

Rolnummer 3359
Arrest nr. 3/2006 van 11 januari 2006

A R R E S T

---

*In zake* : het beroep tot vernietiging van artikel 68 van de programmawet van 9 juli 2004 - houdende bekrachtiging 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 - en van dat koninklijk besluit van 27 mei 2004, ingesteld door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering.

Het Arbitragehof,

samengesteld uit de voorzitters M. Melchior en A. Arts, en de rechters P. Martens, R. Henneuse, M. Bossuyt, E. De Groot en L. Lavrysen, bijgestaan door de griffier L. Potoms, onder voorzitterschap van voorzitter M. Melchior,

wijst na beraad het volgende arrest :

\*

\*      \*

## I. *Onderwerp van het beroep en rechtspleging*

Bij verzoekschrift dat aan het Hof is toegezonden bij op 14 januari 2005 ter post aangetekende brief en ter griffie is ingekomen op 18 januari 2005, is beroep tot vernietiging ingesteld van artikel 68 van de programmawet van 9 juli 2004 - houdende bekrachtiging 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 - (bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 15 juli 2004, tweede editie) en van dat koninklijk besluit van 27 mei 2004, door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering.

De Ministerraad en de n.v. Brussels International Airport Company (B.I.A.C.), waarvan de maatschappelijke zetel is gevestigd te 1030 Brussel, A. Reyerslaan 80, hebben ieder een memorie ingediend, de verzoekende partij heeft een memorie van antwoord ingediend en de Ministerraad heeft ook een memorie van wederantwoord ingediend.

Op de openbare terechtzitting van 8 november 2005 :

- zijn verschenen :

. Mr. P. Moërynck *loco* Mr. D. Lagasse, advocaten bij de balie te Brussel, voor de verzoekende partij;

. Mr. M. Godfroid, advocaat bij de balie te Brussel, voor de n.v. Brussels International Airport Company (B.I.A.C.);

. Mr. J. Bouckaert en Mr. L. Ruzette, advocaten bij de balie te Brussel, voor de Ministerraad;

- hebben de rechters-verslaggevers P. Martens en M. Bossuyt verslag uitgebracht;

- zijn de voornoemde advocaten gehoord;

- is de zaak in beraad genomen.

De bepalingen van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof met betrekking tot de rechtspleging en het gebruik van de talen werden toegepast.

## II. *In rechte*

- A -

*Ten aanzien van de omvang van het beroep*

A.1.1. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering vordert de vernietiging van artikel 68 van de programmawet van 9 juli 2004, alsmede 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 luchthavensinstallaties », dat bij die bepaling wordt bekrachtigd.

A.1.2. De Ministerraad, waarbij de n.v. Brussels International Airport Company (B.I.A.C.) zich als tussenkomen partij aansluit, verklaart dat de aangevochten bepalingen moeten worden gezien in het kader van het omzettingproces van B.I.A.C., naamloze vennootschap van publiek recht die de uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal verzekert, in een naamloze vennootschap van privaatrecht. De Ministerraad merkt op dat de grieven en middelen enkel betrekking hebben op de artikelen 28, 30, 1° en 9°, en artikel 37 van het koninklijk besluit, wat impliceert dat het beroep tot die bepalingen moet worden beperkt. Hij voegt eraan toe dat de andere bepalingen, en inzonderheid de omzetting van B.I.A.C. in een naamloze vennootschap van privaatrecht en het beginsel van de exploitatielicentie, niet onlosmakelijk met de aangevochten bepalingen verbonden zijn en dat zij derhalve niet door het Hof kunnen worden vernietigd.

#### *Eerste middel*

A.2.1. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering leidt een eerste middel af uit de schending van de artikelen 23, 39 en 134 van de Grondwet, van artikel 6, § 1, II, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen en van het evenredigheidsbeginsel. Zij verklaart dat het koninklijk besluit van 27 mei 2004, bekrachtigd bij artikel 68 van de programmawet van 9 juli 2004, aan B.I.A.C. dwingende doelstellingen oplegt voor de ontwikkeling van haar luchthavenactiviteiten, inzonderheid inzake de capaciteit, de ontwikkeling van de luchthaven en de spreiding van de geluidshinder, en dat het aldus ertoe strekt elke mogelijkheid van een exploitatie aangepast aan de milieunormen uit te sluiten, terwijl die normen onder de bevoegdheid van de gewesten vallen. Zij leidt daaruit af dat de ontwikkeling van de luchthaven zoals die door het voormelde koninklijk besluit wordt voorgeschreven, de inachtneming van de bestaande milieunormen verhindert, met name in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, zodat het Gewest zijn bevoegdheden bijna niet of zeer moeilijk op een doeltreffende manier zal kunnen uitoefenen, met schending van het evenredigheidsbeginsel.

A.2.2. In hoofdorde is de Ministerraad van mening dat het eerste middel onontvankelijk is aangezien de verzoekende partij geenszins preciseert op welke wijze de bepalingen die zij aanvecht, op zich tot gevolg zouden hebben dat het Gewest zijn bevoegdheden bijna niet of zeer moeilijk op een doeltreffende manier zal kunnen uitoefenen. Hij blijft bij dat standpunt na kennis te hebben genomen van de memorie van antwoord van de verzoekende partij.

A.2.3. In ondergeschikte orde is de Ministerraad van oordeel dat de aangevochten bepalingen algemene en abstracte regels zijn waarmee de federale Staat het reglementaire kader heeft geschetst met betrekking tot de exploitatie van de luchthaveninstallaties van de luchthaven Brussel-Nationaal. Zo stelt artikel 28 enkel de luchthaveninstallaties vast waarop de exploitatielicentie betrekking zal hebben, alsmede de draagwijdte van de voorwaarden die in die licentie moeten worden gesteld; artikel 30, 1°, beschrijft op een algemene manier de verplichting van de houder van de exploitatielicentie, met name op het vlak van de veiligheid; artikel 30, 9°, legt aan de licentiehouder enkel de verplichting op om samen te werken met de luchtverkeersleiding; het aangevochten gedeelte van artikel 37 machtigt de Koning om aan de houder van een exploitatielicentie de verplichting op te leggen om de uitbreidingen of herlokalisaties te doen die noodzakelijk zijn om de operationele levensvatbaarheid van de luchthaveninstallaties op lange termijn te waarborgen.

Hij preciseert dat de concrete exploitatievoorwaarden, met name op het vlak van de capaciteit, worden vastgelegd in de exploitatielicentie, die aan de bevoegdheid van het Hof ontsnapt. Overigens worden de voorwaarden betreffende de milieueisen vastgelegd in de milieuvergunning die door het Vlaamse Gewest wordt afgegeven, vergunning die evenmin onder de bevoegdheid van het Hof valt.

A.2.4. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering merkt op dat het de door de federale Staat zelf uitgevaardigde bepalingen zijn - voornamelijk artikel 158, § 1, 4°, van de programmawet van 30 december 2001 en artikel 28, eerste lid, van het koninklijk besluit van 27 mei 2004 - die eisen dat de exploitatielicentie voor de luchthaven Brussel-Nationaal gepaard gaat met exploitatievoorwaarden die tot doel hebben het leefmilieu te beschermen. Zij is dan ook van mening dat de Ministerraad handelt in strijd met zijn eigen bepalingen wanneer hij beweert dat de bepalingen betreffende de bescherming van het leefmilieu enkel zouden kunnen worden opgenomen in de milieuvergunning die door de Vlaamse Regering wordt afgegeven.

A.2.5. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering voert ook aan dat de federale Staat, door te stellen dat de groei een doelstelling is die noodzakelijkerwijze door de houder van de exploitatielicentie voor de luchthaven moet worden bereikt, zonder daarnaast te voorzien in maatregelen tot bescherming van het leefmilieu, het Gewest verhindert zijn bevoegdheden inzake bescherming van zijn bevolking tegen milieuhinder doeltreffend uit te oefenen. Zij voegt eraan toe dat het gebrek aan bepalingen inzake het leefmilieu in de aangevochten akte tot

gevolg heeft dat zij de verplichtingen van de exploitant niet kunnen bevatten, wat tot gevolg zal hebben dat de uitoefening van de bevoegdheid door de verzoekende partij inzake de bescherming van het leefmilieu onuitvoerbaar of zeer moeilijk zal worden gemaakt.

A.2.6. De Ministerraad is van mening dat het eerste middel, zoals het in de memorie van antwoord is uiteengezet, niet meer exact hetzelfde is als het middel dat in het verzoekschrift is geformuleerd, omdat de manier waarop de referentiebepalingen zouden zijn geschonden, in de loop van de procedure een volkomen verschillende uitleg krijgt. Hij is derhalve van mening dat het om een nieuw middel gaat, dat moet worden geweerd krachtens artikel 85, tweede lid, van de bijzondere wet van 6 januari 1989.

A.2.7. De Ministerraad verwondert zich over het feit dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering erop neerkomt dat zij de federale Staat uitnodigt om de rechtstreekse gevolgen, zij het op het gebied van het leefmilieu, van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal te regelen, wat nochtans niet onder zijn bevoegdheid valt.

A.2.8. De Ministerraad preciseert ook nog dat het koninklijk besluit geen doelstelling van groei oplegt, maar de verplichting om de infrastructuur te onderhouden en te ontwikkelen, rekening houdend met de vraag en de internationale rol van de luchthaven Brussel-Nationaal, dat het de auteur van de exploitatielicentie verzoekt exploitatievoorwaarden uit te vaardigen die de bescherming van het leefmilieu mogelijk maken, en dat het bepaalt dat sancties kunnen worden opgelegd in geval van niet-inachtneming van die verplichtingen. Overigens voegt hij eraan toe dat het koninklijk besluit van 21 juni 2004 een evenwicht bevat tussen de bepalingen inzake de ontwikkeling van de capaciteit van de luchthaven en de bepalingen inzake het leefmilieu.

#### *Tweede middel*

A.3.1. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering leidt een tweede middel af uit de schending van de artikelen 23, 39 en 134 van de Grondwet en van artikel 6, § 4, 3<sup>o</sup> en 4<sup>o</sup>, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. Zij stelt dat het koninklijk besluit van 27 mei 2004 en artikel 68 van de programmawet van 9 juli 2004 dat het besluit bekrachtigt, zijn aangenomen zonder de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, die nochtans betrokken partij is, voorafgaandelijk daarbij te betrekken. Zij voert aan dat artikel 158 van de programmawet van 30 december 2001, dat de grondslag vormt van het aangevochten koninklijk besluit, bepaalt dat de houder van een exploitatielicentie onder meer de bescherming van het leefmilieu dient te waarborgen, en dat verschillende bepalingen van het aangevochten koninklijk besluit, inzonderheid de artikelen 28, 30 en 37 ervan, een invloed op het leefmilieu zullen hebben. Zij besluit daaruit dat, krachtens artikel 6, § 4, 3<sup>o</sup> en 4<sup>o</sup>, van de voormelde bijzondere wet, de gewestregeringen hadden moeten worden betrokken bij de totstandkoming van die bepalingen en van de wettelijke bepaling die ze bekrachtigt. Zij preciseert bovendien dat de Belgische Staat in het verleden de gewestregeringen bij zijn beslissingen ter zake had betrokken.

A.3.2. De Ministerraad, waarbij de naamloze vennootschap B.I.A.C. zich aansluit, stelt dat uit artikel 6, § 4, 3<sup>o</sup>, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 blijkt dat, inzake vervoer, de federale overheid bevoegd is voor de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen. Op grond daarvan is de federale overheid met name bevoegd voor de reglementering van het luchtverkeer. De Ministerraad erkent dat in de parlementaire voorbereiding van die bepaling wordt bevestigd dat de Staat de gewesten zal betrekken bij de bepalingen die hij ter zake zal aannemen.

A.3.3. De Ministerraad voert evenwel aan dat noch artikel 68 van de programmawet van 9 juli 2004, noch het koninklijk besluit van 27 mei 2004 kunnen worden beschouwd als een politiereglement in de zin van artikel 6, § 4, 3<sup>o</sup>, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 of als regels betreffende de organisatie en de uitwerking van de veiligheid van het luchtverkeer op de regionale luchthavens en de openbare vliegvelden in de zin van artikel 6, § 4, 4<sup>o</sup>, van dezelfde bijzondere wet.

A.3.4. De Ministerraad wijst overigens erop dat artikel 6, § 4, 4<sup>o</sup>, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 niet de luchthaven Brussel-Nationaal beoogt, omdat het moet worden geïnterpreteerd in het licht van artikel 6, § 1, X, 7<sup>o</sup>, van dezelfde wet, en dat dit artikel de luchthaven Brussel-Nationaal uitsluit van de gewestelijke bevoegdheden. Hij voegt eraan toe dat de Raad van State reeds heeft geoordeeld dat de gewesten niet dienden te worden betrokken bij de totstandkoming van regels betreffende de organisatie van de veiligheid van het luchtverkeer wanneer die organisatie een louter functioneel karakter heeft. Tot slot is hij van mening dat,

zelfs indien men ervan zou moeten uitgaan dat het aangevochten koninklijk besluit op zich een invloed op het leefmilieu heeft, men moet vaststellen dat dergelijke gevolgen geen enkele weerslag hebben op de toepassing van het voormelde artikel 6, § 4, 3° en 4°, aangezien die bepalingen geen onderscheid maken naargelang er al dan niet een invloed op het leefmilieu is.

A.3.5. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering beklemtoont het feit dat de exploitatie van de installaties georganiseerd bij het koninklijk besluit van 27 mei 2004 een invloed heeft die veel verder reikt dan de luchthaveninstallaties zelf en dat het dus aan de federale wetgever toekwam zich te bekommeren om de milieuhinder die wordt veroorzaakt door de vliegtuigen bij het binnenkomen of het verlaten van de instelling die het voorwerp uitmaakt van de exploitatielicentie aan de bron, vanaf het stadium van de definitie van de criteria voor de toekenning van die licentie en van de verplichtingen van de houder ervan, namelijk in het aangevochten koninklijk besluit. Zij voegt eraan toe dat een onderscheid tussen, enerzijds, de exploitatie van een luchthaven en, anderzijds, de kwesties van luchtverkeer en veiligheid, als twee aspecten die niets met elkaar te maken hebben, kunstmatig zou zijn, want die twee aspecten zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Tot slot verwijst zij naar het arrest nr. 132/2004 en geeft aan dat de bevoegdheden van de Staat en van de gewesten in die aangelegenheid zodanig verweven zijn dat zij in samenwerking moeten worden geregeld.

A.3.6. Ten aanzien van de tegenwerping volgens welke artikel 6, § 4, 4°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 niet de luchthaven Brussel-Nationaal maar enkel de regionale luchthavens zou beogen, verklaart de Brusselse Hoofdstedelijke Regering zich te gedragen naar de wijsheid van het Hof.

A.3.7. De Ministerraad is van oordeel dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering niet redelijkerwijze kan beweren dat de vermeende onlosmakelijke band tussen de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal en de kwesties van het luchtverkeer en de veiligheid een voorafgaand overleg met de gewestregeringen zou vereisen in geval van een beslissing die enkel betrekking heeft op de exploitatie van de luchthaven. Hij merkt op dat het de vaststelling van het gebruik van de start- en landingsbanen is die het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest hindert, maar dat die vaststelling in de aangevochten akten niet wordt beoogd. Hij bevestigt bovendien dat die vaststelling, wat de luchthaven Brussel-Nationaal betreft, uitsluitend aan de federale wetgever toekomt.

#### *Ten aanzien van de handhaving van de gevolgen*

A.4.1. De Ministerraad stelt dat de radicale gevolgen die zouden zijn verbonden aan een vernietiging van het geheel of een deel van de bepalingen van het koninklijk besluit van 27 mei 2004, verantwoordt dat het Hof de gevolgen van de bepalingen die zouden worden vernietigd, handhaaft. Hij wijst op de rechtsonzekerheid die zowel voor B.I.A.C. als voor haar aandeelhouders en voor derden zou voortvloeien uit de vernietiging van artikel 2 van het voormelde koninklijk besluit, die de omzetting van B.I.A.C. in een naamloze vennootschap zou tenietdoen, of uit de vernietiging van andere bepalingen, inzonderheid van de artikelen van hoofdstuk IV dat het reglementaire kader invoert dat van toepassing is op de exploitatie van luchthaveninstallaties.

A.4.2. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering merkt op dat het onjuist is te beweren dat de vernietiging van het geheel of een deel van bepalingen betreffende de exploitatielicentie de wettelijke grondslag zou wegnemen van de exploitatielicentie die bij het koninklijk besluit van 21 juni 2004 aan B.I.A.C. is verleend, vermits die akte in de rechtsorde gehandhaafd blijft zolang over een beroep daartegen geen uitspraak is gevallen. Zij is overigens van mening dat de handhaving van de gevolgen van de vernietigde bepalingen om de Belgische Staat de mogelijkheid te bieden de verbintenissen na te komen die hij heeft onderschreven in de overeenkomst van overdracht van aandelen, erop zou neerkomen dat privé-belangen voorrang krijgen op de wettigheid en dat de politiek van het voldongen feit zou worden toegestaan door de Staat verbintenissen te laten aangaan op onwettige gronden om daarna de gevolgen ervan voorlopig te moeten handhaven. Voor het overige voegt zij eraan toe dat de elementen die door de Ministerraad naar voren worden geschoven om het risico van rechtsonzekerheid aan te tonen, hypothetisch en onzeker lijken.

A.4.3. De Ministerraad repliceert dat hoewel het juist is dat het koninklijk besluit van 21 juni 2004, genomen op grond van het bekrachtigde besluit dat wordt aangevochten, in de rechtsorde zal worden gehandhaafd zolang er over een beroep daartegen geen uitspraak is geweest, het niettemin zo is dat het geen wettelijke basis meer zou hebben, wat een argument is dat daartegen voor de Raad van State zou kunnen worden gebruikt. Aangezien in dat besluit alle voorwaarden en reglementaire voorschriften worden vastgesteld die B.I.A.C. bij de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal in acht dient te nemen, zou het risico van de vernietiging ervan rechtsonzekerheid tweewegbrengen.

- B -

*Ten aanzien van de omvang van het beroep*

B.1.1. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering vordert de vernietiging van artikel 68 van de programmawet van 9 juli 2004, alsook 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, dat bij die bepaling wordt bekrachtigd.

B.1.2. Uit het verzoekschrift blijkt evenwel dat uitsluitend grieven zijn gericht tegen de artikelen 28, 30, 1° en 9°, en 37 van het bekrachtigde koninklijk besluit. Het Hof beperkt zijn onderzoek derhalve tot die bepalingen.

B.1.3. Artikel 28 van het voormelde koninklijk besluit van 27 mei 2004 bepaalt :

« De exploitatielicentie stelt de luchthaveninstallaties waarop zij betrekking heeft vast, evenals de technische exploitatievoorwaarden die inzonderheid betrekking kunnen hebben op de kwaliteit van de diensten, de capaciteit en de ontwikkeling van de luchthaveninstallaties en de bescherming van het milieu.

De exploitatielicentie regelt eveneens de terbeschikkingstelling van lokalen aan de overheid om haar toe te laten opdrachten uit te voeren in verband met het luchtverkeer. Te dien einde kan de overheid dienstenprotocollen afsluiten met de houder van de exploitatielicentie ».

Artikel 30 van hetzelfde koninklijk besluit bepaalt :

« De houder van een exploitatielicentie moet :

1° de luchthaveninstallaties onderhouden en ontwikkelen in economisch aanvaardbare omstandigheden op zodanige wijze dat de beveiliging van de personen en de veiligheid van de luchthaveninstallaties, de voortdurende certificatie van de luchthaveninstallaties, een voldoende capaciteit rekening houdend met de ontwikkeling van de vraag en de internationale rol van de luchthaven Brussel-Nationaal evenals een hoog kwaliteitsniveau worden verzekerd;

[...]

9° zonder onderbreking en voor de eerste maal binnen achttien maanden na de toekenning van de exploitatielicentie, een overeenkomst met betrekking tot het niveau van de dienstverlening aangaan met de rechtspersoon belast met de luchtverkeersleiding, die de

wederzijdse samenwerking tussen de houder van een exploitatielicentie en genoemde persoon regelt, meer bepaald met betrekking tot de capaciteit van de luchthaveninstallaties, het beheer ervan, de stiptheid van de landingen en opstijgingen en de uitwisseling van inlichtingen;

[...] ».

Artikel 37 van hetzelfde koninklijk besluit bepaalt :

« Bij een in Ministerraad overlegd besluit kan de Koning, op voordracht van de minister en na advies van de economisch regulerende overheid, aan elke houder van een exploitatielicentie de verplichting opleggen om de uitbreidingen of herlokalisaties te doen die noodzakelijk zijn om de operationele leefbaarheid van de luchthaveninstallaties op lange termijn te waarborgen of op billijke wijze de hinder als gevolg van de exploitatie van luchthaveninstallaties te spreiden.

De uitbreidingen of herlokalisaties bedoeld in het eerste lid maken het voorwerp uit van voorafgaande studies door een onafhankelijke deskundige met internationale bekendheid in de luchthavensector en door een onafhankelijke deskundige met internationale bekendheid in de sector met betrekking tot de bescherming van het milieu, alsook van overleg met de houder van een exploitatielicentie ».

#### *Ten aanzien van het eerste middel*

B.2. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering verwijt de voormelde bepalingen dat zij de houder van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal dwingende doelstellingen opleggen, met name op het vlak van de capaciteit, de ontwikkeling van de luchthaven en de spreiding van de geluidshinder, wat ertoe zou leiden dat elke mogelijkheid wordt uitgesloten van een exploitatie die is aangepast aan de milieueisen, die onder de bevoegdheid van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest vallen. Zij leidt hieruit af dat de bestreden bepalingen tot gevolg hebben dat het Gewest zijn bevoegdheden inzake leefmilieu niet of zeer moeilijk kan uitoefenen, met schending van de artikelen 23, 39 en 134 van de Grondwet, van artikel 6, § 1, II, 1<sup>o</sup>, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 en van het evenredigheidsbeginsel.

B.3. In de context van de omzetting van B.I.A.C. in een naamloze vennootschap van privaatrecht stelt het koninklijk besluit van 27 mei 2004 « een juridisch kader vast dat een permanente controle door de Staat op de exploitatie van luchthaveninstallaties onder federale bevoegdheid inricht om zo goed mogelijk de belangen van alle gebruikers en het algemeen

belang te behartigen ». Het voorziet met name in de toekenning van een exploitatielicentie, « die welbepaalde verplichtingen inhoudt en sancties die kunnen gaan tot de intrekking van de exploitatielicentie ». De verplichtingen ten laste van de exploitant van de luchthaven « zullen inzonderheid betrekking hebben op de kwaliteit van de gepresteerde diensten, het onderhoud, de ontwikkeling en de capaciteit van de luchthaveninstallaties en de bescherming van het milieu » (Verslag aan de Koning, *Belgisch Staatsblad*, 16 juli 2004, pp. 55678-55679).

B.4.1. De bestreden bepalingen beperken zich ertoe te voorzien in de toekenning van een exploitatielicentie aan de exploitant van de luchthaven Brussel-Nationaal, sommige van diens verplichtingen die in de licentie moeten worden vermeld, in algemene bewoordingen vast te stellen, en de Koning ertoe te machtigen te voorzien in uitbreidingen of herlokalisaties van de luchthaven. Zij hebben op zich niet tot doel, noch tot gevolg dat een ontwikkeling van de luchthaven Brussel-Nationaal wordt opgelegd die afbreuk zou doen aan de bij artikel 6, § 1, II, 1<sup>o</sup>, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen aan de gewesten toegekende bevoegdheid inzake de bescherming van het leefmilieu, inzonderheid op het vlak van de strijd tegen de geluidshinder. In het bijzonder hebben zij noch tot doel, noch tot gevolg dat een vorm van exploitatie van de nationale luchthaven zou worden opgelegd die in strijd zou zijn met de milieunormen die de gewesten kunnen voorschrijven, met inachtneming van het evenredigheidsbeginsel volgens hetwelk geen enkele overheid, en dus ook de gewestoverheid niet, haar bevoegdheid derwijze vermag uit te oefenen dat zij daardoor de uitoefening van de bevoegdheid van andere overheden buitengewoon moeilijk of onmogelijk maakt. Het zal aan de Koning staan om, enerzijds, bij de vaststelling van de voorwaarden voor de toekenning van de exploitatielicentie en, anderzijds, bij de uitoefening van de bevoegdheid die Hem bij het voormelde artikel 37 is toegekend, erover te waken dat de exploitatie- en ontwikkelingsvoorwaarden die Hij aan de houder van de exploitatielicentie zal opleggen, deze niet beletten te voldoen aan de vereisten die, inzake milieu, het Gewest kan opleggen met inachtneming van het evenredigheidsbeginsel.

B.4.2. In dat opzicht wordt in het Verslag aan de Koning dat aan het voormelde koninklijk besluit van 27 mei 2004 voorafgaat, gepreciseerd dat « de exploitatielicentie zal worden toegekend onverminderd de verplichting van de exploitant de luchtvaartwetgeving en -reglementering na te leven, waarvan de controle zal worden waargenomen door het Directoraat generaal Luchtvaart, en de milieunormen ter beperking van de hinder als gevolg van de exploitatie van luchthaveninstallaties » en dat « zo ook [...] de exploitatielicentie



uiteraard [zal] worden toegekend onverminderd de toelatings- of vergunningssystemen die de Gewesten zouden kunnen opleggen in het kader van hun bevoegdheden, inzonderheid inzake de bescherming van het milieu en de ruimtelijke ordening » (Verslag aan de Koning, *Belgisch Staatsblad*, 16 juli 2004, p. 55679).

B.5. Het middel is niet gegrond.

*Ten aanzien van het tweede middel*

B.6. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering is van mening dat zij, met toepassing van artikel 6, § 4, 3° en 4°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, had moeten worden betrokken bij de totstandkoming van de artikelen 28, 30 en 37 van het voormelde koninklijk besluit van 27 mei 2004 en van artikel 68 van de programmawet van 9 juli 2004, dat die bekrachtigt.

B.7. Artikel 6, § 4, 3° en 4°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, gewijzigd bij de bijzondere wet van 8 augustus 1988, bepaalt :

« De Regeringen worden betrokken bij :

[...]

3° het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen;

4° het ontwerpen van de regels betreffende de organisatie en de uitwerking van de veiligheid van het luchtverkeer op de regionale luchthavens en de openbare vliegvelden;

[...] ».

B.8.1. In de parlementaire voorbereiding van de bijzondere wet van 8 augustus 1988 wordt aangegeven dat « de algemene politie [...] de politiereglementen [betreft die] van toepassing [zijn] op de verschillende vervoerswijzen, zoals : [...] de politie op de zeevaart en de luchtvaart » (*Parl. St.*, Kamer, B.Z. 1988, nr. 516/1, p. 21).

B.8.2. De bestreden bepalingen, die passen in de context van de omzetting van B.I.A.C. in een naamloze vennootschap van privaatrecht, voorzien in de toekenning van een exploitatielicentie die activiteiten omkadert van de vennootschap die instaat voor de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal. Die bepalingen bevatten op zich geen regels van algemene politie of reglementering op het verkeer en vervoer, en bevatten evenmin technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen. Zij worden bijgevolg niet beoogd bij artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 en dienden dus vóór de aanneming ervan niet aan de gewestregeringen te worden voorgelegd.

B.9. Op grond van artikel 6, § 1, X, 7°, zijn de gewesten bevoegd voor de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal, die derhalve onder de bevoegdheid van de federale wetgever valt. Door te bepalen dat de gewestregeringen zouden worden betrokken bij de totstandkoming van de regels met betrekking tot de organisatie en de uitwerking van de veiligheid van het luchtverkeer op de regionale luchthavens en openbare vliegvelden, heeft de bijzondere wetgever de gewestbevoegdheid willen beschermen en voorkomen dat de uitoefening ervan wordt belet of overdreven moeilijk wordt gemaakt door federale normen inzake de veiligheid van het luchtverkeer. Een dergelijke bescherming van de belangen van de gewesten bestaat niet voor de veiligheidsnormen met betrekking tot de luchthaven Brussel-Nationaal, waarvan de exploitatie onder de federale bevoegdheid valt. Artikel 6, § 4, 4°, sluit de luchthaven Brussel-Nationaal derhalve van zijn toepassingsgebied uit. Hieruit vloeit voort dat die bepaling niet oplegde dat de gewesten bij de totstandkoming van de bestreden bepalingen zouden worden betrokken.

B.10. Het tweede middel is niet gegrond.

Om die redenen,

het Hof

verwerpt het beroep.

Aldus uitgesproken in het Frans, het Nederlands en het Duits, overeenkomstig artikel 65 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, op de openbare terechtzitting van 11 januari 2006.

De griffier,

De voorzitter,

L. Potoms

M. Melchior