

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

17 avril 2007

PROJET DE LOI**portant dispositions urgentes concernant
le chemin de fer****RAPPORT**FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
M. **Ludo VAN CAMPENHOUT****SOMMAIRE**

I. Exposé introductif	3
II. Discussion générale	3
III. Votes	6

Documents précédents :

Doc 51 **3055/ (2006/2007) :**

- 001 : Projet de loi.
- 002 : Amendements.
- 003 : Avis Conseil d'État.

Voir aussi :

- 005 : Texte adopté par la commission.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

17 april 2007

WETSONTWERP**houdende dringende spoorwegbepalingen****VERSLAG**NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Ludo VAN CAMPENHOUT****INHOUD**

I. Inleiding	3
II. Algemene bespreking	3
III. Stemmingen	6

Voorgaande documenten :

Doc 51 **3055/ (2006/2007) :**

- 001 : Wetsontwerp.
- 002 : Amendementen.
- 003 : Advies Raad van Staat.

Voir aussi :

- 005 : Tekst aangenomen door de commissie.

**Composition de la commission à la date du dépôt du rapport /
Samenstelling van de commissie op datum van indiening van het verslag:**

Président/Voorzitter : Francis Van den Eynde

A. — Membres titulaires/Vaste leden :

VLD Guido De Padt, Ludo Van Campenhout, Hilde Vautmans
PS Camille Dieu, Karine Lalieux, Annick Saudoyer
MR François Bellot, Olivier Chastel, Valérie De Bue

sp.a-spirit Dylan Casaer, Philippe De Coene, Yvette Mues
CD&V Roel Deseyn, Jef Van den Bergh
Vlaams Belang Jan Mortelmans, Francis Van den Eynde
cdH David Lavaux

C. — Membre sans voix délibérative/ Niet-stemgerechtigd lid :

ECOLO Marie Nagy

B. — Membres suppléants/Plaatsvervangers :

Willy Cortois, Georges Lenssen, Bart Tommelein, Luk Van Biesen
Jean-Marc Delizée, Eric Massin, Alain Mathot, André Perpète
Pierrette Cahay-André, Richard Fournaux, Jacqueline Gallant,
Hervé Hasquin

Anne-Marie Baeke, Stijn Bex, Hans Bonte, Magda De Meyer
Dirk Claes, Katrien Schryvers, Servais Verherstraeten
Guy D'haeseleer, Luc Sevenhans, Frieda Van Themsche
Joseph Arens, Melchior Wathelet

cdH	: Centre démocrate Humaniste
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
ECOLO	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
FN	: Front National
MR	: Mouvement Réformateur
N-VA	: Nieuw - Vlaamse Alliantie
PS	: Parti socialiste
sp.a - spirit	: Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht.
Vlaams Belang	: Vlaams Belang
VLD	: Vlaamse Liberalen en Democraten

Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 51 0000/000 : Document parlementaire de la 51^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA : Questions et Réponses écrites
CRIV : Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV : Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
CRIV : Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)
PLEN : Séance plénière
COM : Réunion de commission
MOT : Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Afkorting en bij de nummering van de publicaties :

DOC 51 0000/000 : Parlementair document van de 51^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA : Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV : Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV : Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV : Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN : Plenum
COM : Commissievergadering
MOT : Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : publicaties@deKamer.be

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi au cours de sa réunion du 11 avril 2007.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE M. BRUNO TUYBENS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT AUX ENTREPRISES PUBLIQUES, ADJOINT À LA MINISTRE DU BUDGET ET DE LA PROTECTION DE LA CONSOMMATION

Le secrétaire d'Etat renvoie à son exposé des motifs (Doc 51 3055/001, pp. 4-11).

II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

M. Jef Van den Bergh (CD&V) souligne l'importance du projet «Diabolo», qui permettra d'accéder rapidement à l'aéroport de Zaventem, à partir de l'ensemble de la région anversoise.

L'intervenant souhaite néanmoins formuler trois observations :

1° Alors que l'avis du Conseil d'État n'était pas disponible, le gouvernement a malgré tout déposé le projet à l'examen. Selon le Conseil d'État, l'urgence n'était pas suffisamment motivée. Le gouvernement a mis la charue avant les bœufs en faisant référence à la signature de contrats de concession dénués de tout fondement légal. Est-ce là la bonne méthode de travail? Ce projet n'est-il pas superflu? Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas fait usage des articles 360 et 361 de la loi du 20 juillet 2006 portant dispositions diverses? Pourquoi le projet de loi à l'examen n'a-t-il pas été mis en concordance avec ces dispositions ?

2° Quelle garantie les passagers ont-ils que leur contribution sera limitée autant que possible ? Si l'on ignore cet aspect, le rail perd son avantage concurrentiel.

3° À l'article 15 du projet il est précisé que les entreprises ferroviaires sont contraintes de contribuer au financement du projet «Diabolo», même si elles n'utiliseront absolument pas ce dernier. Est-ce bien raisonnable ? Si De Lijn active une ligne ferroviaire entre Hasselt et Maastricht, par exemple, devra-t-elle contribuer au «Diabolo»?

Mme Karine Lalieux (PS) demande à combien s'élèvera finalement la redevance passager. En vertu de l'article 12, §3, des exceptions sont possibles. Qu'advien-

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 11 april 2007.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE HEER BRUNO TUYBENS, STAATSSECRETARIS VOOR OVERHEIDSBEDRIJVEN, TOEGEVOEGD AAN DE MINISTER VAN BEGROTING EN CONSUMENTENZAKEN

De staatssecretaris verwijst naar zijn memorie van toelichting (Doc 51 3055/001, pp. 4-11).

II. — ALGEMENE BESPREKING

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) onderstreept het belang van de 'Diabolo', waardoor de luchthaven van Zaventem snel bereikbaar wordt voor de hele Antwerpse regio.

De spreker wenst echter drie opmerkingen te maken:

1° Het advies van de Raad van State was niet voorhanden, en toch heeft de regering het ontwerp ingediend. De hoogdringendheid was volgens de Raad van State niet voldoende gemotiveerd. De regering spande de kar voor de paarden door te verwijzen naar de ondertekening van concessiecontracten die elke wettelijke rechtsgrond misten. Is dit wel de juiste manier van werken? Is dit ontwerp niet overbodig? Waarom heeft de regering geen gebruik gemaakt van de artikelen 360 en 361 van de wet van 20 juli 2006 houdende diverse bepalingen? Waarom werd het voorliggend ontwerp hierop niet afgestemd?

2° Welke garantie hebben de passagiers dat hun bijdrage zo laag mogelijk zal worden gehouden? Indien men dit aspect negeert, verliest het spoor zijn concurrentieel voordeel.

3° In artikel 15 van het ontwerp worden spoorondernemingen ertoe gedwongen bij te dragen tot de kosten van de 'Diabolo', zelfs indien ze van dit laatste helemaal geen gebruik zullen maken. Is dit wel redelijk? Indien De Lijn een spoorlijn activeert tussen Hasselt en Maastricht bijvoorbeeld, zal het dan ook moeten bijdragen voor de 'Diabolo'?

Mevrouw Karine Lalieux (PS) wenst te vernemen hoe hoog de passagiersbijdrage uiteindelijk zal bedragen. Volgens § 3 van artikel 12 zijn uitzonderingen mogelijk.

dra-t-il des enfants qui empruntent ce trajet? Pourront-ils bénéficier des réductions classiques pour les familles nombreuses?

M. Francis Van den Eynde (Vlaams Belang), président, déclare que le projet de loi à l'examen arrive trop tard et que ce retard n'est pas imputable uniquement au gouvernement actuel. Même après la mise en service du projet 'Diabolo', Zaventem ne parviendra pas à concurrencer Schiphol, Charles de Gaulle, Heathrow et Francfort. En ce qui concerne les destinations, l'aéroport de Zaventem ne dessert que des villes européennes. Quel que soit le lieu de départ en Belgique, Zaventem n'est pas toujours l'aéroport qui offre le meilleur service à la clientèle. Si l'on part de Gand pour prendre un avion à Paris, Air France offre un billet TGV gratuit. Vers Londres, la durée du voyage sera fortement réduite à partir du 20 avril, après la mise en service d'un nouveau tronçon de l'Eurostar et d'un nouveau métro londonien, super rapide. Si on considère en outre que les voyageurs se rendant en train à l'aéroport de Zaventem et embarquant à Gand avec armes et bagages se retrouvent dans des trains bondés jusqu'à Bruxelles, on comprend que le projet 'Diabolo' ne rendra pas nécessairement ce tronçon plus attrayant. Vers Francfort aussi, un train super rapide, dont les prestations seront supérieures à celles du train à grande vitesse classique, sera bientôt mis en service. Jadis, on pouvait enregistrer ses bagages au terminal de la Sabena, juste en face de la Gare centrale, et prendre le train tranquillement.

M. Jan Mortelmans (Vlaams Belang) est d'accord avec l'intervenant précédent. Il souligne que l'aéroport de Zaventem se trouve en territoire flamand et ne peut donc pas être appelé «aéroport de Bruxelles».

M. David Lavaux (cdH) déplore l'absence de *business plan*. On signe en l'occurrence un chèque en blanc. Le surcoût de 0,5 % est-il justifié ? Pourquoi ne pas recourir à un emprunt d'État ?

M. Ludo Van Campenhout (VLD), votre rapporteur, souligne l'importance capitale des investissements prévus pour la compétitivité de l'aéroport de Zaventem. Bientôt, on ralliera plus vite Schiphol que Zaventem au départ d'Anvers. Seul le 'Diabolo' peut changer quelque peu cette situation. Étant donné que le secrétaire d'État aux Entreprises publiques exerce également la tutelle sur BIAC, l'intervenant insiste pour que l'on puisse faire enregistrer ses bagages dès la gare ferroviaire plutôt que dans les aéroports mêmes, comme c'est d'ailleurs le cas dans bon nombre d'aéroports européens.

Wat met kinderen die op dat traject reizen? Zullen ze van de voor jonge en kroostrijke gezinnen klassieke reducties gebruik kunnen maken?

De heer Francis Van den Eynde (Vlaams Belang), voorzitter, stelt dat dit wetsontwerp te laat komt. Dit is niet de schuld van de huidige regering alleen. Toch zal ook na de ingebruikname van de 'Diabolo' Zaventem de concurrentie met Schiphol, Charles-de-Gaulle, Heathrow en Frankfurt niet aankunnen. Wat bestemmingen betreft, kan men vanop Zaventem enkel op Europese bestemmingen vliegen. Vanwaar men ook in België aan zijn reis begint, is Zaventem ook al niet steeds de meest klantvriendelijke luchthaven. Wanneer men van Gent naar Parijs reist om het vliegtuig te nemen, stelt Air France een kosteloos hst-biljet ter beschikking. Naar Londen zal vanaf 20 april, na de ingebruikname van een nieuw baanvak van de 'Eurostar' én de inzet van een nieuwe, supersnelle Londense metro, de reistijd verwaarloosbaar worden. Als men bovendien bedenkt dat reizigers naar de luchthaven van Zaventem, wanneer ze met pak en zak in Gent opstappen, op overvolle treinen naar Brussel zitten, begrijpt men dat de 'Diabolo' dit traject niet noodzakelijkerwijs aantrekkelijker zal maken. Ook naar Frankfurt zal binnenkort een supersnelle trein worden ingezet die de prestaties van de klassieke hogesnelheidstrein overstijgt. Destijds kon men in de terminal van Sabena recht tegenover het Centraal Station zijn bagage inchecken en rustig de trein nemen.

De heer Jan Mortelmans (Vlaams Belang) sluit zich aan bij vorige spreker. Hij wijst erop dat de luchthaven van Zaventem zich op Vlaams grondgebied bevindt en dus niet «luchthaven van Brussel» kan worden genoemd.

De heer David Lavaux (cdH) betreurt de afwezigheid van een businessplan. Hier wordt een blanco cheque getekend. Zijn de 0,5% meerkosten wel verantwoord? Waarom wordt niet met een staatslening gewerkt?

De heer Ludo Van Campenhout (VLD), uw rapporteur, wijst op het cruciaal belang van de geplande investering voor de competitiviteit van de luchthaven van Zaventem. Vanuit Antwerpen zal men binnenkort sneller in Schiphol dan in Zaventem zijn. Alleen de 'Diabolo' kan hier iet of wat verandering in brengen. Vermits de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven ook de voogdij uitoefent over BIAC, dringt de spreker erop aan dat men zijn bagage reeds in het treinstation zou kunnen inchecken, veeleer dan in de luchthaven zelf, zoals dat trouwens het geval is in tal van Europese luchthavens.

Le secrétaire d'État répond :

1° Concernant le prétendu retard du projet Diabolo

L'aéroport de Zaventem a connu une croissance spectaculaire ces derniers temps. Le projet 'Diabolo' n'est qu'un aspect de la compétitivité de l'aéroport. Dès 2011, il sera possible d'acheter des tickets combinés train-avion à partir de toutes les régions de Belgique.

2° Concernant les passagers exclus de l'obligation de contribuer

Dans un partenariat public-privé, le rendement et, partant, la contribution des usagers sont logiques. Le secteur privé prend des risques en la matière. Bien entendu, on limitera au maximum la contribution. Les déplacements entre le domicile et le lieu de travail sont explicitement exclus. Une série de catégories de voyageurs peuvent également être exclus de l'obligation de contribuer conformément à la possibilité prévue par le projet à l'examen. Cette possibilité sera notamment utilisée pour tous les voyageurs qui voyagent gratuitement ou à tarif réduit. Après 35 ans, l'infrastructure redevient la propriété d'Infrabel.

3° Concernant l'obligation de contribuer de tous les opérateurs ferroviaires

Les améliorations apportées à l'infrastructure ferroviaire bénéficient au réseau ferroviaire dans son ensemble, et donc à tous les opérateurs ferroviaires. Dès lors, il est juste que ces derniers contribuent de manière proportionnelle au coût du projet, soit 1,8 million d'euros par an.

4° Concernant l'avis récent du Conseil d'État

On n'a pas eu recours aux arrêtés de pouvoirs spéciaux conformément aux articles 360 et 361 de la loi du 20 juillet 2006 portant des dispositions diverses, étant donné qu'il ne serait plus possible de prendre encore les arrêtés royaux pris en vertu desdits articles avant la fin de la présente législature. D'autre part, le projet de loi ne pouvait être déposé qu'une fois les négociations avec les opérateurs privés finalisées.

De staatssecretaris antwoordt:

1° Aangaande de vermeende laattijdigheid van het Diabolo-project

De luchthaven van Zaventem heeft de jongste tijd een forse groei gekend. De 'Diabolo' is maar één aspect van het concurrentievermogen van de luchthaven. Vanaf 2011 worden gecombineerde biljetten trein-vliegtuig vanuit alle regio's van België mogelijk.

2° Aangaande de passagiers die uitgesloten worden van bijdrageplicht

Bij publiek-private samenwerking is het rendement en derhalve de contributie van de gebruikers een logische zaak. De privé-sector neemt risico's terzake. Toch zal de bijdrage uiteraard zo laag mogelijk worden gehouden. Het woon-werkverkeer wordt uitdrukkelijk uitgesloten. Een aantal categorieën van reizigers kunnen krachtens de door het voorliggende wetsontwerp gecreëerde mogelijkheid eveneens van bijdrageplicht worden uitgesloten. Deze mogelijkheid zal benut worden voor onder meer al die reizigers die gratis of met verminderd tarief sporen. Na 35 jaar wordt de infrastructuur opnieuw eigendom van Infrabel.

3° Aangaande de bijdrageplicht van alle spoorwegoperatoren

Wanneer de spoorweginfrastructuur wordt verbeterd, is dat in het voordeel van het hele spoorwegnet en dus van alle spoorwegoperatoren. Het is dan ook billijk dat deze laatsten proportioneel bijdragen tot de 1,8 miljoen euro per jaar die het project kost.

4° Aangaande het recent advies van de Raad van State

Er werd geen gebruik gemaakt van de bijzondere-machtenbesluiten krachtens artikelen 360 en 361 van de wet van 20 juli 2006 houdende diverse bepalingen omdat de koninklijke besluiten genomen krachtens deze artikelen voor het einde van deze zittingsperiode niet meer bekrachtigd zouden kunnen worden. Anderzijds kon het wetsontwerp niet worden ingediend dan nadat de onderhandelingen met de privé-operatoren waren afgerond.

III. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Art. 1^{er} - 2

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation et sont adoptés successivement sans modification, à l'unanimité.

Art. 3

M. François Bellot (MR) et consorts présentent un amendement (n° 2, DOC 51 3055/003), visant à utiliser la dénomination légale de l'aéroport de Bruxelles. À l'article 6, § 1^{er}, X, 7°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, il est chaque fois question de « Bruxelles-National ». Le législateur se doit dès lors d'utiliser la dénomination légale exacte. Bruxelles-National n'est pas situé dans la Région de Bruxelles-Capitale. Une confusion pourrait aussi être suscitée avec l'aéroport de Charleroi, « Brussels South ».

M. Francis Van den Eynde (Vlaams Belang), président, ne partage absolument pas ce point de vue. Selon lui, tout le monde parle, même en Wallonie, de « l'aéroport de Zaventem ». Il est dès lors préférable d'utiliser également la dénomination la plus usuelle dans les textes de loi.

L'amendement n° 2 est adopté par 5 voix contre 2 et 4 abstentions.

L'article, ainsi modifié, est adopté par 7 voix et 2 abstentions.

Art. 4 - 10

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation et sont adoptés successivement, sans modification, à l'unanimité.

Art. 11 - 14

M. David Lavaux (cdH) émet des doutes à propos du financement, raison pour laquelle il s'abstiendra sur tous les articles (articles 11 à 16) qui s'y rapportent.

Ces articles sont successivement adoptés, sans modification, par 10 voix et une abstention.

III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Art. 1-2

De artikelen 1 en 2 worden zonder verdere bespreking achtereenvolgens ongewijzigd eenparig aangenomen.

Art. 3

De heer François Bellot (MR) c.s. dient een amendement nr. 2 in (DOC 51 3055/003) in teneinde de wettelijke benaming van de luchthaven van Brussel te gebruiken. In artikel 6, § 1, X, 7° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 houdende institutionele hervormingen wordt telkens gewag gemaakt van «Brussel-Nationaal». De wetgever behoort de juiste wettelijke benaming te gebruiken. Brussel-Nationaal ligt niet in het Brussels Gewest. Ook zou verwarring kunnen ontstaan met de luchthaven van Charleroi, «Brussels South».

De heer Francis Van den Eynde (Vlaams Belang), voorzitter, is het totaal oneens met die zienswijze. Volgens hem heeft iedereen, ook in Wallonië, het over de «luchthaven van Zaventem». De meest voor de hand liggende benaming wordt ook best in wetteksten gebruikt.

Amendement nr. 2 wordt aangenomen met 5 tegen 2 stemmen en 4 onthoudingen.

Het artikel, aldus gewijzigd, wordt aangenomen met 7 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 4 tot 10

Deze artikelen worden zonder verdere bespreking achtereenvolgens ongewijzigd eenparig aangenomen.

Art. 11 tot 14

De heer David Lavaux (cdH) heeft twijfels omtrent de financiering. Daarom zal hij zich op alle artikelen (artikelen 11 tot 16) die hierop betrekking hebben onthouden.

Deze artikelen worden achtereenvolgens ongewijzigd aangenomen met 10 stemmen en 1 onthouding.

Art. 15

M. Jef Van den Bergh (CD&V) émet également des doutes sur la façon dont tous les opérateurs ferroviaires seront tenus d'apporter une contribution. Il s'abstiendra dès lors également sur cet point.

Cet article est adopté, sans modification, par 9 voix et 2 abstentions.

Art. 16

Cet article ne donne lieu à aucune discussion et est adopté, sans modification, par 10 voix et une abstention.

Art. 17 - 22

Ces articles ne donnent lieu à aucune discussion et sont adoptés successivement, sans modification, à l'unanimité.

Art. 22bis (nouveau)

Le secrétaire d'État présente un amendement (n° 1, DOC 51 3055/003), qui tend à répondre à l'observation du Conseil d'État selon laquelle l'habilitation accordée au Roi par les articles 360 et 361 de la loi du 20 juillet 2006 portant des dispositions diverses en vue de régler ce qui est actuellement élaboré par la loi, rend le projet à l'examen formellement superflu. L'amendement tend à supprimer les articles précités, et donc la contradiction éventuelle.

L'amendement n° 1 est adopté à l'unanimité.

Un nouvel article 22bis est dès lors inséré dans le projet.

Art. 15

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) heeft eveneens twijfels over de wijze waarop alle treinoperators ertoe verplicht zullen worden een bijdrage te leveren. Hij zal zich terzake dan ook onthouden.

Dit artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 9 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 16

Dit artikel wordt zonder verdere bespreking ongewijzigd aangenomen met 10 stemmen en 1 onthouding.

Art. 17 tot 22

Deze artikelen worden zonder verdere bespreking achtereenvolgens ongewijzigd eenparig aangenomen.

Art. 22bis (nieuw)

De staatssecretaris dient een amendement nr. 1 in (DOC 51 3055/003) om tegemoet te komen aan de opmerking van de Raad van State aangaande het feit dat de machtiging aan de Koning verleend door artikelen 360 en 361 van de wet van 20 juli 2006 houdende diverse bepalingen om te regelen wat thans bij wet wordt ontworpen, het voorliggend ontwerp formeel overbodig maakt. Het amendement strekt ertoe voornoemde artikelen – en derhalve de mogelijke contradictie – op te heffen.

Het amendement nr. 1 wordt eenparig aangenomen.

Derhalve wordt een nieuw artikel 22bis in het ontwerp gevoegd.

Art. 23

Cet article ne donne lieu à aucune discussion et est adopté à l'unanimité.

L'ensemble du projet, tel qu'il a été modifié, est adopté par 10 voix et une abstention.

Le rapporteur,

Le président,

Ludo VAN CAMPENHOUT Francis VAN DEN EYNDE

Art. 23

Dit artikel wordt zonder verdere bespreking ongewijzigd eenparig aangenomen.

Het geheel van het ontwerp wordt, zoals gewijzigd, aangenomen met 10 stemmen en 1 onthouding.

De rapporteur,

De voorzitter,

Ludo VAN CAMPENHOUT Francis VAN DEN EYNDE