, les décisions du Service de régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National peuvent être mises à néant par le ministre, ce qui aurait pour conséquence que les redevances aéroportuaires que paient les passagers de l'aéroport de Bruxelles-National seraient augmentées.

La partie requérante ajoute que la loi actuellement attaquée diffère des lois précitées des 13 mars et 29 avril 2011, au sujet desquelles la Cour a statué par son arrêt précité n° 74/2012, en ce qu'elle confirme une réglementation concrète, nouvelle, adoptée par le Roi. Dorénavant, le ministre disposerait également d'un pouvoir de décision en matière de système tarifaire, pouvoir qu'il n'avait pas à l'époque, ce qui pourrait donner lieu à une augmentation des redevances aéroportuaires.

B.6.1. La loi attaquée confirme, avec effet rétroactif au 23 mai 2011, les deux arrêtés royaux précités du 12 mai 2011, « par souci de continuité de l'administration », et remplace, dans l'article 8, § 2, de la loi précitée du 13 mars 2011, les mots « six mois » par les mots « sept mois ».

Les modifications apportées par les arrêtés royaux du 12 mai 2011 portent sur :

- d'une part, la procédure de fixation de la formule de contrôle tarifaire des revenus que la SA « The Brussels Airport Company » (ci-après : SA « TBAC ») peut percevoir en tant que titulaire de l'exploitation des installations aéroportuaires et la fixation du système tarifaire des redevances aéroportuaires, après consultation des « usagers », par quoi on entend « 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 » (article 1er, 9°, de l'arrêté royal du 27 mai 2004);

- d'autre part, l'information que la SA « TBAC » doit échanger avec « les usagers », par quoi on entend « les compagnies aériennes opérant à partir de l'aéroport de Bruxelles-National » (article 1er, 28°, de l'arrêté royal du 21 juin 2004).

B.6.2. Les dispositions attaquées ne portent pas sur les redevances aéroportuaires que doivent payer les passagers de l'aéroport de Bruxelles-National.

B.6.3. Dans la mesure où elle allègue que l'indépendance du Service de régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National n'est pas garantie, la partie requérante vise en réalité l'article 8 de l'arrêté royal du 12 mai 2011 modifiant l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de Brussels International Airport Company (BIAC) en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires, qui précise que le système tarifaire et toute modification qui en a été constatée par l'autorité de régulation économique sont soumis à une décision du ministre.

B.6.4. Le fait que les passagers de l'aéroport de Bruxelles-National doivent éventuellement payer des redevances aéroportuaires plus élevées ne découle pas des dispositions attaquées mais de l'usage que le ministre fait le cas échéant de son pouvoir de décision précité.

B.7.1. La partie requérante allègue également que, puisqu'elle invoque la violation de la directive 2009/12/CE du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires, le droit de l'Union s'opposerait à ce que sa demande soit déclarée non recevable.

B.7.2. En l'absence de réglementation de l'Union en la matière, il appartient à l'ordre juridique interne de chaque Etat membre de désigner les juridictions compétentes et de régler les modalités procédurales des recours destinés à assurer la sauvegarde des droits que les justiciables tirent du droit de l'Union, pourvu que ces modalités ne soient pas moins favorables que celles qui s'appliquent à des recours similaires de nature interne (principe d'équivalence) et qu'elles ne rendent pas en pratique impossible ou excessivement difficile l'exercice des droits conférés par l'ordre juridique de l'Union (principe d'effectivité) (CJCE, 14 décembre 1995, C-430/93 et C-431/93, *Van Schijndel et Van Veen*, point 17; 9 décembre

2003, C-129/00, *Commission/Italie*, point 25; 7 juin 2007, C-222/05 à C-225/05, *van der Weerd e.a.*, point 28).

B.7.3. L'exigence de disposer d'un intérêt s'applique sans distinction à toute personne physique ou morale qui introduit un recours en annulation et n'est pas de nature à rendre en pratique impossible ou excessivement difficile l'exercice des droits conférés par l'ordre juridique de l'Union. Il en est d'autant plus ainsi que les redevances aéroportuaires, dont l'établissement est réglé par la directive 2009/12/CE, doivent être payées par les usagers d'aéroport, c'est-à-dire « toute personne physique ou morale transportant par voie aérienne des passagers, du courrier et/ou du fret, à destination ou au départ de l'aéroport concerné » (article 2, point 3), de cette directive). Les redevances aéroportuaires réglées par la directive ne doivent donc pas être payées directement par les passagers.

Par ailleurs, la loi attaquée est sans rapport avec le règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, étant donné qu'il ressort de l'article 1er de ce règlement que son champ d'application est limité aux transporteurs aériens communautaires.

B.8. Le recours en annulation n'est pas recevable.

Par ces motifs,

la Cour

rejette le recours.

Ainsi prononcé en langue néerlandaise, en langue française et en langue allemande, conformément à l'article 65 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle, à l'audience publique du 21 février 2013.

Le greffier,

Le président,

F. Meerschaut

M. Bossuyt