

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

3 december 2002

**ONTWERP VAN
PROGRAMMAWET 1**

AMENDEMENT

voorgesteld na de indiening van het verslag

Nr. 258 **VAN DE REGERING**

Art. 473

De volgende wijzigingen aanbrengen:

A) in § 3, de woorden «de exploitant van de luchthaven Brussel-Nationaal» **vervangen door de woorden** «de maatschappij belast met de financiering van het programma»;

B) In § 4, de woorden «benevens in voorkomend geval de betrokken Gewesten» **doen vervallen.**

Voorgaande documenten :

Doc 50 **2124/ (2002/2003)** :

001 : Wetsontwerp.

002 : Wetsontwerp.

003 : Bijlagen.

004 tot 020 : Amendementen.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

3 décembre 2002

**PROJET DE
LOI-PROGRAMME 1**

AMENDEMENT

présenté après le dépôt du rapport

N° 258 **DU GOUVERNEMENT**

Art. 473

Apporter les modifications suivantes:

A) Au § 3, remplacer les mots «à l'exploitant de l'aéroport de Bruxelles-National» **par les mots** «à la société chargée du financement du programme»;

B) Au § 4, supprimer les mots «le cas échéant au côté des Régions concernées».

Documents précédents :

Doc 50 **2124/ (2002/2003)** :

001 : Projet de loi.

002 : Projet de loi.

003 : Annexes.

004 à 020 : Amendements.

VERANTWOORDING

De memorie van toelichting moet als volgt worden aangevuld :

1. Op het einde van het eerste paragraaf, moet worden toegevoegd:

«Een dergelijk programma valt onder de bevoegheid die de federale overheid heeft om de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal te regelen, krachtens artikel 6, §1, X, 7°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 betreffende institutionele hervormingen. Op basis daarvan is de federale overheid in feite bevoegd om maatregelen te nemen die de bedoeling hebben de schade te beperken die door de exploitatie van de luchthaven wordt veroorzaakt in het nadeel van de omwonenden van deze luchthaven. Wat betreft de bevoegheden van de gewesten – zijnde het Vlaamse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk gewest – op het vlak van milieu, moet worden opgemerkt dat voor de uitvoering van het voorgestelde akoestisch isolatieprogramma de gewestelijke wetgevingen op geen enkel vlak moet worden gewijzigd».

2. In paragraaf 5 moeten de woorden «de gebruikers» vervangen worden door de woorden «de luchtvaartmaatschappijen die de luchthaven gebruiken».

3. Paragraaf 5 moet als volgt worden aangevuld :

«Het is belangrijk in dat opzicht te benadrukken dat het Groenboek van de Europese Commissie van 4 november 1996, «Toekomstbeleid inzake de strijd tegen geluidshinder», aanbeveelt dat er luchthavenheffingen worden ingevoerd met het oog op het opstellen van isoleringprogramma's. De Commissie merkt meer bepaald op (pagina 13) dat geluidsheffingen als onderdeel van de tarifiering voor het gebruik van de luchthaven vaak worden toegepast. In de meeste landen worden de inkomsten uit deze heffingen besteed aan programma's voor geluidsisolering rond luchthavens.

Het is algemeen aanvaard dat de maatregelen die worden doorgevoerd om de schade te beperken die door de exploitatie van de luchthaven wordt veroorzaakt ten nadele van de omwonenden van deze luchthaven deel uitmaken van de prestaties die worden geleverd ten behoeve van de luchtvaartmaatschappijen, net zoals andere maatregelen die de bedoeling hebben de omgeving van de luchthaven te beschermen of de maatregelen waarmee wordt gezorgd voor de veiligheid en beveiliging van vliegtuigen en passagiers.;

4. In paragraaf 6 moet het woord «overeengekomen» vervangen worden door het woord «voorzien».

5. Het laatste paragraaf moet als volgt worden herschreven:

«Het is belangrijk te onderstrepen dat het isoleringprogramma een neutrale impact heeft op de begroting en dat, aangezien het

JUSTIFICATION

L'exposé des motifs doit être complété comme suit :

1. A la fin du premier paragraphe, doit être inséré :

«Un tel programme relève de la compétence que détient l'autorité fédérale en vue de régler l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National en vertu de l'article 6, §1^{er}, X, 7°, de la loi spéciale du 8 août 1980 des réformes institutionnelles. A ce titre, l'autorité fédérale est, en effet, compétente pour prendre des mesures qui tendent à limiter les dommages que l'exploitation de l'aéroport est de nature à causer aux habitants des abords de celui-ci. En ce qui concerne les compétences que détiennent les Régions – en l'espèce, la Région Flamande et la Région Bruxelles-capitale – dans le domaine de l'environnement, il convient de noter que la mise en œuvre du programme d'isolation acoustique proposé ne nécessite aucune modification des législations régionales.».

2. Au paragraphe 5 les mots «des utilisateurs» doivent être remplacés par les mots «des compagnies aériennes utilisatrices».

3. Le paragraphe 5 doit être complété comme suit :

«Il importe de souligner à cet égard que le Livre Vert de la Commission Européenne du 4 novembre 1996 «Une politique d'avenir en matière de lutte contre les nuisances sonores» recommande le recours à des redevances aéroportuaires en vue de financer des programmes d'isolation. La Commission note en particulier (page 13) qu'une redevance bruit comme composante des tarifs aéroportuaires est un instrument fréquemment utilisé. Dans la plupart des pays les revenus de cette redevance sont affectés à des programmes d'isolation acoustique autour des aéroports.

Il est communément admis que les mesures prises pour limiter les dommages que l'exploitation de l'aéroport est de nature à causer aux habitants aux abords de celui-ci constituent une composante des prestations accomplies au bénéfice des compagnies aériennes utilisatrices tout comme le sont les autres mesures visant à protéger l'environnement de l'aéroport ou les mesures visant à garantir la sécurité et la sûreté des avions et des passagers.»;

4. Au paragraphe 6 le mot «convenu» doit être remplacé par le mot «prévu»;

5. Le dernier paragraphe doit être réécrit comme suit :

«Il incombe de souligner que le programme d'isolation a un impact budgétaire neutre et que vu le fait qu'il sera financé par

zal worden gefinancierd door de heffingen die – zolang het nodig is om alle kosten te kunnen dekken – worden opgelegd aan de luchtvaartmaatschappijen, er op de borg vanwege de Staat normaal gezien geen beroep zal moeten worden gedaan.».

*De vice-eerste minister en minister
van Mobiliteit en Vervoer,*

Isabelle DURANT

une redevance à charges des compagnies aériennes aussi longtemps que nécessaire pour couvrir l'ensemble des coûts la garantie de l'État ne devrait normalement pas être utilisée.».

*La vice-première ministre et
ministre de la Mobilité et des Transports,*

Isabelle DURANT