



Grondwettelijk Hof

**Arrest nr. 94/2025
van 19 juni 2025
Rolnummer : 8379**

In zake : het beroep tot vernietiging van artikel 39 van de wet van 8 mei 2024 « betreffende de toegankelijkheidsvoorschriften voor vervoersdiensten en houdende de oprichting van het Federaal Agentschap voor de Regulering van Transport », ingesteld door de nv « Brussels Airport Company ».

Het Grondwettelijk Hof,

samengesteld uit de voorzitters Luc Lavrysen en Pierre Nihoul, en de rechters Yasmine Kherbache, Sabine de Bethune, Emmanuelle Bribosia, Willem Verrijdt en Magali Plovie, bijgestaan door griffier Frank Meersschaut, onder voorzitterschap van voorzitter Luc Lavrysen,

wijst na beraad het volgende arrest :

I. Onderwerp van het beroep en rechtspleging

Bij verzoekschrift dat aan het Hof is toegezonden bij op 2 december 2024 ter post aangetekende brief en ter griffie is ingekomen op 3 december 2024, heeft de nv « Brussels Airport Company », bijgestaan en vertegenwoordigd door mr. Olivier Vanhulst en mr. Elien Claeys, advocaten bij de balie te Brussel, beroep tot vernietiging ingesteld van artikel 39 van de wet van 8 mei 2024 « betreffende de toegankelijkheidsvoorschriften voor vervoersdiensten en houdende de oprichting van het Federaal Agentschap voor de Regulering van Transport » (bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 7 juni 2024).

De Ministerraad, bijgestaan en vertegenwoordigd door mr. Steve Ronse en mr. Thomas Quintens, advocaten bij de balie van West-Vlaanderen, heeft een memorie ingediend, de verzoekende partij heeft een memorie van antwoord ingediend en de Ministerraad heeft ook een memorie van wederantwoord ingediend.

Bij beschikking van 30 april 2025 heeft het Hof, na de rechters-verslaggevers Willem Verrijdt en Magali Plovie te hebben gehoord, beslist dat de zaak in staat van wijzen was, dat geen terechtzitting zou worden gehouden, tenzij een partij binnen zeven dagen na

ontvangst van de kennisgeving van die beschikking een verzoek om te worden gehoord, zou hebben ingediend, en dat, behoudens zulk een verzoek, de debatten na die termijn zouden worden gesloten en de zaak in beraad zou worden genomen.

Aangezien geen enkel verzoek tot terechtzitting werd ingediend, is de zaak in beraad genomen.

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

II. *In rechte*

- A -

A.1. Het enige middel is afgeleid uit de schending, door artikel 39 van de wet van 8 mei 2024 « betreffende de toegankelijkheidsvoorschriften voor vervoersdiensten en houdende de oprichting van het Federaal Agentschap voor de Regulering van Transport » (hierna : de wet van 8 mei 2024), van de artikelen 10, 11 en 170 van de Grondwet.

A.2. De verzoekende partij is de houder van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal. Zij voert allereerst aan dat de heffing die zij krachtens de bestreden bepaling verschuldigd is ter financiering van de personeels- en werkingskosten van het federaal Agentschap voor de Regulering van Transport (hierna : het ART) als een belasting en niet als een retributie dient te worden beschouwd. Het ART levert immers geen diensten ten voordele van de verzoekende partij individueel beschouwd. Evenmin bestaat er een redelijke verhouding tussen het bedrag van de heffing en de waarde van de door het ART verleende diensten. In tegenstelling tot wat de Ministerraad betoogt, is het daarom ook niet relevant dat het middel niet is afgeleid uit de schending van artikel 173 van de Grondwet. Die grondwetsbepaling heeft immers betrekking op de retributies, terwijl er te dezen geen sprake is van een retributie.

A.3.1. Voorts voert de verzoekende partij aan dat de bestreden bepaling een verschil in behandeling in het leven roept tussen, enerzijds, de houder van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal en, anderzijds, de ondernemingen die zijn onderworpen aan het toezicht van het Belgisch Instituut voor postdiensten en telecommunicatie (hierna : het BIPT) dan wel van de Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas (hierna : de CREG). Het ART, het BIPT en de CREG hebben alle een raadgevende opdracht ten behoeve van de overheid en oefenen toezicht uit op een geliberaliseerde markt. Die instanties hebben derhalve soortgelijke bevoegdheden, zodat de economische actoren die zijn onderworpen aan het toezicht daarvan zich in vergelijkbare situaties bevinden. Ook de parlementaire voorbereiding van de wet van 8 mei 2024 bevestigt dat het om vergelijkbare categorieën van personen gaat, aangezien daarin, wat betreft het beroepsgeheim van de leden van het ART, wordt verwezen naar de regels met betrekking tot het BIPT en de CREG.

A.3.2. De verzoekende partij zet uiteen dat zij een heffing verschuldigd is die overeenstemt met 16 % van de personeels- en werkingskosten van het ART en dat zij slechts 70 % van die heffing kan recupereren bij de luchtvaartmaatschappijen, terwijl de voormelde andere ondernemingen niet zelf dienen in te staan voor de financiering van de regulator die op hen toezicht uitoefent. De CREG wordt gefinancierd door de gebruikers van elektriciteit en aardgas via de bijzondere accijnzen op die producten, zoals ingevoerd bij de programmawet van 27 december 2021. Wat betreft de financiering van het BIPT, voorziet het koninklijk besluit van 7 maart 2007 « betreffende de kennisgeving van elektronische-communicatiediensten en -netwerken » in de inning van eenmalige rechten bestemd om de kosten te dekken van de kennisgeving van een elektronische-communicatiedienst of een openbaar elektronisch-communicatienetwerk, en van jaarlijkse rechten bestemd om de kosten te dekken van het dossierbeheer. Die rechten vormen de vergoeding van de diensten die het BIPT verleent in het persoonlijk belang van de telecomoperatoren, en staan in een redelijke verhouding tot de waarde van die diensten. De parlementaire voorbereiding van de wet van 8 mei 2024 bevat geen verantwoording voor het bekritiseerde verschil in behandeling.

A.3.3. In tegenstelling tot wat de Ministerraad betoogt, vindt het voormelde verschil in behandeling evenmin een grondslag in de richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2009 « inzake luchthavengelden » (hierna : de richtlijn 2009/12/EG), aldus de verzoekende partij. Artikel 11, lid 5, van die richtlijn biedt de lidstaten slechts de mogelijkheid om de luchthavenbeheerder te laten bijdragen aan de financiering van de regulator, zonder hen daartoe te verplichten. De grieven van de verzoekende partij zijn dus niet gericht tegen de richtlijn 2009/12/EG.

A.4. Volgens de Ministerraad is artikel 39 van de wet van 8 mei 2024 bestaanbaar met de artikelen 10, 11 en 170 van de Grondwet.

A.5. De Ministerraad doet gelden dat de bestreden heffing een retributie is. Zij vormt de tegenprestatie voor de diensten die het ART verleent ten voordele van de verzoekende partij en heeft een vergoedend karakter. Overigens is het middel niet afgeleid uit de schending van artikel 173 van de Grondwet, dat de grondwettelijke basis vormt voor de invoering van retributies.

A.6.1. De Ministerraad vervolgt dat de in het middel vermelde categorieën van personen niet vergelijkbaar zijn. Het ART, de CREG en het BIPT zijn bevoegd ten aanzien van wezenlijk verschillende sectoren. De loutere omstandigheid dat al die instanties regulatoren zijn, heeft niet als gevolg dat zij op een gelijkaardige wijze dienen te worden gefinancierd. Het is niet relevant dat, in de parlementaire voorbereiding van de wet van 8 mei 2024, het beroepsgeheim van de leden van het ART wordt vergeleken met dat van de leden van de CREG en het BIPT.

A.6.2. Volgens de Ministerraad vindt de financieringsregeling van het ART daarnaast een grondslag in het recht van de Europese Unie, meer bepaald in de richtlijn 2009/12/EG, hetgeen niet het geval is voor de financieringsregeling van de CREG en van het BIPT. Krachtens artikel 11, lid 5, van de voormelde richtlijn kan de onafhankelijke toezichhoudende autoriteit worden gefinancierd via heffingen opgelegd aan luchthavengebruikers en luchthavenbeheerders. De door de verzoekende partij verschuldigde heffing bedraagt 16 % van de personeels- en werkingskosten van het ART. Dat percentage stemt overeen met het gedeelte van de diensten die het ART verleent ten behoeve van de luchtvaartsector. Bovendien kan de verzoekende partij 70 % van de door haar verschuldigde heffing recupereren bij de luchtvaartmaatschappijen. Artikel 39 van de wet van 8 mei 2024 vormt bijgevolg een rechtstreekse omzetting van de richtlijn 2009/12/EG, zodat de grieven van de verzoekende partij in werkelijkheid zijn gericht tegen die richtlijn. De verzoekende partij verzoekt het Hof echter niet om aan het Hof van Justitie van de Europese Unie een prejudiciële vraag te stellen over de geldigheid van de voormelde richtlijn, aldus de Ministerraad.

- B -

Ten aanzien van de bestreden bepaling en de context ervan

B.1. Het beroep tot vernietiging heeft betrekking op de heffing verschuldigd door de houder van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal, ter financiering van het federaal Agentschap voor de Regulering van Transport (hierna : het ART).

B.2. Het ART is opgericht bij artikel 34 van de wet van 8 mei 2024 « betreffende de toegankelijkheidsvoorschriften voor vervoersdiensten en houdende de oprichting van het Federaal Agentschap voor de Regulering van Transport » (hierna : de wet van 8 mei 2024).

B.3. Het ART is, wat de spoorwegen betreft, het toezichthoudende orgaan bedoeld in artikel 61 van de Spoorcodex en, wat de luchthaven Brussel-Nationaal betreft, de economisch regulerende overheid bedoeld in artikel 52, 3°, van de wet van 20 juli 2005 « houdende diverse bepalingen » (artikel 35 van de wet van 8 mei 2024). Het is in de plaats getreden van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal (zie de artikelen 57 tot 59 van de wet van 8 mei 2024).

B.4. Wat in het bijzonder de luchthaven Brussel-Nationaal betreft, omvatten de bevoegdheden van het ART « de analyse en opvolging van de luchthavengelden, de goedkeuring en opvolging van de kwaliteitscharters voor passagiers en luchtvaartmaatschappijen, de goedkeuring en opvolging van de samenwerkingsovereenkomst inzake het niveau van dienstverlening afgesloten tussen Brussels Airport en de verleners van grondafhandelingsdiensten, toezicht houden op het afsluiten van een samenwerkingsovereenkomst inzake het niveau van dienstverlening afgesloten tussen Brussels Airport en Skeyes, en tenslotte het bepalen van de inhoud van de gebruiksvoorwaarden van Brussels Airport » (*Parl. St.*, Kamer, 2023-2024, DOC 55-3952/002, p. 13; zie ook de koninklijke besluiten van 21 juni 2004 « betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal » en 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 »).

B.5. Het ART geniet een autonoom financieel beheer. Alle personeels- en werkingskosten worden gedragen door de inkomsten van het ART (artikel 38 van de wet van 8 mei 2024).

B.6.1. Het bestreden artikel 39 van de wet van 8 mei 2024 bepaalt :

« § 1. De inkomsten van het Agentschap omvatten het geheel van retributies geïnd bij de houder van de exploitatielicentie en bij de infrastructuurbeheerder.

§ 2. De Koning stelt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, het bedrag van het geheel van retributies bedoeld in paragraaf 1 vast, alsook de nadere regels voor de toerekening en storting van de retributies.

§ 3. Het geheel van retributies wordt voor 16 % betaald door de houder van de exploitatielicentie en voor 84 % door de infrastructuurbeheerder.

[...]

§ 5. De houder van de exploitatielicentie recupereert 70 % van het bedrag bedoeld in paragraaf 3, bij de luchtvaartmaatschappijen. De houder van de exploitatielicentie rekent maandelijks aan de luchtvaartmaatschappijen 1/12e van dit bedrag aan, naar rata van het aantal uitgevoerde bewegingen in de luchthaveninstallaties gedurende de voorgaande maand ».

B.6.2. De houder van de exploitatielicentie is de houder van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal, bedoeld in artikel 3 van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 « betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal » (artikel 33, 6°, van de wet van 8 mei 2024). Krachtens dat artikel 3 wordt « de licentie voor de uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal [...] verleend aan Brussels Airport Company », de verzoekende partij.

De infrastructuurbeheerder is de instantie of onderneming bedoeld in artikel 3, 29°, van de Spoorcodex (artikel 33, 5°, van de wet van 8 mei 2024).

B.7. De parlementaire voorbereiding van de wet van 8 mei 2024 preciseert dat het ART twee financieringsbronnen heeft, « de eerste uit de spoorwegsector en de tweede afkomstig van de luchthavensector », en dat « anders dan bij sommige andere regulatoren [...] de Dienst Regulering (de voorganger van het Agentschap) nooit begunstigde [is] geweest van een publieke financiering in de vorm van een dotatie » (*Parl. St.*, Kamer, 2023-2024, DOC 55-3952/002, p. 17). Nog volgens de parlementaire voorbereiding worden « alle personeels- en werkingskosten [...] gedragen door de inkomsten van het Agentschap, dat wordt gefinancierd door de sector met dezelfde verdeelsleutel tussen de luchthaven en de spoorsector als vandaag » (*Parl. St.*, Kamer, 2023-2024, DOC 55-3952/003, p. 6).

B.8. De bepalingen van de wet van 8 mei 2024 met betrekking tot de oprichting van het ART zijn in werking getreden op 20 maart 2025 (artikel 61 van de wet van 8 mei 2024).

Ten gronde

B.9. Het enige middel is afgeleid uit de schending, door artikel 39 van de wet van 8 mei 2024, van de artikelen 10, 11 en 170 van de Grondwet.

B.10.1. De artikelen 10 en 11 van de Grondwet waarborgen het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie.

B.10.2. Het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie sluit niet uit dat een verschil in behandeling tussen categorieën van personen wordt ingesteld, voor zover dat verschil op een objectief criterium berust en het redelijk verantwoord is.

Het bestaan van een dergelijke verantwoording moet worden beoordeeld rekening houdend met het doel en de gevolgen van de betwiste maatregel en met de aard van de ter zake geldende beginselen; het beginsel van gelijkheid en niet discriminatie is geschonden wanneer vaststaat dat er geen redelijk verband van evenredigheid bestaat tussen de aangewende middelen en het beoogde doel.

B.11. Artikel 170, § 1, van de Grondwet bepaalt :

« Geen belasting ten behoeve van de Staat kan worden ingevoerd dan door een wet ».

Die bepaling drukt het wettigheidsbeginsel in fiscale zaken uit, dat vereist dat de wezenlijke bestanddelen van de belasting in beginsel bij de wet worden bepaald, opdat geen enkele belasting kan worden geheven zonder de instemming van de belastingplichtigen, uitgedrukt door hun vertegenwoordigers. Tot de wezenlijke bestanddelen van de belasting behoren de aanwijzing van de belastingplichtigen, de belastbare materie, de belastbare grondslag, de aanslagvoet en de eventuele belastingvrijstellingen en -verminderingen.

B.12. Om te voldoen aan de vereisten van artikel 6 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof, moeten de middelen van het verzoekschrift te kennen geven welke van de regels waarvan het Hof de naleving waarborgt, zouden zijn geschonden, alsook welke de bepalingen zijn die deze regels zouden schenden, en uiteenzetten in welk opzicht die regels door de bedoelde bepalingen zouden zijn geschonden.

B.13. De verzoekende partij voert allereerst aan dat artikel 39 van de wet van 8 mei 2024 de bij die bepaling opgelegde heffing als een retributie kwalificeert, terwijl het in werkelijkheid om een belasting gaat. Uit het verzoekschrift kan echter niet worden afgeleid in welk opzicht zulks aanleiding zou geven tot de ongrondwettigheid van de bestreden bepaling. In het

bijzonder zet de verzoekende partij niet uiteen in welk opzicht de wetgever zou hebben nagelaten zelf de wezenlijke bestanddelen van de eventuele belasting te bepalen en derhalve het wettigheidsbeginsel in fiscale zaken zou hebben geschonden.

Zonder dat het nodig is te bepalen of de heffing als een belasting of een retributie dient te worden beschouwd, is het middel bijgevolg onontvankelijk in zoverre het is afgeleid uit de schending van artikel 170 van de Grondwet.

B.14. Voorts voert de verzoekende partij aan dat artikel 39 van de wet van 8 mei 2024 een verschil in behandeling in het leven roept tussen, enerzijds, de houder van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal en, anderzijds, de ondernemingen die actief zijn op de markt voor telecommunicatie dan wel voor elektriciteit en/of aardgas. De laatstgenoemde ondernemingen zijn onderworpen aan het toezicht van respectievelijk het Belgisch Instituut voor postdiensten en telecommunicatie (hierna: het BIPT) en de Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas (hierna: de CREG). Zij zouden niet zelf de werkingskosten dienen te dragen van de regulator onder wiens bevoegdheid zij vallen, in tegenstelling tot de houder van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal, die een heffing verschuldigd is waarvan het bedrag overeenstemt met een aandeel van de personeels- en werkingskosten van het ART.

B.15.1. De inkomsten van het BIPT omvatten onder meer « het geheel van de rechten geïnd op basis van de titels III en IV van de wet van 21 maart 1991 alsook het geheel van rechten geïnd op basis van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie en de wet van 5 mei 2017 betreffende de audiovisuele mediadiensten in het tweetalig gebied Brussel-Hoofdstad » (artikel 30, § 1, 4^o, van de wet van 17 januari 2003 « met betrekking tot het statuut van de regulator van de Belgische post- en telecommunicatiesector »).

De verzoekende partij verwijst in het bijzonder naar de rechten die de telecomoperatoren verschuldigd zijn op grond van het koninklijk besluit van 7 maart 2007 « betreffende de kennisgeving van elektronische-communicatiediensten en -netwerken ».

B.15.2. De werkingskosten van de CREG worden in essentie gedekt door de ontvangsten die voortvloeien uit de bijzondere accijnzen op elektriciteit en aardgas (artikelen 21*bis*, § 1, en 25, § 3, van de wet van 29 april 1999 « betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt »),

artikelen 15/11, § 1*bis*, en 15/15, § 4, van de wet van 12 april 1965 « betreffende het vervoer van gasachtige produkten en andere door middel van leidingen », en artikel 419, *i*) en *k*), van de programmawet van 27 december 2004).

B.16.1. De Ministerraad voert aan dat de voormelde categorieën van personen niet vergelijkbaar zijn.

B.16.2. Verschil en niet-vergelijkbaarheid mogen niet met elkaar worden verward. Het feit dat het ART, het BIPT en de CREG bevoegd zijn ten aanzien van verschillende sectoren, kan weliswaar een element zijn in de beoordeling van een verschil in behandeling, maar kan niet volstaan om tot de niet-vergelijkbaarheid te besluiten. Zo niet zou de toetsing aan het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie van elke inhoud worden ontdaan. De in het middel beoogde categorieën van personen zijn allen actief in een gereguleerde markt, zodat zij vergelijkbaar zijn ten aanzien van de wijze waarop zij al dan niet dienen bij te dragen aan de financiering van de instantie die toezicht uitoefent op die markt.

B.17.1. Volgens de Ministerraad vindt het bekritiseerde verschil in behandeling een grondslag in de richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2009 « inzake luchthavengelden » (hierna : de richtlijn 2009/12/EG), die gedeeltelijk is omgezet door de wet van 8 mei 2024. Krachtens artikel 11, lid 5, van die richtlijn « [kunnen] de lidstaten [...] een financieringsmechanisme voor de onafhankelijke toezichthoudende autoriteit instellen, dat onder andere kan inhouden dat een heffing wordt opgelegd aan luchthavengebruikers en luchthavenbeheerders ».

B.17.2. Het staat aan het Hof om, binnen de beleidsruimte die een richtlijn aan de lidstaten laat, de omzetting ervan te toetsen aan de bepalingen waarvan het de inachtneming vermag te waarborgen. De omstandigheid dat een richtlijn aan de lidstaten enige beleidsruimte toekent, ontslaat de wetgever immers niet van zijn verplichting om de grondwetsbepalingen in acht te nemen.

Niettemin dient het Hof bij die toetsing rekening te houden met de doelstellingen van de betrokken richtlijn en met het beginsel van de volle werking van het Europees Unierecht.

B.18. In sociaaleconomische aangelegenheden beschikt de wetgever over een ruime beoordelingsbevoegdheid, die hem een grote vrijheid geeft bij het kiezen van de maatregelen die vereist zijn om de instanties die met de regulering van een bepaalde sector belast zijn te financieren. Het Hof mag de daarbij gemaakte beleidskeuzes, alsook de motieven die daaraan ten grondslag liggen, slechts afkeuren indien zij op een manifeste vergissing zouden berusten of indien zij onredelijk zouden zijn.

B.19. Het ART, het BIPT en de CREG zijn bevoegd ten aanzien van respectievelijk het spoorweg- en luchtvervoer, de post- en telecommunicatiesector, en de elektriciteits- en aardgasmarkt. Het gaat om sectoren met uiteenlopende kenmerken, wat betreft onder meer de aangeboden producten en diensten, de marktstructuur, de prijs- en tariefbepaling, de toepasselijke heffingen, en het aantal en de hoedanigheid van de betrokken ondernemingen. Elk van die sectoren is onderworpen aan een verschillend wetgevend kader, dat deels wordt beheerst door het Europees Unierecht.

B.20.1. Die verscheidenheid aan situaties kan verantwoorden dat het ART, het BIPT en de CREG op een verschillende wijze worden gefinancierd, naargelang van de specifieke kenmerken van elk van de sectoren waarvoor zij bevoegd zijn en van hun onderscheiden opdrachten. Het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie vereist niet dat de inkomsten van die instanties op identieke of soortgelijke wijze worden gedragen door de ondernemingen waarop zij toezicht uitoefenen. Er kan worden aanvaard dat, bij een nadere vergelijking van de systemen waaraan die ondernemingen zijn onderworpen, verschillen in behandeling aan het licht komen, nu eens in de ene zin, dan weer in de andere, onder voorbehoud dat elk van de in het geding zijnde regels dient overeen te stemmen met de logica van het systeem waarvan die regel deel uitmaakt.

B.20.2. Aldus is het niet onredelijk dat de personeels- en werkingskosten van het ART worden gefinancierd door een jaarlijkse heffing die overeenstemt met een vast percentage van die kosten en die wordt opgelegd aan de beheerder van de spoorweginfrastructuur en aan de houder van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal, terwijl de werkingskosten van het BIPT en de CREG onder meer worden gefinancierd door respectievelijk de bijzondere accijnzen op elektriciteit en aardgas, dan wel bepaalde forfaitaire rechten die de telecomoperatoren verschuldigd zijn naargelang de activiteiten van elektronische communicatie die zij ontplooiën. Zoals is vermeld in B.17.1, laat artikel 11, lid 5, van de

richtlijn 2009/12/EG overigens uitdrukkelijk toe dat aan de luchthavenbeheerder een heffing wordt opgelegd ter financiering van de onafhankelijke toezichthoudende autoriteit.

B.21. Artikel 39 van de wet van 8 mei 2024 heeft ten slotte geen onevenredige gevolgen voor de houder van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal. Hij dient slechts in te staan voor de betaling van 16 % van de personeels- en werkingskosten van het ART, waarvan de overige 84 % wordt betaald door de beheerder van de spoorweginfrastructuur, en kan 70 % van het door hem verschuldigde bedrag recupereren bij de luchtvaartmaatschappijen (artikel 39, §§ 3 en 5, van de wet van 8 mei 2024). Verschillende opdrachten van het ART dragen bovendien bij aan een kwaliteitsvolle uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal, in overeenstemming met de toepasselijke regelgeving en de exploitatielicentie. Daaruit volgt dat de financieringsregeling van het ART geen buitensporige last doet wegen op de houder van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal.

B.22. Artikel 39 van de wet van 8 mei 2024 schendt de artikelen 10 en 11 van de Grondwet niet.

Het middel is niet gegrond.

Om die redenen,

het Hof

verwerpt het beroep.

Aldus gewezen in het Nederlands, het Frans en het Duits, overeenkomstig artikel 65 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof, op 19 juni 2025.

De griffier,

De voorzitter,

Frank Meersschaut

Luc Lavrysen