

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE1^{er} février 2011**PROJET DE LOI**
portant des dispositions diverses
concernant la Mobilité

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
M. **Tanguy VEYS**

SOMMAIRE

Page

I. Exposé introductif	3
II. Discussion générale.....	5
III. Discussion des articles et votes	7
IV. Vote sur l'ensemble	8

Documents précédents:

Doc 53 **1050/ (2010/2011):**

- 001: Projet de loi.
002: Amendement.

Voir aussi:

- 004: Texte adopté par la commission.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

1 februari 2011

WETSONTWERP
houdende diverse bepalingen
betreffende Mobiliteit

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Tanguy VEYS**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting	3
II. Algemene bespreking.....	5
III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen	7
IV. Stemming over het geheel.....	8

Voorgaande documenten:

Doc 53 **1050/ (2010/2011):**

- 001: Wetsontwerp.
002: Amendement.

Zie ook:

- 004: Tekst aangenomen door de commissie.

1412

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

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Minneke De Ridder, Bert Maertens, Steven Vandeput, Bert Wollants
PS	Anthony Dufrane, André Frédéric, Karine Lalieux, Linda Musin
MR	Valérie De Bue, Kattrin Jadin
CD&V	Jef Van den Bergh, N
sp.a	Karin Temmerman
Ecolo-Groen!	Ronny Balcaen
Open Vld	Maggie De Block
VB	Tanguy Veys
cdH	Christophe Bastin

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Peter Dedecker, Ben Weyts, Ingeborg De Meulemeester, Sophie De Wit, Karel Uyttersprot
Philippe Blanchart, Colette Burgeon, Rachid Madrane, Alain Mathot, Patrick Moriau
David Clarinval, Corinne De Permentier, Jacqueline Galant
Gerald Kindermans, Leen Dierick, Servais Verherstraeten
David Geerts, Meryame Kitir
Thérèse Snoy et d'Oppuers, Stefaan Van Hecke
Ine Somers, Herman De Croo
Annick Ponthier, Bruno Valkeniers
Josy Arens, Christian Brotsorne

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales — Groen
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
VB	:	Vlaams Belang
cdH	:	centre démocrate Humaniste
LDD	:	Lijst Dedecker
Indép./Onaf.	:	Indépendant / Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:			Afkortingen bij de nummering van de publicaties:		
DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif		DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	
QRVA:	Questions et Réponses écrites		QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)		CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)	
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)		CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)	
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)		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:	Séance plénière		PLEN:	Plenum	
COM:	Réunion de commission		COM:	Commissievergadering	
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier belge)		MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants	Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Commandes: Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél.: 02/ 549 81 60 Fax: 02/549 82 74 www.laChambre.be e-mail: publications@laChambre.be	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 25 janvier 2011.

**I. — EXPOSÉ DE M. ETIENNE SCHOUPPE,
SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA MOBILITÉ,
ADJOINT AU PREMIER MINISTRE**

**Transposition des directives 2005/35/CE et
2009/123/CE, modifiant la loi du 6 avril 1995 relative
à la prévention de la pollution par les navires**

La mobilité remplit un rôle essentiel dans la création, le maintien et la diffusion de la prospérité. Les facteurs nécessaires à cette prospérité, tels les matières premières, l'énergie, la production, les services et la consommation, ne sont en effet pas toujours situés au même endroit. C'est pourquoi la mobilité est le facteur d'équilibre permettant de disposer, dans le monde entier, de tous les autres facteurs nécessaires à la prospérité et d'assurer leur articulation.

Alors que la mobilité dans le domaine du transport de marchandises par route subit une pression de plus en plus élevée, le transport maritime offre encore une capacité considérable de transport durable.

En comparaison avec les autres moyens de transport, le transport maritime est, à divers égards, comme les émissions de dioxyde de carbone et l'efficacité énergétique, l'une des formes de transport les plus durables. La prévention de la pollution liée aux navires, par exemple par le pétrole et d'autres substances polluantes, demeure néanmoins un aspect important quant à la durabilité de ce moyen de transport.

Le projet de loi à l'examen vise à conformer l'actuel cadre pénal belge en matière de respect des règles internationales de prévention de la pollution par les navires aux exigences de la réglementation de l'Union européenne, dans la mesure où certains points de ce cadre laissent à désirer. C'est ainsi que tout navire soupçonné d'un rejet illégal de substances polluantes sera désormais soumis obligatoirement à une inspection s'il accoste dans un port belge. Il est également prévu plus explicitement que **toutes les personnes** responsables d'un rejet illégal peuvent être poursuivies.

Le projet à l'examen contribue dès lors à garantir encore mieux la durabilité du transport maritime.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 25 januari 2011.

**I. — UITEENZETTING DOOR DE HEER ETIENNE
SCHOUPPE, STAATSSECRETARIS
VOOR MOBILITEIT, TOEGEVOEGD
AAN DE EERSTE MINISTER**

**Omzetting van richtlijn 2005/35/EG en richtlijn
2009/123/EG, tot wijziging van de wet van 6 april
1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging
door schepen**

Mobiliteit vervult een essentiële rol in het tot stand brengen, het behoud en de verspreiding van de welvaart. De voor de welvaart noodzakelijke factoren zoals grondstoffen, energie, productie, diensten en consumptie bevinden zich immers niet altijd op dezelfde plaats en daarom is mobiliteit de sluitende factor die ervoor zorgt dat alle andere factoren die nodig zijn voor de welvaart wereldwijd beschikbaar zijn en op elkaar afgestemd kunnen worden.

Terwijl de mobiliteit op het domein van het goederenvervoer over de weg meer en meer onder druk komt te staan, biedt het maritiem vervoer nog een aanzienlijke capaciteit van duurzaam vervoer.

Het maritiem vervoer is in vergelijking met andere vervoersmodi op verschillende punten, zoals de koolstofdioxide-uitstoot en de energie-efficiëntie, één van de meest duurzame vormen van vervoer. Daarnaast echter blijft de voorkoming van verontreiniging door schepen, zoals door olie en andere verontreinigende stoffen, een belangrijk aspect van de duurzaamheid van deze transportmodus.

Voorliggend ontwerp van wet strekt ertoe om het bestaande Belgische strafrechtelijk kader voor de naleving van de internationale regels voor het voorkomen van verontreiniging door schepen, op enkele ontbrekende punten in overeenstemming te brengen met de vereisten van de regelgeving van de Europese Unie. Zo komt er nu een verplichte inspectie van elk schip dat verdacht wordt van een onwettige lozing van verontreinigende stoffen indien dat schip een Belgische haven aandoet. Tevens wordt er op een meer uitdrukkelijke wijze bepaald dat alle personen die verantwoordelijk zijn voor een onwettige lozing kunnen worden vervolgd.

Het voorliggende ontwerp draagt er aldus toe bij om de duurzaamheid van het maritiem vervoer op een nog betere manier te verzekeren.

Les articles 2 et 5 concernent la transposition partielle de la directive 2009/123. En effet, l'obligation d'instaurer des sanctions de nature pénale pour les rejets illégaux de substances polluantes et l'obligation de rendre également les personnes morales responsables pénalement, ont déjà été introduites précédemment dans le droit belge.

Les articles 2 et 5 modifient les articles 5 et 29 de la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires afin qu'ils correspondent d'une manière plus explicite à la directive 2005/35/CE susmentionnée, telle que modifiée par la directive 2009/123/CE susmentionnée.

Ainsi, la modification proposée de l'article 29 de la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires vise à accroître la transparence de la transposition des directives en appliquant les sanctions pour les rejets illégaux de substances polluantes à toutes les personnes responsables, sans devoir recourir à l'article 66 du Code pénal sur la participation à des infractions.

L'article 3 du projet à l'examen vise la transposition partielle de la directive 2005/35/CE suite d'une observation de la Commission européenne.

La Commission a en effet fait observer que la directive 2005/35 prévoit qu'une inspection doit obligatoirement avoir lieu lorsqu'un navire qui fait escale dans un port belge est soupçonné d'avoir effectué un rejet illégal de substances polluantes tandis que la disposition de transposition, l'article 17*bis* de la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires, prévoit seulement que les inspecteurs de l'État du port peuvent entreprendre cette inspection, et donc qu'ils ne disposent pas de la moindre compétence discrétionnaire à cet égard.

Une note de service établie à la suite de cette observation impose aux inspecteurs de l'État du port d'effectuer une inspection chaque fois qu'un navire soupçonné d'avoir effectué un rejet illégal de substances polluantes fait escale dans un port belge. Nonobstant la transposition prévue par la note de service précitée, une adaptation de la loi permettra de procéder à une transposition plus correcte du point de vue juridique et offrant plus de sécurité.

Enfin, l'article 4 vise la transposition partielle de la directive 2005/35/CE en remplaçant les références à l'Union européenne par la référence à l'Espace économique européen.

De artikelen 2 en 5 betreffen een gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2009/123. De verplichting om voor onwettige lozingen van verontreinigende stoffen sancties met een strafrechtelijke aard in te stellen en de verplichting om ook rechtspersonen strafrechtelijk aansprakelijk te maken, werd namelijk reeds eerder in Belgisch recht ingevoerd.

Artikelen 2 en 5 wijzigen artikel 5 en 29 van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen zodat zij op een meer uitdrukkelijke wijze overeenstemmen met de bovenvermelde richtlijn 2005/35/EG zoals gewijzigd door de bovenvermelde richtlijn 2009/123/EG.

Zo strekt de voorgestelde wijziging van artikel 29 van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen tot een meer transparante omzetting van de richtlijnen door de straffen voor onwettige lozingen van verontreinigende stoffen van toepassing te maken op alle personen die daarvoor aansprakelijk zijn, zonder dat er moet beroep worden gedaan op artikel 66 van het Strafwetboek over de deelneming aan misdrijven.

Artikel 3 van het voorliggende ontwerp strekt tot de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2005/35 naar aanleiding van een opmerking van de Europese Commissie.

De Commissie merkte namelijk op dat er op grond van richtlijn 2005/35 een verplichte inspectie moet gebeuren van een schip dat een Belgische haven aandoet indien dat schip verdacht wordt van een onwettige lozing van verontreinigende stoffen, terwijl de omzettingsbepaling, het artikel 17*bis* van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen slechts bepaalt dat de havenstaatinspecteurs zulks kunnen doen en dat zij dus nog over enige discretionaire bevoegdheid beschikken.

Naar aanleiding van deze opmerking werd er een dienstnota gemaakt die de havenstaatinspecteurs oplegt om een inspectie uit te voeren in alle gevallen wanneer een schip dat verdacht wordt van een onwettige lozing van verontreinigende stoffen een Belgische haven aandoet. Niettegenstaande de omzetting door de voormelde diensnota, biedt een aanpassing van de wet een omzetting die vanuit juridisch standpunt correcter is en meer zekerheid biedt.

Artikel 4 ten slotte zet richtlijn 2005/35 gedeeltelijk om door de verwijzingen naar de Europese Unie te vervangen naar de Europese Economische Ruimte.

Un deuxième chapitre concerne la régulation économique de l'aéroport de Bruxelles-National

Ce système a été défini en 2004, d'une part par l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de BIAC en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires et, d'autre part, par l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme BIAC.

La directive 2009/12/CE doit être transposée au plus tard pour le 15 mars 2011. Cette directive impose de modifier certains aspects du système de régulation économique.

Il s'agit des aspects suivants:

- la différenciation des redevances aéroportuaires pour des motifs d'intérêt public et d'intérêt général, y compris d'ordre environnemental;
- la possibilité de différenciation des services;
- une procédure obligatoire de consultation périodique (annuelle) entre l'entité gestionnaire d'aéroport (TBAC) et les usagers d'aéroport (les compagnies aériennes) avec une possibilité de recours en cas de litiges;
- les informations que l'entité gestionnaire d'aéroport doit fournir aux usagers d'aéroport en cas de consultation;
- l'obligation, pour l'entité gestionnaire d'aéroport, de consulter les usagers d'aéroport avant de finaliser les plans des nouveaux projets d'infrastructure;
- la fourniture d'un accès aux informations à l'autorité de supervision indépendante.

Les articles 6 et 7 visent à autoriser le Roi à moderniser le système de régulation économique en le modifiant et en le mettant ainsi en conformité avec la directive susmentionnée.

II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

a. Questions et observations des membres

Mme Thérèse Snoy d'Oppuers (Ecolo-Groen!) juge positif le renforcement du contrôle exercé sur le déversement de déchets. Elle souhaite toutefois savoir à quelle fréquence ces contrôles seront réalisés et si les services d'inspection disposeront bien de moyens suffisants. En ce qui concerne les redevances aéroportuaires, il convient de prendre en compte les nuisances

Een tweede hoofdstuk betreft de economische regulering van de luchthaven Brussel-Nationaal

Dit systeem werd vastgelegd in 2004 in enerzijds het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van BIAC in een naamloze vennootschap van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties en anderzijds in het koninklijk besluit van 21 juni 2004 die de exploitatielicentie voor luchthaven Brussel-Nationaal toekent aan de naamloze vennootschap BIAC.

De omzetting van Richtlijn 2009/12/EG dient uiterlijk tegen 15 maart 2011 gerealiseerd te zijn. Deze Richtlijn legt op om bepaalde aspecten van het economisch regulerende systeem te wijzigen.

Het betreft de volgende aspecten:

- de differentiatie van luchthavengelden vanuit het oogpunt van publiek en algemeen belang met inbegrip van milieuaangelegenheden;
- de mogelijkheid tot differentiatie van diensten;
- een verplichte procedure voor periodieke (jaarlijkse) consultatie tussen de luchthavenbeheerder (TBAC) en de luchthavengebruikers (luchtvaartmaatschappijen) met verhaalmogelijkheid ingeval van geschillen;
- de te verschaffen informatie door de luchthavenbeheerder aan de luchthavengebruikers ingeval van consultatie;
- de verplichting voor de luchthavenbeheerder om de luchthavengebruikers te consulteren vooraleer de plannen voor nieuwe infrastructuurprojecten te finaliseren;
- het verlenen van toegang tot informatie aan de onafhankelijke toezichthoudende autoriteit.

De artikelen 6 en 7 beogen het verlenen van de bevoegdheid aan de Koning om het economisch regulerende systeem te moderniseren door dit te wijzigen en zo in lijn te brengen met bovenvermelde Richtlijn.

II. — ALGEMENE BESPREKING

a. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Thérèse Snoy d'Oppuers (Ecolo-Groen!) schat de versterkte controle op het lozen van afvalstoffen positief in. Zij wil echter graag vernemen met welke frequentie deze controles zullen worden uitgevoerd en of de inspectiediensten wel over voldoende middelen beschikken. Op het vlak van de luchthavengelden, dient de milieu- en geluidsoverlast in rekening worden gebracht.

environnementales et sonores. Ces redevances sont aujourd'hui beaucoup trop basses. Les recettes supplémentaires pourraient financer des missions tant de l'exploitant aéroportuaire que de Belgocontrol.

M. Tanguy Veys (VB) estime que le "droit" dont question dans l'avant-projet est, comme le Conseil d'État l'a d'ailleurs également fait observer, une sorte de taxe destinée à financer l'ASBL Institut pour le transport par batellerie. Il a dès lors été supprimé dans le projet définitif. Comment va-t-on dès lors financer cette ASBL?

b. Réponses du secrétaire d'État

Les inspections portant sur les déversements de navires suspects

La fréquence des contrôles dépend de la présomption qu'un navire déterminé a déversé des déchets. Les contrôles sont d'ores et déjà obligatoires, mais cette obligation est également consacrée légalement aujourd'hui.

Les redevances aéroportuaires

Il convient de tenir compte du fait que les aéroports se concurrencent mutuellement. Il est donc exclu d'augmenter cette redevance.

Le financement de l'ASBL Institut pour le transport par batellerie

Le "droit" dont question est uniquement destiné à couvrir les coûts de l'Institut. Le secteur doit assurer lui-même le financement de l'Institut. Il ne peut toutefois être question de fiscalisation.

c. Répliques des membres

Mme Thérèse Snoy d'Oppuers (Ecolo-Groen!) réplique que les redevances aéroportuaires sont fixées en fonction du nombre de mouvements et du nombre de passagers. Elle maintient qu'elles peuvent être augmentées.

d. Réponse complémentaire du secrétaire d'État

Le secrétaire d'État précise que les redevances aéroportuaires sont calculées en fonction du type d'avion, quel que soit son taux d'occupation.

Thans zijn deze gelden veel te laag. De meeropbrengst zou zowel taken van de luchthavenexploitant als van Belgocontrol kunnen financieren.

De heer Tanguy Veys (VB) meent dat het "recht" waarvan sprake in het voorontwerp, zoals overigens ook opgemerkt door de Raad van State, een soortement belasting is om de vzw Instituut voor Transport langs de Binnenwateren te financieren. Het werd dan ook uit het definitief ontwerp verwijderd. Hoe gaat men deze vzw dan financieren?

b. Antwoorden van de staatssecretaris

Over de inspecties inzake van lozing verdachte vaartuigen

De frequentie van de controles hangt af van het vermoeden dat een bepaald vaartuig afvalstoffen heeft geloosd. De controles zijn thans reeds verplicht, maar deze verplichting is thans ook wettelijk verankerd.

Over de luchthavengelden

Er moet rekening worden gehouden met het feit dat de luchthavens elkaars concurrenten zijn. Een verhoging is dan ook uit den boze.

Over de financiering van de vzw Instituut voor Transport langs de Binnenwateren

Het "recht" waarvan sprake is enkel bedoeld om de kosten van het Instituut te dekken. De sector moet zelf instaan voor de financiering van het Instituut. Van fiscalisering kan evenwel geen sprake zijn.

c. Replieken van de leden

Mevrouw Thérèse Snoy d'Oppuers (Ecolo-Groen!) repliceert dat de luchthavengelden worden vastgelegd naargelang van het aantal bewegingen alsook het aantal passagiers. Ze blijft erbij dat ze kunnen worden verhoogd.

d. Bijkomend antwoord van de staatssecretaris

De staatssecretaris preciseert dat de luchthavengelden worden berekend volgens het type vliegtuig, ongeacht diens bezetting.

III. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Articles 1^{er} et 2

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

Art. 3

M. Bert Wollants (N-VA) demande quelle sera l'ampleur de ces contrôles et s'ils seront basés uniquement sur la loi actuellement en discussion ou également sur la loi sur le dépôt obligatoire des déchets.

Le secrétaire d'État répond que les contrôles dont il est question dans le projet ont lieu après une pollution de l'environnement, conformément à la directive européenne.

M. Bert Wollants (N-VA) fait observer que ce qui est rejeté en mer, ce sont le plus souvent des déchets qui précisément, en vertu d'une autre loi, doivent obligatoirement être déposés. L'arrêté royal du 1^{er} septembre 2004 concernant le dépôt des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison et modifiant l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime a également prévu une possibilité d'inspection.

Art. 4 et 5

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

Art. 6

Cet article est adopté, sans modification, par 10 voix et une abstention.

Art. 7

Cet article est adopté, sans modification, par 10 voix et une abstention.

Art. 8

Les corrections d'ordre technique suivantes sont apportées par la commission:

III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Artikelen 1 en 2

Deze artikelen worden achtereenvolgens zonder verdere bespreking ongewijzigd eenparig aangenomen.

Art. 3

De heer Bert Wollants (N-VA) wenst te vernemen hoe ruim deze controles zullen zijn en of ze alleen op de thans ter bespreking voorliggende wet zullen worden gebaseerd of ook op de wet inzake verplichte afgifte van afvalstoffen.

De staatssecretaris antwoordt dat de controles waarvan sprake in het ontwerp gebeuren na verontreiniging van het leefmilieu, conform de Europese richtlijn.

De heer Bert Wollants (N-VA) merkt op dat wat op zee geloosd wordt meestal dezelfde afvalstoffen zijn waarvan een andere wet voorziet in de verplichte afgifte. In het koninklijk besluit van 1 september 2004 betreffende de afgifte van scheepsafval en ladingresiduen en tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement werd ook voorzien in een mogelijkheid tot inspectie.

Art. 4 en 5

Deze artikelen worden achtereenvolgens zonder verdere bespreking ongewijzigd eenparig aangenomen.

Art. 6

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

Art. 7

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

Art. 8

De volgende technische verbeteringen worden door de commissie aangebracht:

dans le texte néerlandais, dans le § 1^{er}, les mots “15 mars 2011” sont remplacés par les mots “15 maart 2011”, et dans le § 3, les mots “15 december 2011” sont remplacés par les mots “15 maart 2011”.

M. Bert Wollants (N-VA) renvoie à l'observation du Conseil d'État concernant cet article, qui n'a visiblement pas été adapté. Il présente ensuite, avec d'autres membres de son groupe, *un amendement n° 1* tendant à remplacer les mots “cessent de produire leurs effets” par les mots “sont réputés n'avoir jamais produit leurs effets”.

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

L'article, ainsi modifié, est adopté à l'unanimité.

Art. 9

Cet article ne donne lieu à aucune observation et est adopté, sans modification, à l'unanimité.

IV. — VOTE SUR L'ENSEMBLE

L'ensemble du projet de loi, tel qu'il a été modifié, est adopté à l'unanimité.

Le rapporteur,

Tanguy VEYS

La présidente,

Maggie DE BLOCK

in § 1 wordt de datum “15 mars 2011” vervangen door “15 maart 2011”, en in § 3 de datum “15 december 2011” door “15 maart 2011”.

De heer Bert Wollants (N-VA) verwijst naar een opmerking van de Raad van State over dit artikel, dat blijkbaar niet werd aangepast. Hij dient vervolgens, samen met andere leden van zijn fractie, *amendement nr. 1* in teneinde de formulering “houden op uitwerking te hebben” te vervangen door de formulering “worden geacht nooit uitwerking te hebben gehad”.

Amendement nr. 1 wordt eenparig aangenomen.

Het artikel, aldus gewijzigd, wordt eenparig aangenomen.

Art. 9

Dit artikel wordt zondere verdere bespreking ongewijzigd eenparig aangenomen.

IV. — STEMMING OVER HET GEHEEL

Het geheel van het wetsontwerp wordt, zoals gewijzigd, eenparig aangenomen.

De rapporteur,

Tanguy VEYS

De voorzitter,

Maggie DE BLOCK