

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

VOORZITTER VAN DE IXe KAMER

A R R E S T

**nr. 213.779 van 9 juni 2011
in de zaak A. 199.355/IX-7081**

In zake: de DIENST REGULERING VAN HET
SPOORWEGVERVOER EN VAN DE EXPLOITATIE VAN
DE LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL
gevestigd te 1030 Brussel
Vooruitgangstraat 80 bus 5
alwaar woonplaats wordt gekozen
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Mia Wouters
kantoor houdend te 1180 Brussel
Vossendreef 6 b 1

tegen:

de BELGISCHE STAAT, vertegenwoordigd door de
staatssecretaris voor Mobiliteit
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Tom De Gendt
kantoor houdend te 3000 Leuven
Sint-Geertruiabdij 8/2
bij wie woonplaats wordt gekozen

Tussenkommende partij:

de NV THE BRUSSELS AIRPORT COMPANY
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Thomas Janssen en Olivier Vanhulst
kantoor houdend te 1050 Brussel
Marsveldplein 5
bij wie woonplaats wordt gekozen
en
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Patrick Devers
kantoor houdend te 9000 Gent
Kouter 71-72

I. Voorwerp van het beroep

1. Het beroep, ingesteld op 23 februari 2011, strekt tot de nietigverklaring en de schorsing van de tenuitvoerlegging van de beslissing van de staatssecretaris voor Mobiliteit van 12 januari 2011 met betrekking tot het tariefstelsel en de tariefformule voor de gereguleerde periode van april 2011 tot maart 2016 voor Brussel-Nationaal.

II. Verloop van de rechtspleging

2. De verwerende partij heeft een administratief dossier en een nota ingediend.

Auditeur Alexander Van Steenberge heeft een verslag opgesteld over het beroep tot nietigverklaring met toepassing van artikel 93, eerste lid, van het besluit van de Regent van 23 augustus 1948 tot regeling van de rechtspleging voor de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, en over de vordering tot schorsing met toepassing van artikel 12 van het koninklijk besluit van 5 december 1991 tot bepaling van de rechtspleging in kort geding voor de Raad van State.

De verzoekende partij heeft een zittingsnota ingediend en de verwerende partij heeft een schriftelijk antwoord op die zittingsnota ingediend.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 16 mei 2011, datum waarop de zaak tegensprekelijk werd uitgesteld op de terechtzitting van 30 mei 2011.

Staatsraad Daniël Moons heeft verslag uitgebracht.

Advocaten Mia Wouters en Philippe Vande Castele, die verschijnen voor de verzoekende partij, advocaat Tom De Gendt, die verschijnt

voor de verwerende partij, en advocaten Thomas Janssens, Olivier Vanhulst en Patrick Devers, die verschijnen voor de tussenkomende partij, zijn gehoord.

Auditeur Alexander Van Steenberge heeft een met dit arrest eensluidend advies gegeven.

Er is toepassing gemaakt van de bepalingen op het gebruik der talen, vervat in titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

III. Feiten

3.1. Op 14 oktober 2010 neemt The Brussels Airport Company (hierna: “TBAC” genoemd) een beslissing omtrent de herziening van het tariefsysteem en betreffende de formule voor tariefcontrole voor de gereguleerde periode april 2011 - maart 2016. Deze beslissing is genomen na raadpleging van de luchtvaartmaatschappijen. Deze beslissing wordt op 15 oktober 2010 aan de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal (hierna: “de Dienst Regulering” genoemd) overgemaakt met het verzoek om het tariefsysteem en de formule voor tariefcontrole overeenkomstig artikel 34, § 3, van het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van Brussels International Airport Company (B.I.A.C.) in een naamloze vennootschap van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties (hierna: “Omzettings-KB” genoemd) goed te keuren.

3.2. Op 14 december 2010 heeft de dienst zijn beslissing betreffende het tariefsysteem en formule voor tariefcontrole voor de gereguleerde periode april 2011 - maart 2016 meegedeeld aan TBAC. Deze beslissing luidt als volgt:

“Gelet op artikel 35 §3 van het KB van 27 mei 2004 dat de Dienst de bevoegdheid verleent aanpassingen te eisen aan het tariefsysteem indien wordt vastgesteld dat het tariefsysteem (ondermeer):

1° niet de meegedeelde formule eerbiedigt;

2° discriminatoir en niet-transparant is.

Beslist de Dienst dat:

De meegedeelde formule voor tariefcontrole wordt goedgekeurd mits aanpassing als volgt:

- ☐ Alle gereguleerde tarieven worden jaarlijks aangepast met CPI - 0,55%
- ☐ Boven op de CPI - 0,55% worden de tarieven aangepast vanaf (...) april van het jaar waarin de werken vooraan Pier A West zullen aanvangen, gebaseerd op de geplande en de eigene kapitaaluitgaven a rato van 0,25% per schijf van tien miljoen (10.000.000€) investeringen inzake Pier A West.

De Dienst eist echter geïnformeerd te worden over de detailinformatie (toegekende offertes, facturen, etc) die aan de basis ligt van de berekening van de procentuele verhoging door The Brussels Airport Company en dit ten laatste op het moment van de publicatie van de tarieven voor gereguleerde activiteiten zoals geregeld bij artikel 52 §3 van het KB van 21 juni 2004.

Het meegedeelde tariefsysteem wordt goedgekeurd mits aanpassing als volgt:

- ☐ Het eenheidstarief voor het landen en opstijgen van de vliegtuigen wordt gedurende de gehele gereguleerde periode april 2011 - maart 2016 verminderd met zeven eurocent (0,07€), en dit teneinde een terugbetaling te doen van de aangerekende afschrijvingen van het investeringstekort uit de gereguleerde periode april 2006 - maart 2011. Concreet betekent dit dat het eenheidstarief voor landen en opstijgen één euro en achtennegentig eurocent (1,98€) bedraagt;
- ☐ De Dienst doet geen uitspraak over het meegedeelde PRM-tarief;
- ☐ De Dienst doet geen uitspraak over het meegedeelde incentivesysteem.”

3.3. Op 22 december 2010 heeft TBAC willig beroep ingesteld tegen deze beslissing bij de staatssecretaris voor Mobiliteit en maakt zij haar opmerkingen omtrent het tariefsysteem over.

3.4. Op 12 januari 2011 wijzigt de staatssecretaris voor Mobiliteit gedeeltelijk de beslissing van de dienst van 14 december 2010. Deze beslissing luidt als volgt:

“Uit de confrontatie tussen de evaluatie van de elementen onder ‘punt 2 Evaluatie van het meegedeelde dossier’ van bovenvermeld document van de Dienst en de termen van het tariefvoorstel geformuleerd op grond van het akkoord tussen TBAC en de luchtvaartmaatschappijen, blijkt dat in essentie de discussie vervat ligt in volgende vijf relevante punten.

A. Formule voor tariefcontrole

1. Herwaarderingsmeerwaarden

Met betrekking tot de herwaardering van activa worden de eruit voortvloeiende afschrijvingen inbegrepen in de kostenbasis van het tarief van de gereguleerde diensten.

Als de boeking van deze afschrijvingen in de kostenbasis van de gereguleerde diensten in strijd is met de Europese regelgeving betreffende gereguleerde diensten zal de formule $CPI + 0,4 \%$, zoals vermeld in de punten 6 a), b), en c) aangepast worden.

2. Investeringskosten

Wat de afschrijvingskost van investeringen betreft heeft de Dienst de top down benadering van TBAC verworpen en stelt de Dienst de bottom up benadering in de plaats. Ik treed de redenering van de Dienst bij maar ga desalniettemin niet volledig voorbij aan het akkoord tussen TBAC en de luchtvaartmaatschappijen.

Daarom stel ik een variabel systeem in de plaats dat erin bestaat om uit te gaan van de werkelijke investeringen waarbij de aangenomen CPI-formule wordt verhoogd met 0,35% per 15 miljoen euro geprorateerd op basis van de geplande kapitaalsuitgaven, gecumuleerd met de eigenlijke kapitaalsuitgaven van de in punt 6, c) vermelde ontwikkelingsprojecten.

Bovendien zal de totale jaarlijkse aanpassing van de gereguleerde tarieven conform het akkoord met luchtvaartmaatschappijen, $CPI + 0,9\%$ (zonder Pier A West) niet overstijgen. Het eventuele saldo boven $CPI + 0,9\%$ (zonder Pier A West) wordt overgedragen naar de daaropvolgende jaren van de gereguleerde periode.

3. CAPEX index

Wat het toepassen van een CAPEX index (TBAC) voor de OPEX betreft, dient erkend te worden dat er effectief een verband bestaat tussen de investeringen en de OPEX kost, zonder dat deze voor elke investering noodzakelijk lineair is. Zo kan de aanschaf van bepaalde infrastructuur het mogelijk maken om functioneringskosten te drukken terwijl daartegenover uitbreiding van sommige commerciële gebouwen of oppervlakten de werkingskosten lineair laten toenemen.

Zich baserend op een grondige analyse van het investeringsprogramma wordt de CAPEX index (TBAC) gedeeltelijk doorgerekend naar de OPEX.

4. Personeelskost

Rekening houdend met verschillende elementen zoals de jaarlijkse aanpassing van de loonmassa, de verschuiving statutair - contractueel personeel, impact vereffening pensioenfonds, opleiding en andere HR kosten en een efficiëntietarget is een stijging van de personeelskosten buiten index van 2 % realistisch.

5. Incentives

TBAC past promotietarieven toe voor het aantrekken van nieuwe bestemmingen of extra frequenties als ook voor bijkomende cargocapaciteit.

Deze tarieven worden op een transparante en niet-discriminatoire wijze toegekend en zijn bedoeld om de trafiek en ook de inkomsten van TBAC te doen toenemen. Anderzijds wordt vastgesteld dat TBAC bij zijn trafiekprognose voor de komende gereguleerde periode hogere trafiekstijgingen voorop stelt dan internationaal verwacht wordt. Dit kan verklaard worden door het feit dat de luchthaven ervan uitgaat dat haar promotietarievenbeleid vruchten zal dragen en dat ze derhalve ook vooraf rekening houdt met de toename van de ontvangsten.

Bovendien mag niet uit het oog verloren worden dat de toename van de trafiek de luchthaven in staat stelt om efficiënter en dus competitiever te werken, wat betekent dat in de toekomst de luchthaven meer directe en indirecte tewerkstelling kan genereren uit de incentives.

In deze geest mag TBAC de directe minontvangsten van dit incentives-systeem in rekening brengen.

6. Aanpassing formule voor tariefcontrole

Op basis van wat voorafgaat wordt de formule voor tariefcontrole zoals door TBAC aan de Dienst meegedeeld op 15 oktober 2010 en zoals door de Dienst aangepast in het document 'Beslissing D-2010-02-LA, Beslissing betreffende het tariefsysteem en formule voor tariefcontrole voor de gereguleerde periode april 2011 - maart 2016 meegedeeld door The Brussels Airport Company', goedgekeurd mits deze als volgt aangepast wordt:

- a) Alle gereguleerde tarieven worden jaarlijks aangepast met $CPI + 0,4\%$.
- b) Boven op de $CPI + 0,4\%$ worden de tarieven aangepast vanaf de maand april van het jaar waarin de werken betreffende Pier A West zullen aanvangen, gebaseerd op de geplande en de eigenlijke kapitaaluitgaven a rato van 0,25% per schijf van tien miljoen euro (10.000.000€) investeringen inzake Pier A West.
- c) Boven op de $CPI + 0,4\%$ worden de tarieven aangepast vanaf de maand april van het jaar waarin onderstaande investeringen in ontwikkelingsprojecten zullen aanvangen, gebaseerd op de geplande en de eigenlijke

kapitaalsuitgaven a rato van 0,35% per vijftien miljoen euro (15.000.000€) investeringen inzake deze ontwikkelingsprojecten.

- o De totale verhoging gerelateerd aan de investeringen in deze ontwikkelingsprojecten wordt beperkt tot 1,4% voor de gereguleerde periode 1 april 2011- 31 maart 2016.
- o De verhoging van 0,35% wordt geprorateerd op basis van de geplande kapitaalsuitgaven, gecumuleerd met de eigenlijke kapitaalsuitgaven.
- o De totale jaarlijkse aanpassing van de gereguleerde tarieven zal conform het akkoord met luchtvaartmaatschappijen, CPI + 0,9% (zonder Pier A West) niet overstijgen. Het eventuele saldo boven CPI + 0,9% (zonder Pier A West) wordt overgedragen naar de daaropvolgende jaren van de gereguleerde periode.
- o De ontwikkelingsprojecten waarop bovenstaande regels van toepassing zijn voor de gereguleerde periode 1 april 2011- 31 maart 2016, zijn de volgende:
 - Apron 9 East geraamd op 10 miljoen euro
 - Taxiway N3-N6 Phase 1 geraamd op 10 miljoen euro
 - Pier B platform geraamd op 7,1 miljoen euro
 - T-zone expansie geraamd op 8,9 miljoen euro
 - Connector building geraamd op 18,6 miljoen euro
 - New screen technology geraamd op 5,5 miljoen euro
- o De geplande investeringen in deze ontwikkelingsprojecten zijn geschat op zestig miljoen euro (60.000.000€) voor de gereguleerde periode 1 april 2011- 31 maart 2016. De hoger vermelde investeringsbedragen per ontwikkelingsproject en de fasering van de ontwikkelingsprojecten zijn indicatief en kunnen nog evolueren.

Ik verzoek u bijgevolg bovenvermelde formule voor tariefcontrole te publiceren.

B. Tariefsysteem

In de eerste gereguleerde periode werd uitgegaan van een bepaald investeringsprogramma dat echter niet volledig werd uitgevoerd ondermeer door de economische crisis die zich bijzonder in de luchtvaart sterk heeft laten voelen.

Inderdaad TBAC diende omwille van de sterk afgenomen ontvangsten ingrijpende maatregelen te nemen om zijn financiële positie veilig te stellen. Anderzijds is vastgesteld dat TBAC de afgesproken prestatie- en kwaliteitsdoelstellingen heeft gehaald.

Daarom beslis ik dat de in rekening gebrachte afschrijvingen op de niet uitgevoerde onderdelen van het investeringsprogramma niet in mindering moeten gebracht worden voor de kostenbasis van de gereguleerde periode april 2011 - maart 2016.

Evenwel zal erover gewaakt worden dat de afschrijvingen van de niet gerealiseerde investeringen niet een tweede maal in de volgende kostenbasissen zullen worden opgenomen.

Bijgevolg wordt het door TBAC meegedeelde tariefsysteem goedgekeurd.

Overeenkomstig artikel 2 van de wet van 9 juli 2004 houdende diverse bepalingen (B.S. 15 juli 2004) kan TBAC tegen deze beslissingen een beroep met volle rechtsmacht instellen bij het Hof van Beroep te Brussel. Op straffe van verval moet dit beroep ten laatste 30 dagen na de betekening van onderhavige beslissing worden ingesteld conform de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek.”

3.5. Dit is de bestreden beslissing.

IV. Tussenkoms

4. Met een op 15 april 2011 ter post aangetekend verzoekschrift vraagt de NV Brussels Airport Company om in het geding te mogen tussenkomen.

Er is grond om dat verzoek in te willigen, wat betreft het administratief kort geding.

V. Regelmatigheid van de rechtspleging en de ontvankelijkheid van de vordering tot schorsing

5. Op 11 mei 2011 verstuurt de verzoekende partij per fax een zittingsnota naar de Raad van State die bestaat uit 9 bladzijden.

Op 26 mei 2011 verstuurt de verwerende partij een antwoordnota op voornoemde zittingsnota.

6. De verwerende partij en de tussenkomende partij vragen om eerstgenoemde nota uit de debatten te weren.

Beoordeling

7. Het koninklijk besluit van 5 december 1991 tot bepaling van de rechtspleging in kort geding voor de Raad van State voorziet niet in de mogelijkheid om een zittings- of pleitnota als een processtuk neer te leggen.

Het is de partijen evenwel toegestaan om nieuwe feiten of ontwikkelingen die een invloed zouden kunnen hebben op de ontvankelijkheid en/of de gegrondheid van de vordering tot schorsing, aan de Raad van State ter kennis te brengen en dit als antwoord op de nota met opmerkingen van de verwerende partij.

In zoverre de door de partijen neerlegde zittingsnota's op dergelijke feiten betrekking hebben, kunnen ze eventueel bij de zaak worden betrokken.

8. Om te besluiten tot de niet-toepassing van artikel 93, eerste lid, van het besluit van de Regent van 23 augustus 1948 tot regeling van de rechtspleging voor de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State voert de verzoekende partij in haar zittingsnota in essentie aan wat volgt:

“Tot het ontzeggen van de procesbekwaamheid kan enkel eventueel worden overgegaan na het beantwoorden van de door de verzoekende partij geformuleerde prejudiciële vragen aan het Grondwettelijk Hof en aan het Europees Hof van Justitie.”

Wat voorafgaat beantwoordt aan de omschrijving van nieuwe feiten, die een invloed zouden kunnen hebben op de ontvankelijkheid en op de eventuele gegrondheid van het beroep tot nietigverklaring.

In zoverre de zittingsnota's geen betrekking hebben op dergelijke feiten, maar de weerslag vormen van de uiteenzettingen ter zitting, worden ze niet als processtukken maar als loutere inlichtingen in aanmerking genomen.

Er is bijgevolg geen aanleiding om de zittingsnota's uit de debatten te weren.

9. Gelet op het complexe karakter van de zaak en op de omstandigheid dat de prejudiciële vragen die worden geformuleerd door de verzoekende partij een invloed zouden kunnen hebben op het ontvankelijkheidsonderzoek van de ingestelde vorderingen, is er thans geen aanleiding om voornoemde excepties te onderzoeken in de huidige stand van de procedure.

Dit geldt des te meer als niet is voldaan, zoals blijkt uit wat volgt, aan één van de schorsingsvoorwaarden van artikel 17, § 2, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

Omwille van het complexe karakter van de zaak en de geformuleerde prejudiciële vragen beslist de Raad van State dat het ingestelde beroep tot nietigverklaring niet kan worden afgedaan overeenkomstig de “korte debatten”-procedure, zoals bepaald in artikel 93, eerste lid, van het besluit van de Regent van 23 augustus 1948 tot regeling van de rechtspleging van de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

10. Hierna wordt bijgevolg de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing onderzocht.

VI. Onderzoek van de vordering tot schorsing

11. Krachtens artikel 17, § 2, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State kan slechts tot schorsing van de tenuitvoerlegging worden besloten onder de dubbele voorwaarde dat ernstige middelen worden aangevoerd die de vernietiging van de aangevochten beslissing kunnen verantwoorden en dat de

onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan berokkenen.

Het moeilijk te herstellen ernstig nadeel

Standpunt van de partijen

12. De verzoekende partij voert aan dat zijzelf, de luchtvaartpassagiers en de vliegtuigmaatschappijen een moeilijk te herstellen ernstig nadeel lijden.

Volgens de verzoekende partij miskent de bevoegde staatssecretaris de bevoegdheden van de Dienst Regulering en die van de rechterlijke macht. Zij voegt daaraan toe dat TBAC in afwachting van een arrest ten gronde door het Hof van Beroep te Brussel teveel gelden zal innen die niet meer kunnen worden terugbetaald aan de luchtvaartpassagiers.

Zij betreft het nadeel eveneens op haar taak als regulator en op haar personeel.

Om het moeilijk te herstellen ernstig nadeel verder te adstrueren gaat de verzoekende partij nader in op haar opdracht en op die van de staatssecretaris voor Mobiliteit en legt zij de nadruk op haar autonomie en onpartijdigheid.

De verzoekende partij betreft bij het nadeel ook de middelen waarvan zij aanvoert dat ze ernstig zijn.

13. De verwerende partij antwoordt in essentie dat de stelling dat TBAC teveel gelden zou kunnen innen een louter financieel nadeel uitmaakt dat vooreerst niet moeilijk te herstellen is en vervolgens de dienst niet persoonlijk raakt.

De weerslag op de werking van de dienst is geen moeilijk te herstellen ernstig nadeel, want de dienst behoudt nog steeds het toezicht op de naleving van het tariefsysteem en op de formule voor tariefcontrole.

Om de afwezigheid van het moeilijk te herstellen ernstig nadeel aan te tonen gaat de verwerende partij in op de rol van de verzoekende partij, op haar verhouding tot de bevoegde staatssecretaris, en op de inhoud van de richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2009 inzake luchthaven gelden.

Zij besluit dat de verzoekende partij het bestaan van het moeilijk te herstellen ernstig nadeel niet aantoont.

14. De tussenkomenende partij sluit zich daarbij aan.

Beoordeling

15. De verzoekende partij voert verschillende van elkaar te onderscheiden elementen aan die in samenhang genomen als een moeilijk te herstellen ernstig nadeel zouden moeten worden aanzien.

In hoofde van een overheidsdienst kan slechts sprake zijn van een persoonlijk moeilijk te herstellen ernstig nadeel indien de bestreden beslissing de uitoefening van de overheidstaak of een bestuursopdracht waarmee de overheid is belast, verhindert of in ernstige mate bemoeilijkt.

Daargelaten de vraag of een openbare dienst die geen rechtspersoonlijkheid heeft, een persoonlijk nadeel kan lijden, kan op het eerste gezicht het aangevoerde nadeel niet worden aanvaard.

De verzoekende partij is overeenkomstig het Omzettings-KB als economisch regulerende overheid onder meer betrokken zowel bij de aanvraag van een exploitatielicentie als bij de controle op de houder van een exploitatielicentie. In dat kader dient de verzoekende partij het tariefsysteem en de formule voor tariefcontrole goed te keuren en toe te zien op de naleving ervan.

De bestreden beslissing waarbij de beslissing van de verzoekende partij gedeeltelijk wordt hervormd, verhindert niet de uitoefening van de controlebevoegdheden die haar als een onafhankelijk orgaan zijn toegewezen.

De verzoekende partij toont bijgevolg niet aan dat de bestreden beslissing de uitoefening van de aan haar opgedragen overheidstaak verhindert of in ernstige mate bemoeilijkt, noch dat de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing de werking van haar diensten dermate in het gedrang zou brengen, dat het als een ernstig en moeilijk te herstellen nadeel moet worden aanzien.

16. Om voor schorsing in aanmerking te komen, is bovendien vereist dat het nadeel persoonlijk is en er een individualiseerbaar verband bestaat tussen het nadeel en de verzoekende partij.

Zij kan zich niet beroepen op het nadeel dat derden misschien dreigen te ondergaan als gevolg van de bestreden beslissing, laat staan dat de strijdigheid met de vigerende regelgeving als het wettelijk omschreven nadeel in aanmerking kan komen, omdat de voorwaarde van het moeilijk te herstellen ernstig nadeel een constitutieve en autonome schorsingsvoorwaarde is. De aard en de ernst van de aangevoerde middelen zijn in principe abstracte gegevens die op zichzelf geen nadelige gevolgen genereren. Het zijn twee afzonderlijk te beoordelen voorwaarden.

Het eventueel ernstig bevinden van de middelen, toont niet het moeilijk te herstellen ernstig nadeel aan.

Zo voert de verzoekende partij onder meer aan dat de staatssecretaris de bevoegdheden van de rechterlijke macht miskent; dat de bestreden beslissing in strijd is met de Europese regelgevingen, met artikel 3, §§ 2-3, van het Omzettings-KB. Deze aangevoerde onwettigheden tonen niet het moeilijk te herstellen ernstig nadeel aan dat de verzoekende partij persoonlijk lijdt ten gevolge van de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.

De verzoekende partij voegt daaraan toe dat de passagiers als gevolg van de bestreden beslissing teveel zullen moeten betalen. Naast het feit dat dit een financieel nadeel betreft, dat in beginsel niet moeilijk te herstellen is, is dit evenmin een nadeel dat de verzoekende partij persoonlijk treft.

Het nadeel dat het personeel van de verzoekende partij ondervindt, is evenmin een persoonlijk nadeel.

17. Bijgevolg is niet voldaan aan de tweede schorsingsvoorwaarde.

Deze vaststelling volstaat om de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing te verwerpen.

BESLISSING

1. Het verzoek van de NV the Brussels Airport Company tot tussenkomst in het administratief kort geding wordt ingewilligd.

2. De debatten worden heropend.

3. De zaak wordt verwezen naar de gewone rechtspleging.

4. De Raad van State verwerpt de vordering tot schorsing.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van 9 juni 2011,
door de Raad van State, IXe kamer, samengesteld uit:

Daniël Moons,	staatsraad, waarnemend voorzitter,
bijgestaan door	
Wim Geurts,	griffier.

De griffier

De voorzitter

Wim Geurts

Daniël Moons