

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

10 december 2001

ONTWERP VAN PROGRAMMAWET

(art. 125 tot 142)

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Jo VAN EETVELT**

INHOUD

I. Inleiding	3
II. Algemene bespreking	5
III. Stemmingen	16

Voorgaande documenten :

Doc 50 **1503/ (2001/2002)** :

001 : Wetsontwerp.
002 tot 009 : Amendementen.
010 tot 013 : Verslagen.
014 : Tekst aangenomen door de commissie.
015 : Verslag.
016 : Amendementen.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

10 décembre 2001

PROJET DE LOI-PROGRAMME

(art. 125 tot 142)

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET
DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
M. Jo VAN EETVELT

SOMMAIRE

I. Exposé introductif	3
II. Discussion générale	5
III. Votes	16

Documents précédents :

Doc 50 **1503/ (2001/2002)** :

001 : Projet de loi.
002 à 009 : Amendements.
010 à 013 : Rapports.
014 : Texte adopté par la commission.
015 : Rapport.
016 : Amendements.

Samenstelling van de commissie op datum van indiening van het verslag/

Composition de la commission à la date du dépôt du rapport :

Voorzitter / Président : Francis Van den Eynde

A. — Vaste leden / Membres titulaires

VLD	Hugo Philijns, Bart Somers, Ludo Van Campenhout.
CD&V	Jos Ansoms, Jozef Van Eetvelt, Servais Verherstraeten.
Agalev-Ecolo	Marie-Thérèse Coenen, Lode Vanoost.
PS	Jacques Chabot, Jean Depreter.
PRL FDF MCC	François Bellot, Olivier Chastel.
Vlaams Blok	Jan Mortelmans, Francis Van den Eynde.
SP.A	Marcel Bartholomeeussen.
PSC	André Smets.
VU&ID	Frieda Brepoels.

B. — Plaatsvervangers / Membres suppléants

Willy Cortois, Aimé Desimpel, Pierre Lano, Arnold Van Apen.
Pieter De Crem, Luc Goutry, Marcel Hendrickx, Yves Leterme.
Kristien Grauwels, Mirella Minne, Géraldine Pelzer-Salandra.
Jean-Pol Henry, Karine Lalieux, Bruno Van Grootenbrulle.
Pierette Cahay-André, Denis D'hondt, Robert Hondermarcq.
Filip De Man, Luc Sevenhans, Jaak Van den Broeck.
Els Haegeman, Daan Schalck.
Jean-Pierre Grafé, Luc Paque.
Alfons Borginon, Karel Van Hoorebeke.

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
FN	:	Front National
PRL FDF MCC	:	Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement
PS	:	Parti socialiste
PSC	:	Parti social-chrétien
SP.A	:	Socialistische Partij Anders
VLAAMS BLOK	:	Vlaams Blok
VLD	:	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU&ID	:	Volksunie&ID21

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :	Abréviations dans la numérotation des publications :
DOC 50 0000/000 : Parlementair document van de 50e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 50 0000/000 : Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA : Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA : Questions et Réponses écrites
CRIV : Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)	CRIV : Compte Rendu Intégral, avec à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)
CRIV : Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)	CRIV : Version Provisoire du Compte Rendu intégral (sur papier vert)
CRABV : Beknopt Verslag (op blauw papier)	CRABV : Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)
PLEN : Plenum (witte kaft)	PLEN : Séance plénière (couverture blanche)
COM : Commissievergadering (beige kaft)	COM : Réunion de commission (couverture beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers	Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Bestellingen :	Commandes :
Natieplein 2	Place de la Nation 2
1008 Brussel	1008 Bruxelles
Tel. : 02/ 549 81 60	Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be	www.laChambre.be
e-mail : alg.zaken@deKamer.be	e-mail : aff.generales@laChambre.be

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft de haar voorgelegde bepalingen van voornoemd ontwerp van programmawet besproken op 21 november, 4 en 5 december 2001.

II. — ALGEMENE BESPREKING

A. Inleidende uiteenzetting door de heer Rik Daems, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

De minister verwijst naar de memorie van toelichting (pp. 58 tot 72, DOC 50 1503/001).

Hij voegt de volgende verklarende nota toe over BIAC van 21 november 2001, alsook een nota aan de ministerraad over de tewerkstellingscel opgestart in de nasleep van het faillissement van Sabena.

De voorliggende artikelen zullen overigens worden aangevuld met een nieuw ontworpen artikel 142bis krachtens hetwelk de Federale Participatiemaatschappij de nodige fondsen zou storten aan het zogeheten «Fonds voor de sluiting van ondernemingen» teneinde de in het raam van het sociaal plan afgesproken premies te kunnen betalen (zie lager bij de artikelsgewijze bespreking).

Nota over BIAC

In de programmawet worden een aantal artikelen opgenomen betreffende BIAC, die tot doel hebben het wetelijk kader te creëren voor de omvorming van de vennootschap, de «grandfathering» van de rechten van het statutair personeel, de licentie, mogelijke strategische transacties en de verkoop van de gronden.

Concreet betreft het de volgende bepalingen:

1. De *omvorming* van het statuut van BIAC: omvorming in een gewone NV
2. «*Grandfathering*» van de verworven rechten van het statutair personeel, alsook van het sociaal zekerheidsregime en de overlegorganen. Het personeelsstatuut zal voor 1 februari 2002 gefinaliseerd worden. De concrete manier van werken werd overeengekomen in het desbetreffend paritair comité;
3. *Licentie* van onbepaalde duur voor de uitbating van de luchthaven: deze komt in vervanging van de openbare taken van BIAC en van het beheerscontract;

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné les dispositions du projet de loi-programme précité qui lui ont été soumises au cours de ses réunions des 21 novembre, 4 et 5 décembre 2001.

II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

A. Exposé introductif de M. Rik Daems, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Le ministre renvoie à l'exposé des motifs (pp. 58 à 72, DOC 50 1503/001).

Il joint ci-après une note explicative du 21 novembre 2001 sur la BIAC, ainsi qu'une note adressée au conseil des ministres sur la cellule emploi créée à la suite de la faillite de la Sabena.

Les articles à l'examen seront d'ailleurs complétés par un nouvel article 142bis prévoyant que la Société fédérale de participation verserait les fonds nécessaires au Fonds de fermeture des entreprises afin de pouvoir payer les primes convenues dans le cadre du plan social (voir ci-après lors de la discussion des articles).

Note sur la BIAC

La loi-programme contient un certain nombre d'articles relatifs à la BIAC, qui ont pour objet de créer le cadre légal pour la transformation de la société, le «*grandfathering*» des droits du personnel statutaire, la licence, les éventuelles transactions stratégiques et la vente des terrains.

Concrètement, il s'agit des dispositions suivantes :

1. La *transformation* du statut de la BIAC : transformation en en SA ordinaire ;
2. Le *grandfathering* des droits acquis du personnel statutaire ainsi que du régime de sécurité sociale et des organes de concertation. Le statut du personnel sera finalisé d'ici le 1^{er} février 2002. On s'est accordé sur l'organisation pratique des travaux au sein de la commission paritaire compétente ;
3. Une *licence* d'exploitation de l'aéroport pour une durée indéterminée : celle-ci se substitue à l'octroi de missions de service public et au contrat de gestion ;

4. *Verkoop van aandelen* of andere transacties voor de versteviging van de kapitaalstructuur, waarbij de participatie onder de 50% kan vallen;

5. *Verkoop van de luchthavengronden* aan BIAC en Belgocontrol.

Deze bepalingen worden opgenomen in de programmawet omdat

1. *De belangrijkste bepalingen een budgettaire impact hebben.* Zowel de verkoop van de gronden als van de aandelen van BIAC hebben een positieve budgettaire impact. De overige bepalingen (inzake omvorming, «grandfathering», licentie) zijn onmiddellijk verbonden aan de verkoop van aandelen of van gronden en moeten daarom ook simultaan geregeld worden.

2. *De hoogdringendheid bestaat om de wettelijke basis te creëren, zowel inzake sociale onderhandelingen als inzake de omvorming:*

a. Indien gewacht wordt met de zekerheid voor het personeel inzake «grandfathering» zal het nog zeer lang duren vooraleer de sociale onderhandelingen gefinaliseerd worden.

b. Hoewel er nu geen onmiddellijke beursgang in het vooruitzicht wordt gestelde rekening houdende met de crisissituatie in de Belgische luchtvaart, kan een omvorming van BIAC juist de mogelijkheid geven aan de luchthavengemeenschap deze crisis beter op te vangen. Dit schept immers meer reglementaire duidelijkheid, biedt meer commerciële slagkracht aan BIAC en geeft de mogelijkheid om de kapitaalstructuur van BIAC te versterken.

c. De rest van de nota komt uitgebreid aan bod in de artikelsgewijze bespreking.

Nota aan de Ministerraad over de tewerkstellingscel opgestart in de nasleep van het faillissement van Sabena

In het sociaal begeleidingsplan voor SABENA werd overeengekomen dat het noodzakelijk is outplacement aan te bieden met als doel de ex-Sabeniens opnieuw professioneel te integreren op de arbeidsmarkt.

Niet alleen de vakbonden, maar ook verschillende andere instellingen – BGDA/ORBEM, FOREM, VDAB, de gouverneur van Vlaams-Brabant, de burgemeester van Zaventem en het Tewerkstellingspact Vlaams-Brabant – vroegen deze outplacement in te vullen naar analogie met de tewerkstellingscel die werd opgericht voor Renault-Vilvoorde en zodoende de ex-Sabeniens een volwaardige begeleiding aan te bieden

4. La *vente d'actions* ou d'autres transactions en vue de renforcer la structure de capital, la participation pouvant tomber sous les 50% ;

5. La *vente de terrains aéroportuaires* à BIAC et à Belgocontrol.

Ces dispositions sont insérées dans la loi-programme parce que :

1. *les principales dispositions ont un impact budgétaire.* Tant la vente des terrains que celle des actions de BIAC ont un impact budgétaire positif. Les autres dispositions (concernant la transformation, le « *grandfathering* », la licence) étant directement liées à la vente d'actions ou de terrains, elles doivent être réglées simultanément.

2. *Il est urgent de créer la base légale, tant en ce qui concerne les négociations sociales qu'en ce qui concerne la transformation:*

a. Si l'on attend d'avoir des certitudes pour le personnel en ce qui concerne le «*grandfathering*», il s'écoulera encore beaucoup de temps avant que les négociations sociales soient finalisées.

b. Bien qu'aucune introduction immédiate en Bourse ne soit prévue, compte tenu de la situation de crise dans la navigation aérienne belge, une transformation de BIAC pourrait précisément permettre à la communauté aéroportuaire de mieux faire face à cette crise. Cela clarifie en effet la situation sur le plan réglementaire, confère plus de dynamisme commercial à BIAC et permet de renforcer la structure du capital de BIAC.

c. Le reste de la note est évoquée de manière détaillée dans la discussion des articles.

Note au Conseil des ministres concernant la cellule de l'emploi créée à la suite de la faillite de la Sabena

Le plan d'accompagnement social SABENA a convenu de la nécessité d'offrir un outplacement afin de favoriser la réintégration professionnelle des anciens sabéniens.

Non seulement les syndicats, mais également de différentes autres institutions – BGDA/ORBEM, Forem, VDAB, le Gouverneur du Brabant flamand, le Bourgmestre de Zaventem et le Pacte de l'emploi du Brabant flamand – ont demandé de concevoir cet outplacement par analogie avec la cellule de l'emploi qui avait été établie à Renault Vilvoorde et donc d'offrir un accompagnement complet aux anciens sabéniens.

Immers in het geval van de Renault-vestiging in Vilvoorde kon na 3 jaar 98% van de 3.000 ontslagen werknemers op deze manier opnieuw aan het werk. Twee derden van deze personen bleek overigens bij rondvraag tevreden te zijn over zijn/haar nieuwe job.

Intussen werden de nodige initiatieven opgestart om deze formule uit te werken voor Sabena. Hieronder vindt u in deze nota een overzicht van de te nemen voorzieningen, een vaststelling van de bijkomende middelen die hiertoe voorzien zijn, evenals een voorstel van beslissing.

Stand van zaken: te treffen voorzieningen.

– Oprichting van gewestelijke tewerkstellingscellen

Volgens de inlichtingen ter beschikking gesteld door de gewestelijke overheden, zullen de tewerkstellingsdiensten zorgen voor de oprichting en het beheer van meerdere gewestelijke tewerkstellingscellen. Deze maatregel laat toe een individuele en collectieve begeleiding te bieden aan het ex-Sabenapersoneel. Naar analogie met wat er in het kader van de tewerkstellingscel van Renault-Vilvoorde gebeurde, zal deze voorziening kunnen rekenen op de medewerking van vakbondsvertegenwoordigers en ex-Sabeniens met ervaring in de human resources.

- Oprichting van een coördinatieceel

Gezien de noodzaak voor de ex-werknemers van Sabena om snel over gecoördineerde, juiste en volledige informatie te beschikken over hun financiële en sociale situatie, werd er anderzijds op initiatief van de minister eveneens beslist een coördinatieceel op te richten.

De oprichting van deze voorziening vloeit voort uit een samenwerking tussen de vakbonden, de drie arbeidsbemiddelingsdiensten, drie overheidsbedrijven en de kabinetten van ministers Daems en Onkelinx. Bij deze samenwerking zal zo te werk gegaan worden dat elk van de betrokken instanties hun eigen rol optimaal kunnen vervullen, in het kader van zijn respectievelijke bevoegdheden, en zorgt het kabinet van de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, voor de coördinatie hiervan, alsook voor de logistieke ondersteuning.

De vakbondsafgevaardigden, de drie gewestelijke arbeidsbemiddelingsdiensten, de uitbetalingsinstellingen en het Fonds voor Sluiting van Ondernemingen zullen de werking van deze cel verzorgen. Deze specialisten zullen geraadpleegd kunnen worden door de ex-werk-

Dans le cas de la succursale de Renault à Vilvoorde, 98% des 3000 travailleurs licenciés ont ainsi pu être réintégrés sur le marché du travail après un délai de trois ans et deux tiers de ces personnes se sont déclarées satisfaites de leur nouvel emploi.

Des initiatives nécessaires ont dès lors été mises en oeuvre afin d'élaborer une même formule pour la Sabena. Cette note reprend un aperçu des différents dispositifs à mettre en place, une définition des moyens complémentaires prévus à cet effet ainsi qu'une proposition de décision.

Aperçu des différents dispositifs à mettre en place.

– Mise sur pied de cellules d'emploi régionales

Selon les informations fournies par les Autorités régionales, les services de l'emploi régionaux assureront la mise en place et la gestion de diverses cellules d'emploi régionales. Cette mesure permet d'offrir un accompagnement individuel et collectif au personnel de l'ex-SABENA. Par analogie avec ce qui avait été fait dans le cadre de la cellule de l'emploi de Renault Vilvoorde, ce dispositif bénéficiera de la collaboration de représentants syndicaux ainsi que d'anciens sabéniens qui disposent d'expérience dans les ressources humaines.

– Création d'une cellule de coordination

D'autre part, face à la nécessité pour les ex-travailleurs de la SABENA de disposer rapidement d'informations complètes, correctes et coordonnées relatives à leur situation sociale et financière, il a également été décidé, à l'initiative du Ministre Daems, de créer une cellule de coordination.

La mise en place de ce dispositif découle d'une collaboration entre les syndicats, les trois services de l'emploi, trois entreprises publiques et les cabinets des Ministres Daems et Onkelinx. On procède de sorte que chacune des instances concernées puisse, dans le cadre de ses compétences respectives, jouer son rôle de façon optimale, le cabinet Daems assurant la coordination, ainsi que le soutien logistique.

Des représentants des syndicats, des trois services régionaux de l'emploi, des organismes de paiement et du Fonds de Fermeture des Entreprises assureront le fonctionnement de cette cellule de coordination. Ces spécialistes pourront être consultés par les anciens tra-

nemers van Sabena, evenals door de gewestelijke tewerkstellingscellen.

Deze voorziening moet zorgen voor:

- de centralisatie van alle vragen aangaande problemen van financiële, juridische en administratieve aard,
- het opstellen van concrete oplossingen en antwoorden,
- het opstellen van een overzicht van de gestelde vragen om de volledige problematiek te overschouwen,
- de voorziening van de mogelijkheid om de personen zo goed mogelijk te ontvangen.

Het kabinet-Daems heeft in samenwerking met BIAC, Belgacom en de Post, gezorgd voor de logistiek en de coördinatie door:

- Ter beschikking stellen van een gebouw, gerealiseerd op de locatie Brucargo gebouw 706 te Zaventem.
- Ter beschikking stellen van communicatielijnen: Er zijn gewone telefoonlijnen, ADSL en een rechtstreekse openstaande verbinding met de VDAB aangelegd.
- Ter beschikking stellen van bureaumateriaal: Er zijn 25 burelen en nodige bureelstoelen en bezoekerstoelen geleverd.
- Ter beschikking stellen van informaticamateriaal: Er zijn 20 pc's geleverd met beeldscherm, toetsenbord, muizen, internetverbinding en printers.

vailleurs de l'ex-SABENA ainsi que par les cellules d'emploi régionales.

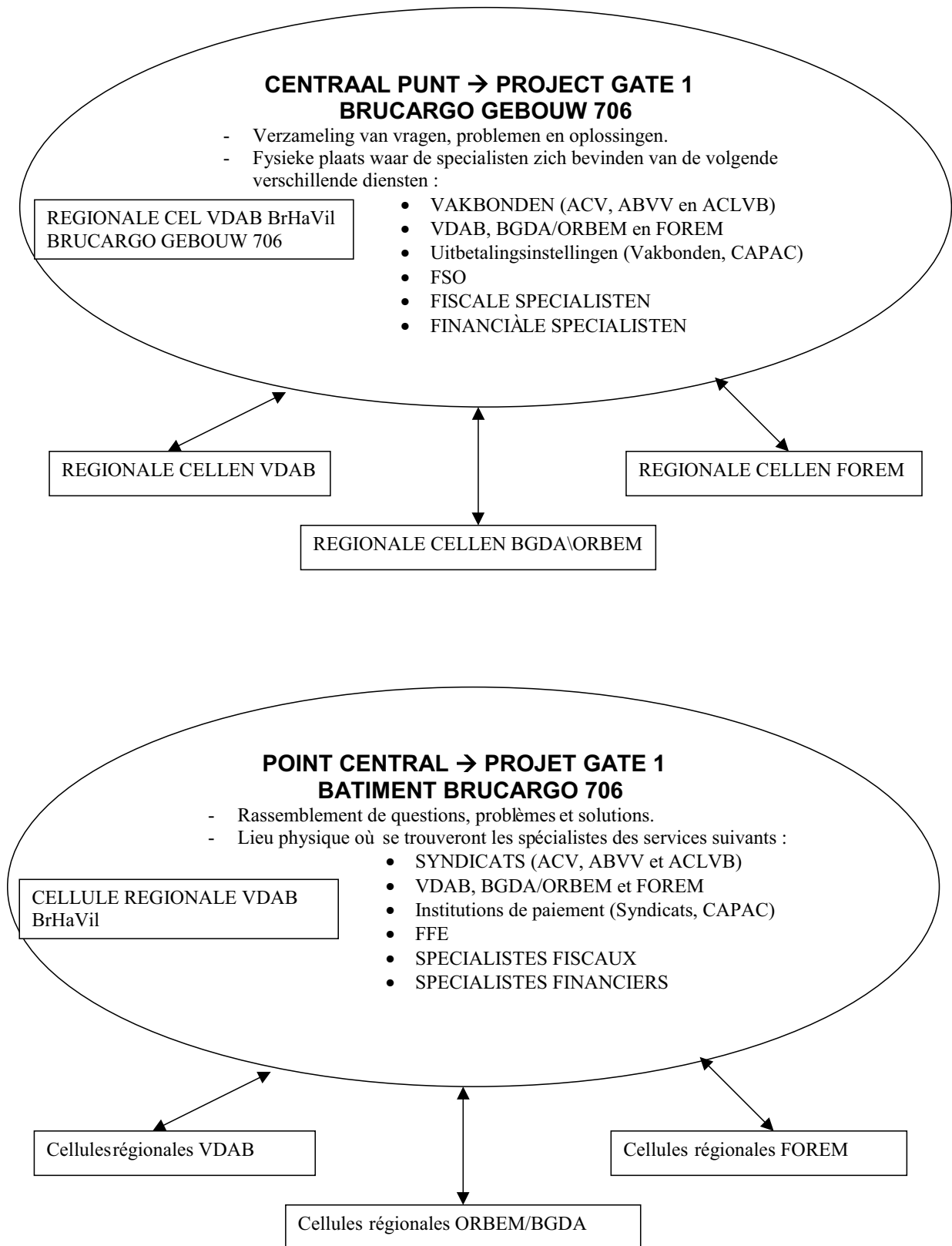
Ce dispositif doit permettre :

- de centraliser toutes les questions relatives aux problèmes d'ordre administratif, juridique ou financier ;
- de formuler des réponses et des solutions concrètes ;
- de rédiger un aperçu des questions soulevées afin de se faire une idée globale de la problématique ;
- d'accueillir au mieux les personnes.

En collaboration avec BIAC, Belgacom et La Poste, le cabinet Daems assure la logistique et la coordination du projet via :

- la mise à disposition d'un bâtiment : Brucargo bâtiment 706 à Zaventem.
- la mise à disposition de lignes de communication : des lignes téléphoniques conventionnelles, ADSL et une connexion ouverte directe avec le VDAB ont été installées.
- la mise à disposition de matériel de bureau. 25 bureaux, des chaises de bureaux ainsi que des chaises pour les visiteurs ont été livrées.
- la mise à disposition de matériel informatique. 20 ordinateurs ont également été livrés avec un écran, un clavier, une souris, des connections internet et des imprimantes.

Grafische voorstelling
Représentation graphique



Bepaling van de bijkomende voorwaarden

Zoals reeds hierboven aangehaald dienen de gewestelijke tewerkstellingscellen aangevuld te worden met ex-Sabeniens met human-resource-ervaring die in het geval Renault in dienst bleven van de werkgever. Zoals in het geval van Renault wordt dit ook in het geval van Sabena beschouwd als een morele verantwoordelijkheid van de hoofdaandeelhouder, met name de federale regering.

Dit wil zeggen dat de gewesten zoals eerder reeds aangehaald volop bezig zijn met de oprichting en het beheer van de tewerkstellingscellen, maar ook dat de werkgever en in dit geval de meerderheidsaandeelhouder ervoor zorgt dat er ex-Sabeniens in deze cellen zullen ingeschakeld worden.

Het voorziene aantal hulpconsulenten die zullen samenwerken met de drie arbeidsbemiddelingsdiensten dient in verhouding te zijn met het aantal werknemers dat opgevangen wordt door deze tewerkstellingscellen met als basis de ervaring bij Renault waar men 18 personen had voor 3.000 personen die professioneel moesten heringeschakeld worden. De VDAB, BGDA/ORBEM en FOREM hebben gevraagd om hiervoor over 51 te kunnen beschikken voor een periode van 2 jaar.

Teneinde voldoende ex-Sabenedewerkers te kunnen inhuren zou een jaarlijks budget moeten vrijgemaakt worden van 105 miljoen BEF gedurende een periode van 2 jaar.

Aangezien uit nadere specificaties inzake het sociaal plan is gebleken dat deze middelen niet bijkomend worden ingeschreven op de federale begroting, moet een andere manier gevonden worden om deze middelen vrij te maken en om ze op de juiste manier te kunnen besteden.

Hierover werden de nodige besprekingen gevoerd binnen de federale regering, alsook met de regionale overheden. Op basis van deze discussies worden volgende beslissingen voorgesteld, waarover een akkoord werd bereikt tussen de vertegenwoordigers van de betrokken federale en regionale ministers.

Voorstel van beslissing

De regering beslist om de nodige middelen, met name 105 miljoen BEF voor 2002 en voor 2003 vrij te maken via een compensatie op het budget van de Regie der Gebouwen.

Fixation des conditions complémentaires

Comme susmentionné, les cellules d'emploi régionales doivent pouvoir bénéficier de la collaboration d'anciens sabéniens qui disposent d'expérience dans les ressources humaines et qui, dans le cas de Renault, restaient en service de l'employeur. Comme dans le cas de Renault, ceci est également considéré comme une responsabilité morale de l'actionnaire principal dans le cas de la Sabena, c'est-à-dire du gouvernement fédéral.

Ceci veut dire que les régions s'occupent déjà maintenant de la mise en place et de la gestion des cellules régionales de l'emploi (comme susmentionné), mais également que l'employeur – et dans ce cas-ci l'actionnaire principal – met les anciens sabéniens à disposition de ces cellules.

Le nombre prévu de conseillers adjoints qui collaboreront avec les trois services de l'emploi doit être en rapport avec le nombre de travailleurs accueillis par ces cellules d'emploi, avec comme base l'expérience de Renault où l'on avait besoin de 18 personnes pour 3000 personnes en réinsertion professionnelle. À cet effet, le VDAB, l'ORBEM/BGDA et le FOREM ont demandé à pouvoir disposer de 51 conseillers pour une période de deux années.

Afin de pouvoir engager assez d'anciens travailleurs de la Sabena, un budget annuel de 105 millions BEF devrait être prévu pour une période de deux années.

Etant donné que des spécifications plus précises relatives au plan social ont démontré que ces moyens ne seront pas souscrits complémentirement dans le budget fédéral, il faudra trouver une autre manière afin de libérer ces moyens et de les affecter d'une façon correcte.

A cet effet, les discussions nécessaires sont été menées au sein du gouvernement fédéral et des autorités régionales. Sur base de ces discussions, les décisions suivantes sont proposées dont un accord a été atteint entre les représentants des ministres fédéraux et régionaux.

Proposition de décision

Le gouvernement décide de libérer les moyens nécessaires, notamment 105 millions BEF pour 2002 et 2003 par le biais d'une compensation sur le budget de la Régie des Bâtiments.

De regering beslist om als mechanisme een vzw te gebruiken, op te richten door privé-personen, die als doel heeft om gedurende een periode van 2 jaar de financiering te verzorgen van ex-Sabena medewerkers die in het kader van de tewerkstellingscellen voor Sabena worden aangenomen door de arbeidsbemiddelingsdiensten. Hierbij wordt voorzien dat dit prioritair ex-Sabenamedewerkers zijn, maar dat hiervan ad hoc kan afgeweken worden indien de juiste competenties niet gevonden worden bij de ex-Sabenamedewerkers.

Deze vzw zal de voornoemde middelen krijgen via een subsidie/ investeringsdotatie, waarvoor de minister van Begroting een amendement op de begrotingswet zal indienen om dit begrotingstechnisch mogelijk te maken.

In de oprichtingsakte van de vzw, waar vertegenwoordigers van de federale regering zullen deel van uitmaken teneinde voldoende controle over de federale middelen te waarborgen, wordt bepaald voor welke concrete doeleinden en op welke manier de middelen ter beschikking gesteld worden van de arbeidsbemiddelingsdiensten, die onderling op voorhand een overeenkomst maken over de verdeling van de middelen (huidig akkoord: pro rata van het aantal mensen die beroep kunnen doen op outplacement op 15 december 2001).

B. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Jean-Jacques Viseur (PSC) is verbaasd over de door de liberalen gevolgde weg : bij de regeringsvorming kreeg men van de liberalen te horen dat ze tegen het kapitalisme waren en bijna verkondigden ze de traditioneel door de socialisten gehuldigde stelling dat de overheidsbedrijven het volk toebehoorden en derhalve niet zozeer geprivatiseerd dan wel gevaloriseerd dienen te worden. De Staat moest daarbij de hoofdrol spelen. Thans tonen de liberalen opnieuw hun ware gelaat : ze willen de overheidsbedrijven zoveel mogelijk in privéhanden overdragen, zelfs indien daar – zoals in het geval van BIAC – politieke bevoegdheden inzake luchtvaartinspectie toe behoren. Bovendien wordt dit allemaal met de door de liberalen ooit verketterde volmachtwetten gerealiseerd, die het parlement naar de zijlijn verwijzen. Na het faillissement van Sabena en de heisa veroorzaakt door de gedelegeerd-bestuurder van De Post, zou het parlement blindelings haar vertrouwen moeten stellen in de regering. Precies op het moment dat BIAC twee van haar voornaamste klanten verliest – City-Bird en Sabena – denkt men privé-investeerders te kunnen aantrekken en zelfs op de beurs genoteerd te kunnen worden.

Le gouvernement décide de prévoir le mécanisme d'une asbl, à créer par des personnes privées, qui aura comme but d'assurer pendant une période de deux ans le financement des anciens travailleurs de la Sabena qui seront engagés par les services de l'emploi dans le cadre des cellules de l'emploi pour la Sabena. A cet effet, on prévoit l'engagement à titre prioritaire d'anciens travailleurs de la Sabena, mais si l'on ne trouve pas les qualifications requises chez ceux-ci, on peut déroger à cette règle *ad hoc*.

Cette asbl recevra les moyens prémentionnés par le biais d'une subvention/dotation d'investissement, pour laquelle le ministre du Budget déposera un amendement sur la loi budgétaire afin de compléter la réalisation budgétaire technique.

Dans l'acte de constitution de cette asbl, dont les représentants du gouvernement fédéral feront également partie afin de garantir suffisamment de contrôle sur les moyens fédéraux, il est stipulé pour quels objectifs concrets et sur quelle manière les moyens seront mis à la disposition des services de l'emploi qui concluront d'avance un accord mutuel sur la répartition des moyens (accord actuel: pro rata du nombre de personnes qui peuvent faire appel à l'outplacement au 15 décembre 2001).

B. Questions et observations des membres

M. Jean-Jacques Viseur (PSC) est surpris par la voie empruntée par les libéraux : lors de la formation du gouvernement, ceux-ci ont laissé entendre qu'ils étaient opposés au capitalisme et, pour peu, ils reprenaient à leur compte le point de vue défendu traditionnellement par les socialistes, selon lequel les entreprises publiques appartiennent au peuple et ne doivent pas tant être privatisées que valorisées. L'état avait un rôle important à jouer dans ce domaine. Aujourd'hui, les libéraux montrent de nouveau leur vrai visage : ils veulent autant que possible céder les entreprises publiques au secteur privé, même si celles-ci exercent – comme dans le cas de BIAC – des compétences policières en matière d'inspection aérienne. En outre, tout cela a été réalisé par des lois de pouvoirs spéciaux, jadis honnies par les libéraux, qui mettent le parlement sur la touche. Après la faillite de la Sabena et les remous provoqués par l'administrateur délégué de La Poste, le parlement devrait accorder aveuglément sa confiance au gouvernement. C'est précisément au moment où BIAC perd deux de ses principaux clients – Citybird et Sabena – que l'on pense pouvoir attirer des investisseurs privés, voire que l'on envisage une introduction en bourse.

De heer Yves Leterme (CD&V) is van oordeel dat de techniek van de programmawet onzindelijk en ondoorzichtig is, en veelal tot gevolg heeft dat het parlement tot horige van de regering wordt herleid. Weliswaar is deze techniek ook tijdens vorige legislaturen gehanteerd, maar eminenties van de huidige regering hebben ze duchtig op de korrel genomen. Het toppunt is wel dat klassieke machtigingswetten het gezelschap krijgen van heuse, ooit door de huidige meerderheid verwenste volmachtwetten. Waarom werd terzake geen apart, volwaardig wetsontwerp ingediend? Een belangrijk autonoom overheidsbedrijf zoals BIAC wordt geprivatiseerd en belangrijke wijzigingen worden aangebracht aan de telecomwetgeving zonder dat de Raad van State – zoals hij terecht opmerkt – de ontworpen artikelen ten gronde heeft kunnen toetsen. De sprekers onderschrijft dan ook die amendementen, waarvan een paar ingediend door leden van de meerderheid *nota bene*, die tot doel hebben alle artikelen uit de ontwerp-programmawet te lichten die betrekking hebben op voornoemde aspecten. Waar is de tijd dat de minister nog voorstander was van zelfregulering in de telecomsector? De minister wil bovendien belangrijke hervormingen door drukken op een ogenblik dat zijn politiek draagvlak haast tot nul is herleid of althans zeer smal is geworden. Met het ontwerp aangaande de Nationale Loterij, waar een orgaan ressorterend onder de minister van Justitie, een partijgenoot van de minister, een negatief advies uitbracht, is dit reeds gebleken. Het werd opnieuw naar de commissie voor de Financiën en de Begroting verzonden in plaats van, zoals de minister had gewild, in plenaire te worden aangenomen. Terzake wordt BIAC geprivatiseerd en een deel van luchthaveninspectie in privé-handen overgedragen. Het moment kon niet slechter gekozen zijn, net nu BIAC twee van zijn grootste klanten – goed voor meer dan de helft van de trafiek, 30 à 40 % van de omzet van BIAC – heeft verloren en de luchtvaartsector ingevolge de dalende economische conjunctuur met daar nog eens de gebeurtenissen van 11 september 2001 bovenop is beginnen slabakken. Hoe gezond is BIAC wel, financieel gesproken, als men weet dat het voor 10 miljard frank investeringen heeft gedaan via achtergestelde leningen? Hoe zal BIAC zijn kapitaalsstructuur kunnen versterken? BIAC zou daarenboven ook nog eens de gronden aanwerven, een financiële inspanning die toch ook zal wegen op de exploitatie. Wat is overigens de waarde van deze staatseigendom? Over het licentiesysteem kan gediscussieerd worden, maar de overdracht van een aantal politionele bevoegdheden aan privé-entiteiten is toch verregaand. Zal de gunning van de licentie het voorwerp uitmaken van een openbare aanbesteding? Zal de gegadigde hiervoor een bepaalde vergoeding moeten betalen? Welke wettelijke basis zal de toekomstige licentiehouder toelaten zijn tarieven zelf te bepalen? Deze vraag is des te belangrijker als men

M. Yves Leterme (CD&V) estime que la technique de la loi-programme est malsaine, manque de transparence et a souvent pour conséquence que le parlement est ravalé au rôle de valet du gouvernement. Il est vrai que cette technique a également été utilisée au cours des législatures précédentes, mais les excellences du gouvernement actuel l'ont critiquée vertement. Le comble est que de classiques lois d'habilitation soient jointes à de véritables lois de pouvoirs spéciaux, autrefois décriées par la majorité actuelle. Pourquoi ne pas avoir déposé, en la matière, un projet à part entière, distinct? Une importante entreprise publique autonome, telle que le BIAC, est privatisée et on apporte des modifications importantes à la législation relative aux télécommunications sans que le Conseil d'État – comme il le fait observer à juste titre –, ait pu examiner, quant au fond, les articles de la loi en projet. L'intervenant marque également son accord sur les amendements, dont quelques-uns, *nota bene*, ont été présentés par des membres de la majorité, amendements tendant à supprimer de la loi-programme tous les articles qui concernent les aspects susvisés. Où est le temps où le ministre était encore partisan de l'autorégulation dans le secteur des télécoms? Le ministre veut en outre imposer des réformes importantes à un moment où son assise politique est pratiquement réduite à néant ou est devenue en tout cas très faible. Cela s'est déjà avéré en ce qui concerne le projet de loi relatif à la Loterie Nationale, où un organe qui relève des attributions du ministre de la Justice, qui appartient au même parti que le ministre, a émis un avis négatif. Ce projet a été renvoyé en commission des Finances et du Budget au lieu d'être adopté en séance plénière, comme le voulait le ministre. En l'occurrence, on privatise BIAC et une partie de l'inspection aéroportuaire est transférée au privé. Le moment ne pouvait pas être plus mal choisi: BIAC vient précisément de perdre deux de ses plus gros clients – qui représentent plus de la moitié du trafic et, par la même occasion, 30 à 40 % du chiffre d'affaires de la société – et le secteur du transport aérien, déjà languissant en raison de la mauvaise conjoncture économique, subit en outre le contrecoup des événements du 11 septembre 2001. Comment se porte BIAC financièrement parlant, quand on sait qu'elle a effectué pour 10 milliards de francs d'investissements au moyen d'emprunts subordonnés? Comment BIAC pourra-t-elle renforcer sa structure de capital? BIAC devrait en outre encore acquérir les terrains, ce qui représente un effort financier qui ne manquera pas de peser également sur l'exploitation. Quel est d'ailleurs la valeur de cette propriété d'État? On peut discuter du système de licence, mais il est tout de même inouï de transférer un certain nombre de compétences de police à des entités privées. L'octroi de la licence fera-t-il l'objet d'une adjudication publique? Le candidat devra-t-il payer une rétribution? Sur quelle base légale le futur déten-

weet van de verhoging van de tarieven door BIAC op 1 april van dit jaar mogelijk een rol heeft gespeeld in het over kop gaan van Sabena. Ten slotte is het personeel wantrouwig. Het verwijt het huidige bestuur gebrek aan sturing. Het sociaal overleg verloopt moeizaam. Er zijn problemen met de financiering van het pensioenfonds. De spreker onderschrijft dan ook het amendement van mevrouw Coen dat ertoe strekt de pensioenrechten van het personeel veilig te stellen. Andere, meer specifieke vragen en opmerkingen zullen door de spreker bij de artikelsgewijze bespreking worden gemaakt.

Mevrouw Marie-Thérèse Coenen (Ecolo-Agalev) herbevestigt de rol van het parlement bij de totstandkoming van de wetten. Zij neemt acte van het feit dat de volmacht-wetsbepalingen in het huidige ontwerp van programma-wet door de regering als «kaderwetten» worden bestempeld. De krijtlijnen worden in het parlement getrokken, de invulling gebeurt door de regering. Een eerste opmerking geldt het Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie (BIPT) : het instituut staat tegelijkertijd in voor de regelgeving en voor de controle op de naleving ervan, deze toestand is institutioneel ongezond. De spreekster gaat ervan uit dat het BIPT moet worden hervormd om onafhankelijker te zijn. Het is trouwens ook een door Europa gestelde eis. Op welke termijn mag de definitieve hervorming van het BIPT worden voltooid ? Waarom wil de regering, terwijl de hervorming van het BIPT op de agenda staat, de telecomwetgeving in zeven haasten aanpassen ? De bepalingen aangaande de door operatoren te volgen Gedragscode werden uit het ontwerp gelicht, de Raad van State had trouwens in die zin geadviseerd. Hoe weten de operatoren echter welke regels zij moeten volgen ? Het BIPT is ook de enige instantie verantwoordelijk voor het innen van de administratieve boetes. Welke garanties heeft de burger dat zijn privacy daarbij wordt beschermd ?

Wat BIAC betreft uit de spreekster dezelfde bezorgdheid over het moment dat werd gekozen om de privatisering van de luchthaven van Brussel-Nationaal door te voeren net nu BIAC haar twee voornaamste klanten – City-Bird en Sabena – is kwijtgespeeld. Wat is de kalender van deze privatisering ? Hoe staat BIAC er financieel voor ? Hoe zal het statuut van het personeel er in de overgangsfase uitzien ? Wat is de stand van zaken van de sociale onderhandelingen ? Binnen welke termijn worden ze afgerond ? Wat gebeurt er met de contractuele personeelsleden ? Hoe zal het pensioenfonds worden gestijfd ? Wat is het grote verschil tussen een licentie en een beheerscontract ? Zal het Rekenhof geen bevoegdheid meer hebben over de geprivatiseerde ex-

teur de la licence pourra-t-il déterminer lui-même ses tarifs ? Cette question est d'autant plus importante quand on sait que l'augmentation des tarifs appliquée par BIAC à partir du 1^{er} avril de cette année a probablement joué un rôle dans la faillite de la Sabena. Pour terminer, il faut également observer que le personnel est méfiant. Il reproche à la direction actuelle un manque de compétence. La concertation sociale est difficile. Le financement du fonds de retraite pose problème. L'intervenant approuve dès lors l'amendement de Mme Coen visant à garantir les droits en matière de retraite du personnel. L'intervenant posera par ailleurs d'autres questions plus spécifiques et fera d'autres remarques lors de la discussion des articles.

Mme Marie-Thérèse Coenen (Ecolo-Agalev) confirme à nouveau le rôle que doit jouer le parlement dans la confection des lois. Elle prend acte du fait que le gouvernement qualifie de «lois-cadres» les dispositions de loi qui octroient des pouvoirs spéciaux dans le projet de loi-programme à l'examen. Les contours sont fixés par le parlement et le gouvernement se charge de les remplir. Une première observation concerne l'Institut belge des services postaux et des télécommunications (IBPT) : cet institut est à la fois chargé de déterminer les règles et de contrôler leur respect. Une telle situation est malsaine du point de vue institutionnel. L'intervenante part du principe que l'IBPT doit être réformé pour lui donner une plus grande autonomie. Il s'agit d'ailleurs aussi d'une exigence européenne. Dans quel délai la réforme définitive de l'IBPT peut-elle être achevée ? Pourquoi le gouvernement veut-il modifier à la hâte la législation sur les télécommunications, alors que la réforme de l'IBPT est à l'ordre du jour ? Les dispositions relatives au code de conduite des opérateurs ont été supprimées du projet, ainsi que l'avait d'ailleurs recommandé le Conseil d'État. Comment les opérateurs savent-ils dès lors quelles règles ils doivent suivre ? L'IBPT est aussi la seule instance responsable de la perception des amendes administratives. Quelles garanties aura le citoyen en ce qui concerne la protection de sa vie privée ?

En ce qui concerne BIAC, l'intervenante exprime la même préoccupation quant au moment choisi pour privatiser l'aéroport de Bruxelles-National, étant donné que BIAC vient de perdre ses deux principaux clients, à savoir City-Bird et la Sabena. Quel est le calendrier de cette privatisation ? Quelle est la situation financière de BIAC ? Quel sera le statut du personnel au cours de la phase transitoire ? Où en sont les négociations sociales ? Quand seront-elles finalisées ? Qu'advient-il du personnel contractuel ? Comment le fonds de pension sera-t-il alimenté ? Quelle est la grande différence entre une licence et un contrat de gestion ? La Cour des comptes n'aura-t-elle plus aucune compétence en ce qui concerne l'exploitant privatisé de notre aéroport national ? Pour-

ploitant van onze nationale luchthaven ? Waarom wordt de grond waarop de luchthaven is gevestigd – toch staatspatrimonium – niet in erpacht gegeven ? Wat is de waarde ervan ? Zal bij de beursgang met een refentieaandeelhouder worden gewerkt ? Zijn geen partnerschappen denkbaar met andere Europese luchthavens ? Ten slotte moeten de personeelsleden die zullen instaan voor veiligheidsfuncties daartoe een vorming krijgen. Hoe worden de leden van de raad van bestuur van BIAC benoemd ?

Mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) verwijt de regering onzorgvuldigheid. De Raad van State kan over een aantal zaken door de door de regering opgedrongen hoogdringendheid geen advies ten gronde meer geven. Het feit dat de Gedragscode voor operators uit het ontwerp werd gelicht, bewijst dat de regering het advies van de Raad van State dan toch niet altijd naast zich neerlegt. De telecomwetgeving blijft in de wet van 21 maart 1991 op de overheidsbedrijven geïntegreerd, terwijl het legistiek en ook inhoudelijk beter zou zijn een historische scheefgegroeide toestand recht te zetten. Wat is de visie van de regering op de overheidsbedrijven ? De verschillende liberaliseringsprocessen slepen veel te lang aan. Na het faillissement van Sabena is het moment bijzonder slecht gekozen om BIAC te privatiseren. De spreekster is voorstander van uitbesteding van de openbare dienstverlening, maar ook van responsabilisering. De thans in het vooruitzicht gestelde privatisering zal echter met te weinig kansen op slagen gepaard gaan. Waarom is deze privatisering plots zo dringend ? Welk aandeel bezit de Belgische Staat op dit ogenblik nog in BIAC ? Waarom werd de Vlaamse regering niet bij de uitwerking van deze overdracht betrokken ? Het beheer van luchthavens is immers een regionale bevoegdheid geworden en Zaventem ligt op het grondgebied van het Vlaams Gewest.

C. Antwoorden van de minister

Rol van en informatie aan het parlement

De programmawet wordt allerm minst misbruikt om het parlement buiten spel te zetten. Integendeel wordt het correct gebruikt als instrument ter uitvoering van de begroting. De wetgeving moet nu eenmaal ook op conjuncturele schommelingen kunnen inspelen. De minister heeft altijd betreurd dat de wetgeving soms achterna hinkte op de gebeurtenissen. Anderzijds heeft hij, in de eerste plaats inzake de overheidsbedrijven, het parlement steeds ingelicht over het beleid met betrekking tot elk overheidsbedrijf afzonderlijk. Er zijn terzake niet alleen hoorzittingen gehouden, maar ook infosessies al dan niet met gesloten deuren. De minister is van oordeel op dit

quoi le terrain sur lequel se trouve l'aéroport – qui fait tout de même partie du patrimoine de l'État – n'est-il pas donné à bail emphytéotique ? Quelle est sa valeur ? Prévoira-t-on, lors de l'introduction en bourse, un actionnaire de référence ? Ne peut-on imaginer des partenariats avec d'autres aéroports européens ? Enfin, les membres du personnel qui assumeront des fonctions de sécurité suivront-ils une formation à cet effet ? Comment les membres du conseil d'administration de BIAC seront-ils nommés ?

Mme Frieda Brepoels (VU&ID) reproche au gouvernement de manquer de soin. Par suite de l'urgence imposée par le gouvernement, le Conseil d'État n'est plus en mesure de donner son avis sur le fond d'un certain nombre d'éléments. Si le Code de bonne conduite des opérateurs a été distrait du projet, c'est que le gouvernement ne néglige quand même pas toujours l'avis du Conseil d'État. La législation relative aux télécommunications reste intégrée à la loi du 21 mars 1991 relative aux entreprises publiques, alors que d'un point de vue légistique de même que sur le plan du contenu, il aurait été préférable de redresser une distorsion historique. Quelle est la vision du gouvernement en matière d'entreprises publiques ? Les différents processus de libéralisation s'éternisent de façon excessive. Après la faillite de la Sabena, le moment est particulièrement mal choisi pour privatiser BIAC. L'intervenante défend l'idée de la sous-traitance du service public, mais également de la responsabilisation. La privatisation qui est prévue actuellement n'a cependant pas suffisamment de chances d'être couronnée de succès. Pourquoi la privatisation est-elle soudainement si urgente ? Quelle part l'État belge détient-il encore actuellement dans BIAC ? Pourquoi le gouvernement flamand n'a-t-il pas été associé à l'élaboration de ce transfert ? La gestion des aéroports a en effet été régionalisée et Zaventem est situé sur le territoire de la Région flamande.

C. Réponses du ministre

Rôle et information du parlement

La loi-programme ne sert pas du tout à mettre le parlement sur la touche. Au contraire, elle est utilisée correctement, comme instrument d'exécution du budget. Il est un fait que la législation doit aussi pouvoir être adaptée en fonction des aléas de la conjoncture. Le ministre a toujours déploré que la législation soit quelquefois à la traîne par rapport aux événements. Il a par ailleurs toujours informé le parlement, surtout à propos des entreprises publiques, sur la politique menée dans le cadre de chaque entreprise publique séparément. Il n'y a pas seulement eu des auditions en la matière, mais aussi des séances d'information, que ce soit à huis clos ou

vlak innoverend te zijn geweest, want in het verleden was een dergelijke openheid niet de regel.

Volmachtwet of kaderwet inzake BIAC

De minister voerde tijdens de vorige legislatuur de oppositie aan tegen de techniek van de volmachtwetten. Het parlement droeg daarbij over alles en nog wat haar bevoegdheid over aan de regering. In dit geval gaat het over kaderwetten : politiek wordt aangegeven in welke richting men wil gaan in een bepaald dossier – in casu BIAC – zelfs indien wetgevingstechnisch de uitvoeringsbesluiten wetten zullen kunnen wijzigen of opheffen. De privatisering van BIAC had het voorwerp kunnen uitmaken van een afzonderlijk wetsontwerp, een kaderwet zoals hier voorgesteld maakt het echter mogelijk snel op situaties in te spelen die men niet kon voorspellen. Eens BIAC geprivatiseerd zal zijn, zal het parlement van de evolutie van onder meer het statuut van het personeel en van de kapitaalsstructuur worden ingelicht.

Alle grote Europese luchthavens zijn geprivatiseerd. Het faillissement van Sabena en de gebeurtenissen van 11 september 2001 hebben inderdaad een groot verlies teweeggebracht, maar ze hebben de dringende noodzaak BIAC te kunnen privatiseren alleen maar beklemtoond. De overheid houdt een vinger in de pap via de exploitatievergunning. Dit instrument is flexibeler dan welke wet ook. De rechten van het personeel zullen gevrijwaard worden. De werking zal na de privatisering geoptimaliseerd worden. De luchthaveninspectie-opdrachten die worden geprivatiseerd behoren nu reeds tot het takenpakket van BIAC, dat terzake eigenlijk rechter en partij is. Het personeel dat instaat voor de luchthaveninspectie hangt af van het bestuur van de luchtvaart. De enigszins scheefgetrokken toestand wordt dus rechtgezet.

De onroerende goederen op de luchthaven van Brussel-Nationaal zullen worden overgedragen om lange-termijninvesteringen mogelijk te maken. Een klassieke waardebeoordeling gebeurt op grond van een aantal vergelijkingspunten. Het probleem is dat er op het Belgisch grondgebied slechts één nationale luchthaven is. Er zijn dus geen andere dan internationale vergelijkingspunten voorhanden. Daarom, en daarom alleen, werd gekozen voor een procedure die afwijkt van de klassieke. Ter herinnering geeft het Comité van Aankoop alleen maar een advies. De waarde van de betrokken onroerende goederen werd in casu op 8 miljard frank geschat. De regering beslist uiteindelijk. Bij de aankoop van asielcentra heeft de regering meer geboden dan de waarde

non. Le ministre estime avoir fait œuvre de pionnier sur ce plan, car une telle ouverture n'était pas la règle par le passé.

Loi de pouvoirs spéciaux ou loi-cadre en ce qui concerne la BIAC

Au cours de la législature précédente, le ministre s'est opposé à la technique des lois de pouvoirs spéciaux. Le parlement déléguait à cet égard son pouvoir au gouvernement pour tout et pour rien. Dans le cas qui nous occupe, il s'agit de lois-cadres : politiquement, il est précisé dans quelle direction on veut aller dans un dossier déterminé – en l'occurrence la BIAC – même si d'un point de vue légistique, les arrêtés d'exécution pourront modifier ou abroger des lois. La privatisation de la BIAC aurait pu faire l'objet d'un projet de loi distinct ; une loi-cadre, telle qu'elle est proposée en l'occurrence, permet toutefois de réagir rapidement à des situations imprévisibles. Une fois que la BIAC sera privatisée, le parlement sera informé de l'évolution notamment du statut du personnel et de la structure du capital.

Tous les grands aéroports européens ont été privatisés. La faillite de la Sabena et les événements du 11 septembre 2001 ont effectivement généré une perte importante, mais ils n'ont fait qu'accentuer la nécessité urgente de privatiser BIAC. Les pouvoirs publics gardent leur mot à dire par le biais de la licence d'exploitation. Cet instrument est plus flexible que n'importe quelle loi. Les droits de la personne seront préservés. Après la privatisation, le fonctionnement sera optimisé. Les missions d'inspection de l'aéroport qui seront privatisées font d'ores et déjà partie des tâches de BIAC qui, en la matière, est en fait juge et partie. Le personnel qui se charge de l'inspection de l'aéroport dépend de l'administration de l'aéronautique. Cette «dérive» sera donc rectifiée.

Les immeubles à l'aéroport de Bruxelles-National seront cédés afin de permettre des investissements à long terme. Une détermination classique de la valeur s'effectue sur la base d'une série de points de comparaison. Le problème réside dans le fait qu'il n'y a qu'un seul aéroport national sur le territoire belge. On n'a donc pas d'autre possibilité que d'utiliser des points de comparaison internationaux. C'est pour cette raison, et uniquement pour cette raison, que l'on a opté pour une procédure qui déroge à la procédure classique. Pour rappel, le Comité d'acquisition ne fait que formuler un avis. La valeur des immeubles concernés a été estimée en l'espèce à 8 milliards de francs. Lors de l'achat de centres d'asile, le gouvernement a offert plus que la valeur qui

die op deze wijze in eerste instantie door het Comité van Aankoop was bepaald.

De Staat behoudt haar volle bevoegdheid : ingeval van faillissement van de exploitant van de luchthaven keren de gronden naar de Staat terug ; ingeval van het niet vervullen van de voorwaarden van de licentie, wordt deze laatste ingetrokken.

De licentie zal niet volgens de regels van de openbare aanbesteding worden gegund. Er is ook geen vergoeding vooropgesteld. Dit is trouwens onmogelijk omdat samen met de licentie impliciet een aantal zakelijke rechten worden overgedragen.

Over het toekomstig aandeelhouderschap van BIAC kan op dit moment niet veel worden gezegd, er zijn immers onderhandelingen aan de gang met een aantal vliegmaatschappijen alsook met andere luchthavens. De beursgang is uiteraard niet voor morgen. Het is slechts een mogelijkheid. In het dossier-Belgacom heeft de minister overigens steeds een terughoudende houding aangenomen met betrekking tot een beursgang van Belgacom. Hij was toen van oordeel dat de telecommarkt overhit was. De luchtvaartsector is op dit ogenblik inderdaad niet florissant.

Deze kaderwet is gestoeld op drie hoofdgedachten :

1° de exploitatie zal wel varen bij een privatisering omwille van de industriële en commerciële grondslag waarop een luchthaven vandaag uitgebaat moet worden ;

2° het algemeen belang wordt vrijwaard via een licentiesysteem ;

3° er moet een regulator komen die toezicht heeft op dit systeem en die naar alle waarschijnlijkheid onder de minister van Mobiliteit en Vervoer zal ressorteren.

Dit laatste aspect, in tegenstelling tot de twee eerste, werd niet in het thans voorliggende ontwerp opgenomen.

Regeling voor het Paleis voor Schone Kunsten

Het Paleis voor Schone Kunsten is tot een NV van publiek recht omgevormd om de werking ervan vlotter te maken. De Regie der Gebouwen blijft echter verantwoordelijk voor het instandhouden van het patrimonium. In deze optiek is het ontworpen artikel volkomen logisch.

avait été fixée initialement, de cette manière, par le Comité d'acquisition.

L'État conserve sa plénitude de compétences : en cas de faillite de l'exploitant de l'aéroport, les terrains retournent à l'État ; si les conditions de la licence ne sont pas remplies, celle-ci est retirée.

La licence ne sera pas attribuée selon les conditions de l'adjudication publique. Aucune indemnité n'est prévue non plus. C'est du reste impossible, parce que certains droits réels sont transférés implicitement avec la licence.

On ne peut pas dire grand-chose en ce moment au sujet du futur actionariat de BIAC, les négociations étant en effet en cours avec un certain nombre de compagnies aériennes ainsi qu'avec d'autres aéroports. L'entrée en Bourse n'est évidemment pas pour demain. Ce n'est qu'une possibilité. Dans le dossier Belgacom, le ministre a du reste toujours adopté une attitude réservée en ce qui concerne la mise en Bourse de Belgacom. Il estimait, à l'époque, que le marché des télécoms était surchauffé. Le secteur des compagnies aériennes n'est en effet pas florissant actuellement.

Cette loi-cadre repose sur trois idées maîtresses :

1° l'exploitation trouvera son compte dans une privatisation en raison de l'assise industrielle et commerciale sur laquelle s'exploite aujourd'hui un aéroport ;

2° l'intérêt général est sauvegardé grâce à un système de licence ;

3° il faut qu'il y ait un régulateur qui exerce le contrôle sur ce système et qui, selon toute vraisemblance, relèvera des attributions du ministre de la Mobilité et des Transports.

Ce dernier aspect, contrairement aux deux premiers, n'a pas été repris dans le projet à l'examen.

Réglementation relative au Palais des Beaux-Arts

Le Palais des Beaux-Arts a été transformé en une SA de droit public afin d'en améliorer le fonctionnement. La Régie des bâtiments reste toutefois responsable de l'entretien du patrimoine. Dans cette optique, l'article en projet est tout à fait logique.

Telecomwetgeving

Een aantal aspecten van de geldende wetgeving – ook veiligheidsaspecten – moeten dringend worden aangepast. Bij Proximus kan meer van de helft van de oproepers niet getraceerd worden. Bij de andere operatoren is dit zelfs 60 à 70 %. De regering is consequent wat coregulering betreft, want heel dit gedeelte van de programmawet werd onderhandeld met de sector zelf.

De hervorming van het BIPT werd niet op de lange baan geschoven ; het ontwerp terzake is voor advies naar de Raad van State en is genotificeerd aan de Europese Commissie. Weliswaar had de minister deze hervorming voor eind 2001 willen voltooien. In 2002 zal deze hervorming evenwel een feit worden.

De minister herinnert er trouwens aan dat de Europese Commissie België voortaan in een vergelijkende tabel als een modelleerling beschouwt wanneer het om de omzetting van de Europese richtlijnen inzake telecommunicatie gaat.

III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

A. Telecommunicatie (art. 125-132)

De heer Yves Leterme (CD&V) stelt vast dat de telefoontapwet wordt uitgebreid in die zin dat er meer organen zijn die een telefoontap kunnen gelasten. Kan de minister een overzicht geven van de manier waarop de telefoontapwet werd toegepast ? Vallen media ook onder de toepassing hiervan ? In Nederland moet de operator de aftapbaarheid organiseren op zijn kosten. Deze maatregel moet ook in ons land worden ingevoerd. Hoe ver staat het met het koninklijk besluit terzake ? De gedragscode – in het voorontwerp «ethische code» genoemd – werd uit de voorliggende artikelen gelicht ingevolge het advies van de Raad van State. Wat was de bedoeling van deze gedragscode ? Rijmt dit met de vaak verklaarde intentie van de minister aan te sturen op zelfregulering in de telecomsector ?

Mevrouw Marie-Thérèse Coenen (Agalev-Ecolo) dient een amendement nr 15 in (Doc 50 15003/005) dat ertoe strekt deze artikelen uit de ontwerp-programmawet te lichten. De indienster is immers van oordeel dat dit gedeelte van de ontwerp-programmawet beter in alle rust in het raam van een heus wetsontwerp zou worden besproken.

Législation sur les télécommunications

Certains aspects de la législation en vigueur - qui concernent également la sécurité - doivent être adaptés d'urgence. Chez Proximus, aucune traçabilité n'est possible pour plus de la moitié des appelants. Chez les autres opérateurs, ce pourcentage atteint même les 60 à 70 %. Le gouvernement est conséquent en ce qui concerne la corégulation, car tout ce pan de la loi-programme a été négocié avec le secteur lui-même.

La réforme de l'IBPT n'a pas été remise aux calendes grecques. Le projet la concernant a été transmis au Conseil d'État pour avis, et il a été notifié à la Commission européenne. Il est vrai que le ministre aurait voulu terminer cette réforme pour la fin de l'année 2001. En 2002, cette réforme sera toutefois un fait acquis.

Le ministre rappelle d'ailleurs que la Commission européenne considère désormais la Belgique - sur la base d'un tableau comparatif - comme un élève modèle en ce qui concerne la transposition des directives européennes concernant les télécommunications.

III. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

A. Télécommunications (art. 125-132)

M. Yves Leterme (CD&V) constate que le champ d'application de la loi sur les écoutes téléphoniques est élargi en ce sens que l'on peut charger davantage d'organismes de procéder aux écoutes. Le ministre pourrait-il donner un aperçu de la manière dont la loi est appliquée ? La loi s'applique-t-elle également aux médias ? Aux Pays-Bas, l'opérateur doit organiser à ses frais la possibilité de procéder à des écoutes. Cette mesure doit également être instaurée dans notre pays. Qu'en est-il de l'arrêté royal en la matière ? Le code de bonne conduite – appelé « code d'éthique » dans l'avant-projet – a été supprimé des articles à l'examen à la suite d'une observation du Conseil d'État. Quel était l'objectif de ce code de bonne conduite ? Cette suppression est-elle compatible avec l'intention fréquemment déclarée du ministre d'inciter le secteur à s'autoréguler ?

Mme Marie-Thérèse Coenen (Agalev-Ecolo) présente un amendement (n° 15 – DOC 50 1503/005) tendant à supprimer ces articles. L'auteur estime en effet qu'il serait préférable d'examiner cette partie de la loi-programme dans le cadre d'un projet de loi distinct.

De minister verwijst naar de algemene bespreking, waarin hij de noodzaak van deze wijzigingen, de hoogdringendheid ervan en de samenhang met de begroting 2002 heeft uiteengezet.

Amendement nr 15 wordt hierop ingetrokken.

Art. 125

De heer Marcel Bartholomeussen c.s. dient een amendement nr 25 (Doc 50 1503/005) in teneinde in het ontworpen artikel 68, 42° van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven – tijdens de verdere bespreking kortweg «wet van 21 maart 1991» genoemd – de definitie van «nooddienst» aan te passen.

De heer Rudi Smet, vertegenwoordiger van het BIPT, verklaart op verzoek van de minister dat, indien dit amendement zou worden aanvaard, het Rode Kruis van België dat om historische redenen en redenen van onafhankelijkheid een eigen verkort nummer heeft, niet meer als nooddienst zouden worden erkend. De spreker beklemtoont dat de voorliggende definities met de 100- en 101-diensten alsook met de operatoren zorgvuldig werden overlegd. De gebruikte terminologie is uit de wetgeving op zowel de dringende medische hulpverlening als het politieambt gehaald.

De minister zou ten eerste betreuren dat het Rode Kruis niet meer als nooddienst zou worden erkend.

Amendement nr 25 wordt hierop ingetrokken.

De heer Marcel Bartholomeussen c.s. dient een amendement nr 26 (Doc 50 1503/005) in teneinde in het ontworpen artikel 68, 44° van de wet van 21 maart 1991 de definitie van «noodoproep» aan te passen.

De heer Rudi Smet, vertegenwoordiger van het BIPT, verklaart op verzoek van de minister dat, indien dit amendement zou worden aanvaard, het gifcentrum en het centrum voor zelfmoordpreventie ook niet meer als nooddienst in aanmerking zouden komen vermits zij geen driesijferig toegangsnummer hebben. Het aantal driesijferige noodnummers is overigens beperkt. De 100-reeks is reeds uitgeput. In de 110-reeks zijn nog drie – in de praktijk slechts twee want het nummer 111 wordt 60 keer per uur per vergissing gevormd – dergelijke nummers overig. Er wordt vaak misbruik gemaakt van deze driesijferige nummers : in het Antwerpse bijvoorbeeld wordt het 100-nummer 87 keer op 100 gedraaid om niet-dringende inlichtingen te bekomen.

De minister is het niettemin met dit amendement eens.

Le ministre renvoie à la discussion générale. A cette occasion, il a souligné la nécessité des modifications, leur urgence et leur rapport avec le budget 2002.

L'amendement n° 15 est ensuite retiré.

Art. 125

M. Marcel Bartholomeussen et consorts présentent un amendement (n° 25, DOC 50 1503/005) tendant à modifier la définition du « service d'urgence » reprise à l'article 68, 42°, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques – dénommée ci-après « loi du 21 mars 1991 ».

M. Rudi Smet, représentant de l'IBPT, précise, à la demande du ministre, que si cet amendement était adopté, la Croix Rouge de Belgique qui dispose de son propre numéro abrégé, pour des raisons historiques et eu égard à son statut indépendant, ne pourrait plus être considérée comme un service d'urgence. L'intervenant souligne que les définitions proposées ont fait l'objet d'une concertation minutieuse avec les services 100 et 101 ainsi qu'avec les opérateurs. La terminologie utilisée a été reprise à la fois de la législation relative à l'aide médicale urgente et de la loi sur la fonction de police.

Le ministre déplorerait vivement que la Croix Rouge ne soit plus reconnue comme service de secours.

L'amendement n° 25 est ensuite retiré.

M. Marcel Bartholomeussen et consorts présentent un amendement n° 26 (DOC 50 1503/005), qui vise à adapter la définition d'« appel d'urgence » dans l'article 68, 44°, en projet, de la loi du 21 mars 1991.

M. Rudi Smet, représentant de l'IBPT, explique à la demande du ministre que si cet amendement était adopté, le centre antipoison et le centre de prévention du suicide n'entreraient plus non plus en considération comme service d'urgence, puisqu'ils n'ont pas de numéro d'accès à trois chiffres. Le nombre de numéros d'urgence à trois chiffres est d'ailleurs limité. La série 100 est déjà épuisée. Dans la série 110, il reste encore trois numéros de ce genre (dans la pratique seulement deux, car le numéro 111 est composé par erreur 60 fois à l'heure). On abuse fréquemment de ces numéros à trois chiffres : dans l'agglomération anversoise, par exemple, le numéro 100 est formé 87 fois sur 100 pour obtenir des renseignements non urgents.

Le ministre est néanmoins d'accord avec cet amendement.

Mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) verzoekt de minister zijn standpunt te verduidelijken aangezien het BIPT stelling heeft genomen tegen dit amendement.

De minister verklaart dat het niet de bedoeling is elke oproep afzonderlijk, geval per geval, te identificeren.

*
* *

Amendement nr 25 wordt ingetrokken.

Amendement nr 26 wordt aangenomen met 10 stemmen en 3 onthoudingen.

Dit artikel wordt, zoals gewijzigd, aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 126

Dit artikel wordt zonder verdere bespreking aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 127

De heer Marcel Bartholomeussen (SP.A) c.s. dient een amendement nr 27 (Doc 50 1503/005) in teneinde in het ontworpen artikel 109terE § 1 van de wet van 21 maart 1991 de opdrachtomschrijving van het Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie (BIPT) aan te passen.

De heer Rudi Smet, vertegenwoordiger van het BIPT, verklaart op verzoek van de minister dat, indien dit amendement zou worden aanvaard, de opdracht van het BIPT fel zou worden ingeperkt. Wanneer fraude een strafrechtelijke behandeling krijgt, betekent dit dat – vermits het onderzoek geheim is – het BIPT geen verdere inzage in het dossier kan krijgen.

De minister is ook gekant tegen dit amendement. De huidige opdrachtomschrijving is goed omdat ook veiligheidsaspecten er kunnen onder vallen.

Amendement nr 27 wordt hierop ingetrokken.

De heer Marcel Bartholomeussen (SP.A) c.s. dient een amendement nr 28 (Doc 50 1503/005) in teneinde in het ontworpen artikel 109terE § 5 van de wet van 21 maart 1991 dusdanig te wijzigen dat de telecomoperatoren bij het nemen van technische maatregelen betrokken kunnen worden.

Mme Frieda Brepoels (VU&ID) demande au ministre d'expliquer son point de vue étant donné que l'IBPT a pris position contre cet amendement.

Le ministre déclare que le but visé n'est pas d'identifier chaque appel séparément, au cas par cas.

*
* *

L'amendement n° 25 est retiré.

L'amendement n° 26 est adopté par 10 voix et 3 abstentions.

Cet article, ainsi modifié, est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

Art. 126

Cet article ne donne lieu à aucune observation et est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

Art. 127

M. Marcel Bartholomeussen (SP.A) et consorts présentent un amendement (n°27 - DOC 50 1503/005) visant à adapter, dans l'article 109terE, §1^{er}, proposé, de la loi du 21 mars 1991, la définition de la mission de l'Institut belge des services Postaux et des Télécommunications (IBPT).

M. Rudi Smet, le représentant de l'IBPT, explique, à la demande du ministre, que si cet amendement était adopté, la mission de l'IBPT serait fortement restreinte. Si la fraude fait l'objet d'un traitement pénal, cela signifie – étant donné que l'enquête est secrète – que l'IBPT ne pourra plus consulter le dossier.

Le ministre est aussi opposé à cet amendement. La définition actuelle de la mission est bonne, étant donné qu'elle peut également recouvrir les aspects sécuritaires.

L'amendement n°27 est ensuite retiré.

M. Marcel Bartholomeussen (SP.A) et consorts présentent un amendement (n° 28, DOC 50 1503/005) tendant à modifier l'article 109terE, § 5, de la loi du 21 mars 1991 en projet de manière à ce que les opérateurs de télécommunications puissent être associés à la prise de décisions techniques.

De heer Rudi Smet, vertegenwoordiger van het BIPT, verklaart op verzoek van de minister dat, indien dit amendement zou worden aanvaard, dit zou betekenen dat telkens weer overlegd zou moeten worden met de telecomoperatoren, die thans al ettelijke malen worden geraadpleegd. In het licht van de vervanging van een verunningsregime door een aangiftesysteem is dit niet wenselijk, zeker niet als men het als vormvereiste voorschrijft. De telecomoperatoren – met name het Raadgevend Comité – wordt terdege door de minister geraadpleegd en geïnformeerd.

De minister is de gedachte van coregulering geneen. Hij is het derhalve eens met het amendement.

De heer Marcel Bartholomeussen (SPA) c.s. dient een amendement nr 29 (Doc 50 1503/005) in teneinde in het ontworpen artikel 109terE § 5 van de wet van 21 maart 1991 een door de Koning uit te vaardigen verbodsbepaling te schrappen aangezien deze mogelijkheid reeds in § 7 van artikel 109terE is opgenomen.

De heer Rudi Smet, vertegenwoordiger van het BIPT, verklaart op verzoek van de minister dat, indien dit amendement zou worden aanvaard, het BIPT telkens weer een administratief onderzoek zou moeten starten. Ingeval van fraude – een strafrechtelijke materie – zou het BIPT niets kunnen ondernemen.

De minister is van oordeel dat het amendement best wordt aanvaard. De Raad van State heeft over deze bepaling trouwens een opmerking in die zin gemaakt.

De heer Marcel Bartholomeussen (SPA) c.s. dient een amendement nr 30 (Doc 50 1503/005) in teneinde in het ontworpen artikel 109terE § 5, tweede lid, van de wet van 21 maart 1991 aan te vullen om het proportionaliteitsbeginsel, ingevoerd door het nieuwe § 6, tweede lid, van het ontworpen artikel 109terE, ook in deze paragraaf in te schrijven.

De heer Rudi Smet, vertegenwoordiger van het BIPT, verklaart op verzoek van de minister dat dit amendement geen probleem stelt.

De minister is van oordeel dat, omwille van opportuniteitsredenen, dit amendement best niet wordt aangenomen.

Amendement nr 30 wordt hierop ingetrokken.

*
* *

Incité par le ministre à donner son avis, *M. Rudi Smet, représentant l'IBPT*, déclare que si cet amendement était adopté, il en résulterait qu'il faudrait chaque fois qu'une concertation ait lieu avec les opérateurs de télécommunications, alors que ceux-ci sont déjà souvent consultés à l'heure actuelle. Dans la perspective du remplacement d'un régime d'autorisation par un régime de déclaration, ce ne serait pas souhaitable, et ce le serait d'autant moins qu'il s'agirait, en l'occurrence, d'une condition formelle. Les opérateurs de télécommunications - le Comité consultatif - sont dûment consultés et informés par le ministre.

Le ministre est favorable à l'idée de corégulation. Il approuve dès lors l'amendement à l'examen.

M. Marcel Bartholomeussen (SPA) et consorts présentent un amendement (n° 29, DOC 50 1503/005) tendant à supprimer, à l'article 109terE, § 5, de la loi du 21 mars 1991, une disposition d'interdiction pouvant être prise par le Roi dès lors que cette possibilité est déjà prévue au § 7 de l'article 109terE de cette loi.

M. Rudi Smet, représentant de l'IBPT, précise, à la demande du ministre, que, si cet amendement est adopté, l'IBPT devrait chaque fois entamer une enquête administrative. En cas de fraude – une matière relevant du droit pénal -, l'IBPT ne pourrait rien faire.

Le ministre estime qu'il est préférable que l'amendement soit adopté. Le Conseil d'État a du reste formulé une observation dans ce sens au sujet de cette disposition.

M. Bartholomeussen (SPA) et consorts présentent un amendement (n° 30 – DOC 50 1503/005) tendant à compléter l'article 109terE, § 5, alinéa 2, au projet de la loi du 21 mars 1991, afin d'inscrire également dans ce paragraphe le principe de proportionnalité, établi par le nouvel article 109terE, § 5, alinéa 2.

M. Rudi Smet, représentant de l'IBPT, précise, à la demande du ministre, que cet amendement ne pose aucun problème.

Le ministre estime que, pour des raisons d'opportunité, cet amendement ne doit pas être adopté.

L'amendement n° 30 est ensuite retiré.

*
* *

Amendementen nrs. 27 en 30 worden ingetrokken.
Amendementen nrs. 28 en 29 worden achtereenvolgens aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Het artikel, aldus gewijzigd, wordt aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 128-129

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt. Ze worden aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 130

De minister merkt op dat het gaat om de verlenging van een bestaande maatregel. De machtiging zat oorspronkelijk reeds in de wet van 21 maart 1991 vervat. Een Europese richtlijn – zoals reeds herhaalde malen is gebeurd – kan diensgevolge snel worden omgezet bij koninklijk besluit.

Dit artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 131

De heer Marcel Bartholomeussen (S.P.A.) c.s. dient een amendement nr 31 (Doc 50 1503/005) in teneinde het ontworpen artikel 125, § 1, 3° van de wet van 21 maart 1991 dusdanig te wijzigen dat de oproepen naar bepaalde nooddiensten kosteloos worden. Het aanrekenen van deze kosten aan de telecomoperatoren zou overigens moeilijk niet-discriminatoir kunnen gebeuren.

De heer Rudi Smet, vertegenwoordiger van het BIPT, verklaart op verzoek van de minister dat, indien dit amendement zou worden aanvaard, men investeringen zou kunnen eisen van de operatoren. Een gebruiker zou zelfs een toestel kunnen eisen om noodoproepen te kunnen plaatsen. Thans is het zo dat in het raam van de universele dienstverlening één enkele operator – met name Belgacom – de noodoproepen kosteloos verzorgt. De andere operatoren hebben hier toegang toe. Is het de bedoeling alle operatoren te verplichten investeringen te doen opdat de noodoproepen overal en altijd kosteloos zouden kunnen gebeuren ?

De minister wijst op de contradictie tussen het feit dat het amendement blijkbaar bedoeld is om de markt te beschermen, maar men zich hier bevindt op een domein dat onder de universele dienstverlening valt. Hij is er dan ook tegen gekant.

Les amendements n^{os} 27 et 30 sont retirés.

Les amendements n^{os} 28 et 26 sont successivement adoptés par 10 voix et 5 abstentions.

L'article, ainsi modifié, est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

Art. 128 – 129

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation et sont adoptés par 10 voix et 5 abstentions.

Art. 130

Le ministre fait observer qu'il s'agit de la prolongation d'une mesure existante. Initialement, l'habilitation était déjà prévue dans la loi du 21 mars 1991. Dans ces conditions, une directive européenne peut être rapidement transposée, ainsi que cela s'est déjà fait à plusieurs reprises, par voie d'arrêté royal.

Cet article est adopté sans modification par 10 voix et 5 abstentions.

Art. 131

M. Marcel Bartholomeussen (S.P.A.) et consorts présentent un amendement (n° 31, DOC 50 1503/005) tendant à modifier l'article 125, § 1^{er}, 3°, de la loi du 21 mars 1991, proposé, de sorte que certains services d'urgence puissent être appelés gratuitement. On voit d'ailleurs mal comment facturer ces coûts aux opérateurs de télécommunications sans établir de discrimination.

M. Rudi Smet, représentant de l'IBPT, déclare, à la demande du ministre, que si cet amendement est adopté, on pourra exiger des investissements de la part des opérateurs. Un utilisateur pourrait même exiger qu'on lui fournisse un appareil afin de pouvoir effectuer des appels d'urgence. Actuellement, dans le cadre du service universel, il n'y a qu'un seul opérateur – à savoir Belgacom –, qui permet d'effectuer les appels d'urgence à titre gratuit. L'objectif est-il d'obliger les opérateurs à faire des investissements afin que l'on puisse effectuer partout et toujours les appels d'urgence gratuitement ?

Le ministre souligne la contradiction qu'existe entre le fait qu'apparemment, l'amendement tend à protéger le marché mais que l'on se trouve dans un domaine qui relève du service universel (sic). Il est dès lors opposé à l'amendement.

Amendement nr 31 wordt hierop ingetrokken.

*
* *

Dit artikel wordt derhalve ongewijzigd aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 132

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Het wordt aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

B. Regie der Gebouwen (art. 133)

Art. 133

Mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) dient een amendement nr 33 (Doc 1503/005) in teneinde het ontworpen dusdanig te wijzigen dat de kosten van de in dit artikel bedoelde werken niet zozeer op de begroting van de Regie der Gebouwen dan wel op die van de N.V. Paleis voor Schone Kunsten zouden komen te vallen. Dit was trouwens van bij het ontstaan van deze N.V. van publiek recht de expliciete bedoeling. Het Rekenhof schrijft in zijn opmerkingen op de begroting 2002 in het hoofdstuk «Ambtenarenzaken» dat geen enkel investeringskrediet meer wordt ingeschreven voor het meerjarenplan Justitie en Veiligheid. De kredieten zijn onvoldoende, ook voor de onderhouds- en renovatiewerken in het raam van «Brussel, culturele hoofdstad van Europa, 2000». Dezelfde opmerking geldt voor de voltooiing van de werken die in het raam van het Belgische Voorzitterschap van de Europese Unie werden aangevangen. Klaarblijkelijk zal de Regie der Gebouwen de kosten voor deze werken moeten aanrekenen op haar investeringsdotatie, met alle gevolgen vandien voor andere projecten. De spreker is van oordeel dat de lasten van de naakte eigenaar duidelijk worden overschreden. Ze merkt trouwens op dat de N.V. Paleis voor Schone Kunsten (PSK) blijkbaar volgens sommige bronnen geld heeft om royale vergoedingen uit te betalen aan personen die daar niets voor hoeven te doen. Geld om noodzakelijke werken uit te voeren, zou het echter niet hebben. De Regie der Gebouwen, die luidens het Rekenhof zeker niet overspoeld wordt met kredieten voor andere noodzakelijke projecten, wordt hiervoor ingeschakeld. Het beheren als goed huisvader van het gebouw is duidelijk een in de wet van 1997 op het PSK aan dit laatste toevertrouwde taak. Hoe komt het trouwens dat de uitvoeringsbesluiten van deze wet nog niet werden uitgevaardigd?

Mevrouw Marie-Thérèse Coenen (Ecolo-Agalev) stelt dat, indien de Regie der Gebouwen niets doet, het Pa-

L'amendement n° 31 est ensuite retiré.

*
* *

Cet article est dès lors adopté, sans modification, par 10 voix et 5 abstentions.

Art. 132

Cet article ne donne lieu à aucune observation et est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

B. Régie des Bâtiments (art. 133)

Art. 133

Mme Frieda Brepoels (VU&ID) présente un amendement (n° 33 - DOC 1503/005) visant à modifier l'article en projet de telle manière que les coûts des travaux visés à cet article ne soient pas à charge du budget de la Régie des Bâtiments, mais de celui de la S.A. Palais des Beaux-Arts. Tel était d'ailleurs l'objectif explicite lors de la création de cette S.A. de droit public. La Cour des comptes écrit dans ses observations concernant le budget 2002, dans le chapitre «Fonction publique», qu'aucun crédit d'investissement n'est plus inscrit pour le plan pluriannuel Justice et Sécurité. Les crédits sont insuffisants, même pour les travaux d'entretien et de rénovation effectués dans le cadre de «Bruxelles, capitale culturelle de l'Europe, 2000». La même observation vaut pour l'achèvement des travaux qui ont été entrepris dans le cadre de la Présidence belge de l'Union européenne. La Régie des Bâtiments devra manifestement imputer les coûts de ces travaux sur sa dotation d'investissement, avec toutes les conséquences qui s'ensuivent pour d'autres projets. L'intervenante estime que les charges du nu-propriétaire sont clairement dépassées. Elle fait d'ailleurs observer que la S.A. Palais des Beaux-Arts (PBA) dispose apparemment, selon certaines sources, d'argent pour payer des rémunérations royales à des personnes qui ne doivent rien faire pour les obtenir. Elle n'aurait toutefois pas d'argent pour effectuer des travaux indispensables. Il est fait appel, pour effectuer ces travaux, à la Régie des Bâtiments, qui, selon la Cour des comptes, n'est certainement pas submergée de crédits pour d'autres projets indispensables. La gestion du bâtiment en bon père de famille est clairement une mission confiée, dans la loi de 1997 sur le PBA, à ce dernier. Comment se fait-il d'ailleurs que les arrêtés d'exécution de cette loi n'aient pas encore été promulgués?

Mme Marie-Thérèse Coenen (Ecolo-Agalev) fait observer que si la Régie des bâtiments ne bouge pas, le

leis voor Schone Kunsten – dat wereldfaam geniet en een prachtig vistekaartje is voor Brussel als hoofdstad van Europa – zal laten verkommeren. Daar zal de hele gemeenschap nadeel van ondervinden, niet alleen de NV PSK.

De minister is het niet eens met het amendement. Indien de Regie der Gebouwen niet het voortouw neemt in een aantal projecten, gebeurt er niets. De Zaal «Henri Lebeuf» – kostprijs een half miljard frank – die qua akoestiek de beste van de wereld kan worden genoemd, en waar de Koningin Elisabethwedstrijd wordt gehouden, zou er nooit gekomen zijn indien de Regie der Gebouwen de zaken niet in handen had genomen. De NV PSK – waarvan de uitvoeringsbesluiten en de statuten eerlang worden gepubliceerd – staat in voor de werking. De Regie der Gebouwen daarentegen moet voorkomen dat zeer waardevol staatspatrimonium verkommt. Hierbij moeten uiteraard keuzes worden gemaakt. Men kan het politiek niet eens met de keuzes die de minister maakt, maar men mag niet uit het oog verliezen dat de overheid verantwoordelijk is voor het behoud en desgevallend zelfs de waardevermeerdering van waardevol staatspatrimonium.

*
* *

Amendement nr 33 wordt verworpen met 10 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen.

Het artikel wordt derhalve ongewijzigd aangenomen met 10 stemmen tegen 1 en 4 onthoudingen.

C. Brussels International Airport Company (art. 134-142)

Mevrouw Marie-Thérèse Coenen (Agalev-Ecolo) dient een amendement nr 16 in (Doc 50 15003/005) dat ertoe strekt deze artikelen uit de ontwerp-programmawet te lichten. De indienster is immers van oordeel dat dit gedeelte van de ontwerp-programmawet beter in alle rust in het raam van een heus wetsontwerp zou worden besproken. Thans zou alles bij volmacht worden geregeld, en daar is de indienster het niet mee eens.

De minister verwijst nogmaals naar zijn inleidende uiteenzetting om de opportuniteit en de hoogdringendheid van de privatisering van BIAC in de huidige context te verrechtvaardigen.

Dit amendement wordt hierop ingetrokken.

Een amendement nr 32 (DOC 50 1503/005) van *de heer Jean-Jacques Viseur (PSC)* heeft dezelfde strek-

Palais des Beaux-Arts, qui a une renommée mondiale et constitue un merveilleux atout pour Bruxelles en tant que capitale de l'Europe, se délabrera. C'est toute la communauté, et non uniquement la SA PBA, qui y perdra.

Le ministre ne peut marquer son accord sur l'amendement. Si la Régie des bâtiments ne prend pas les devants dans un certain nombre de projets, il ne se passe rien. La Salle Henri Lebeuf - dont coût un demi-milliard de francs -, qui en termes d'acoustique peut être considérée comme la meilleure salle au monde et qui accueille le Concours Reine Élisabeth, n'aurait jamais été réalisée si la Régie des bâtiments ne s'en était pas occupée. La SA PBA – dont les arrêtés d'exécution et les statuts seront prochainement publiés – est chargée du fonctionnement. La Régie des bâtiments, quant à elle, doit prévenir la détérioration de ce patrimoine de l'État qui présente une grande valeur. Il est clair que des choix s'imposent à cet égard. Sous l'angle politique, on peut ne pas toujours souscrire aux choix du ministre, mais il ne faut pas perdre de vue que les pouvoirs publics sont responsables de la sauvegarde, voire, le cas échéant, de la valorisation du patrimoine de valeur de l'État.

*
* *

L'amendement n° 33 est rejeté par 10 voix contre 2 et 3 abstentions.

L'article est dès lors adopté sans modification par 10 voix contre une et 4 abstentions.

C. Brussels International Airport Company (art. 134-142)

Mme Marie-Thérèse Coenen (Agalev-Ecolo) présente un amendement (n° 16 - DOC 50 15003/005) visant à distraire ces articles du projet de loi-programme. L'auteur estime en effet qu'il serait préférable d'examiner cette partie du projet de loi-programme en toute sérénité dans le cadre d'un véritable projet de loi. A l'heure actuelle, tout serait réglé par pouvoirs spéciaux, ce que l'auteur ne peut accepter.

Le ministre renvoie une nouvelle fois à son exposé introductif pour justifier l'opportunité et l'urgence de la privatisation de BIAC dans le contexte actuel.

Cet amendement est ensuite retiré.

Un amendement n° 32 (DOC 50 1503/005) de *M. Jean-Jacques Viseur (PSC)* a la même portée que

king als het vorige amendement van mevrouw Coenen. De strategische beslissingen inzake de autonome overheidsbedrijven moeten na overleg met het parlement genomen kunnen worden en niet autonoom door de regering. Artikel 135 schrapt zonder meer de taken van openbare dienstverlening om ze te vervangen door exploitatievergunningen. De regering vraagt zonder meer een blanco cheque. Dit is onaanvaardbaar.

Artikel 136 laat de regering toe BIAC te privatiseren en zelfs op de beurs te laten noteren. De garanties dat de overdracht van de overheidsaandelen in het belang van de staatsfinanciën gebeuren, zijn echter nagenoeg onbestaande. Het toezicht van de minister van Financiën in het raam van de wet op de Rijkscomptabiliteit wordt zelfs uitdrukkelijk uitgesloten. Artikel 138 voorziet in de overdracht van Staatseigendom aan BIAC. Dit is volgens de spreker helemaal niet nodig voor de exploitatie van de luchthaven. Het betreft hier dus een soort uitverkoop. Als men weet dat de waarde van de grond waarop de luchthaven gevestigd kan schommelen tussen een factor 1 en 15, kan men zich afvragen of het wel mogelijk is de waarde ervan op grond van objectieve criteria te bepalen. Artikel 142 regelt de overdracht van een politionele bevoegdheid aan een privé-entiteit. De Raad van State maakt er trouwens een opmerking over en stelt zich de vraag hoe een bevoegdheid van gerechtelijke politie aan particulieren kan worden toevertrouwd. Hoe zullen de overtredingen worden beboet? Volgens criteria van algemeen belang of naargelang van het commercieel gewicht van de overtreder? Tot slot is de spreker van oordeel dat BIAC dezelfde weg wordt opgestuurd als Sabena.

De heer Pierre Klees, gedelegeerd bestuurder van BIAC, verduidelijkt, onder de verantwoordelijkheid van de minister, waarom de artikelen met betrekking tot de privatisering van BIAC in het voorliggende ontwerp van programmawet werden opgenomen.

Er valt op te merken, aldus de heer Klees, dat de voorgestelde maatregelen in de programmawet met betrekking tot BIAC in het verlengde liggen van de wet van juli 1998, de zogenaamde «wet-Daerden», die in de memorie van toelichting voorzag in een industrieel en commercieel beheer voor de nieuwe maatschappij BIAC, samen met een stapsgewijze demarche naar beursintroductie.

De aanbevolen maatregelen houden rekening met de actuele context. Ze verzekeren op lange termijn de controle van de overheid op het luchthavenbeheer, via het mechanisme van een exploitatielicense die voorziet in sancties ingeval van niet-naleving van de aan exploitant opgelegde voorwaarden. Bovendien zal de luchthavenactiviteit gecontroleerd worden door, enerzijds, een nieuw regulerend orgaan, dat voornamelijk de economische aspecten van de controle regelt (competitieve tarifiering,

l'amendement précédent de Mme Coenen. Les décisions stratégiques concernant les entreprises publiques autonomes doivent pouvoir être prises après concertation avec le parlement et ne peuvent être prises de manière autonome par le gouvernement. L'article 135 supprime tout simplement les missions de service public pour les remplacer par des licences d'exploitation. Le gouvernement demande tout simplement un blanc-seing, ce qui est inacceptable.

L'article 136 permet au gouvernement de privatiser BIAC et même de le faire coter en bourse. Les garanties que le transfert des participations publiques se déroulera dans l'intérêt des finances de l'État sont toutefois quasi inexistantes. Le contrôle du ministre des Finances dans le cadre des lois sur la Comptabilité de l'État est même expressément exclu. L'article 138 prévoit la cession de la propriété de l'État dans BIAC. Selon l'intervenant, cette cession n'est absolument pas nécessaire pour exploiter l'aéroport. Il s'agit en l'espèce d'une sorte de liquidation. Lorsque l'on sait que la valeur du terrain sur lequel l'aéroport est établi peut varier d'un facteur de 1 à 15, on peut se demander s'il est vraiment possible d'en déterminer la valeur sur la base de critères objectifs. L'article 142 règle le transfert d'une compétence policière à une entité privée. Le Conseil d'État fait d'ailleurs une remarque à ce sujet et se demande comment des pouvoirs de police judiciaire peuvent être attribués à des membres du personnel d'une entreprise privée. Comment les infractions seront-elles verbalisées? Selon les critères de l'intérêt général ou selon le poids commercial du contrevenant? Enfin, l'intervenant estime que BIAC est liquidé de la même manière que la SABENA.

M. Pierre Klees, administrateur délégué de BIAC, précise, sous la responsabilité du ministre, pourquoi les articles relatifs à la privatisation de BIAC ont été repris dans le projet de loi-programme à l'examen.

Il y a lieu de remarquer, selon M. Klees, que les mesures proposées dans la loi-programme concernant BIAC s'inscrivent dans le prolongement de la loi de juillet 1998 (la loi «Daerden») qui, dans son exposé des motifs, prévoyait une gestion industrielle et commerciale pour la nouvelle société BIAC, doublée d'une démarche progressive devant mener à l'introduction en bourse.

Les mesures recommandées tiennent compte du contexte actuel. Elles assurent à long terme le contrôle des pouvoirs publics sur la gestion de l'aéroport, via le mécanisme de la licence d'exploitation, qui prévoit des sanctions en cas de non-respect des conditions imposées à l'exploitant. En outre, l'activité de l'aéroport sera contrôlée, d'une part, par un nouvel organe réglementaire, qui réglera principalement les aspects économiques du contrôle (tarification concurrentielle, relations avec les com-

relaties met de luchtvaartmaatschappijen, ...) en anderzijds door het bestuur der luchtvaart voor de controle van nationale en internationale regels inzake beveiliging en veiligheid. Wat de milieubescherming betreft, houdt de overheid controle hierover door de naleving van de door de licentie opgelegde voorwaarden op te volgen.

Door deze mechanismen die de luchthavenuitbater aan de overheid binden, zijn de doelstellingen van openbaar belang alsook de door het huidige personeel verworven rechten gegarandeerd, terwijl de geblokkeerde financiële middelen van de Staat gereduceerd worden.

Ter herinnering : BIAC ontstond in 1998 uit de fusie van BATC en de diensten van de Regie der Luchtwegen (RLW), andere dan deze die betrekking hebben op het beheer van luchtverkeer. Deze rationalisatie was noodzakelijk gezien de hybride situatie, enig in de wereld, waarbij twee afzonderlijke organen verantwoordelijk waren voor de luchthavenuitbating, terwijl het nodig was om het luchthavenbeheer te herenigen. Sinds haar oprichting werd BIAC aan de Staat verbonden door een beheerscontract, dat de verplichtingen van het bedrijf definieert inzake de openbare dienst. De sancties waarover de overheid in dit kader beschikt, zijn terug te brengen tot het opleggen van boetes, het wijzigen van de samenstelling van het management wanneer het faalt en de mogelijkheid bepaalde clausules van het contract te herzien. Door de thans voorgestelde beschikkingen krijgt de Staat aanzienlijk meer macht, aangezien hij over de sanctie beschikt die erin zou bestaan de licentie in te trekken en zodoende het ganse bedrijf aan te tasten.

Zowel in het paritair comité van BIAC als met alle syndicale organisaties kwam een consensus tot stand over de te volgen weg, met name de goedkeuring van het personeelsstatuut en de bescherming van de rechten van de statutairen inzake werkgelegenheid, salaris en pensioen via de wettelijke beschikkingen die het parlement worden voorgelegd.

Eveneens te noteren valt dat de voorgestelde beschikkingen de continuïteit verzekeren van de ontwikkeling en verbetering van de kwaliteit van de luchthaven Brussel-Nationaal. Sinds eind 1987 heeft de luchthaven zich hierdoor grondig kunnen moderniseren om een beter imago te geven aan de hoofdstad van Europa. En zij heeft een nieuwe economische en sociale aanloop kunnen nemen die haar op de 10^{de} plaats gebracht heeft tussen de Europese luchthavens voor wat de passagiers betreft en op de 5^{de} plaats voor de vracht wat betreft, met een rechtstreekse tewerkstelling van 27.000 personen op het luchthavenplatform van Zaventem, zonder rekening te houden met de industriële indienststelling in mei 2002 van de nieuwe Pier A en zijn bijgebouwen.

pagnies aériennes, etc.) et, d'autre part, par l'administration de l'aéronautique pour ce qui est du contrôle du respect des règles nationales et internationales en matière de sécurisation et de sécurité. En matière de protection de l'environnement, les pouvoirs publics assureront un contrôle par un suivi du respect des conditions imposées par la licence.

Grâce à ces mécanismes qui lient l'exploitant de l'aéroport aux pouvoirs publics, les objectifs d'intérêt public ainsi que les droits acquis par le personnel actuel sont garantis tandis que les moyens financiers bloqués par l'État sont réduits.

Pour rappel : BIAC est né en 1998 de la fusion de BATC et des services de la Régie des voies aériennes (RVA), autres que ceux qui concernaient la gestion du trafic aérien. Cette rationalisation était nécessaire compte tenu de la situation hybride, unique au monde, dans laquelle deux organes distincts étaient responsables de l'exploitation des installations aéroportuaires, alors qu'il était nécessaire de réunifier la gestion de l'aéroport. Depuis sa création, BIAC a été lié à l'État par un contrat de gestion. Les moyens de sanction dont disposent les pouvoirs publics dans ce cadre se résument à infliger des amendes, modifier la composition du management s'il échoue et à revoir certaines clauses. Les dispositifs proposés renforcent considérablement le pouvoir de l'État, étant donné qu'il dispose d'un moyen de sanction consistant à retirer la licence et à toucher ainsi l'ensemble de l'entreprise.

Un consensus s'est dégagé tant au sein de la commission paritaire dont relève BIAC qu'avec l'ensemble des organisations syndicales au sujet de la voie à suivre, à savoir l'approbation du statut du personnel et la protection des droits des statutaires en matière d'emploi, de salaire et de pension par le biais des dispositions légales qui sont soumises au parlement.

Il est également à noter que les dispositions proposées assurent la continuité du développement et de l'amélioration de la qualité de l'aéroport de Bruxelles-National. Depuis 1987, cela a permis à l'aéroport de se moderniser de façon approfondie afin de donner une meilleure image de la capitale de l'Europe. Cela lui a également permis de prendre un nouvel élan économique et social, et ainsi de se classer au 10^e rang des aéroports européens en termes de passagers et au 5^e rang en termes de fret, d'occuper directement 27 000 personnes sur le site aéroportuaire de Zaventem, sans parler de la jetée A et de ses bâtiments annexes, qui seront mis en service en mai 2002.

Het voorstel dat ter tafel ligt laat toe om voor de toekomst op bijkomende financiële middelen beroep te doen, die nodig zijn in een industrie die veel kapitaal vereist, zowel voor het handhaven van de kwaliteit van de installaties als voor de verdere ontwikkeling van een competitieve luchthaven op internationaal niveau.

De continue modernisatie is des te noodzakelijker daar de concurrentie met de buurluchthavens agressiever wordt en daar bijkomende inspanningen nodig zijn om attractief te blijven.

In dit kader moet BIAC in staat zijn de veelzijdige bekwaamheden aan te trekken zowel op technisch als op managementvlak, die nodig zijn voor de invoering van de nieuwste technologieën in de verschillende activiteitensectoren, waar competitiviteit tussen topbedrijven scherp is. De luchtvaart is één van de weinige sectoren waar men zowel laaggekwalificeerd personeel als hooggeschoold technici vindt.

Dankzij de implementatie van de voorziene maatregelen zal het verdwijnen van bepaalde zware administratieve procedures toelaten aankopen te doen die beter beantwoorden aan de door de exploitatielicentie opgelegde kwaliteitseisen, en dit onder de controle van de Staat.

In deze geest worden ook samenwerkingsverbanden met andere performante luchthavens overwogen die, conform de algemene tendens in Europa, hun statuten hebben herzien door soortgelijke hervormingen door te voeren als deze die thans voor BIAC worden voorgesteld. Het gaat hier voornamelijk om de volgende luchthavens: British Airport Authority, Frankfurt, Zürich, Wenen, Kopenhagen, Rome en andere die deze hervormingen reeds kenden of dezelfde evolutie volgen.

Rekening houdend met enerzijds de omvangrijke crisis in de luchtvaartsector en anderzijds de stijgende concurrentie waarmee de luchthaven van Zaventem vanuit alle hoeken te kampen heeft, dringt BIAC aan op een snelle beslissing in de huidige problematiek.

BIAC had gewenst dat de stapsgewijze oplossing die vandaag besproken wordt vóór de huidige crisis had kunnen worden uitgewerkt. Dit heeft niet verhinderd om binnen de perken van de mogelijkheden vooruitgang te boeken, maar om deze vooruitgang niet op de helling te plaatsen, moet de huidige stap worden genomen.

Mevrouw Marie-Thérèse Coenen (*Ecolo-Agalev*) stelt zich de vraag welke aandeelhouders in de huidige context van de luchtvaart staan te springen om kapitaal in te brengen in BIAC. In hoeverre zal Brussel-Nationaal na de privatisering van het beheer ervan nationaal blijven

La proposition à l'examen permet de faire appel à des moyens financiers supplémentaires pour l'avenir, moyens qui sont nécessaires dans une industrie qui a besoin d'importants capitaux tant pour maintenir la qualité des installations que pour continuer à développer un aéroport compétitif à l'échelle internationale.

La modernisation continue est d'autant plus nécessaire que la concurrence avec les aéroports voisins est de plus en plus féroce et que des efforts supplémentaires sont nécessaires pour rester attractif.

Dans ce cadre, la BIAC doit être en mesure d'attirer les talents multiples qui sont requis, tant sur le plan technique que sur celui du management, pour introduire les technologies les plus récentes dans les différents secteurs d'activité où la concurrence fait rage entre les *leaders* du marché. La navigation aérienne est l'un des rares secteurs où l'on trouve tant du personnel peu qualifié que des techniciens de haut vol.

Grâce à la mise en œuvre des mesures prévues, la disparition de certaines procédures administratives lourdes permettra de réaliser des achats répondant mieux aux exigences de qualité imposées par la licence d'exploitation, et ce, sous le contrôle de l'État.

C'est dans cet esprit que sont envisagés des accords de coopération avec d'autres aéroports performants qui, suivant en cela la tendance générale en Europe, ont revu leurs statuts en procédant à des réformes semblables à celle qui est actuellement proposée pour la BIAC. Il s'agit surtout des aéroports suivants: *British Airport Authority*, Francfort, Zurich, Vienne, Copenhague, Rome, etc. Ces réformes y ont déjà été effectuées ou ces aéroports sont engagés dans la même évolution.

Compte tenu, d'une part, de la crise importante que vit le secteur du transport aérien et, d'autre part, de la concurrence croissante dont l'aéroport de Zaventem fait l'objet de toutes parts, BIAC insiste pour qu'une décision rapide puisse être prise dans la présence problématique.

BIAC aurait souhaité que la solution progressive actuellement débattue eût été mise en œuvre avant la crise actuelle. Cela ne l'a pas empêchée de progresser dans la limite de ses moyens, mais pour continuer l'étape actuelle doit être franchie.

Mme Marie-Thérèse Coenen (*Ecolo-Agalev*) se demande quels actionnaires sont disposés, dans le contexte actuel du transport aérien, d'injecter des capitaux dans BIAC. Dans quelle mesure Bruxelles-National restera-t-il national après la privatisation de sa gestion, étant

gezien ze in de eerste plaats een internationale rol moet spelen ? Op welke termijn, volgens welk tijdsschema, wil de Staat – thans goed voor 67 % als de spreekster zich niet vergist – zich uit BIAC terugtrekken ? Is het wel zinnig, juist nu BIAC er financieel minder goed voor staat, de gronden waarop de luchthaven zich bevindt aan te kopen ? Wie staat in voor de zuivering van deze gronden ?

De heer Jean-Jacques Viseur (PSC) vraagt welk vennootschapsmodel het huidige management van BIAC voorstaat ? Waarom wordt geen structuur op poten gezet vergelijkbaar met “Aéroports de Paris” ? De spreker kan niet begrijpen dat bij de verkoop van de gronden wordt afgeweken van de vereiste van het visum door de minister van Financiën.

Mevrouw Karine Lalieux (PS) stelt dat de intrekking van de licentie in geval van inbreuken slechts een ultimatum – en dus weinig bruikbare – sanctie kan zijn. Er moet een dubbel controle behouden blijven op de werking van BIAC : de regulator en de Staat als minderheidsaandeelhouder.

De heer Yves Leterme (CD&V) herhaalt zijn kritiek dat het moment bijzonder slechts gekozen is om BIAC te privatiseren wanneer men weet dat BIAC voor 30 % ongeveer afhankelijk was van het reilen en zeilen van Sabena. Zal BIAC participeren in de nog op te richten vliegtuigmaatschappij DAT+ ? Is BIAC er wel zo zeker van dat de verhoging van de rechten voor transfervluchten in april van dit jaar niet significant heeft bijgedragen tot het faillissement van Sabena ? Hoe kijkt BIAC aan tegen de oneerlijke mededinging van “Brussels South”, de luchthaven van Charleroi ? Overweegt BIAC stappen hiertegen te ondernemen ? Hoe zullen de rechten van het personeel uiteindelijk worden gewaarborgd ? Hoe verlopen de onderhandelingen terzake ? Is er een nieuwe CAO in zicht ? Hoe zal het pensioenfonds worden gefinancierd ? Hoe kadert BIAC de overdracht van politieke bevoegdheden naar een privé-entiteit in het geheel van dit proces ?

De heer Olivier Chastel (PRL FDF MCC) stelt dat het verkopen van staats eigendom aan BIAC het begrotingsdeficit kan helpen financieren. Er zijn garanties ingebouwd dat deze operatie niet uit de hand loopt : er is de ontbindende voorwaarde dat als BIAC failliet gaat of zijn licentie verliest, de gronden weer naar de Staat terugkeren. Hoe moet het risico hiervan echter worden ingeschat ? Behoort het militaire vliegveld van Melsbroek ook tot het over te dragen patrimonium ?

donné qu'il doit avant tout remplir une fonction internationale ? Dans quel délai, selon quel calendrier, l'État, qui détient actuellement, si l'intervenante ne se trompe pas, 67% du capital, entend-il se retirer de BIAC ? Est-il judicieux d'acheter les terrains sur lesquels se trouve l'aéroport précisément au moment où BIAC connaît des problèmes financiers ? Qui sera chargé de purifier ces terrains ?

M. Jean-Jacques Viseur (PSC) demande quel type de société a la faveur du management de BIAC ? Pourquoi crée-t-on une structure comparable à celle des « Aéroports de Paris » ? L'intervenant ne peut pas comprendre que, lors de la vente des terrains, on ait dérogé à l'obligation d'obtenir le visa du ministre des Finances.

Mme Karine Lalieux (PS) indique que le retrait de la licence en cas d'infraction n'est qu'une sanction extrême – et dès lors peu applicable. Il faut conserver le double contrôle du fonctionnement de BIAC : le régulateur et l'État en tant qu'actionnaire minoritaire.

M. Yves Leterme (CD&V) répète ses critiques et estime le moment particulièrement mal choisi pour privatiser BIAC si l'on sait que BIAC était à 30% dépendant des avatars de la SABENA ? A. BIAC participera-t-il dans la compagnie aérienne DAT+ qui va être créée ? BIAC est-il tellement sûr que l'augmentation des droits pour vols de transfert en avril de cette année n'a pas contribué de manière significative à la faillite de la SABENA ? Comment BIAC considère-t-il la concurrence déloyale de « Brussels South », l'aéroport de Charleroi ? BIAC envisage-t-il de réagir ? Comment seront finalement garantis les droits du personnel ? Va-t-on conclure une nouvelle CCT ? Comment sera financé le fonds de pension ? Comment BIAC conçoit-il le transfert de compétences de police à une entité privée dans le cadre de l'ensemble du processus ?

M. Olivier Chastel (PRL FDF MCC) considère que la vente de biens de l'état à BIAC peut contribuer au financement du déficit budgétaire. Des garanties ont été prévues pour que l'opération ne dégénère pas : il a été inséré une condition résolutoire en vertu de laquelle, en cas de faillite de BIAC ou de perte, par cette dernière, de sa licence, les terrains seront rétrocédés à l'état. Quel est toutefois le risque d'une telle éventualité ? Le terrain d'aviation militaire de Melsbroek fait-il également partie du patrimoine à céder ?

De heer Pierre Klees antwoordt het volgende :

De tariefverhoging voor transferpassagiers komt ten laste van de passagiers, niet ten laste van de vliegmaatschappij. Sabena heeft lang genoeg de tijd gehad om zich aan een dergelijke verhoging aan te passen. Deze verhoging heeft niet bijgedragen tot de destabilisering van de financiën van Sabena.

Het oorspronkelijk businessplan heeft vertraging opgelopen door het afremmen van de economische groei, door de gebeurtenissen van 11 september 2001 en door de faillissement van City-Bird en Sabena, maar dat is in de luchtvaartsector niet ongewoon. Binnen 12 à 15 maand zal deze sector opnieuw in een groeifase belandenn. Ten tijde van de Golfoorlog werd hetzelfde geconstateerd. Er was een vermindering van 15 % van het aantal passagiers. Op 20 maand tijd werd de oorspronkelijke toestand echter opnieuw bereikt. Thans is een vermindering geconstateerd van 10 % van het aantal passagiers. Een en ander zal natuurlijk afhangen van het opstarten van de nieuwe maatschappij DAT.

BIAC onderhandelt op dit ogenblik met 2 à 3 zeer grote vliegtuigmaatschappijen. Hierover kan op dit ogenblik om begrijpelijke redenen niets meer gezegd worden. Het is wel de bedoeling intercontinentale vluchten naar het Europees vasteland te lokken via het platform van Brussel-Nationaal.

BIAC lijdt structureel aan ondercapaciteit : het voorhanden zijn van groeicapaciteit, de meteorologische uitrusting die het mogelijk maakt bij elk type van weer te blijven functioneren en het feit dat de luchthaven, op enkele uren omwille van betogingen na, haast nooit werd gesloten, zijn de drie grote troeven waarover BIAC beschikt.

Er zijn dan ook investeringen nodig om de meer dan 20 miljoen passagiers te kunnen halen, maar ook omwille van de verscherpte veiligheidsmaatregelen ingevolge de gebeurtenissen van 11 september 2001.

Het aandeelhouderschap moet stapsgewijs naar een beursgang kunnen evolueren. Op dit ogenblik is deze laatste echter niet aan de orde.

De investeringen die BIAC nodig heeft zijn risico-investeringen, die evenwel rendabel zijn en een hoge kwaliteit van de dienstverlening waarborgen.

Het management van BIAC is allerm minst gekant tegen een minderheidsaandeelhouderschap van de Staat van 25 %.

M. Pierre Klees donne la réponse suivante.

L'augmentation du tarif pour les passagers en transit est à charge des passagers et non de la compagnie aérienne. La Sabena a eu suffisamment le temps de s'adapter à une telle augmentation. Celle-ci n'a pas contribué à la déstabilisation des finances de la compagnie aérienne nationale.

Le *business plan* initial a pris du retard en raison du ralentissement de la croissance économique, des événements du 11 septembre et de la faillite de Citybird et de la Sabena, mais ce n'est pas inhabituel dans le secteur aéronautique. Dans un délai de douze à quinze mois, ce secteur entrera de nouveau dans une phase de croissance. Le même phénomène a été constaté au moment de la crise du Golfe. Ce conflit avait entraîné à l'époque une diminution du nombre de passagers de l'ordre de 15 %. Vingt mois plus tard, on en était cependant revenu à la situation de départ. À l'heure actuelle, on constate une diminution de 10 % du nombre de passagers. Le lancement de la nouvelle compagnie DAT aura naturellement une influence sur l'évolution de la situation.

BIAC négocie actuellement avec deux ou trois compagnies aériennes de très grande taille. Pour des raisons compréhensibles, on ne peut rien dire de plus à ce sujet à l'heure actuelle. L'intention est toutefois d'attirer les vols intercontinentaux vers le continent européen par le biais de la plate-forme de Bruxelles National.

BIAC est en sous-capacité structurelle, alors que ses trois grands atouts sont : sa capacité de croissance; son équipement météorologique, qui lui permet de continuer à fonctionner quel que soit le type de temps; le fait que l'aéroport n'a presque jamais été fermé, sauf pendant quelques heures en raison de manifestations.

Dès lors, des investissements sont nécessaires pour atteindre un nombre de passagers supérieur à 20 millions, mais aussi en raison des mesures de sécurité accrues prises à la suite des événements du 11 septembre 2001.

L'actionariat doit pouvoir évoluer graduellement vers une introduction en bourse. À l'heure actuelle, cette dernière opération n'est toutefois pas à l'ordre du jour.

Les investissements dont BIAC a besoin sont des investissements à risques qui sont toutefois rentables et garantissent la qualité supérieure du service.

Le management de BIAC n'est nullement opposé à ce que l'État soit actionnaire minoritaire à hauteur de 25 %.

De Staat verscherpt via het licentiesysteem echter de controle op de werking van BIAC.

Het voorliggende ontwerp beantwoordt aan een nood die al 2,5 jaar bestaat. Het is van belang in de voornoemde onderhandelingen dat er een begin kan worden gemaakt met de privatisering van, BIAC, die trouwens reeds in het vooruitzicht werd gesteld bij de oprichting van de maatschappij, als NV van publiek recht, in 1998.

BIAC heeft geen voorkeur voor de structuur van welke grote Europese luchthaven ook.

Het verwerven van de gronden – 12 vierkante kilometer ongeveer – is zeer belangrijk, al was het maar om de nodige milieu-investeringen te kunnen doen, bijvoorbeeld de geluidswerende wanden waar al vaak om gevraagd werd.

Geen enkele Europese luchthaven ontbeert de eigendom van de gronden waar ze op gevestigd is. Een aantal maatschappijen zijn naar Schiphol uitgeweken omdat BIAC ze onder meer geen loodsen ter beschikking kon stellen daar ze er de eigenaar niet van was en is.

BIAC zal de regulator accepteren die zich aandient.

De participatie in DAT+ kan alleen maar bescheiden zijn en is ingegeven door de zorg de trafiek op Zaventem te verhogen. Er is terzake trouwens nog geen beslissing genomen.

Wat de luchthaven van Charleroi betreft, heeft BIAC er het volste vertrouwen in dat de Europese Commissie spoedig tot gegronde conclusies komt. BIAC acht de toestand daar niet helemaal zuiver vanuit het oogpunt van de eerlijke mededinging.

Melsbroek zal nooit de huurder worden van BIAC. De militaire basis blijft tot nader order waar ze is zonder inmenging van wie ook.

De heer Michel Hallez, financieel directeur van BIAC, voegt hier nog aan toe :

Het aandeelhouderschap bestaat uit banken, financiële groepen en verzekeringsinstellingen en wordt gedetailleerd weergegeven in het Jaarverslag van BIAC. De toekomstige aandeelhouders zouden andere Europese luchthavens en Belgische en internationale financiële groepen kunnen omvatten. Ten slotte wordt een beursgang ook niet uitgesloten.

Wat de impact van de faillissementen van City-Bird en Sabena betreft : Begin november 2001 daalde het verkeer met 30 %. Tegen 25 november bedroeg de da-

L'État renforce toutefois le contrôle sur le fonctionnement de BIAC par le biais du système de licences.

Le projet de loi à l'examen répond à un besoin qui existe déjà depuis deux ans et demi. Il est primordial, dans le cadre des négociations précitées, que l'on puisse entreprendre la privatisation de BIAC, qui a d'ailleurs été prévue dès la création de la société en tant que S.A. de droit public, en 1998.

BIAC n'a pas de préférence pour la structure de quelque grand aéroport européen que ce soit.

L'acquisition de terrains – 12 kilomètres carrés environ – est très importante, ne fût-ce que pour pouvoir effectuer les investissements environnementaux nécessaires, par exemple, les murs antibruit, que l'on a déjà souvent demandés.

Tous les aéroports européens sont propriétaires des terrains sur lesquels ils sont établis. Une série de sociétés ont émigré vers Schiphol parce que BIAC ne pouvait notamment pas mettre de hangars à leur disposition, étant donné qu'elle n'en était ni n'en est propriétaire.

BIAC acceptera le régulateur qui se présente.

La participation dans la DAT+ ne peut être que modeste et procède du souci d'augmenter le trafic à Zaventem. Aucune décision n'a d'ailleurs encore été prise en la matière.

Pour ce qui est de l'aéroport de Charleroi, BIAC est totalement confiant et compte que la Commission européenne aboutira rapidement à des conclusions fondées. BIAC considère que cette situation n'est pas tout à fait saine au regard d'une concurrence loyale.

Melsbroek ne sera jamais le locataire de BIAC. Jusqu'à nouvel ordre, la base militaire reste où elle est sans ingérence de qui que ce soit.

M. Michel Hallez, directeur financier de BIAC, ajoute ce qui suit :

L'actionnariat se compose de banques, de groupes financiers et de compagnies d'assurances et est détaillé dans le rapport annuel de BIAC. Les futurs actionnaires pourraient être d'autres aéroports européens et des groupes financiers belges et internationaux. Il n'est par ailleurs pas exclu que BIAC entre en bourse.

En ce qui concerne l'impact des faillites de City Bird et de la Sabena : début novembre 2001, le trafic a diminué de 30%. D'ici le 25 novembre, la diminution n'était

ling slechts nog 25 %. En de laatste week van november bedroeg ze slechts nog 20 %. Er is dus een herstelbeweging merkbaar.

De leningen van BIAC werden zonder staatsgarantie afgesloten. Deze garantie is trouwens een neutraal gegeven voor de bankiers.

De grond moet gezuiverd worden, het Vlaams Gewest moet een bodemattest afleveren, BIAC zou het stapsgewijs willen doen. De verkoper, in casu de Staat, draait wel op voor 99 % van de kosten.

De financiële toestand van BIAC is gezond, daar de maatschappij gedekt is door bankkredieten.

De sociale onderhandelingen boeken vooruitgang en verlopen in een zeer gunstig klimaat.

Wat het pensioenfonds betreft, dat op 1 juli 2001 moest opgestart worden, werd in de balans van BIAC voorzien in een provisie van 5,5 miljard frank. Deze provisie wordt jaarlijks herzien. De financiering werd uitgesteld omwille van de moeilijkheden in de tweede helft van 2001. In 2002 wordt echter voorzien in de gepaste liquiditeiten om dit fonds te spijzen.

Het bestuur van de luchtvaart heeft een juridische audit verricht om na te gaan of het wel mogelijk was een aantal politionele taken door contractuele personeelsleden te laten uitvoeren. Mits een aanpassing van de wet van 1937 terzake, stellen zich evenwel geen noemenswaardige problemen.

*
* *

Amendement nr 16 wordt ingetrokken.

Amendement nr 32 werd verworpen met 9 tegen 3 stemmen en 4 onthoudingen.

Art. 134

In zijn verklarende nota stelt *de minister* over dit artikel :

Artikel 134 machtigt de Koning om de nodige maatregelen te treffen teneinde het juridisch statuut van B.I.A.C. te wijzigen als vennootschap (rechtsvorm, kapitaal, bestuursorganen, overheidstoezicht, enz.). Deze wijzigingen zijn gemakkelijk te verklaren in de veronderstelling dat de overheid niet langer een meerderheidsparticipatie in B.I.A.C. zou bezitten. Zelfs los van deze veronderstelling is een wijziging van het juridisch sta-

plus de que 25%, alors qu'au cours de la dernière semaine de novembre, elle ne s'élevait plus qu'à 20%. Un rétablissement est donc perceptible.

Les emprunts de BIAC ont été conclus sans garantie d'État. Aux yeux des banquiers, cette garantie constitue au demeurant un élément neutre.

Le sol doit être assaini, la Région flamande doit délivrer une attestation sanitaire, BIAC voudrait que ce processus se déroule par phases. Le vendeur, en l'occurrence l'État, supporte toutefois 99% des coûts.

La situation financière de BIAC est saine puisque la société est couverte par des crédits bancaires.

Les négociations sociales progressent et se déroulent dans un climat très favorable.

En ce qui concerne le fonds de pension qui devait démarrer au 1^{er} juillet 2001, une provision de 5,5 milliards de francs a été inscrite au bilan de BIAC. Cette provision sera revue chaque année. Le financement a été reporté en raison des difficultés survenues au cours de la deuxième moitié de 2001. En 2002 on prévoira toutefois les liquidités nécessaires pour alimenter ce fonds.

L'administration de l'aéronautique a fait réaliser un audit juridique afin de vérifier s'il était effectivement possible de faire exécuter certaines tâches de police par des agents contractuels. Moyennant une adaptation de la loi de 1937 en la matière, aucun problème d'importance ne se pose.

*
* *

L'amendement n° 16 est retiré.

L'amendement n° 32 est rejeté par 9 voix contre 3 et 4 abstentions.

Art. 134

Dans sa note explicative, le ministre déclare à propos de cet article :

L'article 134 habilite le Roi à prendre les mesures nécessaires pour modifier le statut juridique de B.I.A.C. en tant que société (forme juridique, capital, organes de gestion, contrôle des pouvoirs publics, etc.). Ces modifications s'expliquent aisément dans l'hypothèse où les autorités publiques cesseraient de détenir une participation majoritaire dans B.I.A.C. Toutefois, même en dehors de cette hypothèse, une modification du statut juri-

tuut van B.I.A.C. eveneens te begrijpen voor zover zij kadert in de voorbereiding van een operatie waarna B.I.A.C. uit de openbare sector zou treden, zoals bij een beursintroductie. Volgens de regering zal B.I.A.C. na de wijziging van haar juridisch statuut niet meer kunnen worden beschouwd als een administratieve overheid in de zin van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, inzonderheid artikel 14 van deze wetten.

In zijn advies met betrekking tot dit voorstel, stelt de Raad van State voor dat artikel 4 van de wet van 9 juli 1998 houdende bekrachtiging van het koninklijk besluit van 2 april 1998 tot hervorming van de beheersstructuren van de luchthaven Brussel-Nationaal wordt opgeheven voor zover dit artikel aan de Koning soortgelijke machtigingen toekent tot 31 december 2005.

Er moet echter worden opgemerkt dat de machtiging bedoeld in voornoemd artikel 4 en de onderhavige machtiging een verschillend voorwerp hebben. Zo laat de onderhavige machtiging de Koning toe om het juridisch statuut van B.I.A.C. als naamloze vennootschap van publiek recht te wijzigen. De machtiging bedoeld in voornoemd artikel 4 daarentegen laat de Koning enkel toe om de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven te wijzigen, inzonderheid met het oog op de aanpassing van de taken van openbare dienst die aan B.I.A.C. zijn toevertrouwd, zonder nadeel te berokkenen aan haar statuut van naamloze vennootschap van publiek recht. In het onderhavige geval is het niet aangewezen om een bestaande machtiging met een verschillend voorwerp op te heffen, teneinde een maximale soepelheid te behouden bij de voorbereiding van de toegang van B.I.A.C. tot de kapitaalmarkt.

Een wijziging van het juridisch statuut van B.I.A.C. dient te gebeuren met behoud van de rechten van alle personeelsleden van B.I.A.C., zowel de statutaire als de contractuele. Zo zou voor de statutaire personeelsleden die op het ogenblik van de wijziging in dienst zijn, de wijziging moeten gekoppeld zijn aan een vorm van «*grandfathering*» van hun bijzonder statuut.

De Koning zou voor hen een stelsel *sui generis* moeten kunnen inrichten dat het statuut van publiek recht vervangt maar er toch op afgestemd is, en dat de continuïteit van hun rechten waarborgt op het gebied van vastheid van betrekking, geldelijk statuut en pensioenen. Tijdens de sociale onderhandelingen die bij B.I.A.C. werden gevoerd, is gebleken dat de representatieve vakorganisaties van haar personeel het met deze aanpak eens zijn.

Bovendien mag de wijziging van het juridisch statuut van B.I.A.C. niet tot gevolg hebben de rechten van haar statutaire personeelsleden op het gebied van de maat-

dique de B.I.A.C. se conçoit également pour autant qu'elle s'inscrive dans le cadre de la préparation d'une opération au terme de laquelle B.I.A.C. sortirait du secteur public comme une introduction en bourse. Dans l'intention du gouvernement, B.I.A.C. ne pourra plus être considérée comme une autorité administrative au sens des lois coordonnées sur le Conseil d'État, notamment leur article 14, après la modification de son statut juridique.

Dans son avis à propos de cette proposition, le Conseil d'État propose de supprimer l'article 4 de la loi du 9 juillet 1998, portant confirmation de l'arrêté royal du 2 avril 1998 portant réforme des structures de gestion de l'aéroport de Bruxelles-National, dans la mesure où il accorde au Roi des pouvoirs similaires jusqu'au 31 décembre 2005.

Il est toutefois à noter que l'habilitation visée à l'article 4 précité et celle dont il est ici question n'ont pas le même objet. Ainsi, celle-ci autorise le Roi à modifier le statut juridique de B.I.A.C. en une société anonyme de droit public. L'habilitation visée à l'article 4 précité ne permet par contre au Roi que de modifier la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, notamment en vue d'adapter les missions de service public qui sont confiées à B.I.A.C., sans toutefois porter préjudice à son statut de société anonyme de droit public. Dans le cas présent, il n'est pas souhaitable de supprimer une habilitation existante ayant un tout autre objet, et ce, dans le but de conserver une souplesse maximale afin de préparer l'entrée de B.I.A.C. sur le marché des capitaux.

Toute modification du statut juridique de B.I.A.C. doit s'opérer en veillant à maintenir les droits de tous les membres du personnel de B.I.A.C., qu'ils soient statutaires ou contractuels. Ainsi, la modification doit être associée, pour les membres statutaires du personnel qui sont en service au moment de cette modification, à une forme de préservation des droits acquis liés à leur statut particulier.

Le Roi devrait pouvoir instaurer pour eux un système *sui generis*, qui remplacerait le statut de droit public, mais serait néanmoins calqué sur celui-ci, et qui garantirait la continuité de leurs droits en matière de sécurité d'emploi, de statut pécuniaire et de pensions. Les négociations sociales menées au sein de BIAC ont montré que les organisations syndicales représentatives du personnel de la société étaient favorables à cette approche.

La modification du statut juridique de BIAC ne peut en outre pas avoir pour effet de réduire les droits de son personnel statutaire en matière de sécurité sociale (en

schappelijke zekerheid (inclusief inzake rust- en overlevingspensioenen) of hun nettobezoldiging te verminderen. Op het gebied van pensioenen moet eveneens worden vermeld dat de pensioenen die hun momenteel door B.I.A.C. worden betaald, onderworpen zijn aan de beperkingen en plafonds inzake pensioenen van de openbare sector vastgesteld door de wet van 5 augustus 1978 houdende economische en budgettaire hervormingen. Om de integratie van dit personeel en het contractuele personeel in de vennootschap te verbeteren nadat B.I.A.C. uit de openbare sector is getreden, moet de Koning eveneens gemachtigd worden om de pensioenen (ongeacht hun oorsprong) die zij hun zou betalen aan de toepassing van de voormelde beperkingen en plafonds te onttrekken.

Op het gebied van de collectieve arbeidsverhoudingen is het aangewezen dat de Koning een overgangsregime kan inrichten dat zou kunnen afgestemd zijn op een centrale rol voor het bestaande paritair comité en op het behoud van het syndicaal statuut dat thans van kracht is.

Volgens de regering houdt artikel 134 een «*grandfathering*» in van het bijzonder statuut van de statutaire personeelsleden in het kader van hun arbeidsverhoudingen met B.I.A.C. In antwoord op de commentaar van de Raad van State dient te worden opgemerkt dat het verkieslijk werd geacht om het toepassingsgebied van de «*grandfathering*» niet uit te breiden naar elke vennootschap die B.I.A.C. zou opvolgen als juridische entiteit die dit personeel tewerkstelt. Het gemeenschappelijk arbeidsrecht, inzonderheid de collectieve arbeidsovereenkomst nr. 32bis, houdt immers een verplichting in tot het overnemen van de rechten van het personeel in elk geval van overgang van een onderneming (of van een gedeelte van een onderneming) krachtens overeenkomst. Dit is een begrip waaraan het Europees Hof van Justitie een zeer ruime interpretatie geeft.

Amendement nr. 68 van mevrouw Marie-Thérèse Coenen (*Ecolo-Agalev*), dat oorspronkelijk een sub-amendement is op het amendement nr 55 en gelijklopend is met amendement nr 69 van de heer Yves Leterme (*CD&V*) (beide amendementen, die de vrijwaring van de rechten van het personeel beogen, werden ingetrokken ten voordele van voornoemd amendement), wordt eenparig aangenomen nadat de minister heeft verklaard dezelfde bezorgdheid te delen.

Amendement nr. 56 met een soortgelijke strekking op het gebied van de pensioenrechten wordt eveneens eenparig aangenomen.

Dit aldus gewijzigde artikel, wordt aangenomen met 10 tegen 6 stemmen.

ce compris les pensions de retraite et de survie) ou leur rémunération nette. En matière de pensions, il y a également lieu de noter que les pensions qui sont actuellement payées aux membres du personnel statutaire de BIAC sont soumises aux restrictions et aux plafonds en matière de pensions du secteur public fixés par la loi du 5 août 1978 de réformes économiques et budgétaires. Pour améliorer l'intégration de ce personnel et du personnel contractuel dans la société, après que BIAC aura quitté le secteur public, Le Roi doit également être habilité à soustraire les pensions (quelle que soit leur origine) que BIAC paiera à ce personnel à l'application des restrictions et plafonds précités.

Dans le domaine des relations collectives de travail, il est souhaitable que le Roi instaure un régime transitoire conférant un rôle central à la commission paritaire existante et au maintien du statut syndical actuellement en vigueur.

Dans l'esprit du gouvernement l'article 134 organise un «*grandfathering*» du statut spécial des membres du personnel statutaire dans le cadre de leurs relations de travail auprès de BIAC. En réponse à l'observation du Conseil d'État, il convient de noter qu'il a été jugé préférable de ne pas élargir le champ d'application du «*grandfathering*» à toute société qui succéderait à BIAC en tant qu'entité juridique employant du personnel. En effet, le droit commun du travail, notamment la convention collective n° 32bis prévoit une obligation de reprise des droits du personnel dans l'hypothèse de tout transfert conventionnel d'entreprise (ou d'une partie d'une entreprise), notion à laquelle la Cour de Justice européenne a réservé une interprétation très large.

L'amendement n° 68 de Mme Marie-Thérèse Coenen (*Ecolo-Agalev*) qui était initialement un sous-amendement à l'amendement n° 55 et d'une portée similaire à celle de l'amendement n° 69 de M. Leterme (*CD&V*) (ces deux amendements qui visent à préserver les droits du personnel sont retirés au profit de l'amendement précité) est adopté à l'unanimité après que le ministre a déclaré partager cette préoccupation.

L'amendement n° 56 d'une portée analogue en ce qui concerne les droits à la pension est également adopté à l'unanimité.

Cet article, ainsi modifié, est adopté par 10 voix contre 6.

Art. 135

In zijn verklarende nota stelt *de minister* over dit artikel : Dit artikel machtigt de Koning de exploitatie te regelen van de luchthaveninstallaties waarvan de bevoegdheid inzake uitrusting en exploitatie aan de federale Staat is toevertrouwd. Deze reglementering zal de exploitatie van deze installaties moeten onderwerpen aan de toekenning van een individuele vergunning van onbeperkte duur, licentie genoemd, en zal de toewijzing van taken van openbare dienst vervangen. Zo zou een licentie in de plaats komen van de taken van openbare dienst die aan B.I.A.C. worden toevertrouwd door de artikelen 179 en 180 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven en het beheerscontract dat op 14 augustus 1998 tussen de Staat en B.I.A.C. werd gesloten.

De Koning zal de criteria voor de toekenning van de betrokken licenties moeten vaststellen met inachtneming van de criteria vastgesteld in § 3.

De exploitatievoorwaarden die aan de licentiehouders worden opgelegd met het oog op de vrijwaring van het algemeen belang, zullen een evenwichtige exploitatie van de luchthaveninstallaties mogelijk maken, door inzonderheid te waken over de kwaliteit van de diensten, de capaciteit en de ontwikkeling van de installaties, de veiligheid van de personen en de installaties en de bescherming van het milieu.

§ 4 geeft een overzicht van de voornaamste exploitatievoorwaarden die in een licentie moeten worden opgelegd.

De Koning zal de gevallen bepalen waarin een licentie kan worden herzien en, in voorkomend geval, bijkomende voorwaarden aan de licentiehouders kunnen worden opgelegd, inzonderheid teneinde rekening te houden met technische ontwikkelingen of de evolutie van het luchtverkeer in België of om de operationele leefbaarheid op lange termijn van de luchthaveninstallaties te waarborgen.

Tenslotte moet een licentie kunnen worden ingetrokken in sommige gevallen die door de Koning worden bepaald. Men denke inzonderheid aan ernstige overtredingen van wettelijke of reglementaire bepalingen, van de bepalingen van de licentie of van de bepalingen die voortvloeien uit internationale verdragen en die betrekking hebben op de exploitatie van luchthaveninstallaties. De Koning zal een intrekingsprocedure kunnen vaststellen met administratieve sancties, teneinde de licentiehouders toe te laten om de vastgestelde overtredingen te verhelpen en de toezichtinstantie toe te laten daadwerkelijk controle uit te oefenen op de gereguleerde

Art. 135

Dans sa note explicative, *le ministre* précise au sujet de cet article : Cet article habilite le Roi à régler l'exploitation des installations aéroportuaires dont la compétence de régler l'équipement et l'exploitation ressortit à l'État fédéral. Cette réglementation devra soumettre l'exploitation de ces installations à l'octroi d'une autorisation individuelle à durée indéterminée, dénommée licence d'exploitation, et se substituera à l'octroi de missions de service public. Ainsi, une licence d'exploitation se substituerait aux missions de service public confiées à B.I.A.C. par les articles 179 et 180 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques et le contrat de gestion conclu le 14 août 1998 entre l'État et B.I.A.C.

Le Roi devra définir les critères d'octroi des licences en question dans le respect des critères fixés dans le § 3.

Les conditions d'exploitation imposées au titulaire d'une licence d'exploitation, en vue de sauvegarder l'intérêt général, permettront d'assurer une exploitation équilibrée des installations aéroportuaires, en veillant notamment à la qualité des services, à la capacité et au développement des installations, à la sécurité des personnes et des installations et à la protection de l'environnement.

Le § 4 donne un aperçu des principales conditions d'exploitation qui devront être imposées dans une licence d'exploitation.

Le Roi devra définir les cas dans lesquels une licence d'exploitation peut être révisée et, le cas échéant, des conditions supplémentaires peuvent être imposées au titulaire, notamment afin de tenir compte d'évolutions techniques ou de l'évolution du trafic aérien en Belgique ou en vue de garantir la viabilité opérationnelle à long terme des installations aéroportuaires.

Enfin, une licence d'exploitation doit pouvoir être retirée dans certains cas à définir par le Roi. L'on pense notamment à des manquements graves à des dispositions légales ou réglementaires, aux dispositions de la licence d'exploitation, ou aux dispositions résultant de traités internationaux et concernant l'exploitation d'installations aéroportuaires. Il appartiendra au Roi de définir une procédure de retrait avec des sanctions administratives intermédiaires, de manière à permettre à la fois au titulaire de licence d'exploitation de remédier aux manquements constatés et à l'autorité de contrôle d'exercer un contrôle effectif sur les activités réglementées du

activiteiten van de licentiehouder. Een licentie moet eveneens kunnen worden ingetrokken in geval van gerechtelijk akkoord, faillissement of ontbinding met liquidatie van de licentiehouder.

Teneinde rekening te houden met de opmerkingen van de Raad van State inzake artikel 140 van het voorontwerp van wet, kan de Koning enkel de toepassing van de krachtens artikel 135 genomen bepalingen waarborgen door middel van burgerlijke, administratieve en strafrechtelijke sancties. Deze machtiging valt eveneens binnen het kader van de bijzondere machten die aan de Koning worden opgedragen. §5 voorziet bovendien in een mechanisme dat tot doel heeft elke cumulatie van administratieve geldboeten en strafboeten te vermijden. Voor zover specifieke rechtsmiddelen moeten worden ingericht tegen bepaalde beslissingen die administratieve sancties opleggen, zal in voorkomend geval rekening worden gehouden met het feit dat het integraal tweekamerstelsel moet worden toegepast.

De heer Yves Leterme (CD&V) merkt op dat in § 5 wordt voorzien in administratieve en strafrechtelijke sancties. De Raad van State heeft trouwens kritiek geuit op de mogelijkheid van sancties die onder het strafrecht ressorteren. Welke zijn terzake de mogelijke burgerlijke sancties? Hoe kunnen de rechten van de verdediging worden gegarandeerd? Werd dit artikel voor advies voorgelegd aan de minister van Justitie?

De heer Jean-Jacques Viseur (PSC) is het oneens met de formulering "de Koning kan". Wat als er geen licentie wordt toegekend?

De minister antwoordt dat indien er geen licentie wordt toegekend het beheerscontract van kracht blijft. Het systeem is sluitend. De facilitatie – waar de heer Jean-Jacques Viseur twijfels over uitte – slaat op faciliteiten voor gehandicapten bijvoorbeeld. De tarieven worden autoom bepaald, maar de regulator houdt toezicht over de formule die tegelijk transparant en niety-discriminatoire moet zijn.

Dit artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 10 tegen 5 stemmen.

Art. 136

In zijn verklarende nota stelt *de minister* over dit artikel: Dit artikel laat de overdracht toe van alle of een deel van de aandelen die de Staat en de Federale Participatiemaatschappij in B.I.A.C. bezitten (ongeveer 63.5 procent van het kapitaal). Zo zouden de Staat en de Federale Participatiemaatschappij ertoe kunnen worden gebracht om een deel van hun effecten aan te bieden in een open-

titulaire. Une licence d'exploitation doit également pouvoir être retirée en cas de concordat judiciaire, de faillite ou de dissolution avec liquidation du titulaire d'une licence d'exploitation.

Afin de tenir compte des remarques formulées par le Conseil d'État sur l'article 140 de l'avant-projet de loi, le Roi peut uniquement assurer l'application des dispositions prises en exécution de l'article 135 par des sanctions civiles, administratives et pénales. Cette habilitation entre également dans le cadre des pouvoirs spéciaux qui sont délégués au Roi. Le §5 prévoit par ailleurs un mécanisme destiné à éviter tout cumul des amendes administratives et pénales. Dans la mesure où des voies de recours spécifiques doivent être organisées contre certaines décisions imposant des sanctions administratives, il sera, le cas échéant, tenu compte du fait que la procédure du bicaméralisme intégral devra être appliquée.

M. Yves Leterme (CD&V) fait observer que le § 5 prévoit des sanctions administratives et pénales. Le Conseil d'État a du reste critiqué la possibilité de prendre des sanctions ressortissant au droit pénal. Quelles sont les sanctions civiles possibles en la matière? Comment les droits de la défense peuvent-ils être garantis? Cet article a-t-il été soumis pour avis au ministre de la Justice?

M. Jean-Jacques Viseur (PSC) n'approuve pas la formulation «le Roi peut». Que se passera-t-il si aucune licence n'est accordée?

Le ministre répond que si aucune licence n'est accordée, le contrat de gestion restera en vigueur. Le système est sans faille. La facilitation – au sujet de laquelle M. Jean-Jacques Viseur a exprimé des doutes – concerne, par exemple, les facilités pour les personnes handicapées. Les tarifs sont fixés d'une manière autonome, mais le régulateur contrôle la formule, qui est à la fois transparente et non discriminatoire.

Cet article est adopté, sans modification, par 10 voix contre 5.

Art. 136

Dans sa note, *le ministre* précise ce qui suit au sujet de cet article: Cet article autorise la cession de tout ou partie des actions que l'État et la Société fédérale de Participations détiennent dans B.I.A.C. (approximativement 63.5 pour cent du capital). Ainsi, l'État et la Société fédérale de Participations pourraient être amenés à offrir une partie de leurs titres lors d'une offre publique de

baar bod tot verkoop of een openbaar bod tot verkoop van en inschrijving op, een private plaatsing of een onderhandse verkoop van B.I.A.C.-aandelen. In de veronderstelling dat B.I.A.C. tijdens deze operaties nog steeds een naamloze vennootschap van publiek recht is, zullen deze niet onderworpen zijn aan de artikelen 39, §4, en 192 van voornoemde wet van 21 maart 1991. Ter herinnering, deze artikelen bepalen dat de participatie van de overheid in een naamloze vennootschap van publiek recht niet mag dalen beneden 50 procent van de aandelen plus één aandeel.

De voorwaarden van de overdracht moeten vooraf worden goedgekeurd door een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit. Bovendien moet elke overdracht die anders dan via een openbaar bod tot verkoop geschiedt, het voorwerp uitmaken van een billijkheidsattest ("*fairness opinion*") uitgegeven door een kredietinstelling of een beleggingsonderneming met internationale faam.

Deze machtiging moet worden gelezen in het licht van de machtigingen die aan de Koning werden verleend door de artikelen 20, §§1 en 2, van het koninklijk besluit van 2 april 1998 tot hervorming van de beheersstructuren van de luchthaven Brussel-Nationaal en 4 van de wet van 9 juli 1998 houdende bekrachtiging van het koninklijk besluit van 2 april 1998 tot hervorming van de beheersstructuren van de luchthaven Brussel-Nationaal genomen met toepassing van de wet van 19 december 1997 tot rationalisering van het beheer van de luchthaven Brussel-Nationaal waarvan zij een actualisering is rekening houdend met de huidige omstandigheden. Deze machtiging gaat echter een stap verder voor zover de participatie van de overheid in B.I.A.C. zou kunnen dalen beneden 50 procent van de aandelen plus één aandeel in geval van een private plaatsing of een onderhandse verkoop.

Mevrouw Marie-Thérèse Coenen c.s. dient een amendement nr 57 in (Doc 50 15003/008) om te vermijden dat de Staat zich meteen volledig zou terugtrekken uit BIAC. Ze vreest dat een al te snelle algehele privatisering zou kunnen uitmonden in een verdoken regionalisering vermits iedereen zou mogen toetreden tot de nieuwe kapitaalstructuur van BIAC, dus ook regionale overheden, op een moment dat de federale Staat zich zou terugtrekken. Ter zake behoort de federale Staat een deel van de aandelen van de nieuwe vennootschap BIAC te behouden.

De wijziging van het statuut van de onderneming moet daarom samenvallen met de omzetting van het beheerscontract in de exploitatievergunning, waarna het de nog op te richten regulerende instantie toekomt toe te zien op de inachtneming van de voorwaarden van die vergunning.

vente ou d'une offre publique de vente et de souscription d'actions de B.I.A.C., d'un placement privé ou d'une cession de gré à gré. Dans l'hypothèse où B.I.A.C. serait toujours une société anonyme de droit public lors de ces opérations, celles-ci ne seraient pas soumises aux articles 39, §4, et 192 de la loi du 21 mars 1991 précitée. Pour rappel, ces articles prévoient que la participation des autorités publiques dans une société anonyme de droit public ne peut descendre en dessous de 50 pour cent des actions plus une action.

Les conditions de la cession devront être préalablement approuvées par un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres. En outre, toute cession qui se réalise autrement que par une offre publique de vente devra faire l'objet d'une attestation d'équité ("*fairness opinion*") émise par un établissement de crédit ou une entreprise d'investissement de renommée internationale.

Cette habilitation doit être rapprochée des habilitations données au Roi par les articles 20, §§1^{er} et 2, de l'arrêté royal du 2 avril 1998 portant réforme des structures de gestion de l'aéroport de Bruxelles-National et 4 de la loi du 9 juillet 1998 portant confirmation de l'arrêté royal du 2 avril 1998 portant réforme des structures de gestion de l'aéroport de Bruxelles-National pris en application de la loi du 19 décembre 1997 visant à rationaliser la gestion de l'aéroport de Bruxelles-National, dont elle constitue une actualisation eu égard aux circonstances actuelles. La présente habilitation franchit cependant une étape supplémentaire dans la mesure où la participation des autorités publiques dans B.I.A.C. pourrait descendre en dessous de 50 pour cent des actions plus une action lors d'un placement privé ou d'une cession de gré à gré.

Mme Marie-Thérèse Coenen et consorts présentent un amendement (n° 57, DOC 50 1503/008) tendant à éviter que l'État ne se retire d'emblée complètement de BIAC. Elle craint qu'une privatisation complète et précipitée ne débouche sur une régionalisation masquée dès lors que tout un chacun pourrait participer à la nouvelle structure de capital de BIAC, c'est-à-dire également les autorités régionales, au moment où l'État fédéral se retirerait. Il s'agit dans ce cas de maintenir une part d'actionnariat de l'État fédéral dans la nouvelle société BIAC.

Le changement de statut de l'entreprise devra coïncider avec le remplacement du contrat de gestion pour la licence d'exploitation dont le respect sera contrôlé par le régulateur à mettre en place.

Mevrouw Marie-Thérèse Coenen (Agalev-Ecolo) trekt na de uitleg van het management van BIAC haar amendement nr 58 in (DOC 50 15003/008). De oprichting van de regulerende instantie, de toekenning van de licentie en de omvorming van het statuut van de onderneming behoren immers gelijktijdig doorgang te vinden.

De minister verklaart uitdrukkelijk dat het niet de intentie van de federale regering is zich uit BIAC terug te trekken om plaats te maken voor de regionale overheden. In afwezigheid van een licentie, blijft het huidige beheerscontract geldig.

Amendement nr 58 wordt ingetrokken.

Amendement nr 57 wordt aangenomen met 13 stemmen en 2 onthoudingen.

Dit aldus gewijzigde artikel wordt aangenomen met 10 tegen 5 stemmen.

Art. 137

In zijn verklarende nota stelt *de minister* over dit artikel: De Staat en de Federale Participatiemaatschappij zouden kunnen overwegen een deel van hun effecten aan te bieden in een openbaar bod tot verkoop van en inschrijving op B.I.A.C.-aandelen, terwijl B.I.A.C. nog steeds een naamloze vennootschap van publiek recht is. Artikel 137 laat de onderliggende kapitaalverhoging voor dit type operatie toe in afwijking van de artikelen 39, §3, en 40, §3, van voornoemde wet van 21 maart 1991. Ter herinnering, deze artikelen bepalen dat de participatie van de overheid niet mag verwateren tot minder dan 50 procent van de aandelen plus één aandeel naar aanleiding van een kapitaalverhoging of de uitgifte van uitgestelde kapitaalinstrumenten (converteerbare obligaties of obligaties met warrants).

De heer Yves Leterme (CD&V) stelt zich de vraag waarom in het raam van dit artikel geen mogelijkheid tot voorinschrijving op aandelen door het personeel werd ingeschreven, zoals ooit in het vooruitzicht gesteld.

Dit artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 10 tegen 5 stemmen.

Art. 138

In zijn verklarende nota over dit artikel stelt *de minister*: Sinds de voltooiing in 1998 van de hervorming van de beheersstructuren van de luchthaven Brussel-Natio-

Après avoir entendu les explications de la direction de BIAC, *Mme Marie-Thérèse Coenen (Agalev-Ecolo)* retire son amendement n° 58 (DOC 50 1503/008). Il s'agit de réaliser la simultanéité entre la place du régulateur, l'octroi de la licence et le changement de statut de la société.

Le ministre déclare explicitement que l'État fédéral n'a pas l'intention de se retirer de BIAC pour céder la place aux autorités régionales. En l'absence de licence, le contrat de gestion actuel reste d'application.

L'amendement n° 58 est retiré.

L'amendement n° 57 est adopté par 13 voix et 2 absentions.

Cet article, ainsi modifié, est adopté par 10 voix contre 5.

Art. 137

Dans sa note introductive, *le ministre* déclare à propos de cet article que : L'État et la Société fédérale de Participations pourraient être amenés à offrir une partie de leurs titres lors d'une offre publique de vente ou d'une offre publique de vente et de souscription d'actions de B.I.A.C., alors que B.I.A.C. est toujours une société anonyme de droit public. L'article 137 autorise l'augmentation de capital sous-jacente pour ce type d'opérations, par dérogation aux articles 39, §4, et 40, §3, de la loi du 21 mars 1991 précitée. Pour rappel, ces articles prévoient que la participation des autorités publiques ne peut descendre en dessous de 50 pour cent des actions plus une action à la suite d'une augmentation de capital ou de l'émission d'instruments de capital différés (obligations convertibles ou obligations avec droit de souscription).

M. Yves Leterme (CD&V) se demande pourquoi la possibilité, pour le personnel, de souscrire par préférence à une émission d'actions n'a pas été prévue dans le cadre de cet article, comme ce fut un moment envisagé.

Cet article est adopté sans modification par 10 voix contre 5.

Art. 138

Dans sa note explicative au sujet de cet article, *le ministre* précise que depuis la réforme des structures de gestion de l'aéroport de Bruxelles-National achevée

naal, is de Staat eigenaar van de onroerende goederen die aan de luchthaven Brussel-Nationaal ten grondslag liggen. Aan deze goederen werden andere onroerende goederen toegevoegd die door de Staat werden verkregen op grond van onteigeningsprocedures aangevat ten behoeve van de exploitatie van de luchthaven. Een aantal van deze onroerende goederen zijn evenwel bezwaard met zakelijke rechten, gevestigd ten behoeve van B.I.A.C. en Belgocontrol, die beperkt zijn in tijd. Dit brengt op bepaalde vlakken een ingewikkelde en onduidelijke situatie met zich mee die ongunstig is voor de ontwikkeling van de luchthaven. B.I.A.C. en Belgocontrol beschikken bovendien niet over zakelijke rechten op alle onroerende goederen die noodzakelijk zijn voor hun exploitatie. Het is derhalve belangrijk om B.I.A.C. en Belgocontrol toe te laten de eigendom te verkrijgen van onroerende goederen waarvan de Staat eigenaar is.

Het onderhavige artikel laat de overdracht toe aan B.I.A.C. en aan Belgocontrol van alle onroerende goederen van dewelke de Staat thans op de luchthaven Brussel-Nationaal eigenaar is. Deze machtiging moet worden gelezen in het licht van de machtiging die aan de Koning werd verleend door artikel 26, §4, van voornoemd koninklijk besluit van 2 april 1998. Laatstgenoemde machtiging geeft hem de bevoegdheid om aan B.I.A.C. of aan Belgocontrol bijkomende zakelijke rechten op de onroerende goederen die de Staat toebehoren te vestigen in functie van de behoeften van hun exploitatie. Zij laat de Koning evenwel niet toe om voornoemde onroerende goederen te vervreemden.

Om de continuïteit te vrijwaren van de bestemming van de onroerende goederen die verkocht werden ten behoeve van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, ongeacht de exploitant, wordt voorzien dat de verkoopsakten een ontbindende voorwaarde moeten bevatten volgens dewelke deze onroerende goederen terugkeren naar de Staat indien de uitbating van de luchthaven niet meer door B.I.A.C. wordt verzorgd. De bewoording van de ontbindende voorwaarde is bewust breed gehouden om niet alleen rekening te houden met het huidige wettelijk kader waaronder B.I.A.C. ressorteert, maar eveneens met elk nieuw wettelijk kader waaronder zij in de toekomst kan ressorteren. Het is tevens de taak van de Koning om in het koninklijk besluit genomen in uitvoering van dit artikel de gevolgen te preciseren van het zich voordoen van deze ontbindende voorwaarde, inzonderheid de schadevergoeding die de Staat zou moeten betalen aan B.I.A.C. Een gelijkwaardig regime wordt voorgesteld voor Belgocontrol, mits een aanpassing van de bewoording van de ontbindende voorwaarde aan het wettelijk kader waaronder Belgocontrol ressorteert.

Amendementen nrs. 66 en 70 (DOC 50 1503/008) van de heren Jo Van Eetvelt (CD&V) en Jean-Jacques Viseur

en 1998, l'État est propriétaire des biens immeubles qui forment l'assiette de l'aéroport de Bruxelles-National. A ces biens sont venus s'ajouter des biens immeubles acquis par l'État en vertu de procédures d'expropriation initiées pour les besoins de l'exploitation de l'aéroport. Un certain nombre de ces biens immobiliers sont toutefois grevés de droits réels limités dans le temps au profit de B.I.A.C. et de Belgocontrol. Il s'ensuit une situation complexe et confuse à certains égards qui n'est pas favorable au bon développement de l'aéroport. En outre, B.I.A.C. et Belgocontrol ne disposent pas de droits réels sur tous les biens immeubles nécessaires à leur exploitation. Il importe dès lors de permettre à B.I.A.C. et Belgocontrol d'acquérir la propriété des biens immeubles dont l'État est propriétaire. Le présent article autorise la cession à B.I.A.C. et à Belgocontrol de l'ensemble des biens immeubles dont l'État est actuellement propriétaire à l'aéroport de Bruxelles-National. Cette habilitation doit être rapprochée de celle donnée au Roi par l'article 26, § 4, de l'arrêté royal du 2 avril 1998 précité. Cette dernière habilitation l'autorise à concéder à B.I.A.C. ou à Belgocontrol, en fonction des besoins de leur exploitation, des droits réels supplémentaires sur les biens immeubles qui appartiennent à l'État. Elle n'autorise toutefois pas le Roi à aliéner les biens immeubles précités.

Dans un souci d'assurer la permanence de l'affectation des biens immeubles vendus à l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National quel que soit son exploitant, il est prévu que les actes de vente devront comporter une condition résolutoire selon laquelle ces biens immeubles retourneraient à l'État si l'exploitation de cet aéroport ne devait plus être assurée par B.I.A.C. Le libellé de cette condition résolutoire est délibérément large afin de tenir compte non seulement du cadre réglementaire actuel dont relève B.I.A.C., mais également de tout nouveau cadre réglementaire dont elle relèverait dans le futur. Il appartiendra également au Roi de préciser dans l'arrêté royal pris en exécution du présent article les conséquences de la survenance de cette condition résolutoire, notamment l'indemnité que l'État devrait verser à B.I.A.C. Un régime similaire est proposé pour Belgocontrol, moyennant une adaptation du libellé de la condition résolutoire au cadre réglementaire dont elle relève.

Les amendements n^{os} 66 et 70 (DOC 50 1503/008) de MM. Jo Van Eetvelt (CD&V) et Jean-Jacques Viseur

(PSC) strekken ertoe het laatste lid van de ontworpen § 1 weg te laten.

Amendementen nrs 66 en 70 worden achtereenvolgens verworpen met 8 tegen 5 stemmen.

Het artikel wordt derhalve ongewijzigd aangenomen met 10 tegen 5 stemmen.

Art. 139

In zijn verklarende nota stelt *de minister* over dit artikel :

De exploitatie van het luchthavenplatform van de luchthaven Brussel-Nationaal wordt gekenmerkt door het feit dat het een geïntegreerd en gelocaliseerd geheel uitmaakt waarvan alle delen onderling afhankelijk zijn. Om de bestemming van de onroerende goederen die de Staat met het oog op de exploitatie van dit platform aan B.I.A.C. zou verkopen te allen tijde te vrijwaren, moet een controle van de minister bevoegd voor overheidsbedrijven ingesteld worden op de vervreemding van de onroerende goederen of het langdurig bezwaren van deze onroerende goederen met een zakelijk recht.

Er werd gekozen voor een systeem van voorafgaande kennisgeving van beoogde operaties die betrekking hebben op de onroerende goederen waarvan B.I.A.C. op de luchthaven Brussel-Nationaal eigenaar zou zijn, met een recht van verzet door de minister bevoegd voor overheidsbedrijven. Bij de beoordeling van de operatie waarvan hij ter kennis zou worden gesteld, zou de minister ertoe worden gehouden rekening te houden met de invloed op lange termijn van de voorgenomen operatie op de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal.

De voorafgaande kennisgeving is niet vereist voor overdrachten van onroerende goederen binnen de groep, die gebeuren in het kader van de gewone gang van zaken, mits een belofte tot retrocessie in geval van wijziging van de controle die B.I.A.C. op haar dochtervennootschap uitoefent. Er wordt eveneens bepaald dat elke overdracht aan een dochtervennootschap moet worden onderworpen aan een ontbindende voorwaarde die de ontbindende voorwaarde weerspiegelt die wordt voorzien voor de verkoop van onroerende goederen tussen de Staat en B.I.A.C., zodat alle onroerende goederen die door de Staat aan B.I.A.C. werden verkocht, inclusief de onroerende goederen die B.I.A.C. *a posteriori* aan haar dochtervennootschappen zou overdragen, gelijktijdig terugkeren naar de Staat indien B.I.A.C. niet meer het recht heeft om de luchthaven Brussel-Nationaal te exploiteren. Er is rekening gehouden met de opmerking van de Raad van State inzake artikel 139, § 3.

(PSC) visent à supprimer le dernier alinéa du § 1^{er}, en projet.

Les amendements n^{os} 66 et 70 sont successivement rejetés par 8 voix contre 5.

L'article est par conséquent adopté sans modification, par 10 voix contre 5.

Article 139

Dans sa note explicative, le *ministre* précise ce qui suit au sujet de cet article :

L'exploitation de la plate-forme aéroportuaire à l'aéroport de Bruxelles-National se caractérise par le fait qu'elle constitue un ensemble intégré et localisé dont toutes les parties sont interdépendantes. Afin de préserver l'affectation en tout temps des biens immeubles que l'État vendrait à B.I.A.C. à l'exploitation de cette plate-forme, il convient d'instituer un contrôle du ministre qui a les entreprises publiques dans ses attributions sur des aliénations ou la constitution de droits très long terme sur ces biens immeubles.

Il a été opté pour un système de notification préalable d'opérations envisagées portant sur les biens immeubles dont B.I.A.C. serait propriétaire à l'aéroport de Bruxelles-National, avec pouvoir d'opposition pour le ministre qui a les entreprises publiques dans ses attributions. Dans l'appréciation de l'opération qui lui serait notifiée, le ministre serait tenu de tenir compte de l'impact de l'opération projetée sur l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National à long terme.

La notification préalable n'est pas exigée pour les transferts de biens immobiliers intra-groupes, effectués dans le cadre de la gestion courante des affaires, moyennant engagement de rétrocession en cas de changement du contrôle exercé par B.I.A.C. sur sa filiale. Il est également prévu que tout transfert à une filiale devrait comporter une condition résolutoire reflétant celle qui modaliserait la vente de biens immeubles entre l'État et B.I.A.C., de sorte que l'ensemble des biens immeubles vendus par l'État à B.I.A.C., y compris ceux que B.I.A.C. transférerait *a posteriori* à des filiales, retourneraient simultanément à l'État si B.I.A.C. n'a plus le droit d'exploiter l'aéroport de Bruxelles-National. Il a été tenu compte de la remarque formulée par le Conseil d'État à propos de l'article 139, § 3.

De heer Yves Leterme (CD&V) is van oordeel dat dit artikel een ongebreidelde filialisering toestaat. Of heeft het enige andere bedoeling ?

Dit artikel wordt zonder verdere bespreking ongewijzigd aangenomen met 10 tegen 5 stemmen.

Art. 140-141

In zijn verklarende nota stelt *de minister* : Deze artikelen bevatten de gewone bepalingen inzake bijzondere machten opgedragen aan de Koning. De maatregelen die krachtens de artikelen 134 en 135 van deze wet worden genomen zullen aan de wettelijke bekrachtiging worden onderworpen.

Beide artikelen worden zonder verdere bespreking achtereenvolgens ongewijzigd aangenomen met 10 tegen 5 stemmen.

Art. 142

In zijn verklarende nota stelt *de minister* :

Het ontworpen artikel wijzigt artikel 39 en verwijdt artikel 40 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart als rechtsgrond voor de koninklijke besluiten van 4 mei 1999 houdende regeling van de opleidings- en certificatievoorwaarden van de leden van de luchtvaartinspectie, van de inspecteurs en van de adjunct-hoofdinspecteurs van de luchthaveninspectie en van de hulpagenten en agenten van de luchthaveninspectie. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de eventuele wijziging van het juridisch statuut van B.I.A.C. waartoe de Koning door het onderhavige wetsontwerp wordt gemachtigd.

De bedoelde bevoegdheden worden aan de personeelsleden zelf toegekend, en niet aan de exploitant van de luchthaven Brussel-Nationaal. Voor de uitoefening van hun bevoegdheden staan deze personeelsleden onder het gezag en het toezicht van de hoofdinspecteur, d.i. de directeur-generaal van het bestuur van de Luchtvaart. De Koning kan aldus het voorafgaand akkoord van de luchtvaartinspectie opleggen teneinde personeelsleden van de luchthavenexploitant bepaalde van deze bevoegdheden te laten gebruiken. Er is derhalve geen functionele band tussen deze personeelsleden en de N.V. B.I.A.C.

Teneinde verder tegemoet te komen aan de opmerkingen van de Raad van State betreffende het niet gelasten van taken van de gerechtelijke politie aan de

M. Yves Leterme (CD&V) estime que cet article autorise une filialisation débridée. Ou a-t-il une autre finalité ?

Cet article ne fait l'objet d'aucune autre observation et est adopté, sans modification, par 10 voix contre 5.

Art. 140-141

Dans sa note explicative concernant cet article, le *ministre* précise que ces articles contiennent les dispositions usuelles en matière de pouvoirs spéciaux conférés au Roi. Les mesures prises en vertu des articles 134 et 135 de la présente loi seront soumises à la confirmation législative.

Ces deux articles sont successivement adoptés, sans discussion ni modification, par 10 voix contre 15.

Art. 142

Dans sa note explicative, le *ministre* précise ce qui suit :

L'article proposé modifie l'article 39 et abroge l'article 40 de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne en tant que base légale des arrêtés royaux du 4 mai 1999 réglementant les conditions de formation et de certification des membres de l'inspection aéronautique, des inspecteurs et inspecteurs en chef adjoints de l'inspection aéroportuaire et des agents auxiliaires et des agents de l'inspection aéroportuaire. Il est ainsi tenu compte de la modification éventuelle du statut juridique de B.I.A.C. faisant l'objet de l'habilitation au Roi prévue par le présent projet de loi.

Les compétences visées sont conférées en personne aux membres du personnel, et non à l'exploitant de l'aéroport de Bruxelles-National. Ces membres sont, dans l'exercice de leurs compétences, sous l'autorité et le contrôle de l'inspecteur en chef, soit le directeur général de l'administration de l'aéronautique. Le Roi pourrait ainsi imposer aux employés de l'exploitant de l'aéroport lorsqu'ils font usage de certaines de ces pouvoirs de disposer de l'accord de l'inspection de l'aéronautique. Par conséquent il n'existe pas de lien fonctionnel entre ces membres du personnel et la S.A. B.I.A.C.

Afin de rencontrer davantage les remarques du Conseil d'État concernant la non-attribution des tâches de la police judiciaire à l'inspection aéroportuaire, l'article 142

luchthaveninspectie werd artikel 142 in deze zin aangepast wat tot belangrijk gevolg heeft dat de betrokken personeelsleden van de luchthaveninspectie voortaan slechts vaststellingen kunnen verrichten bij wijze van eenvoudige pv's en geen pv's meer kunnen maken die gelden tot bewijs van het tegendeel, wat zou kunnen beschouwd worden als een taak van gerechtelijke politie.

De overige inspectietaken zijn overigens zeer precies omschreven en maken geenszins taken uit van gerechtelijke politie.

Tenslotte dient opgemerkt te worden dat dit artikel volledig past binnen het kader van de geldende internationale luchtvaartvoorschriften, vervat in onder meer de conventie van Chicago.

Amendementen nrs 63 en 64 van *de heer Yves Leterme c.s.* (Doc 50 1503/00x)

Amendement nr 64 wordt ingetrokken.

Amendement nr 63 wordt eenparig aangenomen.

Het aldus gewijzigde artikel wordt aangenomen met 9 tegen 5 stemmen.

Art. 142bis (nieuw)

De heer Ludo Van Campenhout c.s. dient amendement nrs 45 (DOC 50 1503/007) in teneinde een nieuw artikel in te voegen dat gesitueerd moet worden in de nasleep van het faillissement van de N.V. Sabena, waar de Belgische Staat meerderheidsaandeelhouder van was. Krachtens dit artikel zou de Federale Participatiemaatschappij (FPM) de nodige fondsen ter beschikking stellen van het Fonds tot vergoeding van de in geval van sluiting van ondernemingen ontslagen werknemers – meestal kortweg “Fonds voor de sluiting van ondernemingen” genoemd – teneinde de aanvullende vergoedingen te kunnen betalen in het raam van het sociaal plan dat tussen sociale partners en de regering werd onderhandeld.

Dit amendement wordt ingetrokken.

De heer Daan Schalck c.s. dient amendement nrs 52 (DOC 50 1503/008) heeft dezelfde strekking. Alleen de bewoordingen verschillen van het vorig amendement.

Amendement nr 45 wordt ingetrokken.

a été adapté dans ce sens, ce qui a pour conséquence importante que dorénavant les membres du personnel de l'inspection aéroportuaire concernés peuvent seulement faire des constatations par de simples procès-verbaux et plus par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire, ce qui peut être considéré comme une tâche de police judiciaire.

Les autres tâches d'inspection sont d'ailleurs définies précisément et ne font pas partie des tâches de la police judiciaire.

Finalement on doit constater que cet article est totalement conforme au cadre des prescriptions internationales aéronautiques en vigueur, contenues entre autres dans la convention de Chicago.

Amendements n^{os} 63 et 64 de *M. Yves Leterme et consorts* (DOC 50 1503/00)

L'amendement n° 64 est retiré.

L'amendement n° 63 est adopté à l'unanimité.

L'article, ainsi modifié, est adopté par 9 voix contre 5.

Art. 142bis (nouveau)

M. Ludo Van Campenhout et consorts présentent un amendement n°45 (DOC 50 1503/007) afin d'insérer un nouvel article qui doit être replacé dans le contexte de la faillite de la S.A. Sabena, dont l'État belge était actionnaire majoritaire. En vertu de cet article, la Société fédérale de participation (SFP) mettrait les fonds nécessaires à la disposition du Fonds d'indemnisation des travailleurs licenciés en cas de fermeture d'entreprises, souvent dénommé « Fonds de fermeture d'entreprises » en abrégé, afin de pouvoir payer les indemnités supplémentaires dans le cadre du plan social qui a été négocié entre les interlocuteurs sociaux et le gouvernement.

Cet amendement est retiré.

M. Daan Schalck et consorts présentent un amendement n° 52 (DOC 50 1503/008), qui a la même portée. Seuls les termes diffèrent par rapport à l'amendement précédent.

L'amendement n° 45 a été retiré.

Amendement nr 67 wordt verworpen met 9 tegen 5 stemmen.

Amendement nr 52, en derhalve het nieuwe artikel, worden eenparig aangenomen.

Art. 142ter (nieuw)

Amendementen nrs 46 en 52 (Doc 50 1503/00 & 008) hebben tot doel het nieuwe artikel 142bis op 10 december 2001 in werking te laten treden. Daartoe moet artikel 144 van de ontwerp-programmawet worden aangepast.

Het eerste amendement – nr 46 – wordt ingetrokken.

Amendement nr 54 (DOC 50 1503/008) van *de heer Daan Schalck (SPA)* heeft tot doel artikelen 138 en 139 op 24 december 2001 in werking te laten treden. Daartoe moet artikel 144 van de ontwerp-programmawet worden aangepast.

Amendement nr 46 wordt ingetrokken.

Amendementen nrs 53 en 54 worden eenparig aangenomen.

Dientengevolge, zal artikel 144 – dat de inwerkingtreding regelt – consequent worden aangevuld met de twee voornoemde bepalingen.

Het geheel van de artikelen 125 tot 142 wordt, zoals gewijzigd en aangevuld met artikelen 142bis en 142ter (die beiden slaan op de inwerkingtreding geregeld in artikel 144), aangenomen met 10 tegen 4 stemmen.

De rapporteur,

De voorzitter,

Jo VAN EETVELT

Francis VAN DEN EYNDE

Lijst van de bepalingen die uitvoeringsmaatregelen vereisen (Artikel 18, 4, tweede lid van het Reglement) :

– op grond van artikel 105 van de Grondwet :

artikelen 130; 134, 1°, en 135 §1/§ 5

– op grond van artikel 108 van de Grondwet :

artikelen 127, 2°; 131; 136, 1° lid ; 137 ; 138, § 1 ; 142, § 1,1°

L'amendement n° 67 est rejeté par 9 voix contre 5.

L'amendement n° 52, et par conséquent le nouvel article, sont adoptés à l'unanimité.

Art. 142ter (nouveau)

Les amendements n°s 46 et 52 (DOC 50 1503/007 & 008) visent à faire entrer ce nouvel article 142bis en vigueur le 10 décembre 2001. Pour ce faire, il y a lieu d'adapter l'article 144 de la loi-programme en projet.

Le premier amendement (n° 46) est retiré.

L'amendement n° 54, (DOC 50 1503/008) de *M. Daan Schalck (SPA)* vise à faire entrer les articles 138 et 139 en vigueur le 24 décembre 2001. Pour ce faire, il y a lieu d'adapter l'article 144 de loi-programme en projet.

L'amendement n° 46 a été retiré.

Les amendements n°s 53 et 54 sont adoptés à l'unanimité.

Par conséquent, l'article 144 – qui règle l'entrée en vigueur – sera complété de manière cohérente par les deux dispositions précitées.

L'ensemble des articles 125 à 142, tels qu'ils ont été modifiés et complétés par les articles 142bis et 142ter (qui portent tous deux sur l'entrée en vigueur réglée à l'article 144), est adopté par 10 voix contre 4.

Le rapporteur,

Le président,

Jo VAN EETVELT

Francis VAN DEN EYNDE

Liste des dispositions qui nécessitent des mesures d'exécution (article 18, 4, alinéa 2, du Règlement) :

– sur la base de l'article 105 de la Constitution :

articles 130; 134, 1°, et 135, § 1^{er}/§ 5;

– sur la base de l'article 108 de la Constitution :

articles 127, 2°; 131; 136, alinéa 1^{er}; 137 ; 138, § 1^{er}; 142, § 1^{er}, 1°