

## Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1997 - 1998 (\*)

8 MEI 1998

### WETSONTWERP

**tot bekraftiging van het koninklijk besluit  
van 2 april 1998 tot hervorming van de  
beheersstructuren van de luchthaven Brussel-  
Nationale,  
genomen met toepassing van de wet van 19  
december 1997 tot rationalisering van het  
beheer van de luchthaven Brussel-Nationale**

### VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE  
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER  
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN (1)

UITGEBRACHT DOOR  
DE HEER JOZEF VAN EETVELT

(1) Samenstelling van de commissie  
Voorzitter : de heer Schellens (A.)

A. — Vaste leden

C.V.P. H. Ansoms, HH. Leterme,  
Van Eetvelt, Vermeulen.  
P.S. HH. Grosjean, Moock,  
Toussaint.  
V.L.D. HH. Huts, Taelman,  
Van Aperen.  
S.P. HH. Bartholomeeuussen,  
Schellens.  
P.R.L. HH. Vandenhautte,  
F.D.F. Wauthier.  
P.S.C. Mevr. Cahay-André.  
VI.Blok H. Geraerts.  
  
Agalev/H. Vanoost.  
Ecolo

B. — Plaatsvervangers

C.V.P. HH. Brouns, Didden,  
Ghesquière, Lenssens,  
Vanpoucke, De Clerck  
P.S. HH. Canon, Demotte,  
Meureau, Minne.  
V.L.D. HH. Cortois, De Croo,  
Lahaye, Smets.  
S.P. HH. Cuyt, Delathouwer,  
Verstraeten.  
P.R.L. HH. Hotermans, Moerman,  
F.D.F. Reynders.  
P.S.C. HH. Gehlen, Fournaux.  
VI.Blok HH. Huyseentruyt,  
Sevenhans.  
Agalev/Mevr. Schüttlinger,  
Ecolo H. Van Dienderen.

C. — Niet-stemgerechtigd lid

V.U. H. Olaerts

Zie:

- 1513 - 97 / 98 :

- Nr 1 : Wetsontwerp – geamendeerd door de Senaat.
- Nr 2 : Amendementen.

Voir aussi :

- Nr 4 : Tekst aangenomen door de commissie.

(\*) Vierde zitting van de 49<sup>e</sup> zittingsperiode

## Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1997 - 1998 (\*)

8 MAI 1998

### PROJET DE LOI

**portant confirmation de l'arrêté royal du 2 avril 1998 portant réforme des structures de gestion de l'aéroport Bruxelles-National pris en application de la loi du 19 décembre 1997 visant à rationaliser la gestion de l'aéroport de Bruxelles-National**

### RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES (1)

PAR  
M. JOZEF VAN EETVELT

(1) Composition de la commission  
Président : M. Schellens (A.)

A. — Titulaires

C.V.P. M. Ansoms, MM.  
Leterme, Van Eetvelt,  
Vermeulen.  
P.S. MM. Grosjean, Moock,  
Toussaint.  
V.L.D. MM. Huts, Taelman,  
Van Aperen.  
S.P. MM. Bartholomeeuussen,  
Schellens.  
P.R.L. MM. Vandenhautte,  
F.D.F. Wauthier.  
P.S.C. Mme Cahay-André.  
VI.Blok MM. Geraerts.  
  
Agalev/M. Vanoost.  
Ecolo

B. — Plaatsvervangers

C.V.P. MM. Brouns, Didden,  
Ghesquière, Lenssens,  
Vanpoucke, De Clerck.  
P.S. MM. Canon, Demotte,  
Meureau, Minne.  
V.L.D. MM. Cortois, De Croo,  
Lahaye, Smets.  
S.P. MM. Cuyt, Delathouwer,  
Verstraeten.  
P.R.L. MM. Hotermans, Moerman,  
F.D.F. Reynders.  
P.S.C. MM. Gehlen, Fournaux.  
VI.Blok MM. Huyseentruyt,  
Sevenhans.  
Agalev/Mme Schüttlinger,  
Ecolo M. Van Dienderen.

C. — Membre sans voix délibérative

V.U. M. Olaerts

Voir:

- 1513 - 97 / 98 :

- N° 1 : Projet de loi – amendé par le Sénat.
- N° 2 : Amendements.

Voir aussi :

- N° 4 : Texte adopté par la commission.

(\*) Quatrième session de la 49<sup>e</sup> législature

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 29 april 1998.

De besprekking werd voorafgegaan door een gedachtewisseling met de minister van Vervoer over het koninklijk besluit van 2 april 1998 tot hervorming van de beheersstructuren van de luchthaven Brussel-Nationaal. Die gedachtewisseling vond plaats tijdens de commissievergadering van 22 april 1998 (het verslag van die vergadering is gaan als bijlage).

Conform artikel 80 van de Grondwet heeft de regering bij de indiening van het wetsontwerp de spoedbehandeling gevraagd.

Krachtens artikel 40bis van het Reglement wordt «de urgentie als verworven beschouwd zonder dat de Kamer zich moet uitspreken». Tijdens haar vergadering van 6 mei 1998 heeft de parlementaire overlegcommissie de evocatietermijn op 5 dagen en de onderzoekstermijn waarbinnen de Senaat zich moet uitspreken, op 30 dagen bepaald (Stuk Kamer nr 82/30).

*De heer Geraerts* heeft ge protesteerd tegen de laatstijlige ronddeling van het ontwerp.

## I. INLEIDING DOOR DE MINISTER VAN VERVOER

Het koninklijk besluit van 2 april 1998 tot hervorming van de beheersstructuren van de luchthaven Brussel-Nationaal stelt de maatregelen vast die nodig zijn voor het herstel van de eenheid van bestuur van de luchthaven. Het besluit is zo opgevat, dat de voorgenomen hervormingen pas in hun uitvoeringsfase treden na de aanneming door het parlement van een bekraftigingswet overeenkomstig artikel 8, § 2, van de wet van 19 december 1997. Het thans voorliggende wetsontwerp is derhalve een voorwaarde voor de opening van de uitvoeringsfase van de hervorming van de luchthaven.

Dit wetsontwerp beoogt eveneens de Koning te machtigen om :

\* maatregelen te treffen teneinde een beursintroduction van de aandelen van de BIAC mogelijk te maken. Artikel 20, § 3, van het koninklijk besluit bepaalt namelijk dat «de raad van bestuur van de BIAC vanaf het jaar 2001 periodiek de opportunitet [zal] evalueren [...] van een beursintroduction [...]. In voor-komend geval kan dat een aanpassing van het juridisch kader vergen.

\* de bepalingen van de wet van 19 december 1997 en het koninklijk besluit van 2 april 1998 aan te passen aan de ontwikkelingen in de Europese regelgeving.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le présent projet de loi a été examiné par votre commission lors de sa réunion du 29 avril 1998.

Cet examen a été précédé par un échange de vues avec le ministre des Transports sur l'arrêté royal du 2 avril 1998 portant réforme des structures de gestion de l'aéroport de Bruxelles-National, lors de la réunion de la commission du 22 avril 1998 (le compte rendu de cette réunion figure en annexe).

Conformément à l'article 80 de la Constitution, le gouvernement a demandé l'urgence lors du dépôt du projet de loi.

En vertu de l'article 40bis du Règlement, celle-ci «est considérée comme acquise sans que la Chambre ait à se prononcer».

Lors de sa réunion du 6 mai 1998, la commission parlementaire de concertation a fixé le délai d'évocation à 5 jours et le délai d'examen à 30 jours (doc. Chambre n° 82/30).

*M. Geraerts* a protesté contre la distribution tardive du projet.

## I. EXPOSÉ INTRODUCTIF DU MINISTRE DES TRANSPORTS

L'arrêté royal du 2 avril 1998 portant réforme des structures de gestion de l'aéroport de Bruxelles-National fixe les mesures nécessaires pour rétablir l'unilité de gestion à l'aéroport. Il a été conçu de telle sorte que les mesures envisagées n'entrent dans leur phase exécutoire qu'après l'adoption par le parlement d'une loi de confirmation, conformément à l'article 8, § 2, de la loi du 19 décembre 1997. Le présent projet de loi conditionne donc l'ouverture de la phase exécutoire de la réforme de l'aéroport.

En outre, le projet de loi vise également à autoriser le Roi :

\* à prendre des mesures visant à permettre une mise en bourse des actions de la BIAC. L'article 20, § 3, de l'arrêté royal prévoit en effet qu'à partir de l'an 2001, le conseil d'administration de la BIAC évaluera périodiquement l'opportunité de la mise en bourse, ce qui, le cas échéant, pourrait nécessiter une adaptation du cadre juridique;

\* à adapter les dispositions de la loi du 19 décembre 1997 et de l'arrêté royal du 2 avril 1998 à l'évolution du droit européen.

## II. ALGEMENE BESPREKING

*De heren Vandenhante en Van Aperen* vinden dat het doel van het ontwerp er, in tegenstelling tot wat uit het opschrift blijkt, in de eerste plaats in bestaat de Koning ertoe te machtigen de BIAC, het autonome overheidsbedrijf dat voortvloeit uit de nationalisatie van de BATC, op termijn te privatiseren.

De sprekers vechten die doelstelling weliswaar niet aan, maar vinden de methode waarvoor ter zake wordt gekozen, op zijn minst heel bedenkelijk : de Raad van State heeft namelijk kritiek op de langdurige machtiging bij een beursintroductie van de aandelen van de BIAC die op voorhand wordt gevraagd en legt de nadruk op «de noodzaak de Koning slechts voor een welbepaalde en vrij korte periode de bevoegdheid te verlenen om bestaande wetgevende beslissingen te wijzigen.» (Stuk nr 1513/1, blz 8).

De sprekers zijn bijgevolg van oordeel dat het ontwerp moet worden geamendeerd.

*De minister* antwoordt dat het ontwerp werd aangepast teneinde rekening te houden met de opmerkingen van de Raad van State, maar dat op voormelde opmerking niet werd ingegaan. De machtiging die aan de Koning zou worden verleend, is namelijk voldoende concreet om een langere termijn te rechtvaardigen. Bij wijze van vergelijking wijst hij erop dat de machtiging waarin artikel 2, § 1, van de wet van 21 maart 1991 voorziet, helemaal niet beperkt is in de tijd.

Onderstreept moet worden dat de beursgang die er vanaf 2001 kan komen, nu al moet worden voorbereid. Bij hun evaluatie van de groeiprognoses van de BIAC zullen de potentiële investeerders aan dat aspect immers zeer veel belang hechten. De beursgang was hoe dan ook een verzoek van de privé-aandeelhouders van de BATC.

## III. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

### Art. 1 en 2

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 1 wordt eenparig aangenomen.

Artikel 2 wordt aangenomen met 6 stemmen en 4 onthoudingen.

### Art. 3

*De minister* verwijst ter zake naar het advies van de Raad van State, waarin wordt gesteld dat in geval de Koning de prijs voor de overdracht van de staatsaandelen zou vaststellen op een bedrag dat lager ligt dan het bedrag dat aan de privé-aandeelhouders wordt uitbetaald krachtens hun uitstaprech-

## II. DISCUSSION GÉNÉRALE

*MM. Vandenhante et Van Aperen* estiment que, contrairement à ce qu'indique l'intitulé du projet, l'objectif de ce dernier est avant tout d'habiliter le Roi à privatiser à terme la BIAC, entreprise publique autonome née de la nationalisation de la BATC.

Si les intervenants ne remettent pas en cause cet objectif, ils n'en estiment pas moins très contestable la méthode choisie : le Conseil d'Etat n'a-t-il pas critiqué la longue habilitation pour une mise en bourse des actions de la BIAT demandée par anticipation, en soulignant «la nécessité de n'accorder au Roi le pouvoir de modifier des décisions législatives existantes que pour une période bien déterminée, relativement courte» (doc. n° 1513/1, p. 8).

Ils jugent dès lors que le projet devrait être amendé.

*Le ministre* répond que, si le projet a été corrigé pour tenir compte des observations du Conseil d'Etat, il a par contre été passé outre à cette remarque. L'habilitation qui serait donnée au Roi est en effet suffisamment ponctuelle pour justifier une durée plus longue. A titre de comparaison, l'habilitation prévue à l'article 2, § 1<sup>er</sup> de la loi du 21 mars 1991 n'est d'ailleurs soumise à aucune limitation de durée.

Il faut souligner que la mise en bourse susceptible d'avoir lieu à partir de 2001 doit dès à présent être préparée. Il s'agit en effet d'un point important dans l'appréciation des prévisions de développement de la BIAC par les investisseurs potentiels. De toute manière, la mise en bourse est une demande qui a été exprimée par les actionnaires privés de la BATC.

## III. DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

### Art. 1 et 2

Ces articles n'appellent pas d'observation.

L'article 1<sup>er</sup> est adopté à l'unanimité.

L'article 2 est adopté par 6 voix et 4 abstentions.

### Art. 3

*Le ministre* renvoie à l'avis du Conseil d'Etat, selon lequel, si le Roi fixait le prix de cession des actions de l'Etat à un montant inférieur à celui payé aux actionnaires privés dans le cadre de leur droit de sortie, une telle différence de traitement au détriment de l'Etat devrait être justifiée par des éléments ob-

een dergelijk verschil in behandeling ten nadele van de Staat moet zijn gewettigd door objectieve gegevens. Volgens de regering ware het billijk dat een zelfde prijs geldt voor de twee overdrachten die achtereenvolgens kunnen plaatsvinden (een eerste keer, wanneer de privé-aandeelhouders eventueel gebruik maken van hun uitstaprech, een tweede keer wanneer de Staat zijn BIAC-aandelen retrocedeert ten belope van 50% plus één aandeel).

Het is echter onmogelijk vooruit te lopen op de evolutie die zich tussen de twee transacties kan voordoen: de prijs die door de drie revisoren is vastgelegd voor de eerste operatie zou, op het ogenblik van de tweede operatie, wel eens niet langer kunnen overeenstemmen met de marktwaarde. Daarom blijkt het noodzakelijk enige soepelheid aan de dag te leggen door in een mogelijke afwijking te voorzien. Aldus wordt voorkomen dat de Staat zijn aandelen op korte en middellange termijn niet zou kunnen verkopen.

*De heer Van Eetvelt* is van mening dat de tekst van het artikel de draagwijdte van de in uitzicht gestelde afwijking duidelijker zou moeten omschrijven. Bijgevolg dient *de heer Van Eetvelt c.s. amendement nr. 5* in, dat ertoe strekt die precisering aan het artikel toe te voegen.

\*  
\* \*

Amendement nr. 5 van de heer Van Eetvelt c.s. wordt aangenomen met 9 stemmen en 1 onthouding.

Het aldus geamendeerde artikel wordt aangenomen met 6 stemmen en 4 onthoudingen.

#### Art. 4

*De heren Wauthier, Vandenhaute en Van Aperen* dienen twee amendementen in.

*Amendement nr. 1*, dat in hoofdorde wordt ingediend, heeft tot doel het artikel weg te laten.

*Amendement nr. 2* wordt ingediend in bijkomende orde en strekt ertoe de machtigingstermijn korter te maken en een procedure van bekraftiging bij wet verplicht te stellen.

De verantwoording van die twee amendementen is opgenomen in Stuk nr. 1513/2 (zie tevens de bezwaren die de indieners hebben geopperd tijdens de algemene besprekking).

*De minister* antwoordt dat de duur van de gevraagde machtiging op twee gronden berust : naast de noodzaak om een eventuele beursintroductie voor te bereiden, is er ook het belang om een dergelijke transactie op het meest gunstige tijdstip te laten plaatsvinden.

jectifs. Le gouvernement estime également que les deux opérations de cession susceptibles de se succéder (la première concernant l'exercice éventuel par des actionnaires privés de leur droit de sortie, la seconde se rapportant à la rétrocession par l'Etat de la partie de ses actions dans la BIAC dépassant 50 % plus une action) devraient, pour des raisons d'équité, s'effectuer au même prix.

Il n'est toutefois pas possible de préjuger de l'évolution susceptible de se produire entre les deux opérations : le prix fixé pour la première opération dans le cadre de l'évaluation effectuée par les trois réviseurs pourrait éventuellement, au moment de la deuxième opération, ne plus être conforme à l'appréciation du marché. Il apparaît dès lors nécessaire d'introduire un élément de souplesse - c'est-à-dire la possibilité d'une dérogation -, afin que l'Etat ne se trouve pas privé de la possibilité de vendre des titres à court et à moyen terme.

*M. Van Eetvelt* estime que le texte de l'article devrait davantage expliciter la portée de la dérogation prévue.

*Un amendement (n° 5)* tendant à apporter cette précision est dès lors déposé par *M. Van Eetvelt et consorts*.

\*  
\* \*

L'amendement n° 5 de M. Van Eetvelt et consorts est adopté par 9 voix et une abstention.

L'article ainsi amendé est adopté par 6 voix et 4 abstentions.

#### Art. 4

Deux amendements sont proposés par *MM. Wauthier, Vandenhaute et Van Aperen*.

*L'amendement n° 1*, introduit en ordre principal, vise à supprimer l'article.

*L'amendement n° 2*, présenté en ordre subsidiaire, vise à la fois à écourter la période d'habilitation et à imposer une procédure de confirmation par la loi.

La justification de ces deux amendements figure au doc. Chambre n° 1513/2 (voir également les objections à l'habilitation exprimées par les auteurs dans la discussion générale).

*Le ministre* répond que la durée de l'habilitation demandée s'explique à la fois par le besoin de préparer une éventuelle mise en bourse et par la nécessité de pouvoir saisir le moment le plus favorable pour effectuer une telle opération.

*De amendementen nrs. 1 en 2 van de heer Wauthier c.s. worden achtereenvolgens verworpen met 6 tegen 3 stemmen en 1 onthouding.*

Artikel 4 wordt aangenomen met 6 tegen 4 stemmen.

#### Art. 5

*De heren Wauthier, Vandenhaute en Van Aperen dienen amendement nr. 3 in, dat ertoe strekt de aan de Koning verleende machtiging tot omzetting van de Europese richtlijnen te koppelen aan een procedure van bekrachtiging door de wetgevende macht.*

*De heer Van Eetvelt* stelt voor veeleer te proberen de machtiging nader af te bakenen, hetzij door de duur ervan te beperken, hetzij door te preciseren dat de bedoelde Europese richtlijnen en verordeningen betrekking hebben op de exploitatie van de luchthaven en op de luchtverkeerscontrole. Ter illustratie haalt hij artikel 122 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven aan, waarin een termijn wordt vastgesteld voor een soortgelijke machtiging op het vlak van de telecommunicatie.

*De minister* wijst erop dat het hier slechts gaat om een gebruikelijke procedure op het stuk van de - ove rigens verplichte - aanpassing van de Belgische wetgeving aan de Europese richtlijnen en verordeningen.

Amendement nr. 3 van de heer Wauthier c.s. wordt verworpen met 6 tegen 3 stemmen en 1 onthouding.

Artikel 5 wordt aangenomen met 6 stemmen en 4 onthoudingen.

#### Art. 6 (nieuw)

*De heren Wauthier, Vandenhaute en Van Aperen dienen amendement nr. 4 in, dat strekt tot invoeging van een artikel 6, dat betrekking heeft op de wet van 19 december 1997. De indieners zijn immers van oordeel dat de door die wet verleende bijzondere machten voortaan geen doel meer dienen.*

De minister antwoordt dat de uitvoeringsfase van de hervorming van de luchthaven pas is aangevat en dat de mogelijkheid van onvoorzien moeilijkheden niet al te vroegtijdig mag worden verworpen.

Amendement nr. 4 van de heer Wauthier c.s. wordt verworpen met 6 tegen 4 stemmen.

\*  
\*   \*

*Les amendements n° 1 et 2 de MM. Wauthier et consorts sont successivement rejetés par 6 voix contre 3 et une abstention.*

L'article 4 est adopté par 6 voix contre 4.

#### Art. 5

*MM. Wauthier, Vandenhaute et Van Aperen déposent un amendement (n° 3) visant à assortir l'habilitation donnée au Roi pour la transposition de directives européennes d'une procédure de confirmation par le pouvoir législatif.*

*M. Van Eetvelt* propose que l'on tente plutôt de davantage circonscrire l'habilitation, soit en limitant la durée soit en précisant que les directives et règlements européens visés concernent l'exploitation aéroportuaire et le contrôle aérien. Il fait observer que l'article 122 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, qui accorde une habilitation similaire dans le domaine des télécommunications, prévoit d'ailleurs un terme à celle-ci.

*Le ministre* fait observer qu'il ne s'agit ici que d'une procédure classique pour procéder à l'adaptation de la législation belge -adaptation par ailleurs obligatoire - aux directives et aux règlements européens.

*L'amendement n° 3 de M. Wauthier et consorts* est rejeté par 6 voix contre 3 et une abstention.

L'article 5 est adopté par 6 voix et 4 abstentions.

#### Art. 6(nouveau)

*MM. Wauthier, Vandenhaute et Van Aperen déposent un amendement n° 4, tendant à ajouter un article 6 portant sur la loi du 19 décembre 1997. Les auteurs estiment en effet que les pouvoirs spéciaux conférés par cette loi sont dorénavant sans objet.*

*Le ministre* répond que commence seulement la phase exécutoire de la réforme de l'aéroport et que l'hypothèse de problèmes imprévus ne doit pas être écartée trop prématurément.

*L'amendement n° 4 de M. Wauthier et consorts* est rejeté par 6 voix contre 4.

\*  
\*   \*

Het wetsontwerp, zoals het werd geamendeerd, wordt aangenomen met 6 stemmen en 4 onthoudingen.

*De rapporteur,*

J. VAN EETVELT

*De voorzitter,*

A. SCHELLENS

L'ensemble, tel qu'amendé, est adopté par 6 voix et 4 abstentions.

*Le rapporteur,*

J. VAN EETVELT

*Le président,*

A. SCHELLENS

**BIJLAGE 1**

**Notulen van de vergadering van 22 april 1998  
van de commissie voor de infrastructuur, het  
verkeer en de overheidsbedrijven —  
Gedachtewisseling met de minister van  
Vervoer over het koninklijk besluit van 2 april  
1998 tot hervorming van de  
beheersstructuren van de luchthaven  
Brussel-Nationaal**

*De heer Vandenhaute* vindt het onaanvaardbaar dat de voorzitters van Kamer en Senaat de tekst van het koninklijk besluit niet hebben ontvangen vóór de bekendmaking van dat besluit in het *Belgisch Staatsblad*, hoewel die mededeling diende te gebeuren krachtens artikel 7, § 4, van de wet van 19 december 1997 tot rationalisering van het beheer van de luchthaven Brussel-Nationaal.

*De minister* antwoordt dat die mededeling is gedaan bij brief van 6 april 1998.

\*  
\*      \*

**I. INLEIDING VAN DE MINISTER  
VAN VERVOER**

De wet van 19 december 1997 vormt een raamwerk, waarin de doelstelling van en de krachtlijnen voor de rationalisering van onze nationale luchthaven worden vastgelegd. Op grond van die wet wordt de Koning gemachtigd de nadere regels van de hervorming te bepalen. Het koninklijk besluit van 2 april 1998 tot hervorming van de beheersstructuren van de luchthaven Brussel-Nationaal werd op 11 april 1998 in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt; dat besluit werd genomen overeenkomstig de bij de wet van 19 december 1997 toegekende bevoegdheid.

Het koninklijk besluit omvat drie hoofdstukken. Het eerste heeft betrekking op de luchthavenactiviteiten, het tweede behandelt de reorganisatie van de Regie der Luchtwegen (RLW) en de omvorming ervan in BELGOCONTROL. Het derde hoofdstuk bevat een aantal algemene bepalingen.

**1. De luchthavenactiviteiten**

De privaatrechtelijke naamloze vennootschap BATC was belast met de passagiersactiviteiten in het luchthavengebouw van Zaventem en met de bouw van een nieuwe luchthaven. De BATC wordt omgevormd in een autonoom overheidsbedrijf, in de zin van de wet van 21 maart 1991.

**ANNEXE 1**

**Compte rendu de la réunion de la commission  
de l'Infrastructure, des Communications et  
des Entreprises publiques du 22 avril 1998 —  
Echange de vues avec le ministre  
des Transport sur l'arrêté royal  
du 2 avril 1998 portant réforme  
des structures de gestion  
de l'aéroport de Bruxelles-National**

*M. Vandenhaute* proteste contre le fait que les présidents de la Chambre et du Sénat n'aient pas reçu le texte de l'arrêté royal avant sa publication au moniteur belge le 11 avril 1998, ainsi que le prescrivait pourtant l'art. 7, § 4 de la loi du 19 décembre 1997 visant à rationaliser la gestion de l'aéroport de Bruxelles-National.

*Le ministre* répond que cette communication a été faite par lettre du 6 avril 1998.

\*  
\*      \*

**I. EXPOSÉ INTRODUCTIF DU MINISTRE DES  
TRANSPORTS**

La loi du 19 décembre 1997 constitue le cadre définissant l'objectif et les grandes lignes de la rationalisation de notre aéroport national. Elle donne habilitation au Roi pour établir les modalités de la réforme. L'arrêté royal du 2 avril 1998, portant réforme des structures de gestion de l'aéroport de Bruxelles-National, a été publié au Moniteur belge du 11 avril.

Il a été pris conformément au pouvoir conféré par la loi du 19 décembre 1997.

L'arrêté royal comprend trois chapitres. Le premier traite des activités aéroportuaires. Le deuxième traite de la réorganisation de la Régie des Voies Aériennes (RVA) et de sa transformation en Belgocontrol. Le troisième chapitre comprend quelques dispositions communes.

**1. Activités aéroportuaires**

La société anonyme de droit privé BATC, chargée des activités se rapportant aux passagers dans l'aérogare de Bruxelles-National et de la construction d'une nouvelle aérogare, est transformée en entreprise publique autonome, au sens de la loi du 21 mars 1991.

Bij de BATC werd een comité-ad hoc opgericht, dat wordt belast met de onderhandeling over het eerste beheerscontract tussen de Staat en de BATC en met de wijziging van de BATC-statuten. Bij de inwerkingtreding van het beheerscontract wordt het de BATC ingedeeld bij de autonome overheidsbedrijven. Zodra dat is geschied :

- wordt de BATC een publiekrechtelijke naamloze vennootschap, zonder onderbreking in de continuïteit van de rechtspersoonlijkheid;
- krijgt de BATC een nieuwe naam, te weten «Brussels International Airport Company» (BIAC);
- worden de raad van bestuur en het directiecomité van de BATC ontbonden.

De wet van 21 maart 1991 wordt aangevuld met een titel VII, die de artikelen 178 tot 193 omvat en betrekking heeft op de BIAC. Die artikelen regelen voornamelijk de volgende aangelegenheden :

- het sociaal oogmerk en de opdrachten van openbare dienstverlening, zoals bepaald bij de wet van 19 december 1997;
- de principes inzake vergoedingen;
- de artikelen van de wet van 21 maart 1991 die niet van toepassing zijn, met name gelet op de bijzondere aandeelhoudersstructuur en de operationele en functionele behoeften;
- de structuur van de beheersorganen;
- de bepalingen in verband met het statuut van het personeel, het paritair comité en de pensioenen; het wordt de BIAC toegestaan een pensioenfonds op te richten;
- een beperking inzake overdracht van de aandelen die in handen zijn van de overheid.

De rechten van de particuliere aandeelhouders, en meer in het bijzonder die welke voortvloeien uit het in 1987 tussen de aandeelhouders gesloten protocolakkoord, worden onverkort in acht genomen. De particuliere aandeelhouders hebben het recht al hun aandelen of een deel daarvan te verkopen aan de Staat of aan een gedelegeerde publieke overheid. Dat recht mag worden uitgeoefend gedurende dertig dagen die volgen op de prijsbepaling van de aandelen.

De prijs waartegen de aandelen van de BATC worden geëvalueerd, bevat twee componenten : de intrinsieke waarde en de *goodwill*. De intrinsieke waarde stemt overeen met de netto-activa van de BATC, gecorrigeerd voor latente meerwaarden en waardeverminderingen. De waarde van de constructies wordt bovendien opnieuw geëvalueerd op grond van de ABEX-index. De *goodwill* wordt bepaald op grond van de formule van verkorte *goodwillrente* met toepassing van artikel 5, §1, 1°, van de wet van 19 december 1997. De *goodwill* is het immateriële ele-

Un Comité ad hoc est constitué auprès de la BATC. Il a pour mission de négocier le premier contrat de gestion entre l'Etat et la BATC et de modifier les statuts de cette dernière. Lors de l'entrée en vigueur du contrat de gestion, la BATC est classée parmi les entreprises publiques autonomes. Dès ce classement, la BATC :

- devient une société anonyme de droit public sans discontinuité de personnalité juridique;
- prend la dénomination de «Brussels International Airport Company» (BIAC);
- voit dissoudre son conseil d'administration et son comité de direction.

La loi du 21 mars 1991 est complétée par un titre VII relatif à la BIAC, comprenant les articles 178 à 193. Ces articles règlent essentiellement les matières suivantes :

- objet social et missions de service public, tels que définis dans la loi du 19 décembre 1997;
- principes en matière de redevances;
- articles de la loi du 21 mars 1991 non applicables, notamment en raison de la structure particulière de l'actionnariat et des besoins opérationnels et fonctionnels;
- structure des organes de gestion;
- dispositions en matière de statut du personnel, de commission paritaire et de pensions. La BIAC est autorisée à créer un fonds de pension;
- restriction dans la cession des actions détenues par les autorités publiques.

Les droits des actionnaires privés, notamment ceux découlant du protocole d'actionnaires de 1987, sont intégralement respectés. Les actionnaires privés ont le droit de vendre tout ou partie de leurs actions à l'Etat ou à une autorité publique déléguée. Ce droit peut être exercé pendant les trente jours qui suivent la détermination du prix des actions.

Le prix auquel les actions de la BATC sont évaluées comporte deux composantes: la valeur intrinsèque et le *goodwill*. La valeur intrinsèque correspond à l'actif net de la BATC corrigé des plus-values et moins-values latentes. En outre, la valeur des constructions est réévaluée sur base de l'indice ABEX. Le *goodwill* est déterminé sur base de la formule de la rente abrégée de *goodwill*, en application de l'article 5, § 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>, de la loi du 19 décembre 1997. Le *goodwill* constitue l'élément immatériel de l'actif de la BATC

ment van de activa van de BATC, dat overeenstemt met haar hogere winstcapaciteit ingevolge haar specifieke positie op de luchthaven.

De procedure van de prijsbepaling is verwant met een geding voor scheidslieden. De voorzitter van de Commissie voor het Bank- en Financiewezen wijst een revisor-arbiter aan, die wordt bijgestaan door twee andere revisoren die respectievelijk door de BATC en de RLW worden voorgedragen.

Ook de rechten van de obligatiehouders worden onverkort in acht genomen door een lichte vervroeging van de opening van het recht op omzetting in effecten van de converteerbare obligaties die ze in hun bezit hebben.

De converteerbare obligatielening wordt in feite vervroegd terugbetaald, met name 40 dagen na de inwerkingtreding van het koninklijk besluit. Tijdens de 30 dagen die aan die vervroegde terugbetaling voorafgaan, kunnen de obligatiehouders hun omzettingsrecht laten gelden tegen het vooraf afgesproken tarief van twee aandelen voor een obligatie.

De overheveling door de Staat van de bedrijfstak «Exploitatie» van de RLW naar de BIAC wordt geëvalueerd op grond van identieke normen als die welke gelden voor de BATC-aandelen.

Binnen dertig dagen na de inwerkingtreding van het koninklijk besluit stelt de minister de lijst op van de ambtenaren van de RLW die naar de BIAC worden overgedragen.

## 2. Reorganisatie van de RLW

Bij de RLW wordt een comité *ad hoc* ingesteld dat is belast met de onderhandeling over het beheerscontract tussen de Staat en de RLW. Zodra de RLW als een autonoom overheidsbedrijf wordt ingedeeld, krijgt het de naam Belgocontrol. Vervolgens worden ook de beheersorganen, het comité *ad hoc* en het paritair comité ontbonden.

Titel VI van de wet van 21 maart 1991, dat de artikelen 169 tot 177 omvat, wordt vervangen door nieuwe bepalingen, die in hoofdzaak verband houden met:

- het maatschappelijk doel en de opdrachten van openbare dienst van Belgocontrol;
- een aantal beginselen met betrekking tot de vergoedingen;
- de bepalingen inzake personeelsstatuut, paritair comité en pensioenen.

qui correspond à sa capacité bénéficiaire supérieure due à la position particulière qu'elle occupe à l'aéroport.

La procédure de détermination du prix s'apparente à une procédure arbitrale. Le président de la Commission bancaire et financière désigne un réviseur-arbiteur, assisté par deux autres réviseurs proposés respectivement par la BATC et la RVA.

Les droits des obligataires sont également intégralement respectés, moyennant une légère anticipation de l'ouverture du droit à la conversion en actions des obligations convertibles qu'ils détiennent.

L'emprunt obligataire convertible est en effet remboursé anticipativement, 40 jours après l'entrée en vigueur de l'arrêté royal. Pendant les 30 jours qui précédent ce remboursement anticipé, les obligataires peuvent exercer leur droit de conversion, au taux précédemment convenu de deux actions pour une obligation.

L'apport de la branche « Exploitation » de la RVA effectué par l'Etat à BIAC est évalué selon des modalités identiques à celles qui prévalent pour les actions de la BATC.

Le ministre établit la liste des agents de la RVA qui sont transférés à la BIAC dans les trente jours de l'entrée en vigueur de l'arrêté royal.

## 2. Réorganisation de la R.V.A.

Un comité ad hoc est constitué auprès de la RVA, chargé de la négociation du contrat de gestion entre l'Etat et la RVA. Dès son classement en entreprise publique autonome, la RVA prend le nom de Belgocontrol. En outre, les organes de gestion, le comité ad hoc et la commission paritaire sont dissous.

Le Titre VI de la loi du 21 mars 1991, comprenant les articles 169 à 177, est remplacé par de nouvelles dispositions portant essentiellement sur:

- l'objet social et les missions de service public de Belgocontrol;
- quelques principes en matière de redevances;
- les dispositions en matière de statut du personnel, de commission paritaire et de pensions.

### 3. Gemeenschappelijke bepalingen

De gemeenschappelijke bepalingen hebben betrekking op aangelegenheden die ofwel verband houden met het bestaan van de BIAC en Belgocontrol, ofwel gemeenschappelijk zijn voor beide ondernemingen.

De continuïteit van de sociale voorzieningen voor het personeel van de RLW, via de sociale dienst van het ministerie, is gewaarborgd.

Bij het ministerie van Verkeerswezen en Infrastructuur wordt een Comité voor regulering en coördinatie ingesteld. Zijn taak bestaat erin mogelijke geschillen tussen Belgocontrol en de BIAC uit te klaren, raad te verstrekken met betrekking tot de ontwikkeling van de concurrentiepositie en de capaciteit van de luchthaven en adviezen uit te brengen over voorstellen om de vergoedingen op te trekken.

Tot slot kan worden gesteld dat op een evenwichtige en billijke wijze gebruik werd gemaakt van de aan de Koning verleende machtiging. De rechten van alle betrokkenen werden perfect gerespecteerd.

De hervorming biedt een oplossing voor de drie grote problemen die bij de besprekking van de machtingswet werden vermeld, met name : een betere afbakening van eenieders rol, de overheveling van het personeel en de waardebepaling van de activa in kwestie.

## II. ANTWOORDEN OP DE VRAGEN VAN DE LEDEN

— *Waarom werd de wet van 21 maart 1991 gewijzigd door een koninklijk besluit waarvoor, onmiddellijk nadat het werd bekendgemaakt, een wetsontwerp tot bekraftiging wordt ingediend bij het parlement ?*

(Vraag van de heer Van Aperen)

Het koninklijk besluit werd genomen conform de machtiging die aan de Koning werd verleend bij de wet van 19 december 1997 tot rationalisering van het beheer van de luchthaven Brussel-National. Artikel 8, §2, van die wet bepaalt dat de besluiten genomen krachtens deze machtiging binnen zes maanden na de datum van hun inwerkingtreding bij wet moeten zijn bekraftigd.

De keuze voor deze wetgevingstechniek wordt verklaard doordat het hier om zeer technische aangelegenheden gaat. Ze waren zo complex dat maar liefst een twintigtal vergaderingen met de vertegenwoordigers van de overheid en de directie van de BATC nodig waren om de evaluatie uit te stippelen waartoe de omvorming van de BATC en de RLW aanleiding zal geven.

— *Bestaat met die evaluatie niet het risico dat de inbreng van de RLW te hoog wordt geschat zodat de*

### 3. Dispositions communes

Les dispositions communes visent des matières soit adjacentes à l'existence de la BIAC et de Belgocontrol, soit communes aux deux entreprises.

La continuité des prestations sociales dont bénéficie le personnel de la RVA, par le biais du service social du ministère des Communications et de l'infrastructure, est assurée.

Un comité de régulation et de coordination est créé au sein du ministère des Communications et de l'infrastructure. Il a pour mission de concilier d'éventuels différends entre Belgocontrol et BIAC, de donner des conseils au sujet de l'évolution de la position concurrentielle et de la capacité de l'aéroport et de rendre des avis à propos de propositions de hausse de redevances.

En conclusion, on peut affirmer que l'habilitation qui a été donnée au Roi a été utilisée de manière équilibrée et équitable. Les droits de chacun des intervenants sont parfaitement respectés.

La réforme est de nature à apporter une réponse aux trois problèmes fondamentaux mentionnés lors de l'examen de la loi d'habilitation, à savoir: une meilleure détermination du rôle de chacun, le transfert du personnel et la valorisation des actifs concernés.

## II. RÉPONSES AUX QUESTIONS DES MEMBRES

— *Pourquoi avoir modifié la loi du 21 mars 1991 par un arrêté royal, dont la publication sera immédiatement suivie du dépôt au parlement d'un projet de loi de confirmation ?*

(Question de M. Van Aperen)

L'arrêté royal a été pris conformément au pouvoir conféré au Roi par la loi du 19 décembre 1997 visant à rationaliser la gestion de l'aéroport de Bruxelles-National. L'article 8, § 2 de cette loi prévoyait que les dispositions prises en vertu de cette habilitation devraient être confirmées par la loi dans les six mois de leur date d'entrée en vigueur.

Le choix de cette technique législative s'explique par la très haute technicité des matières concernées. Cette complexité s'est traduite par le fait que, pour tenter de définir les balises de l'évaluation à laquelle donnera lieu la transformation de la BATC et de la Régie des Voies aériennes, pas moins d'une vingtaine de réunions aient été nécessaires entre les représentants de autorités publiques et la direction de la BATC.

— *Dans cette évaluation, n'y a-t-il pas risque de surévaluer l'apport de la RVA pour garantir au secteur*

*openbare sector wordt verzekerd van de meerderheid in de nieuwe vennootschap BIAC ?*

(Vraag van de heer Van Aperen)

Wat de evaluatie betreft - waarvan de werkwijze zo goed mogelijk moest worden bepaald aangezien dat aspect het dossier gedurende geruime tijd heeft geblokkeerd -, was het er in de eerste plaats om te doen de meest billijke oplossing uit te werken. Daartoe moeten het opzet en de evaluatiemethode voor de beide vennootschappen dezelfde zijn.

Voorts is het van groot belang dat een externe en onafhankelijke deskundige het laatste woord heeft : naast de twee revisoren die respectievelijk door de BATC en de RLW worden voorgedragen, zal een deskundige-scheidsrechter worden aangewezen door de voorzitter van de Commissie voor het bank- en financiewezen. Deze is blijkbaar de geschikte persoon om die deskundige aan te wijzen.

De Staat zal in de nieuwe vennootschap BIAC noodzakelijkerwijs de meerderheid van het kapitaal in handen hebben : hij bezit immers reeds 47,5 % van het kapitaal van de BATC en daarbij komt de inbreng van de tak luchthavenactiviteit van de RLW, waarvan het kapitaal volledig in handen is van de Staat.

Zodra de nieuwe vennootschap zal zijn opgericht, zal de openbare aandeelhouder zijn aandeel boven 50,1 % van het kapitaal te koop aanbieden; bij die verkoop zal voorrang worden gegeven aan de huidige aandeelhouders van de BATC die ervoor zullen gekozen hebben te blijven participeren in het kapitaal van BIAC.

Een aantal privé-aandeelhouders van de BATC hebben erop gewezen dat er een tendens bestaat om de luchthavens te privatiseren en ze hebben te kennen gegeven dat ze wensen dat de toekomstige vennootschap op de beurs wordt genoteerd. Die mogelijkheid - die in geen geval vóór 2001 gestalte kan krijgen - is nu reeds opgenomen in de bepalingen van het koninklijk besluit en van het wetsontwerp tot bekraftiging : vanaf 2001 kan de raad van bestuur van de BIAC een zakenbank opdragen de opportunité van een beursintroductie van de vennootschap te onderzoeken.

— *Waarom nationaliseren en vervolgens privatiseren ?*

(Vraag van de heren Van Aperen en Vandenhaut)

De beursintroductie kan er immers toe leiden dat de overheid geen meerderheidsparticipatie meer heeft. Die mogelijkheid is trouwens opgenomen in artikel 4 van het wetsontwerp tot bekraftiging.

Die werkwijze is er gekomen als gevolg van de moeilijkheid die de overdracht van het personeel doet rijzen. Elke overdracht van vastbenoemd personeel onderstelt immers het bestaan van een instelling die juridisch onder de overheid ressorteert om dat personeel op te vangen, zo niet zou voor elke overgang een

*public la majorité dans la nouvelle société BIAC ?*

(Question de M. Van Aperen)

Vis-à-vis de l'évaluation - dont il importait de baliser au mieux la procédure, puisque cette question avait longtemps bloqué le dossier -, le souci premier a été de trouver la formule la plus équitable possible. Pour ce faire, la philosophie et la méthode d'évaluation doivent être identiques pour les deux sociétés.

Il est par ailleurs essentiel que le pouvoir du dernier mot soit donné à un expert externe et indépendant : en plus des deux réviseurs proposés respectivement par la BATC et la RVA, un réviseur arbitre sera désigné par le président de la Commission bancaire et financière; ce dernier a en effet paru particulièrement indiqué pour procéder à cette désignation.

Dans la nouvelle société BIAC, l'Etat détiendra forcément la majorité du capital : ne possède-t-il pas déjà 47,5 % du capital de la BATC, auquel il faudra ajouter l'apport de la branche d'activité aéroportuaire de la RVA, organisme dont le capital appartient entièrement à l'Etat ?

Une fois constituée la nouvelle société, l'actionnaire public mettra en vente la partie de sa participation qui dépassera 50,1 % du capital, en donnant dans cette opération la priorité à ceux des actionnaires actuels de BATC qui choisiront de rester dans le capital de BIAC.

Invoquant une tendance à la privatisation des aéroport, des actionnaires privés de la BATC ont émis le souhait d'une mise en bourse de la future société. Cette éventualité - qui ne pourra de toute manière se concrétiser avant 2001 - est d'ores et déjà inscrite dans les dispositions de l'arrêté royal et du projet de loi de confirmation : à partir de 2001, le conseil d'administration de BIAC pourra charger une banque d'affaires d'examiner l'opportunité d'une mise en bourse de la société.

— *Pourquoi nationaliser pour ensuite privatiser ?*

(Question de MM. Van Aperen et Vandenhaut)

La mise en bourse peut en effet avoir pour conséquence que la participation des autorités publiques cesse d'être majoritaire. L'article 4 de la loi de confirmation prévoit d'ailleurs cette possibilité.

C'est la difficulté posée par le transfert du personnel qui a déterminé ce modus operandi. Tout transfert de personnel statutaire postule en effet l'existence d'une entité juridique à caractère public pour accueillir ce personnel, faute de quoi chaque transfert nécessiterait un accord individuel. En l'occurrence,

individuele overeenkomst moeten worden gesloten. In voorkomend geval zullen voor de opvang twee openbare instanties worden opgericht :

— de privaatrechtelijke naamloze vennootschap BATC zal worden omgevormd tot een autonoom overheidsbedrijf in de zin van de wet van 21 maart 1991 (mits in een aantal afwijkingen wordt voorzien) en zal een publiekrechtelijke naamloze vennootschap worden, zonder onderbreking van de rechtspersoonlijkheid;

— ook de tot Belgocontrol omgevormde RLW zal een autonoom overheidsbedrijf worden.

*— Is er geen risico dat de beursintroductie in feite door de regering zal worden beslist, aangezien de Staat de hoofdaandeelhouder van de BIAC zal zijn ?*

(Vraag van de heer Geraerts)

De beslissing zal worden genomen door de raad van bestuur van de vennootschap op grond van een verslag dat zal worden gevraagd aan een financiële instelling - in dit geval een zakenbank (zie hoger).

Nu reeds is in het wetsontwerp tot bekraftiging bepaald dat de Koning ertoe zal worden gemachtigd op dat ogenblik de wet van 21 maart 1991 aan te passen om het mogelijk te maken dat de participatie van de overheden in het kapitaal van de BIAC een minderheidsparticipatie wordt, om de opdrachten van openbare dienst van de vennootschap aan te passen en om de mechanismen inzake administratieve controle te wijzigen.

*— Is het vooruitzicht van een beursintroductie niet denkbeeldig, gelet op de ervenis van de BIAC (de last van de statutaire regeling, het bestaan van een moeilijk samen te stellen pensioenfonds en het overwicht van de overheid in het aandeelhouderschap) ?*

(Vraag van de heer Vandenhaute)

De oprichting van de BIAC moet niet worden beschouwd als een poging om het beheer van de luchthaven opnieuw te nationaliseren. Ze is integendeel het gevolg van de wil om een doeltreffend beheer te bevorderen. De regering heeft er derhalve naar gestreefd in de nieuwe structuur zoveel mogelijk privé-aandeelhouders te behouden, wat overigens blijkt uit de verschillende etappes van de vooropgestelde werkwijze. Zoals eerder uiteengezet zal het deel van het kapitaal in handen van de Staat dat boven 50,1 % van het totale kapitaal ligt, is onmiddellijk weer aan de privé-sector worden verkocht. Dat zou een stabilisering van het bedrijf mogelijk maken alvorens het op de beurs wordt geïntroduceerd - die beursintroductie kan er op termijn toe leiden dat de overheidsaandeelhouder de meerderheid verliest (zie hierboven). Er zij op gewezen dat die werkwijze - die het ontwikkelen van een doeltreffende vennootschap onderstelt - in overeenstemming met de privé-sector geschiedt (zie hierboven).

Toch heeft de regering niet willen vooruitlopen op de reactie van de privé-partners van de huidige BATC en heeft ze ervoor gezorgd dat het aandeelhou-

ce sont deux réceptacles à caractère public qui seront créés :

— la société anonyme de droit privé BATC sera transformée en entreprise publique autonome, au sens de la loi du 21 mars 1991 (moyennant un certain nombre de dérogations) et deviendra une société anonyme de droit public sans discontinuité de personnalité juridique;

— la RVA transformée en Belgocontrol, sera également classée en entreprise publique autonome.

*— La mise en bourse ne risque-t-elle pas d'être en fait une décision du gouvernement, puisque l'Etat sera l'actionnaire majoritaire dans la BIAC ?*

(Question de M. Geraerts)

La décision sera prise par le conseil d'administration de la société, sur la base d'un rapport demandé à un organisme financier - en l'occurrence, une banque d'affaires (cf. supra).

Il est d'ores et déjà prévu dans le projet de loi de confirmation d'habiliter le Roi à adapter à ce moment la loi du 21 mars 1991, en vue de permettre que la participation des autorités publiques dans le capital de la BIAC devienne minoritaire, d'adapter les missions de service public de la société et d'en modifier les mécanismes de contrôle administratif.

*— La perspective d'une mise en bourse n'est-elle pas illusoire, dès lors que l'héritage de la BIAC (poids du régime statutaire, existence d'un fonds de pension difficile à constituer et prédominance de l'actionnariat public) n'y est pas favorable ?*

(Question de M. Vandenhaute)

La constitution de la BIAC ne doit pas être perçue comme une tentative de renationalisation de la gestion de l'aéroport. Au contraire, elle s'inscrit dans la volonté de promouvoir une gestion performante. Le gouvernement a dès lors eu le souci de conserver un maximum d'actionnaires privés dans la nouvelle structure, ainsi qu'en témoignent les différentes étapes du processus prévu. Ainsi qu'indiqué ci-dessus, il y aura en effet rétrocession immédiate au secteur privé de la partie du capital détenu par l'Etat qui dépassera 50,1 % de l'ensemble du capital. Ceci devrait permettre une stabilisation de l'entreprise avant sa mise en bourse - laquelle est susceptible de conduire à terme à une perte de majorité de l'actionnaire public (cf. supra). Il faut souligner que cette démarche - qui postule le développement d'une société performante - est accomplie en accord avec le secteur privé (cf supra).

Malgré ceci, le gouvernement n'a pas voulu préjuger de la réaction des partenaires privés de l'actuelle BATC et a veillé à ce que la détention de l'actionna-

derschap zo soepel mogelijk kan worden geregeld: mocht de privé-sector, in weerwil van tegenovergestelde signalen, toch in gebreke blijven, dan zou de Federale Participatiemaatschappij (FPM) in de operatie gestapt zijn. Er zij onderstreept dat de FPM dit dossier als een interessante operatie beschouwt. Bovendien werden de beheersplannen van de BIAC en van Belgocontrol reeds met de BATC-beheerders uitgewerkt op basis van door de beide partijen aanvaarde prognoses. Het staat buiten kijf dat beide ondernemingen (met inbegrip van Belgocontrol) rendabel zijn : luchtverkeerscontrole neemt in het gehele activiteitenaanbod overigens een belangrijke plaats in.

Het statuut van het overgehevelde personeel mag evenmin als een knelpunt worden beschouwd. Er werden flexibele elementen ingebouwd, zowel bij de aanvang van de operatie (in de BIAC-vennootschap zal naast personeel met een overheidsstatuut ook personeel met een privé-statut werken) als bij de indienstneming (niet alleen wordt in de mogelijkheid voorzien om mensen onder het privé-statut in dienst te nemen, maar daarenboven zal het ook mogelijk zijn om van het ene naar het andere statuut over te stappen).

— *Hoe zal het pensioenfonds worden gestijfd ?*  
(Vraag van mevrouw Cahay en de heer Vandenhaute)

Het door de BIAC op te richten pensioenfonds is een van de basiselementen op grond waarvan de evaluatie zal gebeuren. Het is van wezenlijk belang de rechten van het personeel te waarborgen. De bedragen die daarmee gepaard gaan, zijn anderzijds aanzienlijk : het gaat om ettelijke miljarden franken.

Om de operatie objectief te laten verlopen, werd de voorzitter van de Controledienst van de verzekeringen gevraagd een onafhankelijk actuaris aan te wijzen om de kostprijs te berekenen van de verbintenissen die ten opzichte van het personeel zullen moeten worden aangegaan. Daartoe moet een lijst met alle overgehevelde personeelsleden worden opgesteld.

Hoe dan ook, het engagement dat ter zake moet worden genomen, zal moeten worden becijferd nog vóór de BIAC in de praktijk functioneert. Dat bedrag zal dan ook moeten worden afgetrokken van de tak «exploitatie» van de RLW.

In verband met Belgocontrol werd inzake pensioenen de regeling wordt overgenomen die voor parastatale instellingen geldt.

— *Heeft men, naast de aandelen, ook rekening gehouden met de obligaties ?*

(Vraag van de heer Geraerts)

De rechten van de obligatiehouders zullen onverkort worden geëerbiedgd, met dien verstande dat het recht om de converteerbare obligaties waarover zij beschikken, in effecten om te zetten, iets vroeger zal worden geopend. Dertig dagen vóór de vervroegde

riat puisse s'organiser de la manière la plus souple possible : si, en dépit des indications contraires, le secteur privé faisait déflection, la Société fédérale de participations (SFP) serait partie à l'opération. Il convient de souligner que la SFP voit dans ce dossier une opération intéressante.

En outre, les plans de gestion de BIAC et de Belgocontrol ont déjà été mis au point avec les gestionnaires de la BATC et de la RVA, sur la base de prévisions acceptées par les deux parties. La rentabilité des deux entreprises ne fait pas de doute - y compris de Belgocontrol : le contrôle aérien a d'ailleurs un rôle important à jouer dans la performance globale.

Le statut du personnel transféré ne doit pas non plus être perçu comme source de pesanteurs. Des éléments de souplesse ont en effet été introduits, tant au départ de l'opération (au sein de BIAC coexistent du personnel sous statut public et du personnel sous régime privé) que dans le recrutement (non seulement la possibilité de recruter sous régime privé est-elle prévue, mais la faculté est en outre donnée d'effectuer une mutation d'un régime à l'autre).

— *Comment le fonds de pension sera-t-il alimenté ?*  
(Question de Mme Cahay et de M. Vandenhaute)

Le fonds de pension à créer par la BIAC constitue l'un des éléments fondamentaux de l'évaluation. Il est essentiel de garantir au personnel ses droits. D'un autre côté, les montants en cause sont considérables (plusieurs milliards de francs).

Pour objectiver l'opération, il a été demandé au président de l'organisme de contrôle des assurances de désigner un actuaire indépendant, chargé de chiffrer l'engagement à prendre vis-à-vis du personnel. Cette démarche postule que soit dressée une liste individualisée du personnel transféré.

En tout état de cause, l'engagement à prendre en ce domaine sera chiffré avant la concrétisation de la création de la BIAC et viendra dès lors en déduction de l'apport de la branche «exploitation» de la RVA.

En ce qui concerne Belgocontrol, c'est le régime prévu pour les parastataux qui a été retenu en matière de pensions.

— *A côté des actions, a-t-on également tenu compte des obligations ?*

(Question de M. Geraerts)

Les droits des obligataires seront intégralement respectés, moyennant une légère anticipation de l'ouverture du droit à la conversion en actions des obligations convertibles qu'ils détiennent. Pendant les 30 jours précédant le remboursement anticipé de

terugbetaling van de converteerbare obligatielening, zullen de obligatiehouders die dat wensen (nog vóór de verkoop) hun conversierecht kunnen uitoefenen tegen de met de privé-investeerders in het raam van het protocolakkoord afgesproken conversiekoers.

— *Wordt voorzien in compensaties voor het wegvalen van de inkomsten uit de verkoop van taksvrije producten ?*

(Vraag van mevrouw Cahay)

In de gemaakte voorafbeeldingen werd rekening gehouden met de opheffing van de verkoop van taks-vrije producten.

Net als andere landen van de Europese Unie, heeft ook België de Raad van de Europese Unie overigens verzocht om die aangelegenheid bij te sturen.

— *Waarin werd op het vlak van de taalkaders voorzien ?*

(Vraag van de heer Vandenhaute)

Overeenkomstig de opmerking van de Raad van State zal de Vaste commissie voor taaltoezicht ter zake om advies worden gevraagd. Naar analogie van wat voor Sabena gebeurde, zal in een afwijking worden voorzien.

— *Het Comité voor regulering en coördinatie krijgt adviesbevoegdheid; wie heeft de beslissingsbevoegdheid ?*

(Vraag van de heer Vandenhaute)

Tal van wat beslissingen zullen worden genomen door de beheerders, die volkomen eigenmachting optreden binnen de kijftlijnen die in het beheerscontract dat de betrekkingen tussen de onderneming en de overheid regelt, werden uitgetekend.

De minister zal evenwel een beslissings-bevoegdheid behouden en zal ongetwijfeld optreden, bijvoorbeeld bij bruuske stijgingen van de taksen.

Beslissingen over de capaciteit van de luchthaven ressorteren onder de bevoegdheid van Belgocontrol, dat daarbij met inachtneming van de bepalingen van haar beheerscontract zal optreden.

Er zij onderstreept dat het beheerscontract zowel ten opzichte van de BIAC als van Belgocontrol, een belangrijke waarborg zal bieden inzake van de uitvoering van de taken van openbare dienstverlening.

l'emprunt obligataire convertible, les obligataires pourront, s'ils le désirent, exercer leur droit de conversion - avant même la cession - au taux convenu dans le cadre du protocole d'accord conclu avec les investisseurs privés.

— *Des compensations sont-elles prévues pour la suppression des recettes engendrées par les ventes hors taxe ?*

(Question de Mme Cahay)

Dans les projections établies, la suppression des ventes hors taxe a été intégrée.

Comme d'autres Etats membres de l'Union européenne, la Belgique a par ailleurs demandé au Conseil de l'Union européenne de revoir cette question.

— *Qu'est-il prévu en matière de cadre linguistique ?*

(Question de M. Vandenhaute)

La Commission permanente de contrôle linguistique sera consultée, conformément à la remarque formulée par le Conseil d'Etat. A l'instar de ce qui a été appliqué pour la Sabena, une dérogation sera organisée.

— *Si le Comité de régulation et de coordination a une compétence d'avis, qui aura le pouvoir de décision ?*

(Question de M. Vandenhaute)

Bon nombre de décisions seront prises par les gestionnaires, agissant en toute autonomie dans les limites fixées par le contrat de gestion, lequel règle les rapports entre l'entreprise et l'autorité publique.

Le ministre détiendra toutefois un pouvoir de décision et ne manquerait pas d'intervenir s'il était par exemple procédé à des hausses brutales du montant des taxes.

Les décisions relatives à la capacité de l'aéroport seront de la compétence de Belgocontrol, agissant dans le respect des dispositions de son contrat de gestion.

Il faut souligner que tant vis-à-vis de la BIAC que vis-à-vis de Belgocontrol, le contrat de gestion constituera une garantie importante de l'exécution des missions de services publics.

— *Hoe zal de complementariteit tussen vliegtuig en HST vorm krijgen ?*

(Vraag van mevrouw Cahay)

In het raam van de bouw van een tweede HST-terminal in Brussel, waarvoor Schaarbeek werd uitgekozen, wordt via een «horizontale lift» een permanente verbinding met de luchthaven tot stand gebracht.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft zich met die keuze akkoord verklaard.

De minister heeft toch gevraagd ook na te gaan of het mogelijk is om met een aantal HST-treinen Zaventem aan te doen.

— *Comment organiser la complémentarité entre l'avion et le TGV ?*

(Question de Mme Cahay)

Dans le cadre de la création d'un deuxième terminal TGV à Bruxelles, pour lequel le choix s'est porté sur Schaerbeek, une liaison permanente avec l'aéroport est prévue, sous la forme d'un «ascenseur horizontal».

La Région de Bruxelles-Capitale a marqué son accord sur cette option.

Le ministre a toutefois demandé que soit également étudiée la possibilité d'organiser l'arrêt à l'aéroport de quelques TGV.