

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

20 mei 2009

ONTWERP VAN PROGRAMMAWET

(art. 1 tot 4)

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Valérie DE BUE**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting van de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister	3
II. Bespreking	5
III. Stemming over het geheel	8

Voorgaande documenten:

Doc 52 **1967/ (2008/2009):**
001: Ontwerp van programmawet.
002 tot 005: Amendementen.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

20 mai 2009

PROJET DE LOI-PROGRAMME

(art. 1 à 4)

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
MME **Valérie DE BUE**

SOMMAIRE

Pages

I. Exposé introductif du secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre	3
II. Discussion générale.....	5
III. Vote sur l'ensemble.....	8

Documents précédents:

Doc 52 **1967/ (2008/2009):**
001: Projet de loi programme.
002 à 005: Amendements.

**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: François Bellot

A. — Vaste leden / Titulaires:

CD&V	Jenne De Potter, Roel Deseyn, Jef Van den Bergh
MR	François Bellot, Valérie De Bue, Olivier Destrebecq
PS	Linda Musin, Bruno Van Grootenbrulle
Open Vld	Ine Somers, Ludo Van Campenhout
VB	Jan Mortelmans, Bruno Stevenheydens
sp.a	David Geerts, Bruno Tobback
Ecolo-Groen!	Thérèse Snoy et d'Oppuers
cdH	David Lavaux
N-VA	Patrick De Groot

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

Leen Dierick, Michel Doomst, Liesbeth Van der Auwera, Servais Verherstraeten
Philippe Collard, Corinne De Permentier, Jean-Jacques Flahaux, Jacqueline Galant
Camille Dieu, Karine Lalieux, André Perpète
Herman De Croo, Sofie Staelraeve, Luk Van Biesen
Bruno Valkeniers, Francis Van den Eynde, Linda Vissers
Hans Bonte, Meryame Kitir
Georges Gilkinet, Stefaan Van Hecke
Josy Arens, Marie-Martine Schyns
Ben Weyts

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

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties:</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>	
DOC 52 0000/000:	Parlementair document van de 52 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 52 0000/000:	Document parlementaire de la 52 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)	CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)	CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
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)	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:	Plenum	PLEN:	Séance plénière
COM:	Commissievergadering	COM:	Réunion de commission
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>	<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>
<i>Bestellingen:</i>	<i>Commandes:</i>
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 : publicaties@deKamer.be	e-mail : publications@laChambre.be

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft de artikelen 1 tot 4 van voorliggend wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 13 mei 2009.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE STAATSSECRETARIS VOOR MOBILITEIT, TOEGEVOEGD AAN DE EERSTE MINISTER

De staatssecretaris voor Mobiliteit, de heer Etienne Schouppe, geeft toelichting bij de artikelen 2 tot 4 van het ontwerp van programmawet.

Samenwerking Federaal Planbureau – FOD Mobiliteit en Vervoer (artikel 2)

In het kader van het duurzaam vervoersbeleid van de regering heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer nood aan steeds duidelijkere indicatoren en gegevens, simulaties met impactanalyse en satellietrekeningen voor transport op basis van de cijfers van het Instituut voor de Nationale Rekeningen. Dat maakt het mogelijk om concrete maatregelen voor te stellen.

De satellietrekeningen voor transport (SRT) geven een overzicht van de totale transportuitgaven voor België. Ze vormen een aanvulling op de informatie uit het centraal kader van de nationale boekhouding voor de transportactiviteiten, die hierin slechts gedeeltelijk voorkomen. Daartoe verrekenen de SRT met name de transportuitgaven voor eigen rekening, die bijzonder belangrijk zijn in het kader van het wegvervoer. Ze geven ook een raming van de overheidsuitgaven voor de transportactiviteit (onderhoud en investeringen in infrastructuur, transportverzekeringen, subsidies, enz.). Bovendien evalueren de SRT de vervoersgebonden belastingen en retributies die overheidsontvangsten genereren.

Deze indicatoren en gegevens, simulaties met impactanalyse en satellietrekeningen voor transport moeten voor het publiek beschikbaar kunnen zijn. De FOD Mobiliteit en Vervoer bepaalt de manier waarop dat gebeurt en gebruikt die elementen om de regering concrete en gefundeerde maatregelen voor duurzame mobiliteit voor te stellen.

De in 2002 begonnen samenwerking tussen de FOD Mobiliteit en Vervoer en het Federaal Planbureau moet zich voortaan op die doelstellingen richten en krijgt met voorliggende bepaling daarvoor een structurele basis: via het samenwerkingsakkoord worden de praktische regels voor de samenwerking op administratief niveau geregeld.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné les articles 1^{er} à 4 de ce projet de loi au cours de sa réunion du 13 mai 2009.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA MOBILITÉ, ADJOINT AU PREMIER MINISTRE

M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, commente les articles 2 à 4 du projet de loi-programme.

Coopération entre le Bureau fédéral du Plan et le SPF Mobilité et Transports (article 2)

Dans le cadre de la politique de mobilité durable du gouvernement, le SPF Mobilité et Transports a besoin de données et d'indicateurs toujours plus précis, de simulations avec analyse d'impact et de comptes satellites transport reposant sur les chiffres disponibles auprès de l'Institut des comptes nationaux, permettant de formuler des propositions de mesures concrètes.

Les comptes satellites des transports (CST) présentent la dépense totale de transport pour la Belgique. Les CST apportent un complément d'information au cadre central de la comptabilité nationale pour les activités de transport, qui y sont partiellement représentées. Pour ce faire, ils comptabilisent notamment les dépenses de transport pour compte propre, particulièrement importantes pour le mode routier. Ils fournissent également une estimation des dépenses des administrations pour l'activité transport (entretiens et investissements en infrastructures, polices des transports, subsides,...). Par ailleurs, les CST évaluent les taxes et redevances qui sont liées aux transports et qui génèrent des recettes publiques.

Ces données et indicateurs, ces simulations avec analyse d'impact et ces comptes satellites transport doivent pouvoir être mis à la disposition du public dans la forme que le SPF Mobilité et Transports détermine et utilisés pour faire des propositions motivées de mesures concrètes au gouvernement en faveur de la mobilité durable.

La collaboration entamée entre le SPF Mobilité et Transports et le Bureau fédéral du Plan en 2002 doit être axée désormais sur ces objectifs et, dans ce cadre, reçoit par la présente disposition une base structurelle. Les modalités pratiques de la collaboration au plan administratif sont précisées via un accord de coopération.

Luchtvaart – Belgocontrol (art. 3)

Bij zijn oprichting in 1998 heeft Belgocontrol gebouwen en terreinen verkregen afkomstig van de Regie der Luchtweegen, meer bepaald het Centrum Communicatie Noord (CCN), om zijn administratieve diensten in het centrum van Brussel onder te brengen. Sindsdien heeft Belgocontrol zijn activiteiten gehergroepeerd op een site in Steenokkerzeel en dit gebouw verkocht met een aanzienlijke meerwaarde.

Conform de beslissing van het begrotingsconclaf 2009, legt artikel 3 van dit wetsontwerp Belgocontrol op om 10 miljoen euro over te hevelen naar de Staat als gevolg van de verkoop van dit gebouw.

Luchtvaart – Handhaving van slots – Sancties (art. 4)

De geldende regeling voor het opleggen van sancties aan luchtvaartmaatschappijen die de hen toegewezen tijdslots niet respecteren, wordt aangepast.

Momenteel moet de luchtvaartautoriteit sancties opleggen aan luchtvaartmaatschappijen die ten minste 2 maal in een jaar tijd de betreffende tijdslots hebben geschonden, ook als er geen opzet in het geding is. Dergelijke voorwaarde voor de oplegging van sancties is administratief moeilijk toepasbaar, maar ook onwenselijk als overmacht of externe factoren de verklaring voor een overtreding vormen. In de praktijk is gebleken dat de tijdslots in 2008 in ongeveer 2 000 gevallen niet werden nageleefd (al dan niet opzettelijk).

Daarom wordt er in het voorliggend artikel voor geopteerd om de sanctieprocedure enkel nog in werking te stellen voor overtredingen die opzettelijk en herhaaldelijk plaatsvinden. De nieuwe regeling wordt in de praktijk gemakkelijker toepasbaar en is ook beter in overeenstemming met de Europese regelgeving, volgens dewelke effectieve, evenredige en afschrikkende of gelijkwaardige maatregelen moeten worden opgelegd aan luchtvaartmaatschappijen die herhaaldelijk en opzettelijk de hen toegewezen tijdslots niet respecteren (artikel 14.5 van de Verordening (EG) nr. 793/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 houdende wijziging van Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op communautaire luchthavens).

Transport aérien – Belgocontrol (art. 3)

Lors de sa création en 1998, Belgocontrol a reçu des bâtiments et des terrains provenant de la Régie des Voies aériennes dont notamment le Centre Communication Nord (CCN) pour héberger ses services administratifs au centre de Bruxelles. Depuis lors, Belgocontrol a regroupé ses activités sur le site de Steenokkerzeel et a vendu ce bâtiment en réalisant une importante plus-value.

Conformément à la décision prise lors du conclave budgétaire 2009, l'article 3 de projet impose à Belgocontrol de verser 10 millions d'euros à l'État suite à la vente de ce bâtiment.

Transport aérien – Maintien des créneaux horaires – Sanctions (art. 4)

La réglementation en vigueur relative aux sanctions imposées aux compagnies aériennes qui ne respectent pas les créneaux horaires qui leur sont attribués, est adaptée.

Actuellement, l'autorité aérienne doit infliger des sanctions aux compagnies aériennes qui ont enfreint les créneaux horaires concernés, à deux reprises au moins, en l'espace d'un an, même en l'absence de toute intention de leur part. Sur le plan administratif, il est difficile d'appliquer pareille condition pour l'imposition des sanctions, mais en outre cela n'est pas souhaitable lorsqu'une infraction est imputée à la force majeure ou à des facteurs externes. Dans la pratique, il s'est avéré qu'en 2008, les créneaux horaires n'ont pas été respectés dans quelque 2 000 cas (que ce soit ou non intentionnellement).

Aussi choisit-on, dans l'article à l'examen, d'entamer uniquement la procédure de sanction dans le cas d'infractions commises intentionnellement et répétitivement. La nouvelle réglementation sera plus facile à mettre en œuvre et présentera une meilleure concordance avec la réglementation européenne, en vertu de laquelle il convient de prendre à l'égard des compagnies aériennes qui de manière répétée et intentionnelle ne respectent pas les créneaux horaires qui leur ont été attribués des mesures effectives, proportionnées et dissuasives ou équivalentes (article 14.5 du Règlement (CE) n° 793/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté).

De Raad van State geeft er zich geen rekenschap van hoe deze schikking zou worden gedekt door het verzoek om spoedbehandeling die voorkomt in de adviesaanvraag, te weten het gevolg geven aan de budgetcontrole van 2009 en heeft dit artikel niet onderzocht. Dit artikel, dat het toepasbaar maken van de procedure voor administratieve sancties beoogt, zou nochtans moeten kunnen leiden tot een verhoging van de inkomsten, bepaald in artikel 36.00.09 van het budget (Ontvangsten geïnd door het Bestuur van de Luchtvaart: boetes gebruiksrechten, stortingen door BIAC - ontvangsten toegewezen aan het programma 33-52-4 FBMOL) en bijdragen tot de nagestreefde doelstellingen.

II. — **BESPREKING**

Artikel 1

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Het wordt eenparig aangenomen.

Art. 2

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) onderschrijft het belang van volledige en relevante statistische informatie, die een eerste stap vormt in de uittekening van een coherent mobiliteitsbeleid. In het licht van de vaststelling dat de FOD Mobiliteit en Vervoer en het Federaal Planbureau reeds sinds 2002 samenwerken, vraagt de spreker wat de afsluiting van een samenwerkingsakkoord in de praktijk zal veranderen. Zullen nieuwe taken worden opgenomen of accentverschuivingen plaatsvinden?

De heer Jan Mortelmans (VB) vraagt wat de meerwaarde van een samenwerkingsakkoord kan zijn voor overheidsinstanties die reeds samenwerken. Dienen federale overheidsdiensten en andere instellingen zich niet steeds in het algemeen belang coöperatief op te stellen, ook zonder dat een formeel samenwerkingsakkoord wordt afgesloten?

De heer David Lavaux (cdH) vraagt of de afsluiting van een samenwerkingsakkoord tussen overheidsinstanties een courante praktijk is. Is de onderlinge dienstverlening tussen overheidsinstellingen kosteloos of moet voor de gevraagde dienstverlening worden betaald?

De staatssecretaris antwoordt dat de doelstelling van het samenwerkingsakkoord erin bestaat dat het Federaal Planbureau voortaan op een systematische wijze nuttige informatie zal verstrekken aan de FOD Mobiliteit en Vervoer. De informatieverstrekking beperkte zich tot nu toe tot antwoorden op punctuele vragen van de

Le Conseil d'État n'aperçoit pas en quoi cette disposition serait couverte par la motivation de l'urgence figurant dans la demande d'avis, à savoir donner exécution au contrôle budgétaire 2009 et n'a pas examiné cet article. Visant à rendre la procédure de sanctions administratives praticable, cet article devrait cependant permettre d'augmenter les recettes visées à l'article 36.00.09 du budget (Recettes perçues par l'Administration de l'aéronautique: amendes, droits d'utilisation, versement de BIAC (recettes affectées au programme 33-52-4 FANVA)) et contribuer aux objectifs poursuivis.

II. — **DISCUSSION**

Article 1^{er}

Cet article ne fait l'objet d'aucune observation. Il est adopté à l'unanimité.

Art. 2

M. Jef Van den Bergh (CD&V) reconnaît l'importance que revêtent des informations statistiques complètes et pertinentes. Celles-ci constituent un premier pas dans l'élaboration d'une politique de mobilité cohérente. Sachant que le SPF Mobilité et Transports et le Bureau fédéral du plan coopèrent déjà depuis 2002, l'intervenant demande ce que la conclusion d'un accord de coopération changera en pratique. De nouvelles tâches seront-elles assurées ou y aura-t-il des changements de priorités?

M. Jan Mortelmans (VB) demande quelle peut être la plus-value d'un accord de coopération pour des organismes publics qui coopèrent déjà. Les services publics fédéraux et autres institutions ne doivent-ils pas toujours coopérer dans l'intérêt général, même sans la conclusion d'un accord de coopération formel?

M. David Lavaux (cdH) demande si la conclusion d'un accord de coopération entre organismes publics est une pratique courante. Les services que se rendent les organismes publics sont-ils gratuits ou faut-il payer pour la prestation demandée?

Le secrétaire d'État répond que l'accord de coopération vise à ce que le Bureau fédéral du plan fournisse désormais de manière systématique des informations utiles au SPF Mobilité et Transports. Jusqu'à présent, l'information fournie se limitait à des réponses aux questions ponctuelles du SPF. À l'avenir, le SPF pourra

FOD. In de toekomst zal de FOD steeds de nationale rekeningen kunnen raadplegen om er wetenschappelijk verantwoorde conclusies voor het mobiliteitsbeleid uit te trekken.

Het Federaal Planbureau zal door het samenwerkingsakkoord bijkomende personeelsleden moeten aanwerven en zal voor zijn dienstverlening correct worden vergoed.

Art. 3

De heer Jan Mortelmans (VB) wijst op een aantal problemen bij Belgocontrol, in het bijzonder wat haar dienstverlening aan de luchthavens betreft. De instelling moet de eigen middelen aanwenden voor de subsidiëring van luchthavenactiviteiten, waardoor zij in vergelijking met luchtvaartautoriteiten in andere landen een competitief nadeel dreigt op te lopen. De politisering van het bestuur van Belgocontrol is evenmin bevorderlijk voor een efficiënte werking.

De spreker herinnert eraan dat de staatssecretaris de problemen heeft erkend en heeft beloofd om werk te maken van een nieuwe strategie voor Belgocontrol. Wat is de stand van zaken op dat vlak?

De staatssecretaris heeft Belgocontrol de gelegenheid gegeven om zelf een nieuwe strategie te ontwikkelen. In het kader van de totstandkoming van een gemeenschappelijk Europees luchtruim zal de instelling in elk geval aan specialisatie moeten doen. Zodra zij zelf heeft bepaald wat haar opdrachten zouden kunnen zijn, zal de staatssecretaris ter zake een standpunt innemen.

De oplegging van een betaling van 10 miljoen euro is zeker niet overdreven: de verkoop van gebouwen en terreinen heeft een veel grotere meerwaarde opgeleverd. De storting van de integrale meerwaarde aan de Staat was een andere mogelijkheid, maar daardoor zou de instelling op het vlak van cashflow in problemen zijn gekomen.

Het artikel wordt aangenomen met 9 stemmen en 3 onthoudingen.

Art. 4

Amendement nr. 1 (DOC 1967/002) wordt ingediend door *de heer Jan Mortelmans*. Het strekt ertoe het woord «Brussel-Nationaal» te vervangen door «Zaventem».

toujours consulter les comptes nationaux pour en tirer des conclusions étayées d'un point de vue scientifique dans le cadre de la politique de mobilité.

Du fait de l'accord de coopération, le Bureau fédéral du plan devra recruter du personnel supplémentaire et sera rémunéré correctement pour les services prestés.

Art. 3

M. Jan Mortelmans (VB) relève une série de problèmes chez Belgocontrol, en particulier en ce qui concerne son service aux aéroports. Dès lors qu'elle doit puiser dans ses fonds propres pour subventionner les activités aéroportuaires, l'institution risque de subir un préjudice concurrentiel par rapport aux autorités aéroportuaires d'autres pays. La politisation de l'administration de Belgocontrol n'est pas non plus propice à un fonctionnement efficace.

L'intervenant rappelle que le secrétaire d'État a reconnu les problèmes et qu'il a promis d'élaborer une nouvelle stratégie pour Belgocontrol. Qu'en est-il?

Le secrétaire d'État a donné à Belgocontrol l'occasion de développer lui-même une nouvelle stratégie. Dans le cadre de la mise en place d'un ciel unique européen, l'institution sera, en tout état de cause, amenée à se spécialiser. Dès qu'elle aura défini elle-même la nature de ses missions futures, le secrétaire d'État adoptera un point de vue en la matière.

Imposer le paiement de 10 millions d'euros n'est en aucun cas une mesure excessive: la vente d'immeubles et de terrains a généré une plus-value bien plus importante. Le versement de la plus-value intégrale à l'État constituait une alternative mais il aurait mis l'institution en difficulté par manque de cash-flow.

L'article est adopté par 9 voix et 3 abstentions.

Art. 4

M. Mortelmans présente un *amendement n° 1* (DOC 1967/002), qui tend à remplacer, dans le texte néerlandais, les mots «*Brussel-nationaal*» par les mots «*luchthaven van Zaventem*».

Mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) verbaast zich over het feit dat in 2008 maar liefst 2 000 vluchten in overtreding met de geldende tijdslots werden uitgevoerd. Heeft de staatssecretaris een verklaring voor het hoge aantal? Hoeveel luchtvaartmaatschappijen hebben in 2008 de hen toegewezen tijdslots ten minste twee maal overtreden? Werd telkens, conform de geldende wetgeving, vervolging ingesteld? Waarom bepaalt de wet dat sancties kunnen worden opgelegd vanaf twee overtredingen?

Welke instantie zal oordelen over de vraag of een overtreding opzettelijk en herhaaldelijk is? Bestaat daar jurisprudentie over? Welke factoren vormen een verschoningsgrond? De tekst van de vigerende wet in verband met de administratieve geldboeten is duidelijker gesteld en is voldoende genuanceerd, onder meer omdat met de ernst van de overtreding rekening kan worden gehouden. De begrippen «opzettelijk» en «herhaaldelijk» creëren te veel rechtsonzekerheid voor zowel de bevoegde ambtenaren als de luchtvaartmaatschappijen.

De spreekster kant zich niet tegen de toepassing van administratieve geldboeten, maar acht de voorgestelde tekst te onnauwkeurig om correct te worden toegepast. Zij dringt er daarentegen op aan dat de geldboeten in verhouding zouden staan tot de ernst van de overtreding en veroorzaakte overlast.

De heer David Lavaux (cdH) stelt vast dat de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, die pas bij wet van 22 december 2008 houdende diverse bepalingen (I) werd gewijzigd, nu alweer wordt aangepast. Welk boetebedrag werd geïnd sinds de inwerkingtreding van de wet van 22 december 2008? Zullen de overtreding uit het verleden nog tot sancties aanleiding geven?

De heer François Bellot (MR) is van oordeel dat het begrip «herhaaldelijk» preciezer moet worden omschreven. Zal dat bij koninklijk besluit of per omzendbrief gebeuren? Wordt nagedacht over een harmonisering van het sanctiebeleid op EU-niveau?

De staatssecretaris wijst op het feit dat 2 000 overtredingen een zeer laag aantal is omdat op de luchthaven Brussel-Nationaal jaarlijks ongeveer 250 000 vluchtbewegingen plaatsvinden en omdat in veel gevallen de luchtvaartmaatschappijen geen schuld treft: de atmosferische situatie en de implicaties van beslissingen van autoriteiten op andere luchthavens zorgen er regelmatig voor dat de tijdslots niet kunnen worden nageleefd.

De beoordeling van het opzettelijke en herhaaldelijke karakter van de niet-naleving van tijdslots is een

Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) constate avec étonnement qu'en 2008, pas moins de 2000 vols en infraction avec les créneaux horaires en vigueur ont été effectués. Le secrétaire d'État peut-il expliquer ce nombre important? Combien d'entreprises de transport aérien ont-elles enfreint, à au moins deux reprises en 2008, les créneaux horaires qui leur ont été attribués? Des poursuites pénales ont-elles été entamées à chaque fois, conformément à la législation en vigueur? Pourquoi la loi prévoit-elle des sanctions à partir de deux infractions?

Quelle est l'instance qui évaluera si une infraction est intentionnelle et répétitive? Existe-t-il une jurisprudence en la matière? Quels facteurs constituent des raisons d'exemption? Le texte de la loi en vigueur concernant les amendes administratives a été précisé et suffisamment nuancé, notamment parce qu'il peut être tenu compte de la gravité de l'infraction. Les notions «intentionnellement» et «répétitivement» créent trop d'insécurité juridique, aussi bien pour les fonctionnaires compétents que pour les entreprises de transport aérien.

L'oratrice n'est pas opposée à l'application d'amendes administratives, mais estime que le texte proposé est trop imprécis pour être applicable correctement. Elle insiste par contre pour la proportionnalité des amendes en fonction de la gravité de l'infraction et des nuisances provoquées.

M. David Lavaux (cdH) constate que loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, qui vient d'être modifiée par la loi du 22 décembre 2008 portant des dispositions diverses (I), est, une fois de plus, modifiée. Quel a été le montant perçu pour les amendes depuis l'entrée en vigueur de la loi du 22 décembre 2008? Cette loi a-t-elle un effet rétroactif?

M. François Bellot (MR) estime que le terme «répétitivement» doit être précisé. Cela se fera-t-il par le biais d'un arrêté royal ou d'une circulaire? Envisage-t-on une harmonisation de la politique de sanctions au niveau européen?

Le secrétaire d'État souligne que 2000 infractions ne représentent qu'un nombre très peu élevé, étant donné que chaque année, l'aéroport de Bruxelles-National dénombre environ 250 000 vols et, dans de nombreux cas, les entreprises de transport aérien ne sont pas en tort: les conditions atmosphériques et les implications des décisions prises par d'autres aéroports ne permettent souvent pas de respecter les créneaux horaires.

L'appréciation du caractère intentionnel et répétitif du non-respect des créneaux horaires est une question de

feitenkwestie, die zal worden beoordeeld door het directoraat-generaal Luchtvaart op basis van vaststellingen van de luchthavenuitbater. De aanneming van een koninklijk besluit of een omzendbrief om «herhaaldelijk» te omschrijven is dus niet nodig. Mogelijk zal op termijn op Europees niveau het sanctiebeleid worden geharmoniseerd.

Een administratieve methode van sanctionering maakt een efficiënte en snelle reactie op systematische overtredingen mogelijk, terwijl de actuele mogelijkheid van gerechtelijke vervolging dode letter blijft. De oplegging van een administratieve boete zal voortaan kunnen worden gekaderd in het algemene beheer van de luchthaven. De nieuwe benadering heeft enkel betrekking op overtredingen in de toekomst; wat de dossiers uit het verleden betreft, geldt de vaststelling dat het parket in geen enkel geval tot vervolging is overgegaan.

De aanpassing die bij wet van 22 december 2008 werd aangebracht, wordt niet opgeheven, maar gepreciseerd.

Het amendement wordt verworpen met 11 tegen 1 stem. Het artikel wordt aangenomen met 9 stemmen en 3 onthoudingen.

III. —STEMMING OVER HET GEHEEL

Het geheel van de aan de commissie voorgelegde bepalingen wordt aangenomen met 9 stemmen en 3 onthoudingen.

De rapporteur,

Valérie DE BUE

De voorzitter,

François BELLOT

fait qui sera tranchée par la Direction générale Transport aérien sur la base des constatations de l'exploitant de l'aéroport. Il n'est donc pas nécessaire d'adopter un arrêté royal ou d'une circulaire pour définir le terme «répétitivement». il est possible qu'à terme, la politique de sanction soit harmonisée au niveau européen.

Une méthode administrative de sanctions permet de réagir efficacement et rapidement aux infractions systématiques, alors que la possibilité actuelle de poursuites judiciaires reste lettre morte. L'application d'une amende administrative pourra désormais s'inscrire dans le cadre de la gestion globale de l'aéroport. La nouvelle approche concerne uniquement les infractions à venir. Pour ce qui concerne les dossiers du passé, il faut constater que le parquet n'a engagé aucune poursuite.

Les modifications apportées par la loi du 22 décembre 2008 ne sont pas supprimées, mais précisées.

L'amendement est rejeté par 11 voix contre une. L'article est adopté par 9 voix et 3 abstentions.

III. — VOTE SUR L'ENSEMBLE

L'ensemble des dispositions soumises à la commission est adopté par 9 voix et 3 abstentions.

La rapporteuse,

Valérie DE BUE

Le président,

François BELLOT