

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

5 juli 2017

WETSONTWERP

**stekkende tot bekrachtiging van de oplegging
van de actieplannen en van de implementatie
van de beveiligingsmaatregelen van
Brussels Airport Company**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Veli YÜKSEL**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen	3
II. Algemene bespreking.....	4
A. Vragen en opmerkingen van de leden.....	4
B. Antwoorden van de minister	8
C. Replieken van de leden	9
D. Bijkomende antwoorden van de minister	10
III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen	11

Zie:

Doc 54 **2505/ (2016/2017):**

001: Wetsontwerp.

Zie ook:

003: Tekst aangenomen door de commissie.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

5 juillet 2017

PROJET DE LOI

**confirmant l'imposition
des plans d'actions et de l'implémentation
des mesures de sûreté à
Brussels Airport Company**

RAPPORT

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

SOMMAIRE

Pages

I. Exposé introductif du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des Chemins de fer belges.....	3
II. Discussion générale.....	4
A. Questions et observations des membres.....	4
B. Réponses du ministre	8
C. Répliques des membres	9
D. Réponses complémentaires du ministre	10
III. Discussion des articles et votes	11

Voir:

Doc 54 **2505/ (2016/2017):**

001: Projet de loi.

Voir aussi:

003: Texte adopté par la commission.

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

Voorzitter/Président: Karine Lalieux

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA Inez De Coninck, Peter Dedecker, Daphné Dumery,
Wouter Raskin
PS Laurent Devin, Gwenaëlle Grovonijs, Karine Lalieux
MR Emmanuel Burton, Jean-Jacques Flahaux, Gilles Foret

CD&V Jef Van den Bergh, Veli Yüksel
Open Vld Sabien Lahaye-Battheu, Nele Lijnen
sp.a David Geerts
Ecolo-Groen Marcel Cheron
cdH Isabelle Poncelet

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

An Capoen, Christoph D'Haese, Koenraad Degroote, Yoleen Van Camp,
Bert Wollants
Julie Fernandez Fernandez, Emir Kir, Eric Massin, Daniel Senesael
Sybille de Coster-Bauchau, David Clarinval, Benoît Piedboeuf, Philippe
Pivin
Roel Deseyn, Veerle Heeren, Stefaan Vercamer
Luk Van Biesen, Dirk Van Mechelen, Tim Vandenput
Karin Temmerman, Alain Top
Stefaan Van Hecke, Gilles Vanden Burre
Benoît Lutgen, Vanessa Matz

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

VB Jan Penris

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode +
basisnummer en volgnummer
QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV: Beknopt Verslag
CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag
en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken
(met de bijlagen)

PLEN: Plenum
COM: Commissievergadering
MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi
du n° de base et du n° consécutif
QRVA: Questions et Réponses écrites
CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV: Compte Rendu Analytique
CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le
compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu
analytique traduit des interventions (avec les an-
nexes)

PLEN: Séance plénière
COM: Réunion de commission
MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations
(papier beige)

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

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd 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
courriel: publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp, dat de urgentie had verkregen tijdens de plenaire vergadering van 15 juni 2017, besproken tijdens haar vergadering van 28 juni 2017.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE MINISTER

De heer François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen, geeft uitleg over de ratio legis van dit initiatief.

Ingevolge de aanslagen van 22 maart 2016 heeft onder meer het Directoraat-generaal Luchtvaart (hierna: DGLV) een reeks bijkomende beveiligingsmaatregelen opgelegd aan Brussels Airport Company (hierna: BAC) in zijn hoedanigheid van exploitant van de luchthaven van Zaventem.

Dit wetsontwerp strekt ertoe de aan BAC opgelegde veiligheidsmaatregelen een rechtsgrondslag te verlenen, rekening houdend met de vigerende regelgeving.

Sommige openbare instellingen (DGLV, Nationale Veiligheidsraad, Binnenlandse Zaken enzovoort) kunnen, naargelang van hun respectieve bevoegdheden, bijkomende veiligheidsmaatregelen opleggen aan BAC.

Uit het oogpunt van BAC is het belangrijk dat in verband met de opgelegde maatregelen het juridisch raamwerk wordt bekrachtigd, zodat de bijkomende kosten als gevolg van die maatregelen kunnen worden verrekend in de luchthavenbeheerskosten.

Brussels Airport Company moet als algemene stelregel immers de kosten in verband met de uitvoering van haar luchtvaartverplichtingen kunnen verrekenen in haar luchthavenbeheerskosten. Aldus kan worden gewaarborgd dat BAC steeds aan haar verplichtingen kan beantwoorden.

In deze context dient Brussels Airport Company de bijkomende kosten van de implementatie van de opgelegde beveiligingsmaatregelen te integreren.

Een en ander spoort met het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicense van de luchthaven Brussel-Nationaal aan de naamloze vennootschap BIAC (artikel 45). De luchtvaartmaatschappijen, die in dat verband dienen te worden geraadpleegd, kunnen een voorziening instellen bij de regulator. Opdat de luchtvaartmaatschappijen en

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi, auquel l'urgence a été accordée au cours de la séance plénière du 15 juin 2017, au cours de sa réunion du 28 juin 2017.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DU MINISTRE

M. François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des Chemins de fer belges, précise la ratio legis de la présente initiative.

À la suite des attentats du 22 mars 2016, la Direction générale Transport aérien (ci-après "DGTA") notamment a imposé une série de mesures additionnelles de sûreté à Brussels Airport Company (ci-après "BAC") en tant qu'exploitant de l'aéroport de Bruxelles-National.

Le présent projet de loi vise à donner une base légale à l'imposition à BAC de ces mesures de sûreté tenant compte de la réglementation applicable.

Certains organismes publics (DGTA, Conseil de Sécurité national, Affaires intérieures, etc.) peuvent, selon leurs compétences respectives, imposer de nouvelles mesures de sûreté à BAC.

Du point de vue de BAC, il est important que le cadre juridique lié à l'imposition de ces mesures soit confirmé, afin de pouvoir intégrer les coûts supplémentaires liés à ces mesures dans ses charges aéroportuaires.

En effet, Brussels Airport Company doit, de manière générale, être en mesure de répercuter les coûts liés à la réalisation de ses obligations aéronautiques dans ses charges aéroportuaires. Ceci, afin de garantir que BAC soit toujours en mesure de répondre à ses obligations.

Dans ce contexte, Brussels Airport Company doit intégrer les coûts supplémentaires découlant de la mise en œuvre des mesures de sûreté imposées.

Ceci est en ligne avec l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme B.I.A.C. (article 45) et requiert une consultation avec les compagnies aériennes. Les compagnies aériennes ont la possibilité d'introduire un recours auprès du Régulateur. Afin d'offrir une sécurité juridique aux compagnies aériennes

de luchthaven rechtszekerheid over het juridisch raamwerk zouden hebben, moet BAC over een duidelijke rechtsgrondslag beschikken.

De Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal heeft op 10 november 2016 een advies bezorgd, waarin wordt gevraagd het opleggen van bijkomende veiligheidsmaatregelen formeel bij wet vast te leggen.

Met dit wetsontwerp wordt voorkomen dat de luchtvaartmaatschappijen de rechtsgeldigheid van de voormelde consultatie kunnen betwisten. Het ligt in de bedoeling Brussels Airport Company voldoende rechtszekerheid te bieden in verband met de verschillende elementen die in de consultatie zijn opgenomen.

De goedkeuring van dit wetontwerp zal geen rechtstreekse weerslag hebben op de begroting van de federale overheid.

Bovendien zal de financiële impact voor de passagiers zeker beperkt zijn: minder dan één euro per passagier die uit Zaventem vertrekt, volgens de informatie die door de luchthaven werd bezorgd, en dit voor een termijn van vijf jaar.

Dit wetsontwerp biedt de luchtvaartmaatschappijen én Brussels Airport Company een stabiel en voorspelbaar juridisch raamwerk met het oog op de onderhandelingen over de volgende tariefperiode.

II. — ALGEMENE BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Inez De Coninck (N-VA) en de heren Veli Yüksel (CD&V), David Geerts (sp.a), Laurent Devin (PS) en Jean-Jacques Flahaux (MR) nemen achtereenvolgens het woord en leggen elk de nadruk op het belang van een veilige luchthaven, waarvan de economische toekomst kan worden gewaarborgd.

Mevrouw Inez De Coninck (N-VA) stelt vast dat het wetsontwerp een nieuw systeem plant. In een vorig kreeg Brussels Airlines subsidies van de overheid om de uitgaven voor beveiliging te ondersteunen. Die regeling was juridisch niet houdbaar en heeft dan ook niet standgehouden. Thans gebeurt het omgekeerde en gaan luchtvaartmaatschappijen en particulieren de kosten voor beveiliging betalen. Wat is de achtergrond van deze beslissing?

Verwonderlijk is dat de luchthaven Brussel-Nationaal anders wordt geregeld dan de regionale luchthavens,

et à l'aéroport quant au cadre juridique, il est nécessaire pour BAC de disposer d'une base légale claire.

Le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National a remis le 10 novembre 2016 un avis afin de demander la formalisation de l'imposition des mesures de sûreté complémentaires dans une loi.

L'objectif dudit projet est d'éviter des contestations potentielles des compagnies aériennes quant à la validité juridique de la consultation susmentionnée. L'objectif du présent projet de loi est de fournir à Brussels Airport Company une sécurité juridique satisfaisante quant aux différents éléments repris dans la consultation.

L'adoption du projet de loi à l'examen n'aura aucune incidence directe sur le budget de l'État fédéral.

En outre, son impact financier pour les passagers sera certainement limité: moins d'un euro par passager qui part de Brussels Airport, selon les informations qui ont été transmises par l'aéroport, et ce, pour une période de cinq ans.

Le projet à l'examen fournit aux compagnies ainsi qu'à Brussels Airport Company un cadre juridique stable et prévisible en vue des négociations relatives à la prochaine période tarifaire.

II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

A. Questions et observations des membres

Mme Inez De Coninck (N-VA) et MM. Veli Yüksel (CD&V), David Geerts (sp.a), Laurent Devin (PS) et Jean-Jacques Flahaux (MR) prennent successivement la parole et soulignent tous l'importance d'un aéroport sûr, dont l'avenir économique peut être garanti.

Mme Inez De Coninck (N-VA) constate que le projet de loi à l'examen instaure un nouveau système. Dans un système précédent, Brussels Airlines a reçu des subsidies des autorités afin de soutenir les dépenses de sécurisation. Ce dispositif ne résistait cependant pas à l'examen juridique et n'a dès lors pas tenu. Aujourd'hui, c'est l'inverse qui se produit et ce sont les compagnies aériennes et les particuliers qui paient les frais de sécurisation. Quel est le fondement de cette décision?

Il est étonnant que l'aéroport de Bruxelles-National soit traité différemment des aéroports régionaux, alors

terwijl het wenselijk is een *level playing field* te garanderen. Hierdoor ontstaat een concurrentienadeel voor BAC, dat kosten zal doorrekenen.

In 2019 vervalt de licentie. Zal de minister de nieuw uit te schrijven licentie aanpassen? In de bestaande regeling kan de luchthavenexploitant de tarieven immers wijzigen.

BAC zou haar tarieven in juli willen aanpassen. De wet dient eerder dan de tariefaanpassing tot stand te komen. Toch moet men ook rekening houden met een consultatieperiode van 4 maanden. Hoe reëel is de kans dat de wet juridisch zal worden aangevochten?

De heer Veli Yüksel (CD&V) vraagt om erover te waken dat er voor BAC, die wel vragende partij is voor de regeling die ter tafel voorligt, geen concurrentienadeel ontstaat uit de prijsverhoging en noch door passagiers, noch door luchtvaartmaatschappijen negatief wordt ervaren.

Wordt de voorgestelde regeling ook doorgetrokken naar de regionale luchthavens?

De heer David Geerts (sp.a) heeft eerder dit jaar aan de minister gevraagd wat het effectieve deel is van de reizigersbijdrage op basis van het akkoord van 3 november 2015. Het blijkt dat elke passagier 6,73 euro extra betaalt voor een vliegtuigticket om de kosten voor veiligheid op de luchthaven Brussel-Nationaal te dekken. De spreker vraagt hoe dat bedrag effectief in het verleden werd aangewend, en hoe het thans zal worden besteed.

De minister had geantwoord dat op 1 april 2017 6,19 euro werd betaald per vertrekkende reiziger (met uitzondering van kinderen jonger dan 2 jaar) en dat de veiligheidsvergoeding integraal deel uitmaakt van de luchthavenvergoedingen; in 2014 was dat 6,71 euro en in 2015 was dat 6,73 euro.

In 2014 leverde dat in totaal 120 miljoen euro aan ontvangsten (de som wordt vermenigvuldigd met het aantal passagiers). Verwijzend naar de informatie in de verslagen van de parlementaire onderzoekscommissie belast met het onderzoek naar de omstandigheden die hebben geleid tot de terroristische aanslagen van 22 maart 2016 in de luchthaven Brussel-Nationaal en in het metrostation Maalbeek te Brussel, met inbegrip van de evolutie en de aanpak van de strijd tegen het radicalisme en de terroristische dreiging (DOC 54 1752/003, DOC 54 1752/006, DOC 54 1752/007 en DOC 54 1752/008), stelt de spreker dat volgens dhr. Arnaud Feist, CEO Brussels Airport, 366 miljoen euro werd besteed aan veiligheid in de periode 2010 – 2016.

qu'il faudrait garantir un *level playing field*. Il en résulte un handicap concurrentiel pour BAC, qui en répercutera les coûts.

La licence expirera en 2019. Le ministre adaptera-t-il la nouvelle licence qui devra être délivrée? La réglementation actuelle permet en effet à l'exploitant de l'aéroport de modifier les tarifs.

BAC voudrait adapter ses tarifs en juillet. La loi doit cependant être adoptée avant l'adaptation tarifaire. Il convient toutefois également de tenir compte d'une période de consultation de quatre mois. Quel est le risque réel que la loi soit contestée sur le plan juridique?

M. Veli Yüksel (CD&V) demande de veiller à ce que l'augmentation tarifaire ne crée pas un handicap concurrentiel pour BAC, qui est effectivement demandeur de la réglementation à l'examen, et ne soit pas perçue négativement par les passagers, ni par les compagnies aériennes.

La réglementation proposée sera-t-elle également étendue aux aéroports régionaux?

M. David Geerts (sp.a) a interrogé le ministre, en début d'année, sur la part réelle de la contribution des voyageurs sur la base de l'accord du 3 novembre 2015. Il apparaît que chaque passager paie un surcoût de 6,73 euros par billet d'avion pour couvrir les coûts liés à la sécurité à l'aéroport de Bruxelles-national. L'intervenant demande comment ce montant a réellement été utilisé dans le passé, et comment il sera affecté dorénavant.

Le ministre a répondu que, le 1^{er} avril 2017, une redevance de 6,19 euros était payée par voyageur partant (à l'exception des enfants de moins de deux ans), et que la redevance de sécurité fait partie intégrante des redevances aéroportuaires. En 2014, cette redevance de sécurité s'élevait à 6,71 euros et en 2015, à 6,73 euros.

En 2014, cela a rapporté un total de 120 millions d'euros de recettes (la somme étant multipliée par le nombre de passagers). Renvoyant aux informations figurant dans les rapports de la commission d'enquête parlementaire chargée d'examiner les circonstances qui ont conduit aux attentats terroristes du 22 mars 2016 dans l'aéroport de Bruxelles-National et dans la station de métro Maelbeek à Bruxelles, y compris l'évolution et la gestion de la lutte contre le radicalisme et la menace terroriste (DOC 54 1752/003, DOC 54 1752/006, DOC 54 1752/007 et DOC 54 1752/008), l'intervenant indique que, selon M. Arnaud Feist, CEO Brussels Airport, un montant de 366 millions d'euros a été consacré à la sécurité au cours de la période 2010 – 2016.

Voorts wenst het lid te vernemen welke veiligheidsmaatregelen worden getroffen. De informatie is essentieel in het licht van eerdere initiatieven en de openbare uitgaven. Het zou goed zijn mocht de memorie van toelichting dat vermelden. Bovendien zullen andere luchthavens zich toch misschien bepaalde vragen stellen. Men kan veronderstellen dat BAC bij de minister heeft aangebeld, omdat de maatschappij met een probleem kampt. Beschikt de minister over een tabel wat het gebruik van de vermelde 366 miljoen euro betreft, zodat nagegaan kan worden wat effectief voor veiligheid wordt uitgegeven? Over een periode van 10 jaar werd 1 miljard gegenereerd, waarvan 1/3 aan veiligheid werd gespendeerd.

De minister heeft verklaard dat het de bedoeling is om bijkomend 1 euro per passagier te vragen gedurende vijf jaar. Misschien stelt dat in absolute termen voor sommigen niet veel voor, maar op het vlak van de principes impliceert dit wel een stijging met 15 %. Als alle andere maatschappijen hun tarieven met 15 % optrekken, heeft dat ook een economische impact voor de luchthaven. Vraag is trouwens waarvoor die bijkomende euro zal dienen.

Het lid zou tot slot nog graag begrijpen wat het wetsontwerp werkelijk voor ogen heeft. Bij het lezen van de memorie van toelichting en de analyse van de bepalingen heeft men niet de indruk dat het opschrift van het wetsontwerp in overeenstemming is met de inhoud ervan. Het opschrift suggereert toekomstige maatregelen, terwijl de minister terugwerkende kracht wenst te verlenen aan de wet. De Raad van State, afdeling Wetgeving, maakt hierover opmerkingen in zijn advies: "De terugwerkende kracht kan enkel worden verantwoord wanneer zij onontbeerlijk is voor de verwezenlijking van een doelstelling van algemeen belang." (RvS, advies nr. 61 345/4 van 3 mei 2017, zie DOC 54 2505/001, blz. 20) Kan de minister toelichten aan welk algemeen belang hij denkt? Als hij veiligheidsmaatregelen bedoelt, dienen ze in de wet te worden opgesomd. Voorts merkt het lid op dat uit artikel 2 niet duidelijk valt af te leiden tot welk ogenblik in het verleden de terugwerking gaat. Is dat 22 maart 2016, of ligt de datum eerder? Waarom geeft de minister geen exact tijdstip? Het is twijfelachtig of de wet in overeenstemming is met het recht, als ze geen tijdsvermelding bevat wat de terugwerking betreft. Kan de minister dat eventueel verbeteren?

Heeft het wetsontwerp dan niet tot doel om niet zozeer een wettelijke basis te verschaffen voor de veiligheidsmaatregelen zelf, dan wel de gewijzigde tarieven van BAC te legitimeren? Valt er dan te twijfelen aan de rechtsgrond van de bestaande regeling?

Le membre s'enquiert par ailleurs des mesures de sécurité prises. L'information est essentielle à la lumière d'initiatives précédentes et des dépenses publiques. Il serait opportun que l'exposé des motifs en fasse état. En outre, d'autres aéroports se poseront peut-être certaines questions. On peut imaginer que BAC, confrontée à un problème, se soit adressée au ministre. Le ministre dispose-t-il d'un tableau concernant l'utilisation du montant cité de 366 millions d'euros, afin de pouvoir vérifier les dépenses effectivement affectées à la sécurité? Un montant d'un milliard d'euros a été généré sur une période de dix ans, dont un tiers a été consacré à la sécurité.

Le ministre a déclaré que l'on entendait réclamer un euro supplémentaire par passager pendant cinq ans. En termes absolus, cela ne représente peut-être pas grand-chose pour certains, mais au niveau des principes, cela implique bel et bien une hausse de 15 %. Si toutes les autres compagnies augmentent leurs tarifs de 15 %, cela aura également un impact économique pour l'aéroport. Reste d'ailleurs à savoir à quoi servira cet euro supplémentaire.

Pour terminer, le membre aimerait comprendre quel est l'objectif réel du projet de loi. Lorsqu'on lit l'exposé des motifs et que l'on analyse les dispositions, on n'a pas l'impression que l'intitulé du projet de loi correspond à son contenu. L'intitulé laisse penser qu'il va être question de mesures futures, alors que le ministre souhaite conférer à la loi un effet rétroactif. L'avis du Conseil d'État, section de législation, contient à ce sujet l'observation suivante: "La rétroactivité des lois peut uniquement être justifiée lorsqu'elle est indispensable pour réaliser un objectif général" (Conseil d'État, avis n° 61 345/4 du 3 mai 2017, voir DOC 54 2505/001, p. 20). Le ministre peut-il expliquer à quel intérêt général il se réfère? S'il a en tête des mesures de sécurité, celles-ci doivent être énumérées dans la loi. Par ailleurs, le membre fait observer que l'on ne peut clairement déduire de l'article 2 la date limite de l'effet rétroactif de la loi. Est-ce le 22 mars 2016 ou s'agit-il d'une date antérieure? Pour quelle raison le ministre ne donne-t-il pas de date exacte? L'intervenant doute qu'en l'état, une telle loi soit conforme au droit, étant donné qu'elle ne contient pas d'indication de temps par rapport à l'effet rétroactif. Le ministre pourrait-il éventuellement remédier à ce problème?

Outre l'intention déclarée de donner une base légale aux mesures de sécurité elles-mêmes, ce projet de loi ne vise-t-il pas davantage à légitimer les nouveaux tarifs de BAC? Y aurait-il dans ce cas matière à douter du fondement juridique de la réglementation existante?

Het lid betreurt de slordige redactie van het wetsontwerp.

De heer Benoit Hellings (Ecolo-Groen) verzoekt de minister om concrete beveiligings- en veiligheidsmaatregelen van BAC op te geven. Welke voorbeelden kunnen de stijging met 1 euro verklaren?

Hoe verhoudt het voorliggende wetsontwerp zich tot de maatregelen genomen door BAC en welke controle heeft de DGLV ter zake uitgevoerd? Hoe kaderen de gevraagde maatregelen in verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002.

De DGLV beschikt over uitgebreide bevoegdheden, maar kan het steunen op voldoende personeel? Enkele jaren geleden had het 6 inspecteurs in dienst, hoeveel nu? Volgens geheime rapporten was de DGLV niet in staat om de nodige controles uit te voeren, wegens een gebrek aan middelen. Komt de wet tegemoet aan de gebreken die de Europese Commissie België verwijt?

Kan BAC haar beleid op voornoemde verordening afstemmen?

Hoe zit het met de andere luchthavens, in het bijzonder die van Charleroi?

De heer Laurent Devin (PS) informeert naar de precieze maatregelen die de minister heeft getroffen in het licht van de aanslagen die werden gepleegd. Welke kosten moeten passagiers en luchtvaartmaatschappijen worden aangerekend: wat zijn de nieuwe middelen die dan werden ontwikkeld?

Beschikt de overheid over voldoende slagkracht om haar opdracht met voldoening uit te voeren?

Is het wetsontwerp het sluitstuk van de regering inzake veiligheid, of is de voorliggende tekst slechts een onderdeel in een groter geheel?

De heer Jean-Jacques Flahaux (MR), meent dat 7 euro wel nodig zijn. In 2016 zijn een aantal tekortkomingen gebleken inzake veiligheid. De spreker heeft met een delegatie bestaande uit een aantal partijgenoten en in het gezelschap van dhr. Claude Moniquet in Israël een bezoek gebracht aan de luchthaven Ben Goerion te Tel Aviv. Op het vlak van veiligheid kan België heel wat leren.

Le membre déplore le manque de soin apporté à la rédaction du projet de loi.

M. Benoit Hellings (Ecolo-Groen) demande au ministre de mentionner les mesures de sûreté et de sécurité concrètes prises par BAC. Quelles sont celles qui peuvent expliquer la hausse de 1 euro?

Quel est le lien entre le projet de loi à l'examen et les mesures prises par BAC, et quel contrôle la DGTA a-t-elle effectué en la matière? De quelle manière les mesures demandées s'inscrivent-elles dans le cadre du règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002?

La DGTA dispose de compétences étendues, mais dispose-t-elle d'un personnel suffisant? Il y a quelques années, elle avait 6 inspecteurs à son service. De combien en dispose-t-elle aujourd'hui? Selon certains rapports confidentiels, la DGTA n'était pas en mesure, par manque de moyens, d'effectuer les contrôles nécessaires. Le projet de loi comble-t-il les lacunes que la Commission européenne reproche à la Belgique?

La société BAC peut-elle aligner sa politique sur le règlement précité?

Qu'en est-il des autres aéroports, celui de Charleroi en particulier?

M. Laurent Devin (PS) demande au ministre quelles mesures précises ont été prises à la suite des attentats qui ont été commis. Quels frais doivent-ils être répercutés sur les passagers et les compagnies aériennes? Quels sont les nouveaux moyens mis en œuvre depuis les attentats?

Les autorités disposent-elles de moyens suffisants pour accomplir leur mission de manière satisfaisante?

Ce projet de loi est-il la pièce du gouvernement en matière de sécurité qui vient compléter le tout ou le texte à l'examen ne constitue-t-il qu'une partie d'un plus grand ensemble?

M. Jean-Jacques Flahaux (MR) estime que le montant de 7 euros est nécessaire. En 2016 sont apparues plusieurs failles dans la sécurité. Avec une délégation composée de plusieurs membres de son parti et en compagnie de M. Claude Moniquet, l'intervenant a visité l'aéroport Ben Gourion à Tel-Aviv. La Belgique pourrait en tirer de nombreux enseignements en matière de sécurité.

Om vooruitgang te boeken, zijn wel bijkomende middelen vereist, en daar zorgt het wetsontwerp voor, wat een goede zaak is.

Het is nuttig dat er een balans wordt opgemaakt van de verwezenlijkingen, met respect voor de nodige discretie. Technische informatie is weinig relevant voor parlementsleden, maar ze moeten wel kunnen opmaken of er vooruitgang is.

Tot slot vraagt het lid aandacht voor een gezamenlijke aanpak ten aanzien van de luchthaven Brussel-Nationaal en de regionale luchthavens, ofschoon de bevoegdheid tussen de federale Staat en de deelentiteiten werd opgesplitst.

De heer Jef Van den Bergh, voorzitter, acht het wenselijk voor de rechtszekerheid dat artikel 2 een datum zou vermelden zodat duidelijk is tot welk tijdstip de terugwerking gaat. Kan het moment niet concreet worden gespecificeerd? Wetgevingstechnisch hoeft er geen precieze datum te staan, maar een exacte referentie is allicht correcter.

B. Antwoorden van de minister

De minister antwoordt heel nadrukkelijk dat hij over de beveiligingsmaatregelen en de uitrusting geen enkele verklaring zal afleggen. Alle veiligheidsmaatregelen van de Nationale Veiligheidsraad werden opgenomen in een nota van de federale politie, die door voornoemde raad zijn goedgekeurd op 19 juli 2017. Het kabinet van de minister van Binnenlandse Zaken heeft deze maatregelen bij brief begin 2017 bevestigd.

Overigens staat in de parlementaire verslagen van de onderzoekscommissie waarnaar eerder werd verwezen te lezen dat de DGLV een absolute geheimhouding in acht moet nemen.

BAC rekent de luchtvaartmaatschappijen sinds de aanslagen uitsluitend bedragen aan om aangepaste infrastructuur te financieren. Zo ondergingen de *kiss & ride*-voorzieningen een grondige wijziging. Deze infrastructuurkosten na de aanslagen bedragen tussen 20 en 30 miljoen euro.

BAC heeft overigens contacten gehad met de luchtvaartmaatschappijen om het bedrag te bepalen van de luchthavenrechten voor de periode van 21 april 2016 tot 31 maart 2021.

Hoe eerder de periode een aanvang neemt, hoe lager de kosten.

Des moyens supplémentaires sont nécessaires si l'on veut réaliser des progrès, et le projet de loi à l'examen les prévoit, ce qui est une bonne chose.

Il est utile de dresser un bilan des réalisations, tout en faisant preuve de la discrétion qui s'impose. Les informations techniques sont peu pertinentes pour les parlementaires, mais ils doivent pouvoir déterminer si des progrès ont été accomplis.

Enfin, le membre demande que l'on s'attache à une approche commune pour l'aéroport de Bruxelles-National et pour les aéroports régionaux, même si la compétence en la matière est partagée entre l'État fédéral et les entités fédérées.

M. Jef Van den Bergh, président, juge souhaitable pour la sécurité juridique que l'article 2 mentionne une date de manière à préciser jusqu'à quel moment remonte la rétroactivité. Le moment ne peut-il pas être spécifié concrètement? D'un point de vue légistique, il ne doit pas y avoir nécessairement une date précise, mais une référence exacte est sans doute plus correcte.

B. Réponses du ministre

Le ministre répond explicitement qu'il ne fera aucune déclaration sur les mesures de sécurité et l'équipement. Toutes les mesures de sécurité du Conseil national de sécurité figurent dans une note de la police fédérale et ont été approuvées le 19 juillet 2016 par le conseil précité. Le cabinet du ministre de l'Intérieur a confirmé ces mesures par courrier début 2017.

On peut d'ailleurs lire dans les rapports parlementaires de la commission d'enquête auxquels il a été renvoyé précédemment que la DGTA doit observer une confidentialité absolue.

Depuis les attentats, seuls les montants permettant de financer l'infrastructure adéquate sont imputés par BAC aux transporteurs aériens. Les zones *kiss & ride* ont ainsi subi un changement en profondeur. Après les attentats, ces coûts d'infrastructure oscillent entre 20 et 30 millions d'euros.

BAC a d'ailleurs eu des contacts avec les transporteurs aériens afin de fixer le montant des redevances aéroportuaires pour la période du 21 avril 2016 au 31 mars 2021.

Plus tôt la période commence, plus faibles seront les coûts.

Naast BAC heeft de regulator trouwens zelf voorgesteld om een en ander bij wet te regelen, teneinde betwistingen over de bedragen nadien te vermijden.

Een raadpleging is nodig, maar de minister heeft niet de indruk dat de luchtvaartmaatschappijen ontevreden zouden zijn. Het lijkt hun integendeel normaal om bepaalde ingrepen te doen.

Wat de deelstatelijke aspecten betreft, bestaan er verschillende regimes al naargelang de luchthaven. Het voorliggende wetsontwerp is specifiek voor de luchthaven Brussel-Nationaal bestemd, die door aanslagen werd getroffen, maar de gewesten hebben ook zelf initiatieven genomen. Zo is het in Charleroi niet meer mogelijk om met de auto voor het luchthavengebouw te rijden. De luchthaven van Charleroi heeft geen wensen geuit en ook in de luchthavens in het Vlaamse Gewest blijkt geen intentie om een bijdrage te vragen aan de luchtvaartmaatschappijen.

De mededinging tussen de luchthavens ligt buiten de bevoegdheid van de minister. Het zijn de luchthavenbeheerders die zelf de luchthavenrechten bepalen. Ook de vergunningen verschillen.

Vijf extra inspecteurs werden aangeworven, maar eentje verliet de dienst, naast de zes die reeds aan het werk waren. De aanbeveling mikt op twee extra inspecteurs. Twee ondersteunende administratieve krachten werden eveneens aangeworven en een coördinator van niveau 1.

Bij de begrotingscontrole is gebleken dat de getalsterkte van de DGLV zodanig was geslonken, dat de minister het akkoord van de regering heeft gekregen om 32 extra personeelsleden in dienst te laten nemen.

Voor nadere informatie verwijst de minister naar de verslagen van de voornoemde onderzoekscommissie.

De minister heeft dus niet de minste twijfel over de rechtszekerheid die het wetsontwerp biedt. Het ontbreken van een exacte datum heeft niet eens aanleiding gegeven tot een opmerking van de Raad van State. Hoe sneller de wet uitwerking krijgt, des te gunstiger het effect op de kosten. De minister voelt er ook niets voor om een begindatum vast te stellen.

C. Replieken van de leden

De heren David Geerts (sp.a) en Benoît Hellings (Ecolo-Groen) hebben begrip voor de discretie van de minister.

En marge de BAC, le régulateur a d'ailleurs lui-même proposé de régler ce point par le biais d'une loi afin d'éviter des contestations sur les montants ultérieurement.

Une consultation est nécessaire, mais le ministre n'a pas l'impression que les transporteurs aériens sont mécontents. Au contraire, il leur semble normal de procéder à certaines interventions.

Concernant les aspects relatifs aux entités fédérées, il existe différents régimes en fonction de l'aéroport. Le projet de loi à l'examen a été spécifiquement élaboré pour l'aéroport de Bruxelles-National, qui a été touché par des attentats, mais les régions ont également pris des initiatives elles-mêmes. À Charleroi, il n'est ainsi plus possible de circuler en voiture devant le bâtiment de l'aéroport. L'aéroport de Charleroi n'a pas exprimé le souhait de demander une contribution aux transporteurs aériens et il s'avère que les aéroports situés en Région flamande n'en ont pas non plus l'intention.

La concurrence entre les aéroports ne relève pas de la compétence du ministre. Ce sont les gestionnaires des aéroports qui fixent eux-mêmes les redevances aéroportuaires. Les licences diffèrent également.

Cinq inspecteurs supplémentaires ont été engagés, mais l'un d'eux a quitté le service; six étaient déjà actifs. La recommandation visait deux inspecteurs supplémentaires. Deux agents administratifs de soutien et un coordinateur de niveau 1 ont également été engagés.

Il est ressorti du contrôle budgétaire que l'effectif de la DGTA avait à ce point fondu que le ministre a obtenu l'accord du gouvernement afin de faire entrer en service 32 membres du personnel supplémentaires.

Pour de plus amples informations, le ministre renvoie aux rapports de la commission d'enquête précitée.

Le ministre ne doute dès lors pas le moins du monde de la sécurité juridique qu'offre le projet de loi. L'absence d'une date exacte n'a jamais donné lieu à une observation du Conseil d'État. L'impact favorable de la loi sur les coûts dépendra de la rapidité avec laquelle elle produira ses effets. Le ministre ne voit pas non plus l'intérêt de fixer une date de début.

C. Répliques des membres

MM. David Geerts (sp.a) et Benoît Hellings (Ecolo-Groen) comprennent la discrétion du ministre.

De heer David Geerts (sp.a) onderstreept niettemin het belang om de geïnde bedragen correct te investeren.

Het advies van de Raad van State zegt niets over de terugwerking, maar het gebeurt toch zelden of nooit dat aan de terugwerking geen begindatum kan worden vastgeknoopt. Misschien is dat juridisch verdedigbaar, een precieze verwijzing is in ieder geval eleganter.

De heer Benoit Hellings (Ecolo-Groen) is tevreden met een groter aantal inspecteurs. België zal zeker beter scoren inzake naleving van internationale verplichtingen. De Europese Commissie had in België tekortkomingen vastgesteld na de aanslagen in Parijs, maar voor de aanslagen in Brussel.

Wat het lid niet begrijpt, is dat het voorliggende wetsontwerp kadert in een nationaal veiligheidsplan, maar slechts betrekking heeft op de luchthaven Brussel-Nationaal. De exploitant in Charleroi wil van de wetgever dus niet de mogelijkheid krijgen om luchtvaartmaatschappijen kosten voor veiligheid of aangepaste infrastructuur aan te rekenen, en aldus op wettelijke wijze een tariefverhoging te kunnen invoeren. Dit is toch wel merkwaardig, omdat een wet in principe een algemene draagwijdte heeft. BAC kan kosten doorrekenen, Charleroi niet.

De wetgever beïnvloedt de mededinging, omdat de voorwaarden tussen de verschillende luchthavens in België verschillen, en dit terwijl de minister en de DGLV bevoegd zijn voor het hele grondgebied.

De spreker mag dan wel zijn verwondering uitdrukken, het nut van de wet trekt hij niet in twijfel.

D. Bijkomende antwoorden van de minister

Wat de datum betreft, wijst *de minister* erop dat 1 april 2016 als referentiepunt geldt. Een eerdere datum vermelden is dus niet vereist. BAC vraagt de wetgever het afgesproken mechanisme goed te keuren, want misschien is er wel een luchtvaartmaatschappij die het niet eens zou kunnen zijn.

Wat de inhoud van de kosten betreft, zijn de luchtvaartmaatschappijen op de hoogte, want die wordt hun meegedeeld. Er heerst transparantie inzake de aangerekende kosten overeenkomstig internationale bepalingen. Luchthavenrechten moeten reële kosten dekken en kunnen geenszins een lucratief karakter bezitten.

Het voorliggende wetsontwerp houdt verband met de infrastructuurmaatregelen die de Nationale Veiligheidsraad aan BAC heeft voorgesteld voor de

M. David Geerts (sp.a) souligne néanmoins l'importance d'investir correctement les montants perçus.

L'avis du Conseil d'État ne dit rien au sujet de la rétroactivité, mais il arrive pourtant rarement voire jamais qu'une date de début ne puisse pas être liée à la rétroactivité. Bien que cela soit peut-être juridiquement défendable, un renvoi précis serait en tout cas plus élégant.

M. Benoit Hellings (Ecolo-Groen) se réjouit du nombre accru d'inspecteurs. La Belgique se classera certainement mieux en matière de respect des obligations internationales. La Commission européenne avait constaté des manquements en Belgique après les attentats de Paris, mais avant les attentats de Bruxelles.

Le membre ne comprend pas pourquoi le projet de loi à l'examen, qui s'inscrit dans le cadre du plan national de sécurité, ne concerne que l'aéroport de Bruxelles-National. L'exploitant de l'aéroport de Charleroi ne souhaite-t-il donc pas que le législateur lui permette d'imputer les coûts afférents à la sécurité et à l'adaptation des infrastructures aux compagnies aériennes et, partant, d'augmenter légalement ses tarifs? C'est étrange, car la loi possède, en principe, une portée générale. BAC pourra répercuter ces coûts, mais pas Charleroi.

Ce faisant, le législateur influence la concurrence, car les conditions seront différentes entre les aéroports belges alors que le ministre et la DGTA sont compétents pour tout le territoire.

L'intervenant fait part de son étonnement mais ne remet toutefois pas en cause l'utilité du projet de loi.

D. Réponses complémentaires du ministre

S'agissant de la date, *le ministre* indique que le 1^{er} avril 2016 sert de point de référence. Il n'est donc pas nécessaire de mentionner une date antérieure. La DGTA demande au législateur d'approuver le mécanisme convenu car il pourrait arriver qu'une compagnie aérienne ne soit pas d'accord.

Le détail des frais est connu des compagnies aériennes car il leur est communiqué. La transparence est complète à l'égard des frais imputés conformément aux dispositions internationales. Les redevances aéroportuaires doivent couvrir des frais réels et ne peuvent nullement poursuivre un objectif lucratif.

Le projet de loi à l'examen concerne les mesures concernant l'infrastructure proposées par le Conseil national de sécurité à la DGTA pour l'exploitation de

exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, de enige waar aanslagen werden gepleegd.

III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Artikelen 1 tot 2

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

Ze worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Het gehele wetsontwerp wordt, met inbegrip van taalkundige en wetgevingstechnische verbeteringen, eenparig aangenomen.

De rapporteur,

Veli YÜKSEL

De voorzitter,

Jef VAN den BERGH (*a.i.*)

Bepalingen die een uitvoeringsmaatregel vereisen (artikel 78.2, vierde lid, van het Reglement): *nihil*

l'aéroport de Bruxelles-National, qui est le seul aéroport belge à avoir été frappé par des attentats.

III. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Articles 1^{er} et 2

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation.

Ils sont successivement adoptés à l'unanimité.

L'ensemble du projet de loi, y compris plusieurs corrections de nature linguistique et légistique, est adopté à l'unanimité.

Le rapporteur,

Veli YÜKSEL

Le président,

Jef VAN den BERGH (*a.i.*)

Dispositions nécessitant une mesure d'exécution (article 78.2, alinéa 4, du Règlement): *nihil*