

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

13 juni 2017

WETSONTWERP

**streckende tot bekrachtiging van de oplegging
van de actieplannen en van de implementatie
van de beveiligingsmaatregelen van
Brussels Airport Company**

Blz.

INHOUD

Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp	5
Impactanalyse	6
Advies van de Raad van State	19
Wetsontwerp	21

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

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

13 juin 2017

PROJET DE LOI

**confirmant l'imposition
des plans d'actions et de l'implémentation
des mesures de sûreté à
Brussels Airport Company**

Pages

SOMMAIRE

Résumé	3
Exposé des motifs	4
Avant-projet	5
Analyse d'impact	13
Avis du Conseil d'État	19
Projet de loi	21

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

6466

De regering heeft dit wetsontwerp op 13 juni 2017 ingediend.

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 13 juin 2017.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 13 juni 2017 door de Kamer ontvangen.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 13 juin 2017.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

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

Ingevolge de aanslagen van 22 maart 2016 werden een reeks bijkomende beveiligingsmaatregelen opgelegd aan Brussels Airport Company (hierna “BAC”) in zijn hoedanigheid van uitbater van de luchthaven Brussel-Nationaal.

De maatregelen werden genomen onder de vorm van veiligheidsplannen van de Nationale Veiligheidsraad en van instructies van de Federale Politie, en middels instructies van het Directoraat-generaal Luchtvaart.

Dit wetsontwerp strekt ertoe de wettelijke basis te bekrachtigen voor het opleggen van de beveiligingsmaatregelen aan BAC rekening houdend met de toepasselijke regelgeving, zodat de voor de luchthaven bijkomende kosten verbonden aan deze maatregelen in de luchthavenlasten kunnen worden opgenomen.

RÉSUMÉ

A la suite des attentats du 22 mars 2016, une série de mesures additionnelles de sûreté ont été imposées à Brussels Airport Company (ci-après “BAC”) en tant qu’exploitant de l’aéroport de Bruxelles-National.

Ces mesures ont été prises sous la forme de plans de sécurité du Conseil National de Sécurité et d’instructions de la Police Fédérale, ainsi que via des instructions de la Direction générale Transport aérien.

Le présent projet de loi a pour objet la confirmation des bases légales de l’imposition à BAC des mesures de sûreté tenant compte de la réglementation applicable afin de pouvoir intégrer les coûts supplémentaires pour l’aéroport, et liés à ces mesures, dans ses charges aéroportuaires.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Tengevolge van de aanslag van 22 maart 2016 zijn er door de Nationale Veiligheidsraad, de Federale Politie en het Directoraat-generaal Luchtvaart een aantal beveiligingsmaatregelen opgelegd aan Brussels Airport Company NV.

Overeenkomstig artikel 45 van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-nationaal kunnen de tarieven van de luchthavenvergoedingen uitzonderlijk tijdens de looptijd van een vijfjarig geregleerde periode gewijzigd worden als deze maatregelen betrekking hebben op de beveiliging, ééenzijdig zijn opgelegd door de overheid en voortvloeien uit de wetgeving.

Een wet ter bevestiging van de verplichting van deze beveiligingsmaatregelen met terugwerkende kracht moeten worden aangenomen om het proces van herziening van de luchthaventarieven te waarborgen.

De terugwerkende kracht van de wetgeving kan worden gerechtvaardigd wanneer dit nodig is om een doelstelling van algemeen belang te bereiken, zoals de goede werking of de continuïteit van de openbare dienstverlening.

De minister van Mobiliteit,

François BELLOT

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

A la suite des attentats du 22 mars 2016, le Conseil national de sécurité, la Police fédérale et la Direction générale Transport aérien ont imposé un certain nombre de mesures de sûreté à la SA Brussels Airport Company.

Conformément à l'article 45 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, les tarifs des redevances aéroportuaires peuvent exceptionnellement être revus, pendant une période de régulation de cinq ans, lorsque ces mesures ont trait à la sûreté, sont imposées unilatéralement par l'autorité et résultent de dispositions légales.

Une loi confirmant l'imposition de ces mesures de sûreté de manière rétroactive doit être adoptée, afin de sécuriser le processus de révision des tarifs aéroportuaires.

La rétroactivité de la disposition législative peut être justifiée lorsqu'elle est indispensable pour réaliser un objectif d'intérêt général, comme le bon fonctionnement ou la continuité du service public.

Le ministre de la Mobilité,

François BELLOT

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

**Voorontwerp van wet strekkende tot bekrachtiging
van de oplegging van de actieplannen en van de
implementatie van de beveiligingsmaatregelen van
Brussels Airport Company**

Artikel 1

Beveiligingsmaatregelen genomen door de luchthavenuitbater van Brussel-Nationaal ingevolge de aanslag op de luchthaven Brussel-Nationaal van 22 maart 2016, en opgelegd door de Nationale Veiligheidsraad, door het Directoraat-generaal Luchtvaart, dat ressorteert onder de minister van Mobiliteit of door de Federale Politie, ressorterend onder de minister van Binnenlandse zaken, worden met terugwerkende kracht geacht eenzijdig te zijn opgelegd door de overheid vanaf het ogenblik dat de maatregelen door de luchthavenuitbater van Brussel-Nationaal werden genomen.

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

**Avant-projet de loi confirmant l'imposition
des plans d'actions et de l'implémentation
des mesures de sûreté à
Brussels Airport Company**

Article 1^{er}

Les mesures de sûreté prises par l'exploitant de l'aéroport de Bruxelles-National à la suite de l'attentat à l'aéroport Bruxelles-National du 22 mars 2016, et imposées par le Conseil National de Sécurité, par la Direction générale Transport aérien, sous l'autorité du ministre de la Mobilité, ou par la police fédérale, sous l'autorité du ministre de l'Intérieur, sont réputées être imposées unilatéralement avec effet rétroactif par les pouvoirs publics à compter du moment où les mesures ont été prises par l'exploitant de l'aéroport de Bruxelles-National.

Regelgevingsimpactanalyse

RiA-AiR

- :: Vul het formulier bij voorkeur online in ria-air.fed.be
 :: Contacteer de helpdesk indien nodig ria-air@premier.fed.be
 :: Raadpleeg de handleiding, de FAQ, enz. www.veroeenvoudiging.be

Beschrijvende fiche

Auteur .a.

Bevoegd regeringslid	François BELLOT en Jan JAMBON
Contactpersoon beleidscel (Naam, E-mail, Tel. Nr.)	Michael Vanloubbeeck
Overheidsdienst	FOD Mobiliteit en Vervoer FOD Binnenlandse Zaken
Contactpersoon overheidsdienst (Naam, E-mail, Tel. Nr.)	FOD Mobiliteit en Vervoer: Kris Clarysse, kris.clarysse@mobilit.fgov.be , 02/277 43 35

Ontwerp .b.

Titel van het ontwerp van regelgeving	Wetsontwerp strekkende tot bekrachtiging van de oplegging van de actieplannen en van de implementatie van de beveiligingsmaatregelen van Brussels Airport Company.
Korte beschrijving van het ontwerp van regelgeving met vermelding van de oorsprong (verdrag, richtlijn, samenwerkingsakkoord, actualiteit, ...), de beoogde doelen van uitvoering.	Tengevolge van de aanslag van 22 maart 2016 zijn er door de Nationale Veiligheidsraad, de Federale Politie en het Directoraat-generaal Luchtvaart een aantal beveiligingsmaatregelen opgelegd aan Brussels Airport Company. Overeenkomstig artikel 45 van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicense van de luchthaven Brussel-nationaal kunnen de tarieven van de luchthavenvergoedingen uitzonderlijk tijdens de looptijd van een vijfjarig gereguleerde periode gewijzigd worden als deze maatregelen betrekking hebben op de beveiliging, éénzijdig zijn opgelegd door de overheid en voortvloeien uit de wetgeving.
Impactanalyses reeds uitgevoerd	☐ Ja Indien ja, gelieve een kopie bij te voegen of de referentie van het document te vermelden: __ ☒ Nee

Raadpleging over het ontwerp van regelgeving .c.

Verplichte, facultatieve of informele raadplegingen:	Werkgroep Beleidscoördinatie, Brussels Airport
--	--

Bronnen gebruikt om de impactanalyse uit te voeren .d.

Statistieken, referentiedocumenten, organisaties en contactpersonen:	—
--	---

Datum van beëindiging van de impactanalyse .e.

RIA formulier - v2 - oct. 2014

01.12.2016

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.

Een niet-exhaustieve lijst van trefwoorden is gegeven om de inschatting van elk thema te vergemakkelijken.



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** en **21**, worden meer gedetailleerde vragen gesteld.

Raadpleeg de [handleiding](#) of contacteer de helpdesk ria-air@premier.fed.be indien u vragen heeft.

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.

☒ 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.

☒ 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 een impact op ondernemingen, niet op personen.



Indien er personen betrokken zijn, beantwoord dan vraag 2.

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



Indien er verschillen zijn, beantwoord dan vragen 3 en 4.



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



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



Indien er een negatieve impact is, beantwoord dan vraag 5.

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

Gezondheid .4.

Toegang tot kwaliteitsvolle gezondheidszorg, efficiëntie van het zorgaanbod, levensverwachting in goede gezondheid, behandelingen van chronische ziekten (bloedvatenziekten, kankers, diabetes en chronische ademhalingsziekten), gezondheidsdeterminanten (sociaaleconomisch niveau, voeding, verontreiniging), levenskwaliteit.

☐ Positieve impact☐ Negatieve impact

Leg uit.

☒ Geen impact

--

Werkgelegenheid .5.

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

☐ Positieve impact☐ Negatieve impact

Leg uit.

☒ Geen impact

--

Consumptie- en productiepatronen .6.

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

☐ Positieve impact☐ Negatieve impact

Leg uit.

☒ Geen impact

--

Economische ontwikkeling .7.

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

☐ Positieve impact☐ Negatieve impact

Leg uit.

☒ Geen impact

--

Investerings .8.

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

☐ Positieve impact☐ Negatieve impact

Leg uit.

☒ Geen impact

--

Onderzoek en ontwikkeling .9.

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

☐ Positieve impact☐ Negatieve impact

Leg uit.

☒ Geen impact

--

Kmo's .10.

Impact op de ontwikkeling van de kmo's.

1. Welke ondernemingen zijn rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken?

Beschrijf de sector(en), het aantal ondernemingen, het % kmo's (< 50 werknemers), waaronder het % micro-ondernemingen (< 10 werknemers).

Indien geen enkele onderneming betrokken is, leg uit waarom.

Rechtstreeks betrokken : Brussels Airport Company > 50 werknemers. Onrechtstreeks betrokken : de luchtvaartmaatschappijen die opereren vanaf de luchthaven Brussel-Nationaal > 50 werknemers

↓ Indien er kmo's betrokken zijn, beantwoord dan vraag 2.

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.

--

↓ Indien er een negatieve impact is, beantwoord dan vragen 3 tot 5.

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

--

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

--

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

--

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 burgers (zie thema 3) en/of ondernemingen (zie thema 10) betrokken zijn, beantwoord dan volgende vragen.

1. Identificeer, per betrokken doelgroep, de nodige formaliteiten en verplichtingen voor de toepassing van de regelgeving.
Indien er geen enkele formaliteiten of verplichtingen zijn, leg uit waarom.

a. __huidige regelgeving*

b. __ontwerp van regelgeving**: wetontwerp genereert geen bijkomende administratieve last voor Brussels Airport en de luchtvaartmaatschappijen.

↓ Indien er formaliteiten en/of verplichtingen zijn in de huidige* regelgeving, beantwoord dan vragen 2a tot 4a.

↓ Indien er formaliteiten en/of verplichtingen zijn in het ontwerp van regelgeving**, beantwoord dan vragen 2b tot 4b.

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

a. __*

b. __**

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

a. __*

b. __**

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

a. __*

b. __**

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

--

Energie .12.

Energimix (koolstofarm, hernieuwbaar, fossiel), gebruik van biomassa (hout, biobrandstoffen), energie-efficiëntie, energieverbruik van de industrie, de dienstensector, de transportsector en de huishoudens, bevoorradingszekerheid, toegang tot energiediensten en -goederen.		
☐ Positieve impact	☐ Negatieve impact	☒ Leg uit. ☒ Geen impact

Mobiliteit .13.

Transportvolume (aantal afgelegde kilometers en aantal voertuigen), aanbod van gemeenschappelijk personenvervoer, aanbod van wegen, sporen en zee- en binnenvaart voor goederenvervoer, verdeling van de vervoerswijzen (modal shift), veiligheid, verkeersdichtheid.		
☐ Positieve impact	☐ Negatieve impact	☒ Leg uit. ☒ Geen impact

Voeding .14.

Toegang tot veilige voeding (kwaliteitscontrole), gezonde en voedzame voeding, verspilling, eerlijke handel.		
☐ Positieve impact	☐ Negatieve impact	☒ Leg uit. ☒ 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. ☒ 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. ☒ Geen impact

Buiten- en binnenlucht .17.

Luchtkwaliteit (met inbegrip van de binnenlucht), uitstoot van verontreinigende stoffen (chemische of biologische agentia: methaan, koolwaterstoffen, oplosmiddelen, SOX, NOX, NH3), fijn stof.		
☐ Positieve impact	☐ Negatieve impact	☒ Leg uit. ☒ Geen impact

Biodiversiteit .18.

Graad van biodiversiteit, stand van de ecosystemen (herstelling, behoud, valorisatie, beschermde zones), verandering en fragmentatie van de habitat, biotechnologieën, uitvindingsoortroepen 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. ☒ Geen impact

Hinder .19.

Geluids-, geur- of visuele hinder, trillingen, ioniserende, niet-ioniserende en elektromagnetische stralingen, lichtoverlast.		
☐ Positieve impact	☐ Negatieve impact	☒ Geen impact Leg uit.

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	☒ Geen impact Leg uit.

Beleidscoherentie ten gunste van ontwikkeling .21.

Inachtneming van de onbedoelde neveneffecten van de Belgische beleidsmaatregelen op de belangen van de ontwikkelingslanden.									
1. Identificeer de eventuele rechtstreekse of onrechtstreekse impact van het ontwerp op de ontwikkelingslanden op het vlak van: <table border="0"> <tr> <td>o voedselveiligheid</td> <td>o inkomens en mobilisering van lokale middelen (taxatie)</td> </tr> <tr> <td>o gezondheid en toegang tot geneesmiddelen</td> <td>o mobiliteit van personen</td> </tr> <tr> <td>o waardig werk</td> <td>o leefmilieu en klimaatverandering (mechanismen voor schone ontwikkeling)</td> </tr> <tr> <td>o lokale en internationale handel</td> <td>o vrede en veiligheid</td> </tr> </table> Indien er geen enkelen ontwikkelingsland betrokken is, leg uit waarom. Geen betrokkenheid van ontwikkelingsland vermits het gaat om een doorrekening van kosten verbonden aan beveiligingsmaatregelen aan de gebruikers van de luchthaven van Brussel-Nationaal.		o voedselveiligheid	o inkomens en mobilisering van lokale middelen (taxatie)	o gezondheid en toegang tot geneesmiddelen	o mobiliteit van personen	o waardig werk	o leefmilieu en klimaatverandering (mechanismen voor schone ontwikkeling)	o lokale en internationale handel	o vrede en veiligheid
o voedselveiligheid	o inkomens en mobilisering van lokale middelen (taxatie)								
o gezondheid en toegang tot geneesmiddelen	o mobiliteit van personen								
o waardig werk	o leefmilieu en klimaatverandering (mechanismen voor schone ontwikkeling)								
o lokale en internationale handel	o vrede en veiligheid								
↓	Indien er een positieve en/of negatieve impact is, beantwoord dan vraag 2.								
2. Verduidelijk de impact per regionale groepen of economische categorieën (eventueel landen oplijsten). Zie bijlage									
↓	Indien er een negatieve impact is, beantwoord dan vraag 3.								
3. Welke maatregelen worden genomen om de negatieve impact te verlichten / te compenseren?									

Analyse d'impact de la réglementation

RiA-AiR

- :: Remplissez de préférence le formulaire en ligne ria-air.fed.be
- :: Contactez le Helpdesk si nécessaire ria-air@premier.fed.be
- :: Consultez le manuel, les FAQ, etc. www.simplification.be

Fiche signalétique

Auteur .a.

Membre du Gouvernement compétent	François BELLOT et Jan JAMBON
Contact cellule stratégique (nom, email, tél.)	Michael Vanloubbeeck
Administration compétente	SPF Mobilité et Transports et SPF Intérieur
Contact administration (nom, email, tél.)	SPF Mobilité et Transports: Kris Clarysse, kris.clarysse@mobilit.fgov.be, 02/277 43 35

Projet .b.

Titre du projet de réglementation	Projet de loi confirmant l'imposition des plans d'actions et de l'implémentation des mesures de sûreté à Brussels Airport Company.	
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.	A la suite de l'attentat du 22 mars 2016, le Conseil National de Sécurité, la Police Fédérale et la Direction générale Transport aérien ont imposé une série de mesures additionnelles de sûreté à Brussels Airport Company. Conformément l'article 45 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, les tarifs des charges aéroportuaires peuvent exceptionnellement être modifiés pendant le terme de la période de régulation de cinq ans si ces mesures portent sur la sûreté, sont imposées unilatéralement par les pouvoirs publics et découlent de la législation.	
Analyses d'impact déjà réalisées	☐ Oui ☒ Non	Si oui, veuillez joindre une copie ou indiquer la référence du document : _ _

Consultations sur le projet de réglementation .c.

Consultations obligatoires, facultatives ou informelles :	Groupe de travail « Coördination de la politique », Brussels Airport Company
---	--

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

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

/

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

01.12.2016

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



Un projet de réglementation aura généralement des impacts sur un nombre limité de thèmes.

Une liste non-exhaustive de mots-clés est présentée pour faciliter l'appréciation de chaque thème.

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.

Consultez le [manuel](#) ou contactez le helpdesk ria-air@premier.fed.be pour toute question.

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.

☒ 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.

☒ Pas d'impact

--

Égalité entre les 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 directement et indirectement concernées 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 impacte seulement les entreprises, pas les personnes.

Si des personnes sont concernées, répondez à la question 2.

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

--

S'il existe des différences, répondez aux questions 3 et 4.

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

--

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

--

S'il y a des impacts négatifs, répondez à la question 5.

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

--

Santé .4.

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

☐ Impact positif☐ Impact négatif

Expliquez.

☒ 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.

☒ 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.

☒ 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.

☒ 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.

☒ 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.

☒ Pas d'impact

--

PME .10.

Impact sur le développement des PME.

1. Quelles entreprises sont directement et indirectement concernées par le projet ?
 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.
- Directement concerné: Brussels Airport Company > 50 travailleurs. Indirectement concerné : les compagnies aériennes opérant de l'aéroport de Bruxelles National > 50 travailleurs.

↓ Si des PME sont concernées, répondez à la question 2.

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

--

↓ S'il y a un impact négatif, répondez aux questions 3 à 5.

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

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 citoyens (cf. thème 3) et/ou des entreprises (cf. thème 10) sont concernés, répondez aux questions suivantes.

1. Identifiez, par groupe concerné, les formalités et les obligations nécessaires à l'application de la réglementation.
 S'il n'y a aucune formalité ou obligation, expliquez pourquoi.
- a. __ réglementation actuelle* b. __ réglementation en projet** : projet de loi ne produisant pas de charges administratives pour Brussels Airport Company, ni pour les compagnies aériennes.

↓ S'il y a des formalités et des obligations dans la réglementation actuelle*, répondez aux questions 2a à 4a.

↓ S'il y a des formalités et des obligations dans la réglementation en projet**, répondez aux questions 2b à 4b.

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

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.

☒ 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.

☒ 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

--

Changements climatiques .15.

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

☐ Impact positif

☐ Impact négatif


Expliquez.

☒ Pas d'impact

--

Ressources naturelles .16.

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

☐ Impact positif

☐ Impact négatif


Expliquez.

☒ Pas d'impact

--

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.

☒ 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.

☒ Pas d'impact

--

Nuisances .19.

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

☐ Impact positif☐ Impact négatif

↓ Expliquez.

☒ 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.

☒ 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 développement.

1. Identifiez les éventuels impacts directs et indirects du projet sur les pays en développement dans les domaines suivants :

- o sécurité alimentaire
- o santé et accès aux médicaments
- o travail décent
- o commerce local et international
- o revenus et mobilisations de ressources domestiques (taxation)
- o mobilité des personnes
- o environnement et changements climatiques (mécanismes de développement propre)
- o paix et sécurité

Expliquez si aucun pays en développement n'est concerné.

Pas d'implication sur un pays en développement car il s'agit d'un report sur les usagers des frais liés aux mesures de sûreté de l'aéroport de Bruxelles-National.

↓ S'il y a des impacts positifs et/ou négatifs, répondez à la question 2.

2. Précisez les impacts par groupement régional ou économique (lister éventuellement les pays). Cf. manuel

↓ S'il y a des impacts négatifs, répondez à la question 3.

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

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 61.345/4 VAN 3 MEI 2017**

Op 11 april 2017 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de minister van Mobiliteit belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet “streckende tot bekrachtiging van de oplegging van de actieplannen en van de implementatie van de beveiligingsmaatregelen van Brussels Airport Company”.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 3 mei 2017. De kamer was samengesteld uit Pierre Liénardy, kamervoorzitter, Martine Baguet en Bernard Blero, staatsraden, Jacques Englebert, assessor, en Anne-Catherine Van Geersdaele, 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 3 mei 2017.

*

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, ¹(^c) de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

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

1. Het voorontwerp van wet moet worden aangevuld met een indieningsbesluit² en met een nieuw artikel 1 waarin, overeenkomstig artikel 83 van de Grondwet, vermeld wordt dat het een aangelegenheid regelt als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.³

2. In de memorie van toelichting wordt verduidelijkt dat het voorontwerp van wet ertoe strekt de uitvoering te waarborgen van het mechanisme ingevoerd bij artikel 45 van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 “betreffende de toekenning van de

¹ (^c) Aangezien het om een voorontwerp van wet gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

² *Beginnelsen van de wetgevingstechniek – Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, www.raadvst-consetat.be, tab “Wetgevingstechniek”, aanbevelingen 226 en 227 en formule F 5.

³ *Ibid.*, aanbeveling 88 en formule F 4-1-1-1.

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 61.345/4 DU 3 MAI 2017**

Le 11 avril 2017, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fers belges à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi “confirmant l'imposition des plans d'actions et de l'implémentation des mesures de sûreté à Brussels Airport Company”.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 3 mai 2017. La chambre était composée de Pierre Liénardy, président de chambre, Martine Baguet et Bernard Blero, conseillers d'État, Jacques Englebert, assesseur, et Anne-Catherine Van Geersdaele, 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 3 mai 2017.

*

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 ¹(^c), 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.

1. L'avant-projet de loi doit être complété par un arrêté de présentation ², ainsi que par un nouvel article 1^{er}, mentionnant qu'il règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution ³, conformément à son article 83.

2. L'exposé des motifs précise que l'avant-projet de loi vise à sécuriser la mise en œuvre du mécanisme de révision exceptionnelle des tarifs des redevances aéroportuaires prévu par l'article 45 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 “octroyant la

¹ (^c) S'agissant d'un avant-projet de loi, on entend par “fondement juridique” la conformité aux normes supérieures.

² *Principes de technique législative – Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, www.raadvst-consetat.be, onglet “Technique législative”, recommandations n°s 226 et 227 et formule F 5.

³ *Ibid.*, recommandation n° 88 et formule F 4-1-1-1.

exploitatie­licentie van de luchthaven Brussel-Nationaal aan de naamloze vennootschap BIAC”, waarbij de luchthavenvergoedingen uitzonderlijk kunnen worden herzien.

Die verduidelijking moet in het dispositief van het voorontwerp opgenomen worden teneinde de strekking ervan beter af te bakenen.

3. Aangezien artikel 1 van het voorontwerp, dat artikel 2 wordt, terugwerkende kracht heeft, herinnert de afdeling Wetgeving eraan dat, volgens het Grondwettelijk Hof⁴, de niet-retroactiviteit van wetten een waarborg is ter voorkoming van rechtsonzekerheid. De terugwerkende kracht kan enkel worden verantwoord wanneer zij onontbeerlijk is voor de verwezenlijking van een doelstelling van algemeen belang, zoals de goede werking of de continuïteit van de openbare dienst. Indien bovendien blijkt dat de terugwerkende kracht tot gevolg heeft dat de afloop van een of meer gerechtelijke procedures in een welbepaalde zin wordt beïnvloed of dat rechtscolleges verhinderd worden zich uit te spreken over een rechtsvraag, vergt de aard van het in het geding zijnde beginsel dat uitzonderlijke omstandigheden een verantwoording bieden voor dat optreden van de wetgever, dat ten nadele van een categorie van burgers inbreuk maakt op de jurisdictionele waarborgen die aan allen worden geboden.

De steller van het voorontwerp moet zich ervan vergewissen dat de terugwerking waarvan sprake is in het voorliggende dispositief, aan die voorwaarden voldoet.

De griffier,

Anne-Catherine
VAN GEERSDAELE

De voorzitter,

Pierre LIÉNARDY

licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme BIAC”.

Cette précision doit figurer dans le dispositif de l'avant-projet afin de mieux en délimiter la portée.

3. En ce que l'article 1^{er}, devenant 2, de l'avant-projet a un effet rétroactif, la section de législation rappelle que selon la Cour constitutionnelle ⁴, la non-rétroactivité des lois est une garantie ayant pour but de prévenir l'insécurité juridique. La rétroactivité des lois peut uniquement être justifiée lorsqu'elle est indispensable pour réaliser un objectif général, comme le bon fonctionnement ou la continuité du service public; s'il s'avère en outre que la rétroactivité a pour effet d'influencer dans un sens déterminé l'issue de procédures judiciaires ou d'empêcher les juridictions de se prononcer sur une question de droit, la nature du principe en cause exige que des circonstances exceptionnelles justifient cette intervention du législateur qui porte atteinte, au détriment d'une catégorie de citoyens, aux garanties juridictionnelles offertes à tous.

L'auteur de l'avant-projet de loi s'assurera que la rétroactivité prévue par le dispositif à l'examen respecte ces conditions.

Le greffier,

Anne-Catherine
VAN GEERSDAELE

Le président,

Pierre LIÉNARDY

⁴ Zie bijvoorbeeld GwH 3 maart 2004, nr. 30/2004, B.5; 24 november 2004, nr. 193/2004, B.8.4; 1 februari 2006, nr. 20/2006, B.13.2; 8 maart 2006, nr. 39/2006, B.5.1; 19 april 2006, nr. 55/2006, B.6; 18 februari 2009, nr. 26/2009, B.13; 17 januari 2013, nr. 3/2013, B.4.

⁴ Voir par ex. C.C., 3 mars 2004, n° 30/2004, B.5; 24 novembre 2004, n° 193/2004, B.8.4; 1^{er} février 2006, n° 20/2006, B.13.2; 8 mars 2006, n° 39/2006, B.5.1; 19 avril 2006, n° 55/2006, B.6; 18 février 2009, n° 26/2009, B.13; 17 janvier 2013, n° 3/2013, B.4.

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

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

Gelet op de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, artikel 3, §§ 1 en 2;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

Overwegende dat na de aanslag van 22 maart 2016 er verscheidene maatregelen door de overheid aan Brussels Airport Company NV (hierna, BAC) zijn opgelegd met het oog op het garanderen van de beveiliging en de veiligheid van de luchthaven Brussel-Nationaal.

Overwegende dat deze maatregelen tot doel hadden om de heropening van de luchthaven Brussel-Nationaal te bespoedigen en te faciliteren en om de beveiliging en de veiligheid van de luchthaven verder te garanderen;

Overwegende dat deze maatregelen als gevolg hebben dat BAC wordt geconfronteerd met kosten die niet waren voorzien, noch voorzienbaar waren tijdens de laatste tariefconsultatie;

Overwegende dat het geboden is om bij wet de opgelegde maatregelen retroactief te bekrachtigen, gezien de uitzonderlijke omstandigheden ten gevolge van de aanslag van 22 maart 2016 en zulks teneinde het proces voor de herziening van de luchthaventarieven veilig te stellen en te voorkomen dat onzekerheid inzake de wettelijk grondslag van de maatregelen aanleiding geeft tot betwisting;

Overwegende dat de retroactiviteit van de huidige wetgevende bepaling *in casu* gerechtvaardigd is daar ze noodzakelijk is om een doelstelling van algemeen belang te verwezenlijken, nl. de goede werking en de continuïteit van de publieke dienstverlening;

Overwegende dat door retroactief de maatregelen strekkende tot de beveiliging en de veiligheid van de luchthaven te bekrachtigen de wetgever beoogt te voorkomen dat de rendabiliteit van de uitbating, alsook de continuïteit van de openbare dienst in het gedrang zou komen;

Gelet op advies 61.345/4 van de Raad van State, gegeven op 3 mei 2017;

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

Vu les lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, l'article 3, §§ 1^{er} et 2;

Vu l'urgence;

Considérant qu'à la suite de l'attentat du 22 mars 2016 différentes mesures ont été imposées par les pouvoirs publics à la SA Brussels Airport Company (ci-après, BAC) en vue de garantir la sûreté et la sécurité de l'aéroport de Bruxelles-National;

Considérant que ces mesures avaient pour objectif d'accélérer et de faciliter la réouverture de l'aéroport de Bruxelles-National et de continuer à garantir la sûreté et sécurité de l'aéroport;

Considérant que ces mesures ont comme conséquence que BAC est confronté à une augmentation des coûts qui n'étaient pas prévus, ni prévisibles lors de la dernière consultation tarifaire;

Considérant qu'il y a lieu de confirmer par le biais d'une loi l'imposition desdites mesures de manière rétroactive, vu le caractère exceptionnel de l'attentat du 22 mars 2016 et afin de sécuriser le processus de révision des tarifs aéroportuaires et d'éviter qu'une incertitude à propos de la base légale des mesures n'ouvre la voie à des contestations;

Considérant que la rétroactivité de la présente disposition législative est en l'espèce justifiée car elle est indispensable pour réaliser un objectif d'intérêt général, à savoir le bon fonctionnement et la continuité du service public;

Considérant qu'en effet en confirmant rétroactivement les mesures visant à assurer la sûreté et sécurité des installations aéroportuaires, le législateur entend éviter que la rentabilité de l'exploitation ne soit compromise et, avec elle, la continuité du service public;

Vu l'avis 61.345/4 du Conseil d'État, donné le 3 mai 2017;

Op de voordracht van de minister van Mobiliteit;

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van minister van Mobiliteit is ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen:

Artikel 1

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

Art. 2

Beveiligings- en veiligheidsmaatregelen genomen door de luchthavenuitbater van Brussel-Nationaal ingevolge de aanslag op de luchthaven Brussel-Nationaal van 22 maart 2016, en opgelegd door de Nationale Veiligheidsraad, door het Directoraat-generaal Luchtvaart, dat ressorteert onder de minister van Mobiliteit of door de Federale Politie, ressorterend onder de minister van Binnenlandse zaken, worden, overeenkomstig artikel 45 van het Koninklijk Besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal, met terugwerkende kracht geacht eenzijdig te zijn opgelegd door de overheid vanaf het ogenblik dat de maatregelen door de luchthavenuitbater Brussel-Nationaal werden genomen.

Brussel, 31 mei 2017

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Mobiliteit,

François BELLOT

Sur la proposition du ministre de la Mobilité;

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le ministre de la Mobilité est chargé de présenter en notre nom à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1

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

Art. 2

Les mesures de sûreté et sécurité prises par l'exploitant de l'aéroport de Bruxelles-National à la suite de l'attentat à l'aéroport Bruxelles-National du 22 mars 2016, et imposées par le Conseil National de Sécurité, par la Direction générale Transport aérien, sous l'autorité du ministre de la Mobilité, ou par la police fédérale, sous l'autorité du ministre de l'Intérieur, sont, conformément à l'article 45 de l'Arrêté Royal octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, réputées être imposées unilatéralement avec effet rétroactif par les pouvoirs publics à compter du moment où les mesures ont été prises par l'exploitant de l'aéroport de Bruxelles-National.

Bruxelles, le 31 mai 2017

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le ministre de la Mobilité,

François BELLOT