

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

16 december 2009

**WETSONTWERP**

**houdende diverse bepalingen**

**(art. 1 tot 15 en 156)**

**VERSLAG**

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN  
UITGEBRACHT DOOR  
DE HEER **Roel DESEYN**

**INHOUD**

	Blz.
I. Artikelen 1 tot 15 (Mobiliteit) .....	3
II. Artikel 156 (Telecommunicatie) .....	9
III. Stemming over het geheel.....	11

Voorgaande documenten:

**Doc 52 2299/ (2009/2010):**

001: Wetsontwerp.  
002 en 003: Amendementen.  
004: Verslag.  
005 en 006: Amendementen.  
7 tot 11: Verslagen.  
12: Tekst aangenomen in de commissie.  
13 en 14: Amendementen.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

16 décembre 2009

**PROJET DE LOI**

**portant des dispositions diverses**

**(art. 1 à 15 et 156)**

**RAPPORT**

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

**SOMMAIRE**

	Pages
I. Articles 1 <sup>er</sup> à 15 (Mobilité) .....	3
II. Article 156 (Télécommunications) .....	9
III. Vote sur l'ensemble .....	11

Documents précédents:

**Doc 52 2299/ (2009/2010):**

001: Projet de loi.  
002 et 003: Amendements.  
004: Rapport.  
005 et 006: Amendements.  
7 à 11: Rapports.  
12: Texte adopté par la commission.  
13 et 14: 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, Cathy Plasman
Ecolo-Groen!	Ronny Balcaen
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
Philippe Blanchart, Camille Dieu, Karine Lalieux
Herman De Croo, Sofie Staelraeve, Luk Van Biesen
Annick Ponthier, Bruno Valkeniers, Francis Van den Eynde
Hans Bonte, Magda Raemaekers
Thérèse Snoy et d'Oppuers, Stefaan Van Hecke
Josy Arens, Marie-Martine Schyns
Els De Rammelaere, Ben Weyts

<p>cdH : centre démocrate Humaniste          CD&amp;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</p>	<p>Afkortingen bij de nummering van de publicaties:          DOC 52 0000/000: Parlementair document van de 52<sup>e</sup> zittingsperiode + basisnummer en volgnummer          QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden          CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)          CRABV: Beknopt Verslag (blauwe kaft)          CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)          PLEN: Plenum          COM: Commissievergadering          MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)</p>	<p>Abréviations dans la numérotation des publications:          DOC 52 0000/000: Document parlementaire de la 52<sup>ème</sup> législature, suivi du n° de base et du n° consécutif          QRVA: Questions et Réponses écrites          CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)          CRABV: Compte Rendu Analytique (couverture bleue)          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: Séance plénière          COM: Réunion de commission          MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</p>
---	---	--

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

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft de artikelen 1 tot 15 en 156 van voorliggend wetsontwerp onderzocht tijdens haar vergadering van 14 december 2009.

## I. — ARTIKELEN 1 TOT 15 (MOBILITEIT)

### A. Inleidende uiteenzetting van de staatssecretaris voor Mobiliteit

*De staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, de heer Etienne Schouppe, geeft toelichting bij de artikelen 1 tot 15.*

Hoofdstuk 1 – Instantie voor de handhaving van verordening 1371/2007

verordening (EG) nr. 1371/2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer is sinds 3 december 2009 van toepassing op de NMBS-groep en zal vanaf 1 januari 2010 van toepassing worden op andere spoorondernemingen dan de NMBS die internationaal vervoer in België verzorgen. De verordening vereist in principe geen bijzondere maatregel van tenuitvoerlegging in Belgisch recht. Ze staat op zichzelf.

De verordening legt de lidstaten evenwel op de nodige uitvoeringsmaatregelen te nemen, met name in verband met de verplichtingen die ze oplegt, te weten:

- de aanwijzing van de instantie die verantwoordelijk is voor de handhaving van de verordening als bedoeld in verordening 1371;
- de vastlegging van de voor de toepassing van artikel 30, § 2, van verordening 1371 vereiste procedureregels;
- de in artikel 32 van verordening 1371 bedoelde sanctieregeling die van toepassing is in geval van schending van de bepalingen van verordening 1371.

Concreet zal de directeur-generaal van het directoraat-generaal Vervoer te Land van de FOD Mobiliteit en Vervoer belast zijn met de toepassing van verordening 1371; voorts zullen ook ambtenaren uit zijn diensten worden aangewezen om hem te helpen zijn taak uit te voeren.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné les articles 1<sup>er</sup> à 15 et 156 de ce projet de loi au cours de sa réunion du 14 décembre 2009.

## I. — ARTICLES 1<sup>ER</sup> À 15 (MOBILITÉ)

### A. Exposé introductif du secrétaire d'État à la Mobilité

*Le secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, M. Etienne Schouppe, commente les articles 1<sup>er</sup> à 15.*

Chapitre 1<sup>er</sup> – De l'organisme chargé de l'application du règlement (CE) 1371/2007

Le règlement 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires s'applique depuis le 3 décembre 2009 au groupe SNCB, et, à partir du 1 janvier 2010, aux entreprises ferroviaires autres que la SNCB qui feront du transport international en Belgique. Le règlement ne nécessite en principe aucune mesure particulière d'exécution en droit belge. Il se suffit à lui-même.

Cependant, le règlement impose aux États de prendre toute mesure d'exécution nécessaire, notamment en ce qui concerne les obligations imposées par le règlement, à savoir:

- la désignation de l'organisme chargé de l'application du règlement prévu à l'art 30, § 1<sup>er</sup> du règlement 1371;
- la détermination des règles de procédures nécessaires à l'application de l'art.30, § 2 du règlement 1371;
- le régime des sanctions prévu à l'art. 32 du règlement 1371, applicables en cas de violation des dispositions du règlement 1371.

Concrètement, ce sera le directeur général de la direction générale Transports terrestres du SPF Mobilité et Transports qui sera chargé de l'application du règlement 1371; des fonctionnaires de sa direction générale seront également désignés pour l'aider dans sa nouvelle mission.

## Hoofdstuk 2 - Luchtvaart

### Artikelen 9 en 10

De personeelsleden die werken op luchthavens en hun bijgebouwen moeten houder zijn van een luchthavenidentificatiebadge. Die badges worden afgeleverd na veiligheidsverificatie.

De wet van 3 mei 2005 houdende wijziging van de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen schrijft voor dat de veiligheidsadviezen worden verstrekt door de nationale veiligheids-overheid. Er werd in een overgangperiode voorzien om borg te staan voor de continuïteit: de directeur-generaal Luchtvaart wordt tijdens die overgangperiode gemachtigd om die veiligheidsadviezen verder af te leveren. Het einde van die overgangperiode, aanvankelijk voorzien voor einde 2007, werd tweemaal uitgesteld met een jaar.

In het artikel 10 van het wetsontwerp wordt bepaald dat die overgangperiode nog met een jaar wordt verlengd. Volgens het advies van de diensten die in deze instantie zijn samengevoegd, zou de werkbelasting die uit een dergelijke bevoegdheid voortvloeit te hoog liggen om de continuïteit van de aflevering van de adviezen te garanderen, wat een essentieel aspect is om de veiligheid te kunnen verzekeren op Belgische luchthavens, rekening houdende met de internationale verplichtingen op dat gebied.

Met artikel 9 wordt ook de wettelijke basis gecreëerd om over te stappen van de huidige overgangsregeling naar een permanente wettelijke regeling inzake de uitvoering van veiligheidsverificaties en de verstrekking van veiligheidsadviezen in het kader van de aflevering van luchthavenidentificatiebadges.

### Artikelen 11 tot 14

Als gevolg van de politiehervorming werd een wettelijke basis voor de uitvoering van de beveiligingstaken van de luchthaveninspectiediensten en van de luchtvaartinspectie verankerd in de wet van 1999 en haar uitvoeringsbesluiten. Tot op heden is die wettelijke basis uitsluitend voorhanden voor de luchthaven Brussel-Nationaal.

Daar tegenover staat dat de luchthaveninspectiediensten van de regionale luchthavens nog niet over een voldoende juridische basis beschikken voor de uitvoering van hun beveiligingstaken (fouillering van passagiers, toegangscontrole...) en hun toezichtstaken op het vlak van veiligheid. Het voorliggende ontwerp

## Chapitre 2 – Transport aérien

### Articles 9 et 10

Les membres du personnel qui travaillent dans les aéroports et leurs annexes doivent être titulaires d'un badge d'identification. Ces badges sont délivrés après une vérification de sécurité.

La loi du 3 mai 2005 modifiant la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations de sécurité prévoit que les avis de sécurité sont fournis par l'Autorité nationale de sécurité. Pour garantir la continuité, une période de transition est prévue, au cours de laquelle le directeur général du Transport aérien est habilité à rendre ces avis de sécurité. La fin de cette période de transition, initialement prévue à la fin de 2007, a été par deux fois reportée d'un an.

L'article 10 du projet de loi à l'examen dispose que cette période transitoire est prolongée d'un an. Selon l'avis des services fusionnés au sein de cette instance, la charge de travail liée à l'exercice d'une telle compétence serait trop importante pour garantir la continuité de la formulation des avis, qui est un aspect essentiel pour assurer la sécurité des aéroports belges, en tenant compte des obligations internationales en ce domaine.

L'article 9 jette également les bases légales en vue de passer du régime transitoire actuel vers un régime légal permanent en ce qui concerne l'exécution des vérifications de sécurité et la mission de rendre des avis de sécurité dans le cadre de la délivrance badges d'identification d'aéroport.

### Articles 11 à 14

À la suite de la réforme des polices, une base légale pour l'exécution des tâches de sécurité de l'inspection aéroportuaire a été consacrée par la loi de 1999 et ses arrêtés d'exécution. Jusqu'ici, cette base légale existe uniquement pour l'aéroport de Bruxelles-National.

En revanche, les inspections aéroportuaires des aéroports régionaux ne disposent pas encore d'une base juridique suffisante pour l'exécution de leurs tâches de sécurité (fouille des passagers, contrôle des accès...) et leurs missions de surveillance en matière de sécurité. Le projet de loi à l'examen prévoit dès lors une extension

van wet voorziet daarom in een uitbreiding van de wettelijke basis tot de luchthaveninspectiediensten op de regionale luchthavens.

Het ontwerp voorziet ook in een link tussen het directoraat-generaal Luchtvaart als “*Appropriate National Authority*” en de verschillende luchthavens door middel van de invoering van een mandaat van adjunct-hoofdinspecteur van luchthaveninspectie. Die link is vereist om tegemoet te komen aan de Europese regelgeving.

## B. Algemene bespreking

*De heer Jan Mortelmans (VB)* betreurt dat de FOD Mobiliteit en Vervoer nog altijd verantwoordelijk blijft voor de uitvoering van veiligheidsverificaties en de verstrekking van veiligheidsadviezen, terwijl de staatssecretaris erop wijst dat de werkdruk die voortvloeit uit die verantwoordelijkheid hoog ligt. Welke oplossing stelt de staatssecretaris voor?

De Vlaamse regering heeft gevraagd rekening te houden met de benamingen van hun keuze, zoals de verandering van de naam Luchthaven Antwerpen-Deurne in Luchthaven Antwerpen. Waarom wordt die benadering niet gevolgd in voorliggend wetsontwerp? De Raad van State wijst op het feit dat de Gewesten niet werden geraadpleegd.

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V)* wijst op het feit dat in het kader van de Europese verordening 1371/2007 oorspronkelijk de oprichting van een ombudsdienst gepland was, terwijl dergelijke bepaling niet in voorliggend wetsontwerp is opgenomen. Wat is de oorzaak daarvan?

De NMBS-groep neemt nu reeds een aantal initiatieven voor de bescherming van de klant. In welk mate zal Europese verordening 1371, die dezelfde problematiek behandelt, nog een impact hebben op de werking van de NMBS-groep? Wordt overwogen om de bepalingen van de verordening ook toe te passen in het nationaal verkeer?

De Raad van State oordeelde dat de kosten van de instanties niet gefinancierd mogen worden door retributies, zoals werd vooropgesteld in het voorontwerp van wet. Werd in de begroting rekening gehouden met die beperking?

*De heer David Geerts (sp.a)* is van oordeel dat het onderbrengen van de ombudsdienst bij een onafhankelijke instantie overweging verdient. Wat is het standpunt van de staatssecretaris daarover?

de la base légale aux inspections aéroportuaires des aéroports régionaux.

Le projet prévoit également un lien entre la direction générale de la Navigation aérienne comme “*Appropriate National Authority*” et les différents aéroports par le biais de l’introduction d’un mandat d’inspecteur principal adjoint de l’inspection aéroportuaire. Ce lien est nécessaire pour respecter la réglementation européenne.

## B. Discussion générale

*M. Jan Mortelmans (VB)* déplore que le SPF Mobilité et Transports reste chargé de l’exécution des vérifications de sécurité et de l’octroi des avis de sécurité, alors que le secrétaire d’État a souligné la charge de travail importante découlant de cette responsabilité. Quelle solution le secrétaire d’État propose-t-il à cet égard?

Le gouvernement flamand a demandé qu’il soit tenu compte des dénominations qu’il a choisies. Ainsi, “*Luchthaven Antwerpen-Deurne*” a été remplacé par “*Luchthaven Antwerpen*”. Pourquoi le projet de loi à l’examen n’adopte-t-il pas une approche similaire? Le Conseil d’État a souligné l’absence de consultation des Régions.

*M. Jef Van den Bergh (CD&V)* attire l’attention sur le fait qu’à l’origine, la création d’un service de médiation avait été prévue dans le cadre du règlement européen 1371/2007. Or, le projet de loi à l’examen ne comporte aucune disposition en la matière. Quelle en est la raison?

Le groupe SNCB est déjà en train de prendre un certain nombre d’initiatives visant à protéger sa clientèle. Dans quelle mesure le règlement européen n° 1371, qui traite de la même problématique, pourra-t-il encore avoir un impact sur le fonctionnement du groupe SNCB? Envisage-t-on d’appliquer également les dispositions du règlement au trafic intérieur?

Le Conseil d’État a jugé que les frais afférents aux instances ne peuvent pas être financés par voie de redevances, ainsi que le proposait l’avant-projet de loi. Cette limitation a-t-elle été prise en considération dans le budget?

*M. David Geerts (sp.a)* estime que la piste de l’intégration du service de médiation au sein d’une instance indépendante mérite d’être envisagée. Qu’en pense le secrétaire d’État?

*De staatssecretaris* stelt dat de nationale veiligheids-overheid niet in staat is veiligheidsverificaties uit te voeren en veiligheidsadviezen te verstrekken in het kader van de aflevering van luchthavenidentificatiebadges, gelet op het grote aantal aanvragen. Als zij deze taak moet uitvoeren, zou haar werkbelasting verdubbelen. De nationale veiligheidsautoriteit heeft gevraagd dat de FOD mobiliteit en Vervoer nog voor een jaar de veiligheidstaken op zich zou nemen.

De spreker heeft aan de Gewesten gevraagd welke de namen zijn waaronder de luchthavens formeel moeten worden erkend. De luchthaven Brussel-Nationaal heeft ter zake geen voorstellen geformuleerd. De staatssecretaris betwijfelt of een van de Gewesten vragende partij is om bevoegd te worden voor de luchthaven Brussel-Nationaal omdat de lasten enorm zwaar zijn. Verder werden daarover geen opmerkingen geformuleerd in het advies van de Raad van State.

De oprichting van een ombudsdienst wordt verschoven naar een nog in te dienen wetsontwerp, dat in 2010 zal worden behandeld.

De ombudsdienst focust op de individuele commerciële klachten van klanten, terwijl de regulator bevoegd is voor inhoudelijke, reglementaire aangelegenheden. Voor de kwaliteit van de informatieverstrekking is het beter de twee instanties te scheiden en de ombudsdienst onafhankelijk van de regulator te maken.

Voor eventuele klachten moeten de spoorwegmaatschappijen zelf een dienst oprichten; de ombudsdienst moet immers de instantie zijn waar klanten een zaak kunnen aanhangig maken nadat ze bij de klachtdiensten van de vervoersmaatschappijen geen gehoor hebben gekregen.

De financiering van de ombudsdienst zal gebeuren door de overheveling van kredieten die aan de spoorwegen zouden toekomen, maar nu worden overgeheveld naar de FOD Mobiliteit en Vervoer.

### C. Artikelsgewijze bespreking en stemming

#### Artikel 1

Dit artikelen geeft geen aanleiding tot debat. Het wordt eenparig aangenomen

*Le secrétaire d'État* indique que l'autorité nationale de sécurité n'est pas en mesure de réaliser des vérifications de sécurité et de rendre des avis de sécurité dans le cadre de la délivrance de badges d'identification d'aéroport, compte tenu du grand nombre de demandes. L'autorité nationale de sécurité a demandé au SPF Mobilité et Transports de se charger des missions de sécurité pendant une année encore.

L'intervenant a demandé aux Régions de lui communiquer les dénominations officielles sous lesquelles les aéroports doivent être reconnus. L'aéroport de Bruxelles National n'a pas formulé de propositions en la matière. Le secrétaire d'État doute que l'une des Régions souhaite se voir confier la compétence de l'aéroport de Bruxelles National, car celle-ci s'accompagne de charges considérables. Il souligne par ailleurs qu'aucune observation n'a été formulée en la matière dans l'avis du Conseil d'État.

La création d'un service de médiation fera l'objet d'un projet de loi qui doit encore être déposé et sera examiné en 2010.

Le service de médiation a pour rôle de traiter les plaintes commerciales individuelles déposées par des clients, alors que le régulateur est compétent pour les questions de fond ou réglementaires. Pour garantir la qualité des informations, il est préférable de scinder ces deux instances et de faire en sorte que le service de médiation soit indépendant du régulateur.

C'est aux compagnies de chemins de fer elles-mêmes qu'il incombe de créer un service de réclamations; en effet, le service de médiation a pour vocation d'être saisi par les clients qui n'ont pas été entendus par les services de réclamations des sociétés de transport.

Le financement du service de médiation aura lieu par le transfert, au SPF Mobilité et Transports, de crédits qui devaient normalement revenir aux chemins de fer.

### C. Discussion des articles et votes

#### Article 1<sup>er</sup>

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

## Art. 2

Amendement nr. 1 (DOC 52 2299/006) wordt ingediend door de heer David Geerts. Het strekt tot de weglating van de artikelen 2 tot 15.

*De heer David Geerts (sp.a)* verklaart dat hij het amendement intrekt omdat de regeling voor de instelling van een ombudsdienst, een zaak die minder dringend is, terecht uit het ontwerp werd weggelaten (in tegenstelling tot het voorontwerp).

## Art. 3 tot 8

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt. Ze worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

## Art. 9

Dit artikel geeft geen aanleiding tot debat. Het wordt aangenomen met 11 tegen 3 stemmen.

## Art. 10 en 11

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt. Ze worden achtereenvolgens aangenomen met 11 tegen 3 stemmen.

## Art. 12

Amendement nr 3 (DOC 52 2299/006) wordt ingediend door de heer Van den Bergh (c.s.). Het strekt ertoe in punt 1 een bepaling e) in te voegen, dat strekt tot de schrapping van de woorden "Zij kunnen in deze geen richtlijnen ontvangen vanwege de exploitant van de luchthaven".

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V)* legt uit dat het om een wetgevingstechnische correctie gaat: een herhaling dient te worden vermeden.

Om de tekst duidelijker te maken, beslist de commissie om punt d) van artikel 12 te beschouwen als een vervanging van het gehele tweede lid van het beoogde artikel 39, § 1, zodat ondubbelzinning wordt bepaald dat de zin "zij kunnen in deze geen richtlijnen ontvangen vanwege de exploitant van de luchthaven" wel degelijk behouden blijft.

Amendement nrs. 5 en 6 (DOC 52 2299/006) worden ingediend door de heren Mortelmans en Stevenheydens. Ze strekken tot de vervanging van de woorden "de luchthaven Brussel-Nationaal" door de woorden "de luchthaven van Zaventem" in de punten d) en e) van het artikel.

## Art. 2

M. David Geerts présente un amendement (n° 1, DOC 52 2299/006) tendant à supprimer les articles 2 à 15.

*M. David Geerts (sp.a)* déclare retirer l'amendement, étant donné que les règles relatives à l'organisation d'un service de médiation, une question moins urgente, ont été à juste titre supprimées du projet (alors qu'elles figuraient dans l'avant-projet).

## Art. 3 à 8

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation. Ils sont successivement adoptés à l'unanimité.

## Art. 9

Cet article ne donne lieu à aucune observation. Il est adopté par 11 voix contre 3.

## Art. 10 et 11

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation. Ils sont successivement adoptés par 11 voix contre 3.

## Article 12

M. Van den Bergh et consorts présentent un amendement n° 3 (DOC 52 2299/006) tendant à insérer, au point 1, une disposition e), visant à supprimer les mots "Ils ne peuvent, dans l'exercice de ces compétences recevoir aucune directive de l'exploitant de l'aéroport".

*M. Jef Van den Bergh (CD&V)* explique qu'il s'agit d'une correction d'ordre légistique visant à éviter une répétition.

Pour clarifier le texte, la commission décide de considérer le point d) de l'article 12 comme un remplacement de l'ensemble de l'alinéa 2 de l'article 39, § 1<sup>er</sup> visé, afin de prévoir explicitement que la phrase "Ils ne peuvent, dans l'exercice de ces compétences, recevoir aucune directive de l'exploitant de l'aéroport" est bien maintenue.

MM. Mortelmans en Stevenheydens présentent les amendements n°s 5 et 6 (DOC 52 2299/006) tendant à remplacer les mots "l'aéroport de Bruxelles-National" par les mots "l'aéroport de Zaventem" aux points d) et e) de l'article.

*De heer Jan Mortelmans (VB)* verklaart de bedoeling van het amendement: uit de naam moet duidelijk blijken dat de luchthaven op Vlaams grondgebied ligt.

Amendement 3 wordt aangenomen met 11 stemmen en 3 onthoudingen.

Amendementen nrs. 5 en 6 worden verworpen met 11 tegen 3 stemmen.

Het gewijzigde artikel 12 wordt aangenomen met 11 stemmen en 3 onthoudingen.

#### Art. 12/1 (*nieuw*)

Amendement nr. 4 (DOC 52 2299/006) wordt ingediend door de heren Mortelmans en Stevenheydens. Het strekt tot de invoeging van een nieuw artikel, luidende: "In dezelfde wet worden in artikel 14/1 de woorden "luchthaven van Brussel-Nationaal" vervangen door de woorden "luchthaven van Zaventem"."

Amendement nr. 4 wordt verworpen met 11 tegen 3 stemmen. Derhalve wordt geen nieuw artikel in het wetsontwerp ingevoegd.

#### Art. 13 en 14

Artikelen 13 en 14 geven geen aanleiding tot debat. Ze worden achtereenvolgens eenparig aangenomen

#### Art. 14/1 (*nieuw*)

Amendement nr. 7 (DOC 52 2299/006) wordt ingediend door de heren Mortelmans en Stevenheydens. Het strekt ertoe onder Titel II – Mobiliteit—, hoofdstuk 2 – Luchtvaart een nieuwe afdeling 4 met een artikel 14/1 in te voegen.

*De heer Jan Mortelmans (VB)* verwijst naar zijn toelichting bij de amendementen nrs. 4, 5 en 6.

Amendement nr. 7 wordt verworpen met 11 tegen 3 stemmen. Derhalve wordt geen nieuw artikel in het wetsontwerp ingevoegd.

#### Art. 15

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

*M. Jan Mortelmans (VB)* précise l'objectif de l'amendement, à savoir indiquer clairement que l'aéroport est situé sur le territoire flamand.

L'amendement n° 3 est adopté par 11 voix et 3 abstentions.

Les amendements n°s 5 et 6 sont rejetés par 11 voix contre 3.

L'article 12, ainsi modifié, est adopté par 11 voix et 3 abstentions.

#### Art. 12/1 (*nouveau*)

MM. Mortelmans en Stevenheydens présentent un amendement n° 4 (DOC 52 2299/006) tendant à insérer un nouvel article rédigé comme suit: "Dans l'article 14*bis* de la même loi, les mots "aéroport de Bruxelles-National" sont chaque fois remplacés par les mots "aéroport de Zaventem"."

L'amendement n° 4 est rejeté par 11 voix contre 3. Il n'est donc pas inséré de nouvel article dans le projet de loi.

#### Art. 13 et 14

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation. Ils sont successivement adoptés à l'unanimité.

#### Art. 14/1 (*nouveau*)

MM. Mortelmans et Stevenheydens présentent un amendement (n° 7, DOC 2299/006) tendant à insérer, sous le titre II – Mobilité— Chapitre 2 – Transport aérien, une nouvelle section 4 contenant un article 14/1.

*M. Jan Mortelmans (VB)* renvoie à la justification des amendements n°s 4, 5 et 6.

L'amendement n° 7 est rejeté par 11 voix contre 3. Il n'est donc pas inséré de nouvel article dans le projet de loi.

#### Art. 15

Cet article ne donne lieu à aucune observation. Il est adopté à l'unanimité.



## II. — ARTIKEL 156 (Telecommunicatie)

### A. Inleidende uiteenzetting van de minister voor Ondernemen en Vereenvoudigen

*De minister* geeft toelichting bij hoofdstuk 4 (Wijziging van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie).

De wet van 13 juni 2005 verbiedt in art. 33, § 2 het storen van radiofrequenties, behalve wanneer het penitentiare instellingen betreft (die op hun domein wel stoorzenders mogen gebruiken).

In sommige omstandigheden is het evenwel van levensbelang om bepaalde frequenties te storen, zoals reeds op schrijvende wijze werd aangetoond in gevallen van terrorisme en oorlog, waar steeds vaker GSM's en afstandsbedieningen worden gebruikt om explosieven tot ontploffing te brengen. De minister geeft als voorbeeld de aanslagen in Madrid en de beruchte bermbommen in Afghanistan en Irak.

Er bestaat apparatuur om frequenties over een relatief beperkte afstand (enkele tientallen meters) te storen, waardoor GSM's en gelijkaardige apparaten niet meer kunnen functioneren als ontstekingsmechanisme. Die stoorapparatuur kan bijvoorbeeld worden gebruikt om de ontsteking tijdelijk onmogelijk of onschadelijk te maken, op een ogenblik waarop een konvooi langsrijdt.

De wijziging van de huidige wet zal de Belgische strijdkrachten toelaten op hun oefenterreinen met dergelijke stoorapparatuur ervaring op te doen alvorens in reële omstandigheden die apparatuur te moeten bedienen. Voorliggend artikel creëert naast de uitzondering die reeds bestond voor de penitentiare instellingen een bijkomende uitzondering voor het leger.

In tegenstelling tot wat bepaald is voor de penitentiare instellingen, wordt om redenen van classificatie en geheimhouding aan het leger geen verplichting opgelegd om een voorafgaandelijke kennisgevingstermijn van 90 dagen in acht te nemen.

## II. — ARTICLE 156 (Télécommunications)

### A. Exposé introductif du ministre pour l'Entreprise et la Simplification

*Le ministre* commente le chapitre 4 (Modification de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques).

La loi du 13 juin 2005 interdit, en son article 33, § 2, le brouillage des radiofréquences, sauf lorsqu'il s'agit d'établissements pénitentiaires (qui peuvent effectivement utiliser des systèmes de brouillage sur leur terrain).

Dans certaines circonstances, il est toutefois vital de brouiller certaines fréquences, ainsi qu'il a déjà été démontré de manière criante en cas de terrorisme et de guerre, où l'on a de plus en plus souvent recours à des GSM et à des commandes à distance pour déclencher des explosifs. Le ministre cite l'exemple des attentats de Madrid et des fameuses bombes installées au bord des routes en Afghanistan et en Irak.

Il existe des appareils permettant de brouiller les fréquences à une distance relativement faible (quelques dizaines de mètres), ce qui a pour effet d'empêcher le fonctionnement de GSM et d'appareils similaires utilisés comme mécanisme de déclenchement. Ces équipements de brouillage peuvent, par exemple, être utilisés pour empêcher ou rendre provisoirement inoffensif le déclenchement d'une bombe au passage d'un convoi.

La modification de la loi actuelle permettra aux Forces armées belges de se familiariser avec ces équipements de brouillage sur leur terrain d'exercice avant de devoir utiliser ces équipements dans des conditions réelles. L'article à l'examen crée, outre l'exception qui existait déjà pour les établissements pénitentiaires, une exception supplémentaire pour l'armée.

Contrairement à ce qui a été prévu pour les établissements pénitentiaires, l'armée, pour des raisons de classification et de discrétion, n'est pas soumise à l'obligation de respecter un délai de notification préalable de 90 jours.

**B. Bespreking en stemming**

## Art. 156

*De heer Jan Mortelmans (VB)* veronderstelt dat de betreffende apparatuur vandaag nog niet op het terrein wordt gebruikt en betreurt dat daardoor de veiligheid van de Belgische soldaten momenteel nog steeds niet wordt gewaarborgd.

*De minister* bevestigt dat de apparatuur vandaag niet wordt gebruikt in België, wel daarbuiten. Door de wettelijke basis zullen tests kunnen worden uitgevoerd op Belgisch grondgebied.

Artikel 156 wordt eenparig aangenomen

Art. 156/1 (*nieuw*)

*Amendement nr. 2* (DOC 52 2299/006) wordt ingediend door de heer Bellot (c.s.).

*De heer Francois Bellot (MR)* verklaart dat in voorliggend wetsontwerp een nieuw hoofdstuk 4/1 met het artikel 156/1 wordt ingevoegd om het statuut van de regulator van de Belgische post- en communicatiesector te wijzigen.

In de wet was reeds vermeld dat de raad van het BIPT een beroep kon doen op externe experts. Amendement nr. 2 bepaalt dat de experts de vergaderingen van de Raad kunnen bijwonen met raadgevende stem, zonder de geldigheid van de beslissingen van de Raad in gevaar te brengen, en dat ze onderworpen zijn aan dezelfde regels als de leden van de Raad op het vlak van integriteit, onafhankelijkheid en vertrouwelijkheid.

*De heer Roel Deseyn (CD&V)* onderschrijft de noodzaak om een beroep te doen op experts in specifieke technische domeinen. Hij hoopt dat in de praktische uitwerking de toevoeging van experts aan de raad de vlotte en efficiënte werking van de instantie niet in het gedrang zal brengen door bijvoorbeeld langdurig bijkomend onderzoek.

*De heer Jan Mortelmans (VB)* vraagt wie wordt bedoeld met "bijzondere opdrachthouders".

*De minister* verklaart dat er het BIPT over heel wat technische vraagstukken moet oordeel en dat hij daarvoor een beroep moet doen op experts. De nieuwe raad werd pas geïnstalleerd op 23 november 2009; er dient te worden vermeden dat de genomen beslissingen kunnen worden betwist.

**B. Discussion et vote**

## Art. 156

*M. Jan Mortelmans (VB)* suppose que les équipements concernés ne sont pas encore utilisés sur le terrain et déplore que la sécurité des soldats belges n'est dès lors toujours pas garantie pour l'instant.

*Le ministre* confirme que les équipements ne sont pas utilisés actuellement en Belgique, mais bien à l'étranger. Grâce à la base légale, des tests pourront être effectués sur le territoire belge.

L'article 156 est adopté à l'unanimité.

Art. 156/1 (*nouveau*)

*M. Bellot et consorts* présentent un amendement n° 2 (DOC 52 2299/006).

*M. Francois Bellot (MR)* explique qu'un nouveau chapitre 4/1 contenant l'article 156/1 est inséré dans le projet de loi à l'examen afin de modifier le statut du régulateur des secteurs des postes et des communications belges.

La loi prévoyait déjà que le conseil de l'IBPT pouvait faire appel à des experts externes. L'amendement n° 2 prévoit que les experts peuvent assister aux réunions du Conseil avec voix consultative, sans pour autant mettre en péril la validité des décisions du Conseil, et qu'ils sont soumis aux mêmes règles que les membres du Conseil en termes d'intégrité, d'indépendance et de confidentialité.

*M. Roel Deseyn (CD&V)* souscrit à la nécessité de faire appel à des experts dans des domaines techniques spécifiques. Il espère que, lors de l'élaboration pratique, l'adjonction d'experts au conseil ne nuira pas à la rapidité et à l'efficacité du fonctionnement de l'instance, en raison, par exemple, d'examens complémentaires de longue durée.

*M. Jan Mortelmans (VB)* demande qui il y a lieu d'entendre par les "chargés de mission particulière".

*Le ministre* précise que l'IBPT doit se prononcer sur de nombreuses questions techniques et qu'à cet effet, il doit faire appel à des experts. Le nouveau conseil n'a été installé que le 23 novembre 2009; il convient d'éviter que les décisions prises puissent être contestées.

De bijzondere opdrachthouders zullen personen zijn die vanuit de Raad een bijzondere opdracht kunnen krijgen omwille van een expertise. Hun identiteit moet nog worden bepaald.

Amendement nr. 2 wordt eenparig aangenomen. Derhalve wordt een hoofdstuk 4/1 met een art. 156/1 ingevoegd.

### III. — STEMMING OVER HET GEHEEL

Het geheel van de aan de commissie voorgelegde bepalingen wordt aangenomen met 11 stemmen en 3 onthoudingen.

*De voorzitter,*

*De rapporteur,*

François BELLOT

Roel DESEYN

Les chargés de mission particulière seront des personnes que le Conseil pourra charger d'une mission particulière en raison de leur expertise. Leur identité doit encore être précisée.

L'amendement n° 2 est adopté à l'unanimité. Il est donc inséré un chapitre 4/1 contenant un article 156/1.

### III. — VOTE SUR L'ENSEMBLE

L'ensemble des dispositions soumises à la commission sont adoptées par 11 voix et 3 abstentions.

*Le président,*

*Le rapporteur,*

François BELLOT

Roel DESEYN