



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

PLENUMVERGADERING

SÉANCE PLÉNIÈRE

woensdag

mercredi

19-02-2003

19-02-2003

14:18 uur

14:18 heures

Het Beknopt Verslag geeft een samenvatting van de debatten. Rechtzettingen kunnen schriftelijk meegedeeld worden vóór

maandag 24/02/2003, om 16 uur.

aan de dienst Vertaling BV-CRA

Fax: 02 549 82 33

e-mail: vert.crabv.correcties@deKamer.be

Le Compte rendu analytique est un résumé des débats. Des rectifications peuvent être communiquées par écrit avant le

lundi 24/02/2003, à 16 heures.

au Service de Traduction du CRA-BV

Fax: 02 549 82 33

e-mail: trad.crabv.corrections@laChambre.be

* Wordt gevoegd bij de definitieve versie van het integraal verslag (CRIV-reeks, op wit papier)

* Est joint à la version définitive du compte rendu intégral (les documents CRIV, sur papier blanc)

AGALEV-ECOLO	<i>Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
CD&V	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
FN	<i>Front National</i>
MR	<i>Mouvement réformateur</i>
PS	<i>Parti socialiste</i>
cdH	<i>centre démocrate Humaniste</i>
SP.A	<i>Socialistische Partij Anders</i>
VLAAMS BLOK	<i>Vlaams Blok</i>
VLD	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
VU&ID	<i>Volksunie&ID21</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 50 0000/000	<i>Parlementair document van de 50e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>	DOC 50 0000/000	<i>Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
QRVA	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	QRVA	<i>Questions et Réponses écrites</i>
CRIV	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)</i>	CRIV	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)</i>
CRIV	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>	CRIV	<i>Version Provisoire du Compte Rendu Intégral (sur papier vert)</i>
CRABV	<i>Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>	CRABV	<i>Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>
PLEN	<i>Plenum (witte kaft)</i>	PLEN	<i>Séance plénière (couverture blanche)</i>
COM	<i>Commissievergadering (beige kaft)</i>	COM	<i>Réunion de commission (couverture beige)</i>

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

INHOUD

Berichten van verhindering	1
REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN	1
WETSONTWERPEN EN WETSVOORSTEL	2
Wetsontwerp houdende oprichting van de Federale Raad voor de strijd tegen de illegale arbeid en de sociale fraude, het Federale Coördinatiecomité en de Arrondissementscellen (2233/1 en 2)	2
<i>Algemene bespreking</i>	2
<i>Sprekers: Bernard Baille</i> , rapporteur, Laurette Onkelinx , vice-eerste minister en minister van Werkgelegenheid	
<i>Bespreking van de artikelen</i>	3
Wetsvoorstel van de heren Denis D'hondt en Jan Peeters tot wijziging van de wet van 31 december 1963 betreffende de civiele bescherming (2272/1 en 2)	3
<i>Algemene bespreking</i>	3
<i>Bespreking van de artikelen</i>	3
<i>Sprekers: Antoine Duquesne</i> , minister van Binnenlandse Zaken	
Wetsontwerp tot wijziging van de wet van 8 augustus 1983 tot regeling van een Rijksregister van de natuurlijke personen en van de wet van 19 juli 1991 betreffende de bevolkingsregisters en de identiteitskaarten en tot wijziging van de wet van 8 augustus 1983 tot regeling van een Rijksregister van de natuurlijke personen (2226/1 tot 6)	4
<i>Algemene bespreking</i>	4
<i>Sprekers: Corinne De Permentier</i> , rapporteur, Tony Smets , Antoine Duquesne , minister van Binnenlandse Zaken	
<i>Bespreking van de artikelen</i>	7
Wetsontwerp houdende instemming met het Financieel Protocol van 4 oktober 2002 bij het Samenwerkingsakkoord van 05 april 1995 tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest inzake het internationale milieubeleid (2177/1 tot 3)	7
<i>Algemene bespreking</i>	7
<i>Sprekers: Roel Deseyn</i> , rapporteur	
<i>Bespreking van de artikelen</i>	8
Wetsontwerp tot wijziging van het Koninklijk Besluit van 22 februari 2001 houdende organisatie van de controles die worden verricht door het Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen en tot wijziging van diverse wettelijke bepalingen (2176/1 en 2)	9
<i>Algemene bespreking</i>	9
<i>Sprekers: Roel Deseyn</i> , rapporteur	

SOMMAIRE

Excusés	1
ORDRE DES TRAVAUX	1
PROJETS ET PROPOSITION DE LOI	2
Projet de loi instituant le Conseil fédéral de lutte contre le travail illégal et la fraude sociale, le Comité fédéral de coordination et les Cellules d'arrondissement (2233/1 et 2)	2
<i>Discussion générale</i>	2
<i>Orateurs: Bernard Baille</i> , rapporteur, Laurette Onkelinx , vice-première ministre et ministre de l'Emploi	
<i>Discussion des articles</i>	3
Proposition de loi de MM. Denis D'hondt et Jan Peeters modifiant la loi du 31 décembre 1963 sur la protection civile (2272/1 et 2)	3
<i>Discussion générale</i>	3
<i>Discussion des articles</i>	3
<i>Orateurs: Antoine Duquesne</i> , ministre de l'Intérieur	
Projet de loi modifiant la loi du 8 août 1983 organisant un Registre national des personnes physiques et la loi du 19 juillet 1991 relative aux registres de la population et aux cartes d'identité et modifiant la loi du 8 août 1983 organisant un Registre national des personnes physiques (2226/1 à 6)	4
<i>Discussion générale</i>	4
<i>Orateurs: Corinne De Permentier</i> , rapporteur, Tony Smets , Antoine Duquesne , ministre de l'Intérieur	
<i>Discussion des articles</i>	7
Projet de loi portant assentiment au Protocole financier du 4 octobre 2002 à l'Accord de coopération du 05 avril 1995 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-capitale relatif à la politique internationale de l'environnement (2177/1 à 3)	7
<i>Discussion générale</i>	7
<i>Orateurs: Roel Deseyn</i> , rapporteur	
<i>Discussion des articles</i>	8
Projet de loi modifiant l'arrêté royal du 22 février 2001 organisant les contrôles effectués par l'Agence fédérale pour la Sécurité de la Chaîne alimentaire et modifiant diverses dispositions légales (2176/1 et 2)	9
<i>Discussion générale</i>	9
<i>Orateurs: Roel Deseyn</i> , rapporteur	

<i>Bespreking van de artikelen</i>	10	<i>Discussion des articles</i>	10
Wetsontwerp houdende regeling van de autopsie na het onverwachte en medisch onverklaarde overlijden van een kind van minder dan achttien maanden (geamendeerd door de Senaat) (1550/12 tot 15)	11	Projet de loi réglementant la pratique de l'autopsie après le décès inopiné et médicalement inexpliqué d'un enfant de moins de dix-huit mois (amendé par le Sénat) (1550/12 à 15)	11
<i>Sprekers:</i> Anne-Mie Descheemaeker , rapporteur, Jacques Germeaux		<i>Orateurs:</i> Anne-Mie Descheemaeker , rapporteur, Jacques Germeaux	
<i>Bespreking van de artikelen</i>	12	<i>Discussion des articles</i>	12
Wetsontwerp tot wijziging van de wet van 3 mei 1999 betreffende het vervoer van zaken over de weg en de wet van 14 juli 1991 betreffende de handelspraktijken en de voorlichting en bescherming van de consument (1880/1 tot 5)	12	Projet de loi modifiant la loi du 3 mai 1999 relative au transport de choses par route et la loi du 14 juillet 1991 sur les pratiques du commerce et sur l'information et la protection du consommateur (1880/1 à 5)	12
<i>Algemene bespreking</i>	12	<i>Discussion générale</i>	12
<i>Sprekers:</i> Marie-Thérèse Coenen , rapporteur, Jos Ansoms , Liliane De Cock , Francis Van den Eynde , Jean Depreter , Daan Schalck , Ludo Van Campenhout , Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Marie-Thérèse Coenen , rapporteur, Jos Ansoms , Liliane De Cock , Francis Van den Eynde , Jean Depreter , Daan Schalck , Ludo Van Campenhout , Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
<i>Bespreking van de artikelen</i>	22	<i>Discussion des articles</i>	22

PLENUMVERGADERING

van

WOENSDAG 19 FEBRUARI 2003

14:18 uur

SÉANCE PLÉNIÈRE

du

MERCREDI 19 FÉVRIER 2003

14:18 heures

De vergadering wordt geopend om 14.18 uur door de heer Herman De Croo, voorzitter.

Tegenwoordig bij de opening van de vergadering is de minister van de federale regering: Laurette Onkelinx

De vergadering is geopend.

Een reeks mededelingen en besluiten moeten ter kennis gebracht worden van de Kamer. Zij zullen in bijlage bij het integraal verslag van deze vergadering opgenomen worden.

Berichten van verhindering

Gezondheidsredenen: André Schellens, John Spinnewyn en Jef Valkeniers
Raad van Europa: Georges Clerfayt
Interparlementaire Unie: Geert Versnick
Verhinderd: Hagen Goyvaerts

Federale regering

André Flahaut, minister van Landsverdediging: met zending buitenslands
Marc Verwilghen, minister van Justitie: met zending buitenslands
Annemie Neyts-Uyttebroeck, minister toegevoegd aan de minister van Buitenlandse Zaken, belast met Landbouw: met zending buitenslands

Regeling van de werkzaamheden

Overeenkomstig het advies van de Conferentie van voorzitters van deze morgen, stel ik u voor op de agenda van de plenaire vergadering van deze namiddag het wetsvoorstel van de heren Denis D'hondt en Jan Peeters tot wijziging van de wet van 31 december 1963 betreffende de civiele bescherming (nr. 2272/1 en 2) in te schrijven.

Geen bezwaar ? (Nee)
Aldus zal geschieden.

La séance est ouverte à 14.18 heures par M. Herman De Croo, président.

Ministre du gouvernement fédéral présente lors de l'ouverture de la séance: Laurette Onkelinx

La séance est ouverte.

Une série de communications et de décisions doivent être portées à la connaissance de la Chambre. Elles seront reprises en annexe du compte rendu intégral de cette séance.

Excusés

Raisons de Santé: André Schellens, John Spinnewyn et Jef Valkeniers
Conseil de l'Europe: Georges Clerffayt
Union interparlementaire: Geert Versnick
Empêché: Hagen Goyvaerts

Gouvernement fédéral

André Flahaut, ministre de la Défense: en mission à l'étranger
Marc Verwilghen, ministre de la Justice: en mission à l'étranger
Annemie Neyts-Uyttebroeck, ministre adjointe au ministre des Affaires étrangères, chargée de l'Agriculture: en mission à l'étranger

Ordre des travaux

Conformément à l'avis de la Conférence des présidents de ce matin, je vous propose d'inscrire à l'ordre du jour de la séance plénière de cet après-midi, la proposition de loi de MM. Denis D'hondt et Jan Peeters modifiant la loi du 31 décembre 1963 sur la protection civile (n° 2272/1 et 2).

Pas d'observations ? (Non)
Il en sera ainsi.

Wetsontwerpen en wetsvoorstel

01 Wetsontwerp houdende oprichting van de Federale Raad voor de strijd tegen de illegale arbeid en de sociale fraude, het Federale Coördinatiecomité en de Arrondissementscellen (2233/1 en 2)

Algemene bespreking

De algemene bespreking is geopend.

01.01 **Bernard Baille**, rapporteur: Dit ontwerp beoogt de oprichting van een permanente structuur die de acties van de sociale inspectie en van de arbeidsinspectie tegen het zwartwerk moet coördineren.

De minister heeft eraan herinnerd dat de vier grote inspectiediensten sinds 1993 gecoördineerde acties hebben ondernomen. Het gaat om de inspectie van de sociale wetten, de sociale inspectie, de controledienst van de RSZ en die van de RVA.

Een permanente structuur en een allesomvattend beleid ter zake ontbreken echter.

De regering wil de nadruk leggen op de weinig benijdenswaardige plaats die ons land bekleedt inzake clandestiene economie. De nieuwe structuur wordt zeer belangrijk, want hij maakt het mogelijk de acties van de inspecties efficiënter en zichtbaarder te maken. Voorts wordt een definitie gegeven van sociale fraude en illegale arbeid, die refereert naar de schending van een sociale wetgeving die uitsluitend onder de bevoegdheid van de federale overheid ressorteert.

Tijdens de algemene bespreking heb ik benadrukt dat we moeten voorkomen dat «sociale oplichters» zich ten koste van de minderbedeelden zouden verrijken. Er moet bijgevolg worden gezocht naar het evenwichtspunt tussen de voornoemde strijd en de sociale wederinschakeling van die jongeren, die op de dool zijn of geen deel uitmaken van het economisch circuit.

Mevrouw D'hondt vroeg zich af of de maatregelen in de strijd tegen het sluikwerk die zijn vervat in de onmiddellijke aangifte van tewerkstelling en de sociale identiteitskaart geen overlapping vormen met de maatregelen van dit wetsontwerp.

Op hun beurt hebben mevrouw Cahay-André en de heer Delizée gewezen op het belang van dit ontwerp in de strijd tegen het sluikwerk.

Projets et proposition de loi

01 Projet de loi instituant le Conseil fédéral de lutte contre le travail illégal et la fraude sociale, le Comité fédéral de coordination et les Cellules d'arrondissement (2233/1 et 2)

Discussion générale

La discussion générale est ouverte.

01.01 **Bernard Baille**, rapporteur: Le présent projet vise à mettre sur pied une structure permanente de coordination des différentes actions menées par les services d'inspection sociale et de lutte contre le travail au noir.

La ministre a rappelé que, depuis 1993, des actions coordonnées sont menées par les quatre grandes inspections concernées, c'est-à-dire l'inspection des lois sociales, l'inspection sociale, le service de contrôle de l'ONSS et celui de l'ONEM. Cependant, il faut bien constater l'absence d'une structure permanente et le manque de politique globale en ce domaine.

Le gouvernement entend mettre l'accent sur la triste place occupée par notre pays en matière d'économie souterraine. La future structure sera très importante car elle permettra d'augmenter l'efficacité des actions des inspections et leur visibilité. Une définition de la fraude sociale et du travail illégal a été donnée, qui fait référence à la violation d'une législation sociale qui relève uniquement des autorités fédérales.

Au cours de la discussion générale, je me suis permis d'insister sur le fait qu'il fallait éviter que des "gangsters sociaux" ne s'enrichissent au détriment des personnes défavorisées. Il convient, par ailleurs, de trouver le point d'équilibre entre la lutte précitée et la réinsertion sociale des personnes à la dérive ou en dehors du circuit économique.

Mme D'hondt s'est posé la question de savoir si les mesures de lutte contre le travail au noir contenues dans les mécanismes de la déclaration immédiate de l'emploi et de la carte d'identité sociale ne faisaient pas double emploi avec celles prévues par le texte proposé.

Mme Cahay-André et M. Delizée ont, à leur tour, souligné l'importance du présent projet en matière de lutte contre le travail au noir.

De vice-eerste minister en minister van Arbeid merkte op dat het niet de gewoonte is de sociale gesprekspartners op te nemen in een vaste structuur; die partners zijn in dat verband overigens geen vragende partij. Zo dat nodig blijkt, mogen zij echter wel bij de werking ervan worden betrokken.

De artikelen van voorliggend ontwerp werden, mits een aantal technische aanpassingen, aangenomen met tien stemmen en twee onthoudingen.

Het gehele ontwerp werd eveneens aangenomen met tien stemmen en twee onthoudingen. (*Applaus*)

01.02 Minister **Laurette Onkelinx** (*Frans*): Ik dank de heer Baille voor zijn verslag en ik wil er op wijzen dat dit ontwerp een essentieel instrument is in de strijd tegen het zwartwerk dat een echte plaag is voor onze economie.

Vraagt nog iemand het woord? (Nee)

De algemene bespreking is gesloten.

Bespreking van de artikelen

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 66,4) (2233/1)

Het wetsontwerp telt 18 artikelen.

De artikelen 1 tot 18, met tekstverbeteringen, worden artikel per artikel aangenomen.

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over het geheel zal later plaatsvinden.

02 Wetsvoorstel van de heren Denis D'hondt en Jan Peeters tot wijziging van de wet van 31 december 1963 betreffende de civiele bescherming (2272/1 en 2)

Algemene bespreking

De algemene bespreking is geopend.

De heer Cortois, rapporteur, verwijst naar zijn verslag.

De **voorzitter**: Vraagt iemand het woord? (Nee)

De algemene bespreking is gesloten.

Bespreking van de artikelen

La vice-Première ministre et ministre de l'Emploi a fait remarquer qu'il n'était pas de tradition d'intégrer les partenaires sociaux dans une structure permanente, d'autant que ces derniers ne le demandaient pas dans le cas présent; toutefois, ceux-ci pourraient y participer si le besoin s'en faisait sentir.

Les articles du présent projet ont été adoptés par dix voix et deux abstentions moyennant certains aménagements techniques.

L'ensemble du projet a été adopté également par dix voix et deux abstentions (*Applaudissements sur tous les bancs*).

01.02 **Laurette Onkelinx**, ministre (*en français*): Je remercie M. Baille pour son rapport et tiens à préciser que ce projet constitue un outil fondamental pour lutter contre le travail au noir, véritable fléau de notre économie.

Quelqu'un demande-t-il encore la parole? (Non)

La discussion générale est close.

Discussion des articles

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 66,4) (2233/1)

Le projet de loi compte 18 articles.

Les articles 1 à 18, avec corrections de texte, sont adoptés article par article.

La discussion des articles est close. Le vote sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

02 Proposition de loi de MM. Denis D'hondt et Jan Peeters modifiant la loi du 31 décembre 1963 sur la protection civile (2272/1 et 2)

Discussion générale

La discussion générale est ouverte.

M. Cortois, rapporteur, se réfère à son rapport écrit.

Le **président**: Quelqu'un demande-t-il la parole? (Non)

La discussion générale est close.

Discussion des articles

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 66,4) (2272/1)

Het wetsontwerp telt 2 artikelen.

02.01 Minister **Antoine Duquesne** (*Frans*): Ik heb twee technische opmerkingen: in de door de commissie goedgekeurde tekst zijn twee wetgevingstechnische fouten geslopen. In de tekst voorafgaand aan artikel 2 moet in het Nederlands en in het Frans worden gelezen: 'artikel 9, §1, 2^{de} lid', 'l'article 9, §1^{er}, alinéa 2', en in de Franse tekst moeten na de woorden 'les allocations' de woorden 'et notamment les allocations' worden toegevoegd.

De artikelen 1 en 2, met tekstverbeteringen, worden artikel per artikel aangenomen.

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over het geheel zal later plaatsvinden.

03 **Wetsontwerp tot wijziging van de wet van 8 augustus 1983 tot regeling van een Rijksregister van de natuurlijke personen en van de wet van 19 juli 1991 betreffende de bevolkingsregisters en de identiteitskaarten en tot wijziging van de wet van 8 augustus 1983 tot regeling van een Rijksregister van de natuurlijke personen (2226/1 tot 6)**

Algemene bespreking

De algemene bespreking is geopend.

03.01 **Corinne De Permentier**, rapporteur: Dit wetsontwerp vormt een onderdeel van e-government en de administratieve vereenvoudiging. Die omvatten drie krachtlijnen: het stroomlijnen van de gegevens, de dienstverlening aan de burgers en de vertrouwelijkheid van de gegevens over de persoonlijke levenssfeer.

De minister heeft verklaard dat de huidige procedure om toegang te verkrijgen tot gegevens, voor de mededeling ervan of voor het gebruik van het identificatienummer van het Rijksregister zeer omslachtig is. Het is derhalve nodig die procedure te vereenvoudigen. Hierbij mag evenwel niet vergeten worden de persoonlijke levenssfeer van de personen optimaal te beschermen.

Daartoe werd een sectoraal comité van het Rijksregister opgericht dat ressorteert onder de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer en dat toegang zal

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 66,4) (2272/1)

Le projet de loi compte 2 articles.

02.01 **Antoine Duquesne**, ministre (*en français*): Deux observations d'ordre technique: deux erreurs légistiques se sont glissées dans le texte voté par la commission. Dans le liminaire de l'article 2, il faut lire, en français et en néerlandais, « l'article 9, §1^{er}, alinéa 2 », « artikel 9, §1, 2de lid » et, dans le texte français, les mots «et notamment les allocations» doivent être ajoutés après « les allocations ».

Les articles 1 et 2, avec corrections de texte, sont adoptés article par article.

La discussion des articles est close. Le vote sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

03 **Projet de loi modifiant la loi du 8 août 1983 organisant un Registre national des personnes physiques et la loi du 19 juillet 1991 relative aux registres de la population et aux cartes d'identité et modifiant la loi du 8 août 1983 organisant un Registre national des personnes physiques (2226/1 à 6)**

Discussion générale

La discussion générale est ouverte.

03.01 **Corinne De Permentier**, rapporteur: Le présent projet entre dans le cadre de l'e-government et de la simplification administrative, avec trois idées sous-jacentes: la bonne transmission des données, la prestation des services aux citoyens et la confidentialité des données relatives à la vie privée.

Le ministre a précisé que la procédure actuelle visant à obtenir des informations, à les communiquer ou à utiliser le numéro de registre national est très fastidieuse. Il est nécessaire de la simplifier tout en protégeant la vie privée de manière optimale.

A cette fin a été créé un Comité sectoriel du registre national, relevant de la Commission de la protection de la vie privée, qui autorisera l'accès à l'information.

verlenen tot de informatie.

Daarnaast zal elk openbaar bestuur dat de informatie behandelt, een consultant inzake informatieveiligheid en bescherming van de persoonlijke levenssfeer moeten aanstellen.

Er is ook een wetswijziging betreffende de bevolkingsregisters en de identiteitskaarten gepland met het oog op de omvorming van de huidige identiteitskaart in een elektronische kaart: de sluitsteen van e-government en het antwoord op de vraag naar een betrouwbaar identificatiesysteem.

De Ministerraad heeft op 19 juli 2001 de nodige middelen uitgetrokken om het project in 11 proefgemeenten op te starten. De middelen om dit project in een volgende fase voort te zetten, zullen in het kader van de volgende begrotingen worden uitgetrokken.

Tijdens de algemene bespreking heeft de heer André Frédéric zijn instemming betuigd met de inhoud van het ontwerp. Hij vreest nochtans dat het een meerkost zou kunnen betekenen voor de plaatselijke besturen - volgens hem moet de federale overheid die meerkost dragen - en een stijging van de werklast van de gemeenteambtenaren omdat de kaart om de vijf jaar in plaats van, zoals nu, om de tien jaar moet worden vervangen.

De heer Jan Peeters deelt deze mening.

De heer André Smets eveneens. Hij vraagt dat een kostenanalyse zou worden gemaakt.

De minister antwoordde dat de federale Staat zich er niet toe kan verbinden de extra kosten te dragen die inherent zijn aan de tenuitvoerlegging van het wetsontwerp dat uitermate belangrijk is voor het opzetten van het proefproject waarvan de kosten integraal zullen worden terugbetaald. Daarom heeft de minister voorgesteld een amendement in te dienen dat bepaalt dat de beslissing om over te gaan tot een veralgemening van het systeem zal worden genomen bij koninklijk besluit.

De minister heeft erop gewezen dat de tenuitvoerlegging van dit nieuwe systeem overigens ook een aantal besparingen zal opleveren.

Er werd gesteld dat aangezien de nieuwe identiteitskaart maar half zo lang geldig blijft, de gemeenten dubbel zoveel personeelsleden zullen moeten inzetten voor het afgeven van de kaarten. De minister heeft beklemtoond dat die bewering geen hout snijdt. Bovendien is regelmatige

Au surplus, toute autorité publique appelée à manipuler l'information sera tenue de désigner un consultant en sécurité de l'information et en protection de la vie privée.

Une modification de la loi relative aux registres de la population et aux cartes d'identité est également prévue en vue de transformer la carte d'identité actuelle en carte électronique, point central de l'*e-gouvernement* et réponse au besoin d'un système fiable d'identification.

Les moyens nécessaires à la réalisation du projet dans 11 communes pilotes ont été prévus par le Conseil des ministres du 19 juillet 2001. Les moyens nécessaires à la poursuite du budget seront prévus dans le cadre des prochains budgets.

Dans le cadre de la discussion générale, M. André Frédéric a marqué son accord sur le fond du projet. Il craint cependant les surcoûts auxquels pourraient être exposés les pouvoirs locaux - dont il souhaite que l'Etat fédéral garantisse la prise en charge - et une augmentation de la masse de travail des employés communaux en raison du remplacement de la carte prévu tous les cinq ans contre tous les dix ans actuellement.

M. Jan Peeters partage cette position.

M. André Smets également, qui demande qu'il soit procédé à une évaluation des coûts.

Le ministre répond que l'Etat fédéral ne peut prendre en charge les surcoûts inhérents au projet mais que ce dernier est capital pour la mise en oeuvre de l'expérience pilote, dont la totalité des coûts est couverte. Il propose dès lors le dépôt d'un amendement qui prévoit que la généralisation du système sera décidée par arrêté royal.

Le ministre rappelle également que le système permettra des économies.

Le ministre souligne qu'il est inexact que la réduction de moitié de la durée de validité des cartes n'engendrera pas un doublement du nombre de personnes affectées à la délivrance de celles-ci. De plus, le renouvellement accéléré est indispensable, pour des raisons de sécurité.

vervanging om veiligheidsredenen onontbeerlijk.

De minister wijst er voorts op dat de consultant kan worden aangewezen onder het personeel van de administratie.

Mevrouw Pelzer-Salandra en consorten dienen een amendement in waarbij over de veralgemening van het systeem wordt beslist bij koninklijk besluit. Het amendement wordt aangenomen met tien stemmen en twee onthoudingen.

Het gehele aldus geamendeerde wetsontwerp wordt aangenomen met negen stemmen en drie onthoudingen.

In mijn persoonlijke naam herinner ik eraan dat de identiteitskaart moet worden beschouwd als de hoeksteen van e-government. De overheid moet in de eerste plaats zijn on-line gesprekspartner kunnen identificeren en de elektronische identiteitskaart biedt hiervoor de meeste garanties. De hieruit voortvloeiende mogelijkheden zijn eindeloos, zoals bij voorbeeld de synergie met de bankkaart. Toch maken wij ons nog zorgen om twee aspecten. De eerste bekommernis betreft de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Nochtans werden hieromtrent in het ontwerp alle mogelijke garanties ingebouwd. De tweede betreft de noodzaak voor de gemeenten om zich uit te rusten met een krachtige technologische architectuur, waarvoor financiële stimuli nodig zijn.

Tot slot kom ik terug op het misverstand betreffende de begroting waarvan in de commissie sprake was. Enerzijds is er het huidig wetsontwerp en anderzijds is er een beslissing van de Ministerraad om de nieuwe kaart in 11 proefgemeenten in te voeren met de garantie op een budgettaire nuloperatie. Er werd nog niets beslist over de kosten om de kaart algemeen in te voeren. Rekening houdend met het amendement van de regering moet de beslissing na de bespreking door de Ministerraad in een koninklijk besluit worden gegoten.

De MR-fractie staat volledig achter dit ontwerp. *(Applaus op de banken van de MR)*

03.02 Tony Smets (VLD): Dit ontwerp bevat een nieuwe regeling voor het Rijksregister en voert een elektronische identiteitskaart in. Bij de wijziging van de wetgeving op het gebruik van het Rijksregisternummer heeft men een goed evenwicht gevonden tussen een eenvoudiger procedure enerzijds en de vrijwaring van de privacy anderzijds. Het tweede luik van het ontwerp legt de wetgevende basis vast voor de invoering van de elektronische identiteitskaart. Deze identiteitskaart vormt, samen met de elektronische handtekening,

Le ministre signale en outre que le consultant peut être désigné au sein du personnel existant de l'administration.

Mme Pelzer-Salandra et consorts déposent un amendement prévoyant que la généralisation du système sera décidée par arrêté royal, qui est voté par 10 voix contre deux abstentions.

L'ensemble du projet tel qu'amendé est voté par 9 voix et trois abstentions.

En mon nom personnel, je rappelle que la carte d'identité doit être envisagée comme la pierre angulaire de l'e-government. L'essentiel pour l'autorité est de pouvoir identifier son interlocuteur en ligne, la carte d'identité à puce offrant à cet égard le plus de garanties. Les débouchés potentiels sont infinis comme des synergies avec la carte bancaire par exemple. Restent deux préoccupations. L'une tourne autour du respect de la vie privée. Le projet offre cependant toutes les garanties. L'autre, est la nécessité pour les communes de se doter d'un environnement technologique performant. Des incitants financiers seront nécessaires.

Pour conclure je reviendrai sur le malentendu budgétaire évoqué en commission. Il y a le présent projet de loi, il y a d'autre part une décision du conseil des ministres concernant l'instauration de la nouvelle carte dans 11 communes pilotes pour lesquelles la neutralité budgétaire est assurée. Rien n'est encore décidé pour ce qui est des coûts afférents à une éventuelle généralisation. Compte tenu de l'amendement du gouvernement la décision devra prendre les traits d'un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.

Le groupe MR soutient l'ensemble du projet *(Applaudissements sur les bancs du MR)*.

03.02 Tony Smets (VLD): Ce projet contient une nouvelle réglementation pour le registre national et instaure une carte d'identité électronique. Lors de la modification de la législation relative à l'utilisation du numéro de registre national, un bon équilibre a été trouvé entre une procédure simplifiée, d'une part, et la protection de la vie privée, d'autre part. Le deuxième volet du projet fixe la base légale de l'instauration de la carte d'identité électronique. Avec la signature électronique, cette carte d'identité constitue la base de l'administration électronique.

de basis voor het zogenaamde e-governement. Hierdoor kan de burger via zijn pc communiceren met de overheid. Dit leidt tot een vermindering van de administratieve rompslomp omdat de communicatie met de overheid op een efficiëntere manier verloopt. Deze administratieve vereenvoudiging is een belangrijke stap in het streven naar kostenbesparing voor de burger en voor de overheid. De VLD-fractie steunt dit voorstel dan ook volmondig. (*Applaus*)

03.03 Minister **Antoine Duquesne** (*Frans*): Het belang van dit ontwerp schuilt in het feit dat het toelaat het aantal formaliteiten terug te dringen en tegelijk de bescherming van de persoonlijke levenssfeer te verzekeren. Het maakt het leven van de burger gemakkelijker en geeft hem toegang tot alle mogelijkheden van e-government. Met de identiteitskaart zijn ook transacties mogelijk omdat ze een handtekening met certificaat bevat. De operatie zal geen meerkost betekenen voor de elf pilootgemeenten. Het amendement dat ik heb ingediend strekt ertoe de gemeenten geen bijkomende lasten op te leggen. Mochten er toch meerkosten zijn, dan moeten de nodige middelen hiervoor worden vrijgemaakt.

Ik begrijp de ongerustheid van de verdedigers van de gemeentebelangen.

De **voorzitter**: De algemene bespreking is gesloten.

Bespreking van de artikelen

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 66,4) (2226/6)

Het wetsontwerp telt 19 artikelen.

De artikelen 1 tot 19, met de bijlage, worden artikel per artikel aangenomen.

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over het geheel zal later plaatsvinden.

04 Wetsontwerp houdende instemming met het Financieel Protocol van 4 oktober 2002 bij het Samenwerkingsakkoord van 05 april 1995 tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest inzake het internationale milieubeleid (2177/1 tot 3)

Algemene bespreking

Grâce à elles, le citoyen peut communiquer avec les pouvoirs publics par le biais de son PC. Ce qui se traduit par une réduction des formalités administratives, car la communication avec les autorités se déroule plus efficacement. Cette simplification administrative constitue une étape importante dans l'effort de réduction des coûts pour le citoyen et les autorités. Le groupe VLD soutient donc résolument cette proposition. (*Applaudissements*)

03.03 **Antoine Duquesne**, ministre (*en français*) : Ce projet est important parce qu'il permet de réduire les formalités tout en assurant la protection de la vie privée. Il simplifie la vie du citoyen et lui ouvre tous les dispositifs de l'*e-gouvernement*. La carte d'identité permettra aussi de faire des transactions puisque la signature est authentifiée. La neutralité de l'opération est assurée pour onze communes pilotes. L'amendement que j'ai déposé permettra de ne pas imposer aux communes de charges supplémentaires. S'il y a surcoût, les moyens nécessaires devraient être prévus par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.

Mais je comprends que les municipalistes soient inquiets.

Le **président**: La discussion générale est close.

Discussion des articles

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 66,4) (2226/6)

Le projet de loi compte 19 articles.

Les articles 1 à 19, avec l'annexe, sont adoptés article par article.

La discussion des articles est close. Le vote sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

04 **Projet de loi portant assentiment au Protocole financier du 4 octobre 2002 à l'Accord de coopération du 05 avril 1995 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-capitale relatif à la politique internationale de l'environnement (2177/1 à 3)**

Discussion générale

De algemene bespreking is geopend.

La discussion générale est ouverte.

04.01 Roel Deseyn, rapporteur: Dit ontwerp werd besproken tijdens de vergadering van 4 februari 2003. Het heeft tot doel de instemming te verlenen aan een financieel protocol van 24 oktober 2002. Deze instemming geeft een wettelijke grondslag aan de jaarlijks verplichte bijdragen van België aan de gemengde multilaterale verdragen.

04.01 Roel Deseyn (CD&V), rapporteur: Ce projet a été examiné lors de la réunion du 4 février 2003. Il tend à porter assentiment au Protocole financier du 4 octobre 2002. Cet assentiment confèrera une base législative pour le paiement des contributions obligatoires de la Belgique aux accords multilatéraux mixtes.

De minister zei in zijn inleiding iets over de verdeelsleutel, namelijk 30 procent voor de federale staat en 70 procent voor de Gewesten. Het protocol legt de verdeelsleutel voor de Gewesten vast: 58 procent voor Vlaanderen, 33 procent voor Wallonië en 9 procent voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Dans son introduction, le ministre s'est référé à la clé de répartition, à savoir 30 pour cent pour l'Etat fédéral et 70 pour cent pour les Régions. Le protocole fixe la clé de répartition pour les Régions : 58 pour cent pour la Flandre, 33 pour cent pour la Wallonie et 9 pour cent pour la Région de Bruxelles-Capitale.

De procenten waren een onderwerp van discussie. De heer Brouns vond het hoog tijd dat ze er kwamen. Samen met de Raad van State moesten de geldende periodes worden gepreciseerd. Volgens de Raad van State geldt het protocol voor 5 jaar, de minister repliceerde dat de Gewesten dat kunnen herzien.

Ces pourcentages ont fait l'objet d'une discussion. M. Brouns estimait qu'il était grand temps que ces pourcentages soient déterminés. Les périodes d'application devaient être précisées en concertation avec le Conseil d'Etat. Selon ce dernier, le protocole est valable 5 ans, le ministre a répliqué que les Régions pouvaient réviser ce délai.

Mevrouw Van de Castele vroeg zich af op welke gronden de verdeelsleutel 30/70 was opgesteld en wat het referentiejaar was geweest. Zij vroeg zich ook af of de cijfers ook gelden voor de Belgische uitvoering van het Kyoto-protocol. Ook heren Germeaux en Bultinck hadden kanttekeningen bij de verdeelsleutel.

Mme Van de Castele s'est interrogée à propos du fondement la clé de répartition 30/70 et de l'année de référence. Elle a aussi demandé si les chiffres s'appliquaient également à la mise en œuvre du protocole de Kyoto par la Belgique. Par ailleurs, MM. Germeaux et Bultinck ont formulé certaines remarques à propos de la clé de répartition.

Volgens de minister werd gekozen voor een verdeelsleutel uit praktische overwegingen, omdat de te betalen bedragen onderhevig zijn aan veranderingen. De 70/30 was het resultaat van onderhandelingen tussen federale overheid en Gewesten. Afrondingen gebeurden volgens de minister volgens de vigerende regels. Indien de verdeelsleutel niet meer conform is aan de financieringswet, kan het financiële protocol worden herzien.

Pour le ministre, le choix de la clé de répartition a été dicté par des considérations pratiques, les contributions à payer étant évolutives. Les pourcentages 70/30 résultent de négociations entre les autorités fédérales et les Régions. Le ministre affirme qu'ils ont été arrondis conformément aux règles en vigueur. Dans le cas où la clé retenue ne serait plus en conformité avec la loi de financement, le protocole financier pourra être révisé.

Het ontwerp zou ook niet mogen worden gerelateerd aan de uitvoering van het Kyoto-protocol.

Par ailleurs, le projet ne pourrait pas être lié à la mise en œuvre du protocole de Kyoto.

De heer Brouns had het over een discrepantie tussen de data van de adviezen van de raad van State, maar die zou gewoon op een foutje berusten.

M. Brouns a mentionné une discordance entre les dates des avis du Conseil d'Etat mais il s'agirait d'une simple erreur.

Er werd geen lange discussie gevoerd. Het ontwerp werd goedgekeurd met 12 stemmen voor en één onthouding. *(Applaus)*

La discussion n'a pas été longue. Le projet a été adopté par 12 voix et une abstention. *(Applaudissements)*

Vraagt nog iemand het woord? (Nee)

Quelqu'un demande-t-il encore la parole? (Non)

De algemene bespreking is gesloten.

La discussion générale est close.

Bespreking van de artikelen

Discussion des articles

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 66,4) (2177/1)

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 66,4) (2177/1)

Het wetsontwerp telt 2 artikelen.

Le projet de loi compte 2 articles.

Er werden geen amendementen ingediend.

Aucun amendement n'a été déposé.

De artikelen 1 en 2, met de bijlagen, worden artikel per artikel aangenomen.

Les articles 1 et 2, avec les annexes, sont adoptés article par article.

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over het geheel zal later plaatsvinden.

La discussion des articles est close. Le vote sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

05 Wetsontwerp tot wijziging van het Koninklijk Besluit van 22 februari 2001 houdende organisatie van de controles die worden verricht door het Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen en tot wijziging van diverse wettelijke bepalingen (2176/1 en 2)

05 Projet de loi modifiant l'arrêté royal du 22 février 2001 organisant les contrôles effectués par l'Agence fédérale pour la Sécurité de la Chaîne alimentaire et modifiant diverses dispositions légales (2176/1 et 2)

Algemene bespreking

Discussion générale

De algemene bespreking is geopend.

La discussion générale est ouverte.

05.01 Roel Deseyn, rapporteur: Ook dit ontwerp werd op de commissievergadering van 4 februari 2003 besproken. De minister stipte evenwel aan dat dit ontwerp ook in de programmawet van december 2002 had gepast.

05.01 Roel Deseyn, rapporteur: Ce projet également a été examiné en réunion de commission du 4 février 2003. Le ministre a toutefois précisé que ce projet aurait également pu s'inscrire dans la loi-programme de décembre 2002.

Het ontwerp creëert de mogelijkheid operatoren die toeleveren aan de voedselnijverheid aan een erkenningsstelsel te onderwerpen. Dit is ingegeven door voedselveiligheidsoverwegingen. Volgens de minister is dit ontwerp een voorbeeld van de horizontale wetgeving die de bedrijfswereld wenst.

Le projet permet de soumettre à un système d'agrément les opérateurs qui approvisionnent l'industrie alimentaire. Ceci est inspiré par des considérations sur la sécurité alimentaire. Selon le ministre, ce projet constitue un exemple de la législation horizontale que souhaitent les entreprises.

Aan dit ontwerp werd een KB gekoppeld dat procedureregels vastlegt, alsook de betalingsmodaliteiten voor administratieve boetes in het kader van de voedselveiligheid.

A ce projet a été joint un premier arrêté royal qui fixe des règles de procédure, de même que les modalités de paiement pour les amendes administratives dans le cadre de la sécurité alimentaire.

Aan dit ontwerp wordt een KB gekoppeld dat de procedureregels vastlegt die gelden voor het opleggen van straffen en het ontwerp uitvoert. Er wordt ook gewerkt aan een KB over zelfcontrole. Het ontwerp moet samen met deze KB's worden gezien.

Un second arrêté royal définit les règles de procédure qui s'appliquent aux peines à infliger et met le projet en oeuvre. Un arrêté royal relatif à l'autocontrôle est également en phase d'élaboration. Le projet doit être considéré conjointement avec ces arrêtés royaux.

Volgens de heer Brouns geeft dit ontwerp uitvoering aan de inzichten die in de dioxinecommissie werden bereikt over de traceerbaarheid in de voedselketen. Hij was verheugd dat de regering dit doet, maar betreurde dat het zo lang duurde. Hij pleitte ook voor een bevoegdheidsuitbreiding van het Federale Voedselagentschap.

Volgens mevrouw Burgeon reikten enkele bepalingen te ver en kreeg de Koning in de wettelijke bepalingen rond de voedselketen te veel macht. Een aantal anderen deelden deze mening. Mevrouw Burgeon vond dat in artikel 4 de zwaarte van overtredingen werd genegeerd. Ook het bepalen van de strafmaat door de Koning was niet goed en zij had vragen omtrent de term 'verschillende organisatieniveaus voor interne controlesystemen'.

Mevrouw Van de Casteele vond eveneens dat de Koning al te veel macht kreeg over elke fase in de voedselketen en illustreerde haar bezorgdheid met het voorbeeld dat het organiseren van een diner door een vereniging aan dit ontwerp zou moeten worden onderworpen.

Volgens de minister had de dioxinecommissie vooral oog voor de tekortkomingen van de vleessector, is een uitbreiding van de bevoegdheden van het Voedselagentschap een logische evolutie en blijft de verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van de producten bij de producenten. De overheid is wel de hoofdverantwoordelijke van de controle.

In verband met de het opleggen van straffen werd beslist het advies van de Raad van State niet te volgen, maar de rechter autonoom de strafmaat te laten bepalen. Volgens mevrouw Burgeon geeft dit de rechter te veel armslag.

Mevrouw Avontroodt wees erop dat bij het straffen moet worden gekeken naar het soort bedrijf en de omzet ervan. De minister antwoordde hierop dat de centralisering van administratieve geldboetes sectoriële onevenredigheden uitsluit. Volgens mevrouw Burgeon werkt een geldboete van 300 euro voor een groot bedrijf niet ontradend. De minister repliceerde dat het dossier steeds kan worden bezorgd aan de procureur des Konings.

De artikels en het ontwerp werden eenparig aangenomen. (*Applaus*)

De **voorzitter**: Vraagt nog iemand het woord in de

D'après M. Brouns, ce projet met en oeuvre les principes définis après la crise de la dioxine concernant la traçabilité dans la chaîne alimentaire. Il s'est réjoui que le gouvernement le fasse mais a déploré que cela prenne autant de temps. Il a également plaidé pour un élargissement des compétences de l'Agence fédérale alimentaire.

Selon Mme Burgeon, la portée de plusieurs dispositions était excessive et le Roi s'est vu accorder trop de pouvoir dans le cadre des dispositions légales concernant la chaîne alimentaire. Plusieurs autres membres partageaient cet avis. Mme Burgeon a estimé que la gravité des infractions a été ignorée à l'article 4. La fixation du taux de la peine par le Roi ne convenait pas non plus et elle a posé des questions sur les différents niveaux d'organisation de systèmes de contrôle interne.

Mme Van de Casteele a également estimé qu'un pouvoir excessif était conféré au Roi à chaque étape de la chaîne alimentaire et, pour illustrer sa préoccupation, elle a cité l'exemple d'un dîner qui, organisé par une association, devrait respecter ce projet de loi.

Selon le ministre, la commission dioxine s'est principalement penchée sur les manquements du secteur de la viande. Il estime également que l'extension des compétences de l'Agence fédérale pour la sécurité de la chaîne alimentaire est une évolution logique et que la responsabilité relative à la qualité des produits incombe aux producteurs. Les pouvoirs publics assument la responsabilité principale de contrôle.

En ce qui concerne les sanctions, il a été décidé de ne pas suivre l'avis du Conseil d'Etat mais de permettre au juge de fixer la peine de façon autonome, ce qui laisse une trop grande liberté d'action au juge, selon Mme Burgeon.

Mme Avontroodt a souligné qu'il convient, pour fixer la peine, d'examiner le type d'entreprise dont il s'agit et son chiffre d'affaire. Le ministre a répondu que la centralisation des amendes administratives exclut les inégalités sectorielles. Mme Burgeon estime que pour une grande exploitation, une amende de 300 euros n'a pas d'effet dissuasif. Le ministre a répliqué que le dossier peut toujours être transmis au procureur du Roi.

Les articles du projet de loi ont été adoptés à l'unanimité. (*Applaudissements*)

Le **président**: Quelqu'un demande-t-il encore la

algemene bespreking? (Nee)

parole dans la discussion générale? (Non)

De algemene bespreking is gesloten.

La discussion générale est close.

Bespreking van de artikelen

Discussion des articles

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 66,4) (2176/1)

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 66,4) (2176/1)

Het wetsontwerp telt 9 artikelen.

Le projet de loi compte 9 articles.

Er werden geen amendementen ingediend.

Aucun amendement n'a été déposé.

De artikelen 1 tot 9 worden artikel per artikel aangenomen.

Les articles 1er à 9 sont adoptés article par article.

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over het geheel zal later plaatsvinden.

La discussion des articles est close. Le vote sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

06 Wetsontwerp houdende regeling van de autopsie na het onverwachte en medisch onverklaarde overlijden van een kind van minder dan achttien maanden (geamendeerd door de Senaat) (1550/12 tot 15)

06 Projet de loi réglementant la pratique de l'autopsie après le décès inopiné et médicalement inexpliqué d'un enfant de moins de dix-huit mois (amendé par le Sénat) (1550/12 à 15)

Overeenkomstig artikel 68 van het Reglement wordt geen algemene bespreking in plenaire vergadering gewijd aan een wetsontwerp dat door de Senaat naar de Kamer is teruggestuurd, tenzij de Conferentie van voorzitters anders beslist.

Conformément à l'article 68 du Règlement, les projets de loi renvoyés à la Chambre par le Sénat ne font plus l'objet d'une discussion générale en séance plénière, sauf si la Conférence des présidents en décide autrement.

06.01 Anne-Mie Descheemaeker, rapporteur: Dit ontwerp, dat uit de Senaat kwam, werd in november 2002 goedgekeurd in de Kamer, maar door de Senaat geëvoceerd; artikel 3 werd er opnieuw geamendeerd. In het geamendeerde artikel werd bepaald dat autopsie moet worden aangevraagd door de ouders.

06.01 Anne-Mie Descheemaeker, rapporteur: Le présent projet, qui vient du Sénat, a été adopté en novembre 2002 par la Chambre mais évoqué par le Sénat. L'article 3 a été de nouveau amendé par la haute assemblée. Dans l'article amendé, il a été prévu que l'autopsie doit être demandée par les parents.

In de Kamercommissie wilde men terugkeren naar de oude tekst en de autopsie op een overleden kind van jonger dan 18 maanden wel automatisch laten uitvoeren, tenzij een van de ouders zich hiertegen verzet. De argumenten daarvoor waren dezelfde als vroeger: een autopsie bij een kind kan nu ook worden aangevraagd, maar het is de meerwaarde van deze wet dat dit automatisch en kosteloos gebeurt. Bovendien willen veel ouders bij een overlijden een antwoord krijgen op hun vragen en de risico's bij een volgend kind beperken. Voorts zal het systematisch uitvoeren van een autopsie helpen bij het opsporen van de oorzaken van wiegendoed en bij de preventie ervan.

En commission de la Chambre, les députés ont souhaité en revenir à l'ancien texte en optant finalement pour l'autopsie automatique des enfants décédés de moins de 18 mois, à moins qu'un des parents s'y oppose. Les arguments militant en faveur de ce règlement étaient identiques à ceux avancés précédemment: l'autopsie d'un enfant peut aussi être demandée aujourd'hui mais la présente loi offre un avantage certain en ce qu'elle prévoit l'automatisme et la gratuité de l'autopsie. En outre, de nombreux parents ayant perdu un enfant veulent obtenir une réponse aux questions qu'ils se posent et réduire les risques de décès d'un prochain enfant. Par ailleurs, la réalisation systématique d'une autopsie contribuera à mettre au jour les causes de la mort subite ainsi qu'à prévenir ce fléau.

De heer Germaux wees op het belang van een automatische autopsie voor de opsporing van het syndroom van Münchhausen by Proxy. Mevrouw De Meyer vindt dat autopsie enkel kan op expliciete vraag van de ouders. Het amendement op artikel 3 van de heer Germaux, dat een autopsie automatisch maakt tenzij een van de ouders zich ertegen verzet, werd goedgekeurd met 11 stemmen tegen 1.

06.02 Jacques Germeaux (VLD): De belangrijkste reden voor de automatische autopsie is het boeken van vooruitgang in de bestrijding van wiegendood.

Dit wetsontwerp keert terug naar de oorspronkelijke tekst van senator Destexhe. Zijn tekst werd geamendeerd, zodat de Senaat enkel de autopsie op vraag van de ouders goedkeurde. Een dergelijk ontwerp biedt geen enkele meerwaarde, want ook nu kunnen ouders al om een autopsie vragen.

Ik heb een amendement ingediend opdat de automatische autopsie – tenzij een van de ouders zich verzet – toch zou worden ingevoerd. Ik kreeg hierbij de steun van de MR, Agalev-Ecolo, VU&ID en CD&V.

Met de goedkeuring in de plenaire vergadering zal een einde komen aan het pingpongspelletje dat men met deze wet, die een bijzonder gevoelig thema behandelt, heeft gespeeld.

Bespreking van de artikelen

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 66,4) (1550/15)

Het wetsontwerp telt 9 artikelen.

De artikelen 1 tot 9 worden artikel per artikel aangenomen.

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over het geheel zal later plaatsvinden.

07 Wetsontwerp tot wijziging van de wet van 3 mei 1999 betreffende het vervoer van zaken over de weg en de wet van 14 juli 1991 betreffende de handelspraktijken en de voorlichting en bescherming van de consument (1880/1 tot 5)

Algemene bespreking

De algemene bespreking is geopend.

07.01 Marie-Thérèse Coenen, rapporteur: De wet

M. Germaux a attiré notre attention sur l'importance d'une autopsie automatique pour déceler le syndrome de Münchhausen by Proxy. Mme De Meyer estime que l'autopsie ne doit être autorisée qu'à la demande expresse des parents. L'amendement à l'article 3 de M. Germaux qui vise à faire procéder automatiquement à une autopsie à moins qu'un des parents s'y oppose a été adopté par 11 voix contre 1.

06.02 Jacques Germeaux (VLD): La motivation principale de l'autopsie automatique est la volonté de progresser dans la lutte contre la mort subite.

Ce projet de loi en revient au texte original du sénateur Destexhe. Son texte a été amendé, de sorte que le Sénat n'a plus autorisé que l'autopsie à la demande des parents. Un tel projet ne présente aucun intérêt car, aujourd'hui déjà, les parents peuvent demander une autopsie.

J'ai présenté un amendement en vue de réinstaurer l'autopsie automatique, à moins qu'un des parents ne s'y oppose. J'ai obtenu le soutien du MR, d'Ecolo-Agalev, de VU&ID et du CD&V.

L'adoption en séance plénière mettrait un terme à la partie de ping-pong dont a fait l'objet cette loi, qui concerne une matière particulièrement sensible.

Discussion des articles

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 66,4) (1550/15)

Le projet de loi compte 9 articles.

Les articles 1 à 9 sont adoptés article par article.

La discussion des articles est close. Le vote sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

07 Projet de loi modifiant la loi du 3 mai 1999 relative au transport de choses par route et la loi du 14 juillet 1991 sur les pratiques du commerce et sur l'information et la protection du consommateur (1880/1 à 5)

Discussion générale

La discussion générale est ouverte.

07.01 Marie-Thérèse Coenen, rapporteur : La loi

van 3 mei 1999 heeft reeds geleid tot een betere regulering van de sector. Zo werd in het bijzondere wetgeving ter zake geherstructureerd en aangepast aan de Europese regelgeving, werd voorzien in een betere controle van de voorwaarden inzake de toegang tot het beroep, kwam het tot een vereenvoudiging van het vergunningstelsel, werden de grondslagen gelegd voor de medeverantwoordelijkheid van opdrachtgever, verlader en tussenpersoon, en ten slotte werd een adviescommissie voor de sector opgericht. Na de staking van de wegvervoerders in september 2000 hebben de minister van Mobiliteit en Vervoer, de minister van Sociale Zaken, de minister van Financiën en de minister van Economische Zaken en de sociale partners een akkoord gesloten om de knelpunten te verhelpen die de staking aan het licht had gebracht. Het akkoord strekte er ook toe de transportsector nieuwe perspectieven te bieden.

Ook het Actieplan van 20 november 2001 bevat een maatregelenpakket dat erop gericht is de nodige voorwaarden te scheppen voor een billijke mededinging. Het plan voorziet ook in informatie-uitwisseling, in een federale en negen provinciale coördinatiecellen, in een gemeenschappelijk organogram en vademecum, alsmede in de oprichting van een gegevensbank.

In het evaluatierapport betreffende het akkoord van 14 september 2000 wordt het onontbeerlijk geacht verbeteringen aan te brengen aan de bepalingen inzake medeverantwoordelijkheid. In het rapport wordt ook de wens uitgedrukt dat de adviescommissie als regulerend orgaan een belangrijker rol krijgt, alsook dat een regeling wordt ingesteld ter bestrijding van ongeoorloofd lage prijzen.

Het voorliggende wetsontwerp vormt de concrete omzetting van die bedoelingen. Het beoogt een grotere transparantie van de opleidingsstelsels die toegang verlenen tot het beroep; ook zouden doeltreffender controles en daaruit voortvloeiende vervolging worden ingesteld; voorts strekt het ertoe te voorzien in een echte medeverantwoordelijkheid. Bovendien is het erop gericht een zekere administratieve vereenvoudiging door te voeren en de adviescommissie van de sector een meer dynamische rol toe te kennen.

Tijdens de algemene bespreking formuleerde mevrouw Brepoels bepaalde opmerkingen met betrekking tot de waarborgen inzake de daadwerkelijke erkenning van andere instellingen dan het Instituut voor het Wegtransport (IWT), de bekwaamheid van de betrokken ambtenaren, de vergoedingen van de ambtenaren die deel uitmaken van de examencommissies, de uitreiking

du 3 mai 1999 a déjà amélioré la régulation du secteur, notamment en restructurant la législation et en l'adaptant à la réglementation européenne, en assurant un meilleur contrôle de l'accès à la profession, par une simplification du système des licences, en jetant les bases de la co-responsabilité du donneur d'ordre, du chargeur et de l'auxiliaire et, enfin, en créant une commission consultative du secteur. Suite à la grève des transporteurs routiers de septembre 2000, et pour remédier aux problèmes qu'elle avait mis en évidence, un accord a été conclu entre les ministres de la Mobilité et des Transports, des Affaires sociales, des Finances et de l'Economie et les partenaires sociaux du secteur pour donner de nouvelles perspectives au secteur du transport.

Le plan d'action du 20 novembre 2001 contient également un ensemble de mesures qui visent à créer les conditions d'une concurrence équitable. Ce plan prévoit l'échange d'informations, une cellule fédérale et neuf cellules provinciales de coordination, un organigramme et un *vade-mecum* communs, ainsi que la création d'une banque de données.

Le rapport d'évaluation de l'accord du 14 septembre 2000 juge indispensable d'améliorer les dispositions relatives à la co-responsabilité et souhaite un rôle accru pour la commission consultative pour le transport en tant qu'organe de régulation, ainsi qu'un système visant à combattre les prix abusivement bas.

Le présent projet traduit ces intentions et vise à clarifier les systèmes de formation en vue de l'accès à la profession, à accroître l'efficacité des contrôles et des poursuites, à introduire une véritable co-responsabilité, à introduire une certaine simplification administrative et à attribuer un rôle plus dynamique à la commission consultative du secteur.

Au cours de la discussion générale, Mme Brepoels a formulé certaines remarques quant à la garantie d'agrégation d'autres organismes que l'Institut du transport routier (ITR), la capacité des fonctionnaires concernés, les indemnités des fonctionnaires faisant partie de jurys, la délivrance de lettres de voiture, etc.

van vrachtbrieven, enz.

De heer Schalck verwees naar de harde concurrentie in de sector die sommige marktspelers aanzet tot het voeren van een deloyale concurrentie en mevrouw De Cock preciseerde dat de transportbedrijven zelf vragende partij zijn voor een handhaving van de regels door de overheid.

De heer Bellot betreurde dat de Europese regelgeving terzake niet beter geharmoniseerd is. Hij staat achter het ontwerp maar vreest moeilijkheden bij de tenuitvoerlegging ervan.

De heer Depreter stipte aan dat het wetsontwerp zeer omstandig alle nodige controlemechanismen oplegt en tegelijk voorzorgsmaatregelen bevat om fraude onmogelijk te maken.

In de artikelsgewijze bespreking heeft artikel 12 aanleiding gegeven tot een geanimeerd en boeiend debat. In dat verband sprak de heer Bellot de vrees uit dat de bepalingen met betrekking tot de mogelijkheid voor de mededeelnemers om controle uit te oefenen, de ondernemingen tot delokalisering zullen aanzetten. Hij herinnerde eraan dat België een klein land is waarvan de grenzen snel zijn overschreden. Voorts merkte de heer Depreter op dat men bepaalde buitenlandse ondernemingen moeilijk zal kunnen verplichten sommige bepalingen van artikel 12 na te leven.

De heer Somers dient een aantal amendementen in om het begrip medeverantwoordelijkheid te verduidelijken. Hij brengt in herinnering dat het beginsel van de medeverantwoordelijkheid ertoe strekt het evenwicht te herstellen tussen de opdrachtgever en de vervoerder. Hij is voorstander van een oplossing die meer evenwicht brengt tussen de verantwoordelijkheid van de opdrachtgever en die van de vervoerder.

De minister antwoordt dat het wetsontwerp de verantwoordelijkheid niet doorschuift en evenmin één partner meer verantwoordelijkheid doet dragen. Voor de opdrachtgever geldt in essentie een middelenverbintenis. Vanaf 1 februari 2003 zal een website de opdrachtgever alle nodige inlichtingen verschaffen opdat deze de documenten naar behoren zou kunnen verifiëren.

De amendementen, die de administratieve procedures veeleer nog logger maakten, werden verworpen.

De heer Somers diende eveneens een amendement in dat ertoe strekt het hanteren van ongeoorloofd lage prijzen niet langer te bestraffen: hij vindt dat men bezwaarlijk inlichtingen kan inwinnen over de prijsstructuren die in de diverse landen worden gehanteerd. De voorzitter van de

M. Schalck a évoqué l'âpreté de la concurrence qui incite certains acteurs du marché à se livrer à une concurrence déloyale et Mme De Cock a tenu à préciser que les entreprises de transport souhaitent elles-mêmes que les pouvoirs publics fassent respecter les règles.

M. Bellot a regretté, quant à lui, que la législation européenne en la matière ne soit pas davantage harmonisée. Par ailleurs, tout en adhérant au projet, il craint des difficultés au niveau de son application.

M. Depreter relève que le projet prévoit de manière très exhaustive tous les mécanismes de contrôle nécessaires tout en intégrant également les précautions requises pour éviter les abus.

En ce qui concerne la discussion des articles, l'article 12 a fait l'objet d'un débat passionné et passionnant. A cet égard, M. Bellot craint que les dispositions relatives à la possibilité pour les co-acteurs d'exercer un contrôle n'incitent des entreprises à délocaliser, rappelant que la Belgique est un petit pays dont les frontières sont rapidement franchies. Par ailleurs, M. Depreter a fait observer que le respect de certaines dispositions de l'article 12 sera malaisé à imposer à certaines sociétés étrangères.

M. Somers dépose une série d'amendements pour préciser la notion de co-responsabilité. Il rappelle que le principe de la co-responsabilité vise à rétablir l'équilibre entre le donneur d'ordre et le transporteur. Il souhaite une solution qui partage la responsabilité de manière plus équilibrée.

La ministre rappelle que le projet ne déplace pas la responsabilité ni ne la fait porter davantage par l'un des partenaires. Le donneur d'ordre a, essentiellement, une obligation de moyens. A partir du 1^{er} février 2003, un site *internet* mettra à disposition de ce dernier tous les renseignements nécessaires aux vérifications indispensables.

Les amendements, qui revenaient plutôt à alourdir les procédures administratives, ont été rejetés.

M. Somers dépose également un amendement visant à supprimer le caractère infractionnel de la pratique de prix abusivement bas : s'informer au sujet de la structure des prix dans divers pays est jugé par lui malaisé. Le président de la commission précise pour sa part que les prix normaux sont

commissie preciseert dat de normale prijzen genoegzaam bekend zijn in de sector. parfaitement connus dans le secteur.

De minister wijst erop dat het niet de bedoeling is om mogelijke buitenkansjes uit te sluiten maar om herhaaldelijk aangeklaagde praktijken van oneerlijke concurrentie te bestrijden. Het begrip "regelmatige praktijk" blijkt een geschikte toetssteen te zijn. Het is niet de bedoeling een heksenjacht te ontketen.

La ministre signale qu'il ne s'agit pas de freiner une possibilité d'aubaine mais de lutter contre une pratique nuisible à la saine concurrence dénoncée à de multiples reprises. La notion de pratique régulière s'avère le repère adéquat. L'objectif n'est pas d'organiser une chasse aux sorcières.

Gelet op de terminologische verwarring die heerste toen het amendement werd ingediend, stelt de heer Somers voor te stemmen over de oorspronkelijke tekst waarover alle betrokken partijen het eens waren.

Etant donné le cafouillage terminologique qui a entouré le dépôt de l'amendement, M. Somers proposa de voter sur le texte original, qui avait fait l'objet d'un accord des parties concernées.

Het ontwerp werd met acht stemmen en een onthouding aangenomen. (*Applaus*)

Le projet a été voté par huit voix et une abstention. (*Applaudissements*)

Persoonlijk voeg ik eraan toe dat het ontwerp sinds 2000 tot belangrijke discussies heeft geleid. De sector wacht erop, de werkvoorwaarden van de chauffeurs verbeteren erdoor en de concurrentie wordt geregeld. Ondanks de verwarring op het einde van het debat hoop ik dat iedereen, zowel meerderheid als oppositie het ontwerp, zal goedkeuren. Het is onze politieke verantwoordelijkheid de zaken te doen opschieten. (*Applaus bij ECOLO-AGALEV*).

A titre personnel, j'ajoute que, depuis 2000, ce projet fait l'objet de discussions importantes. Il est attendu par le secteur, améliore les conditions de travail des chauffeurs et régule la concurrence. Malgré le cafouillage de la fin du débat, j'espère vraiment que tous, majorité et opposition, voteront ce projet. C'est notre responsabilité politique de faire avancer les choses (*Applaudissements sur les bancs d'Ecolo-Agalev*).

07.02 Jos Ansoms (CD&V): De CD&V-fractie zal dit ontwerp met volle overtuiging steunen. Het regelt een hele reeks technische problemen op het vlak van goederenvervoer, maar het belangrijkste element is de medeverantwoordelijkheid van de opdrachtgevers en de verladers bij het goederentransport. Hierdoor wil men de druk op de transporteurs verminderen en zo een grotere verkeersveiligheid, een ruimere sociaal-economische bereikbaarheid en een betere sociale bescherming bekomen.

07.02 Jos Ansoms (CD&V): Le groupe CD&V soutiendra ce projet avec la plus grande conviction. Il résout une série de problèmes techniques dans le domaine du transport de marchandises mais l'élément principal est la coresponsabilité des commettants et des chargeurs dans le secteur du transport de marchandises. L'intention est de réduire la pression qui pèse sur les transporteurs et d'accroître la sécurité routière, l'accessibilité socio-économique et la protection sociale.

Het probleem wordt veroorzaakt door de stijgende kosten en de dalende prijzen bij het vrachtvervoer. De moordende concurrentie legt een zware druk op de zwakste schakel, de chauffeur, die dan allerlei risico's neemt die de verkeersveiligheid in het gedrang brengen. Veel ernstige ongevallen worden veroorzaakt door vrachtwagenbestuurders die het niet al te nauw nemen met de verkeersregels.

La hausse des coûts et la chute des prix du transport de marchandises sont à l'origine du problème. La concurrence à outrance met une pression énorme sur le maillon le plus faible, le chauffeur, qui est amené à prendre des risques inconsidérés et à mettre en péril la sécurité routière. De nombreux accidents graves sont occasionnés par des camionneurs qui prennent le Code de la route trop à la légère.

De ongevallen met zware vrachtwagens zorgen ook stevast voor langdurige fileproblemen die op hun beurt hoge kosten veroorzaken en invloed uitoefenen op de sociaal-economische bereikbaarheid.

Les accidents impliquant des poids lourds provoquent en général des encombrements de la circulation de longue durée qui peuvent à leur tour faire grimper les coûts et porter atteinte à l'accessibilité socio-économique.

Daarbij worden de lonen en arbeidsvoorwaarden van vrachtwagenchauffeurs ook steeds onaantrekkelijker zodat er steeds minder chauffeurs het werk willen doen. Dit zorgt voor een negatieve spiraal waardoor de overblijvende chauffeurs steeds meer uren moeten presteren in sociaal en familiaal moeilijke omstandigheden.

Uiteindelijk zorgt de toenemende concurrentie voor een steeds hogere druk op de chauffeurs.

Ook in de wet van 1999 werd reeds gepoogd om de verantwoordelijkheid te spreiden. Toen al werd gezocht naar een moeilijk evenwicht: chauffeurs en transportfirma's mogen hun verantwoordelijkheden niet te pas en te onpas op anderen afschuiven. Daarom was het begrip *willens en wetens* ingevoerd. Dat bleek echter niet te werken. Dit wetsontwerp bevat een betere omschrijving van de gedeelde verantwoordelijkheid, die onze fractie volledig kan onderschrijven.

Dankzij de oppositie werd in de commissie een meerderheid gevonden voor het ontwerp. Wij wensen immers onze steun te verlenen aan een wetsontwerp dat bijdraagt tot de verkeersveiligheid en het sociaal en familiaal welzijn van de vrachtwagenchauffeurs.

07.03 Liliane De Cock (AGALEV-ECOLO): De laatste opmerking van de heer Ansoms getuigt van gezond verstand.

Dit wetsontwerp is belangrijk omdat het gaat over verkeersveiligheid en over de ontoelaatbare druk op de chauffeurs in de transportsector: tijdsdruk, werkdruk en concurrentiedruk. Zware vrachtwagens vormen zo al een risicofactor, maar wegreuzen die onder tijdsdruk veel te snel rijden, of te zwaar of slecht geladen zijn met overbelaste chauffeurs aan het stuur vormen een misdadig risico.

De transportsector is zich ten volle bewust van haar grote verantwoordelijkheid en is dan ook vragende partij voor een duidelijke definiëring van de verantwoordelijkheden. In vergelijking met de wet van 1999 zorgt dit wetsontwerp voor de nodige duidelijkheid en kan het tevens een aansporing betekenen om enkel met bonafide transporteurs te werken.

Dit wetsontwerp dient dus op een evenredige manier veiligheid, ecologie en economie en krijgt daarom de volle steun van onze fractie.

Par ailleurs, les salaires et les conditions de travail des chauffeurs de camions sont de moins en moins attirants et de moins en moins de chauffeurs acceptent de faire ce travail. C'est un cercle vicieux qui a pour conséquence que les camionneurs restants doivent effectuer davantage d'heures dans des conditions sociales et familiales difficiles.

Enfin, la hausse de la concurrence augmente la pression sur les chauffeurs.

La loi de 1999 avait déjà tenté de répartir les responsabilités. A l'époque, les auteurs avaient recherché un difficile équilibre: les chauffeurs et les entreprises de transports ne doivent pas rejeter leurs responsabilités à tort et à travers. C'est la raison pour laquelle le concept d'intentionnalité a été instauré. Cette mesure s'est avérée inefficace. Le présent projet de loi comporte une meilleure définition de la responsabilité partagée, à laquelle notre groupe souscrit pleinement.

Grâce à l'opposition, une majorité s'est dégagée pour soutenir ce projet en commission. En effet, nous tenons à soutenir un projet de loi qui contribue à la sécurité routière et au bien-être social et familial des chauffeurs de camions.

07.03 Liliane De Cock (AGALEV-ECOLO): La dernière observation de M. Ansoms est empreinte de bon sens.

Ce projet de loi est important parce qu'il s'agit de la sécurité routière et de la pression inadmissible qui pèse sur les chauffeurs dans le secteur du transport en ce qui concerne le temps et le volume de travail et la concurrence. Les poids lourds constituent un facteur de risque mais les géants de la route qui, pour des raisons d'horaires, roulent beaucoup trop vite, qui sont surchargés, dont la cargaison est mal arrimé et qui sont conduits par des chauffeurs surmenés constituent véritablement un risque criminel.

Le secteur du transport est pleinement conscient de la grande responsabilité qu'il porte et demande une définition claire des responsabilités de chacun. Par rapport à la loi de 1999, ce projet de loi apporte la clarté requise et peut contribuer à éliminer des transporteurs mal intentionnés.

Ce projet de loi sert donc dans une même mesure la sécurité, l'écologie et l'économie et nous le soutiendrons pleinement.

07.04 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Het Vlaams Blok heeft dit initiatief van minister Durant met enthousiasme gesteund omdat het een goed en noodzakelijk initiatief is. Als ik kritiek zou willen leveren, dan zou ik enkel kunnen zeggen dat het nog niet ver genoeg gaat.

Enkele jaren geleden al blokkeerden een aantal transporteurs de Wetstraat om de aandacht te vestigen op de precare situatie in de sector. De eerste reden voor de problemen lag in het *just in time*-systeem waarbij er geen voorraden meer worden aangehouden zodat alle druk om bestellingen tijdig ter plaatse te krijgen bij de transportsector ligt. De tweede reden lag bij de onmogelijke concurrentie vanuit Oost-Europa, met de onhoudbaar lage lonen en minder strenge reglementering.

Dit wetsontwerp probeert deze problemen alleszins gedeeltelijk te verhelpen. Het is te vergelijken met wat de wet-Major destijds heeft gedaan voor de dokwerkers. Ik hoop dat het op een ruime meerderheid zal kunnen rekenen, anders dan in de commissie, waar een alternatieve meerderheid is ontstaan.

07.05 Jean Depreter (PS): Het betreft een economische sector die wordt geconfronteerd met een ongebreidelde concurrentie, wat een bijzondere bescherming rechtvaardigt. Ook de verkeersveiligheid staat op het spel. Het wetsontwerp kan rekenen op een ruim draagvlak, gelet op het akkoord dat de regering en de vertegenwoordigers van de sector van het wegvervoer in september 2000 hebben gesloten. Ook de vakbonden werden geraadpleegd. Ik wijs tevens nog op enkele belangrijke begrippen in artikel 12, zoals de medeverantwoordelijkheid van de opdrachtgevers, de veiligheid van de lading en de maximumsnelheid.

Ik zou mijn collega's van de VLD willen geruststellen. Het is waar dat er in de commissie enige verwarring bestond. Die verwarring doet echter niets af aan de eensgezindheid over heel de tekst. Toen de tekst van artikel 12 van het wetsontwerp werd besproken ging alle aandacht uit naar één formulering in de Franse tekst. Om de transporteur die een overtreding heeft gepleegd te kunnen straffen, moet hij de bedoeling hebben gehad om bij een vervoer fraude te plegen. De formuleringen 'd'un transport', 'du transport' of 'des transports' veranderen niets aan de grond van de zaak. Dat heb ik opgezocht in *Le Bon Usage* van *Grevisse*.

07.04 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Le Vlaams Blok a soutenu cette initiative de la ministre Durant avec enthousiasme car nous l'estimons juste et nécessaire. Si je devais formuler une critique, je pourrais seulement dire que cette mesure ne va pas encore assez loin.

Il y a quelques années déjà, un certain nombre de transporteurs bloquaient la rue de la Loi pour attirer l'attention sur la situation précaire dans le secteur. A l'origine des problèmes, le système *just in time*, dans le cadre duquel les entreprises ne constituent plus de stocks, de sorte que le secteur du transport subit toute la pression pour que les commandes soient livrées à temps. La deuxième raison était la concurrence déloyale des pays d'Europe de l'Est, où les salaires étaient intolérablement bas et la réglementation moins sévère.

Ce projet de loi tente de remédier à ces problèmes, fût-ce très partiellement. Il est comparable à ce qu'a fait la loi Major pour les dockers. J'espère qu'il bénéficiera d'une large majorité, ce qui ne fut pas le cas en commission, où une majorité de rechange s'est dessinée.

07.05 Jean Depreter (PS): Il s'agit d'un secteur économique soumis à une concurrence effrénée, ce qui justifie une protection particulière. Il s'agit également de sécurité routière. Ce projet de loi est porté par une large majorité vu l'accord de septembre 2000 entre le gouvernement et les représentants du secteur routier. Les organisations syndicales ont aussi été consultées.

Dans l'article 12, je signalerai l'importance de quelques notions comme la coresponsabilité des donneurs d'ordres, la sécurité de chargement et la vitesse maximale.

Je voudrais rassurer les collègues du VLD. Il est exact qu'il y a eu un cafouillage en commission. Ce cafouillage n'est cependant pas de nature à remettre en question l'unanimité sur l'ensemble du texte. Lors de l'examen du texte de l'article 12 du projet de loi, on s'est braqué sur un mot. Pour pouvoir sanctionner le transporteur en infraction, il faut qu'il y ait eu une intention de fraude dans son chef dans le cadre d'un transport, du transport ou des transports. L'utilisation de un, du ou des ne change rien sur le fond. J'ai vérifié dans le *Bon usage* de *Grevisse*.

Wij hebben er alle belang bij om de unanimiteit te bewaren. Hiervoor verwijs ik naar de recente briefwisseling van de Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs in de drie landstalen en gericht aan alle volksvertegenwoordigers en in het bijzonder aan die van de VLD, met het verzoek de tekst van het ontwerp als dusdanig goed te keuren. De werkgevers blijken zich dus niet te storen aan dit ontwerp.

Hoewel de meningen over de details uiteenlopen, moeten we over de grond van de zaak toch eensgezind blijven. *(Applaus bij de socialisten)*

07.06 Daan Schalck (SP.A): Het verkeer is niet enkel de verantwoordelijkheid van wie zich effectief op de weg begeeft, het is in feite een collectieve verantwoordelijkheid. We doen er dan ook goed aan de opdrachtgevers medeverantwoordelijk te maken. De indruk ontstaat dat dit ontwerp enkel goed is voor chauffeurs en transportfirma's. Deze regeling is echter ook een zegen voor die opdrachtgevers en bedrijven die de concurrentieregels naleven en op een correcte manier te werk gaan. Onze fractie was dan ook vragende partij voor dit ontwerp. Deze regeling betekent een belangrijke vooruitgang voor de leefbaarheid van de transportsector en voor de verkeersveiligheid. De transportsector werkt vaak in moeilijke omstandigheden en bij verkeersongevallen werden tot dusver vaak enkel de chauffeurs en de transportfirma's verantwoordelijk gesteld. Wij zijn ook verheugd dat dit ontwerp tot stand is gekomen na overleg met de betrokken sector. Ons land heeft immers een lange traditie inzake sociaal overleg en als dit overleg dan leidt tot resultaten zoals dit ontwerp, doen wij er goed aan deze vorm van overleg maximaal te steunen. Onze fractie zal dit ontwerp dan ook met veel enthousiasme goedkeuren. *(Applaus)*

07.07 Ludo Van Campenhout (VLD): Onze fractie heeft een aantal vragen bij de interpretatie van dit ontwerp. Vooral de definitie van een 'verlader' is voor ons problematisch. De verlader is vaak fysisch verantwoordelijk voor het transport, maar is niet noodzakelijk een contracterende partij. Ik vraag de minister dan ook welke juridische interpretatie er gegeven wordt aan het begrip "verlader"?

Nous avons intérêt à maintenir l'unanimité. A cet égard, je me réfère à la correspondance récente de la fédération patronale belge du secteur des transporteurs, rédigée dans les trois langues nationales et adressée à l'ensemble des députés et particulièrement à ceux du VLD en les appelant à voter le texte du projet tel quel. Ce projet ne dérange donc pas les patrons.

Ecartant les divergences sur des détails, il nous faut garder l'unanimité sur le fond *(Applaudissements sur les bancs des socialistes)*.

07.06 Daan Schalck (SP.A): Les usagers de la route ne sont pas les seuls responsables de la sécurité routière. Il s'agit en réalité d'une responsabilité collective. Aussi faisons-nous œuvre utile en prévoyant la coresponsabilité des commettants. D'aucuns ont l'impression que ce projet de loi n'est favorable qu'aux chauffeurs et aux entreprises de transport. Mais le règlement qu'il instaure est aussi du pain bénit pour les commettants et les sociétés qui respectent les règles concurrentielles et opèrent dans la plus parfaite correction. Par conséquent, notre groupe était demandeur du présent projet de loi car le règlement qu'il instaure constitue un progrès majeur pour la viabilité du secteur des transports et la sécurité routière. Les acteurs de ce secteur travaillent souvent dans des conditions difficiles et, jusqu'ici, en cas d'accidents de roulage, on a souvent constaté que seule la responsabilité des chauffeurs et des entreprises de transport était engagée. Nous nous réjouissons d'autre part que le présent projet ait vu le jour après une concertation avec le secteur concerné. En effet, notre pays est riche d'une longue tradition en matière de concertation sociale et, lorsque nous voyons que cette concertation aboutit à des résultats tels que ce projet de loi, il nous paraît souhaitable de soutenir au maximum cette forme de concertation. Dès lors, c'est avec beaucoup d'enthousiasme que notre groupe adoptera ce projet. *(Applaudissements)*

07.07 Ludo Van Campenhout (VLD): Notre groupe se pose une série de questions au sujet de l'interprétation de ce projet de loi. Ce qui nous pose surtout un problème, c'est la définition de «chargeur». Il n'est pas rare que le chargeur soit physiquement responsable du transport mais il n'est pas nécessairement une partie contractante. Aussi voudrais-je demander à la ministre quelle interprétation juridique il convient de donner à la notion de «chargeur».

We hebben ook vragen bij de automatische aansprakelijkheid van de medecontracterende partij, geldend tot het tegendeel bewezen is. Hierdoor wordt de medeverantwoordelijkheid wel erg groot. De slinger slaat nu wel helemaal in de andere richting uit.

Wat de notie van de 'ongeoorloofde lage prijs' betreft, rijst de vraag: wat is een juiste prijs? Ik ben als liberaal verheugd als ik hoor hoe de andere fracties deze lage prijs door de markt willen laten bepalen. Het moet voor mijn fractie wel gaan om een structureel lage prijs en niet om de occasioneel zeer lage prijs. Economisch is het ongeoorloofd laag zijn van een prijs van een transport in uitzonderlijke omstandigheden wel verdedigbaar. Wie gaat bij een lege vrachtwagen die van een verre bestemming komt, bepalen dat de prijs voor een eenmalige vracht te laag is? Daarom lijkt het ons beter de definitie van 'systematisch transporteren aan te lage prijzen' te hanteren. Een firma die transporteert aan prijzen die de variabele kosten niet dekken, vervoert aan een ongeoorloofd lage prijs. Het is moeilijk dit op een situationele manier te duiden en om die reden vinden wij dat het in het ontwerp moet gaan om het structureel vervoeren aan een ongeoorloofd lage prijs.

Het doel van dit ontwerp is het billijker, eerlijker en veiliger maken van de onderlinge concurrentie. Transporteurs zijn immers een belangrijke schakel in een transitland als België. Daarnaast brengt het wegvervoer tal van externe kosten met zich mee, zoals het verminderen van de verkeersveiligheid, slijtage aan het wegdek en een aantasting van het leefmilieu. De transportsector is ook belangrijk voor een economische slagader als de haven van Antwerpen. De wetgever moet een goede regeling voor de transportsector uitwerken en toezien op de naleving ervan. Onze fractie is het dan ook grotendeels eens met de inhoud en de doelstellingen van dit ontwerp. Het is alleszins een verbetering in vergelijking met de wet van 1999.

Wij hebben dit wetsontwerp niet goedgekeurd in de commissie, omdat het te ver gaat in de afbakening van de strafrechtelijke verantwoordelijkheid van de medebetrokkene. De 'wetens en willens'-clausule in artikel 37 van de oorspronkelijke wet stelt de mededeelnemer bijna altijd buiten vervolging omdat het haast onmogelijk is bewust opzet te bewijzen. De doelstelling van de wet van 1999 was nochtans een einde te stellen aan de straffeloosheid.

De VLD is voorstander van een verbetering in het

Nous nous interrogeons également sur la responsabilité automatique de la partie cocontractante qui vaut jusqu'à preuve du contraire. Il en résulte en effet que la coresponsabilité devient très lourde de conséquences. On inverse complètement la vapeur.

La notion de « prix abusivement bas » soulève la question suivante : que signifie le juste prix ? En tant que libéral, je me réjouis d'entendre les autres groupes déclarer qu'ils entendent laisser le marché fixer ce prix modique. Mon groupe estime qu'il doit toutefois s'agir d'un prix structurellement bas et non du prix occasionnellement très bas. Du point de vue économique, l'idée de la modicité illicite d'un prix d'un transport est défendable dans des circonstances exceptionnelles. Mais qui va décider que le prix d'un fret unique est trop modique dans le cas d'un camion vide provenant d'une destination éloignée ? C'est pourquoi il nous paraît préférable de recourir à la notion de « procéder systématiquement à des transports à un prix trop modique ». Une entreprise qui effectue des transports à des prix qui ne couvrent pas les frais variables transporte à un prix abusivement bas. Il n'est pas aisé d'expliquer cela en évoquant des situations concrètes et c'est la raison pour laquelle nous estimons que le projet de loi doit parler de transports structurels à un prix abusivement bas.

Le présent projet vise à rendre la concurrence plus équitable, honnête et sûre. Les transporteurs constituent en effet un chaînon important dans un pays de transit comme la Belgique. En outre, le transport routier entraîne de nombreux coûts externes occasionnés notamment par la réduction de la sécurité routière, l'usure du revêtement routier et une atteinte à l'environnement. Le secteur des transports revêt également de l'importance pour une artère économique comme le port d'Anvers. Le législateur se doit d'élaborer une réglementation valable pour le secteur des transports et veiller à ce qu'elle soit respectée. Aussi notre groupe souscrit-il en grande partie à la teneur et aux objectifs du présent projet qui représente en tout état de cause une amélioration par rapport à la loi de 1999.

Nous n'avons pas voté en faveur de ce projet de loi en commission parce que nous estimons qu'il va trop loin en ce qui concerne la délimitation de la responsabilité pénale du co-acteur. La clause relative à l'intentionnalité, telle qu'elle figurait à l'article 37 de la loi initiale, met le co-acteur quasi systématiquement à l'abri de poursuites, parce qu'il est presque impossible de prouver qu'il a agi à dessein. La loi de 1999 avait pourtant pour objectif de mettre un terme à l'impunité.

Le VLD est partisan d'une amélioration de

evenwicht tussen de vervoerders enerzijds en de opdrachtgevers en verladers anderzijds. Artikel 12 van dit ontwerp gaat echter te ver en creëert een nieuw onevenwicht door de omkering van de bewijslast: voor de vervoerder is moedwilligheid vereist, voor de opdrachtgever is een gebrek aan voorzichtigheid al voldoende. De VLD-amendementen 8 en 9 stellen dat de vervoerder vóór het transport een kopij van zijn vergunning aan de opdrachtgever moet bezorgen. Zoniet kan men niet verwachten dat de opdrachtgever behoorlijk op de hoogte is van de geldigheidsvereisten van de vergunning. Dit wetsontwerp gaat uit van de dominantie van de opdrachtgever. Dat is echter niet altijd het geval. Wat als bijvoorbeeld een klein bedrijfje een opdracht geeft aan een transportmultinational?

Het ontwerp zegt niets over de noodzakelijke informatie-uitwisseling. De minister heeft gezegd dat dit vanaf 1 februari werd opgelost met een website waarop in *real time* de noodzakelijk inlichtingen te vinden zijn.

Wat het vervoeren aan lage prijzen betreft, meent de VLD dat er pas van een inbreuk sprake kan zijn wanneer er systematisch structureel lage tarieven worden gehanteerd. Zo kan men toch nog met lage prijzen werken binnen de context van de economische vrijheid.

Ik verwacht dus van de minister verduidelijking over een aantal essentiële elementen uit dit ontwerp. Deze wet wil onze transportsector duurzaam beschermen tegen ongeoorloofde concurrentie op binnenlands vlak, maar ik vraag me af of onze sector niet zwakker zal worden ten aanzien van buitenlandse concurrentie. Zullen wij bijvoorbeeld niet zwakker staan tegenover Poolse en Oekraïense transportfirma's, die tegen dumpingprijzen transporteren naar Oost-Europa, maar ook tegenover Nederland, dat met de Rotterdamse haven een belangrijke concurrent is voor Antwerpen? Van dat risico moeten we ons bewust zijn. (*Applaus*)

07.08 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Eén wetsontwerp zal de problemen niet helemaal kunnen oplossen. Dit ontwerp behandelt het respecteren door vrachtwagenchauffeurs van de verkeersregels, van de rij-en rusttijden en van de regels inzake het beletten van overlading van vrachtwagens.

Het goederenvervoer is voor een export- en

l'équilibre entre transporteurs, d'une part, et donneurs d'ordre et chargeurs, d'autre part. L'article 12 du projet va toutefois trop loin et crée un nouveau déséquilibre en inversant la charge de la preuve : pour le transporteur, l'intentionnalité est requise tandis que pour le donneur d'ordre, un défaut de prévoyance suffit. Les amendements nos 8 et 9 du VLD prévoient que le transporteur doit communiquer, avant le transport, une copie de sa licence au donneur d'ordre. A défaut, on ne peut attendre du donneur d'ordre qu'il soit correctement informé des conditions de validité de la licence. Le projet à l'examen est fondé sur une position dominante du donneur d'ordre, ce qui ne correspond toutefois pas toujours à la réalité. Qu'en est-il, par exemple, lorsqu'une petite entreprise intervient en qualité de donneur d'ordre à l'égard d'une multinationale de transport ?

Le projet ne dit mot à propos de l'indispensable échange d'informations. La ministre a déclaré que ce problème était résolu depuis le 1^{er} février à la suite de la création d'un site internet sur lequel les informations nécessaires peuvent être trouvées en temps réel.

En ce qui concerne les transports à prix bas, le VLD estime qu'il ne peut être question d'une infraction qu'en cas de pratique systématique et structurelle de prix abusivement bas. De la sorte, il est possible de pratiquer des tarifs avantageux dans le contexte de la liberté économique.

J'attends donc de la part du ministre des éclaircissements sur une série d'éléments essentiels de ce projet. Cette loi tend à protéger durablement notre secteur du transport d'une concurrence déloyale sur le plan intérieur mais je me demande si elle ne va pas fragiliser notre secteur face à la concurrence étrangère. Ne serons-nous pas plus exposés à la concurrence des entreprises de transport polonaises ou ukrainiennes, qui effectuent des transports vers l'Europe de l'Est à des prix imbattables mais également à celle des Pays-Bas qui, avec le port de Rotterdam, sont un rival important d'Anvers ? Nous devons être conscients de ce risque. (*Applaudissements*)

07.08 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Un seul projet de loi ne permettra pas de résoudre tous les problèmes. Ce projet traite du respect, par les conducteurs de poids lourds, des règles de circulation, des temps de conduite et des temps de repos et des règles pour éviter la surcharge des poids lourds.

Pour un pays de transit et d'exportation comme la

transitland als België van cruciaal belang. De vervoerder wil de rij- en rusttijden vaak wel respecteren, maar er zijn altijd kapers op de kust. Er moeten dus duidelijk spelregels voor de onderlinge concurrentie worden opgesteld.

De wet van 1999 was goed, maar de uitwerking ervan heeft het laten afweten.

(Frans) Wij hebben er dus voor gekozen de wet van 1999 te verbeteren door de invoeging van het begrip "medeverantwoordelijkheid" teneinde de misbruiken die voortvloeien uit de machtspositie van sommige mededeelnemers aan banden te leggen.

(Nederlands) Het toepassingsgebied van de wet van 1999 wordt niet uitgebreid. Dit ontwerp verlicht enkel de bewijslast. Het is slechts van toepassing op betaalde vervoerscontracten en niet op verkoopcontracten.

De opdrachtgevers moeten er ook niet voor vrezen automatisch verantwoordelijk te worden gesteld voor een overtreding van de vervoerder. Een rechter neemt immers altijd alle elementen in overweging.

Een andere perimeter zit vervat in de term 'medeverantwoordelijkheid'. Evenmin als de wet van 1999 verschuift dit ontwerp de verantwoordelijkheid van vervoerder naar opdrachtgever.

De term 'opdrachtgever' is het wettelijk voorwerp van artikel 2,15 en 'verlader' van artikel 2,16. Een duidelijk precisering van deze termen was noodzakelijk.

Ook is het belangrijk dat de overdreven druk op de schouders van de chauffeur wordt verminderd en dat zijn werkomstandigheden verbeteren. Dit houdt meteen een bescherming in van de transportbedrijven die de regels respecteren. Voor de opdrachtgevers die geen onverantwoorde druk op hun chauffeurs uitoefenen, verandert er niets. Wie dat wel doet, kan nu medeverantwoordelijk worden gesteld.

Met andere woorden: voor bedrijven die met 'cowboys' willen samenwerken, is dit ontwerp een verstrenging.

(Frans) Dat ontwerp is dus bedoeld als aanmoediging voor de chauffeurs en vervoerders die werken volgens het *just in time* principe.

Belgique, le transport de marchandises revêt une importance cruciale. Souvent, le transporteur souhaite effectivement respecter les temps de conduite et de repos, mais il craint toujours les concurrents malhonnêtes. Il faut donc établir des règles du jeu claires en matière de concurrence.

La loi de 1999 était bonne, mais sa mise en oeuvre n'a pas eu les résultats escomptés.

(En français) Nous avons donc fait le choix d'améliorer la loi de 1999 en introduisant la notion de co-responsabilité pour réprimer les abus de position de force de certains co-acteurs.

(En néerlandais) : Le champ d'application de la loi de 1999 n'est pas étendu. Ce projet ne fait qu'alléger la charge de la preuve. Il ne s'applique qu'à certains contrats de transport et pas aux contrats de vente.

Les donneurs d'ordre ne doivent pas non plus craindre d'être automatiquement tenus pour responsables d'une infraction commise par le transporteur. En effet, un juge prend toujours tous les éléments en considération.

La notion de « coresponsabilité » comprend un autre périmètre. Pas plus que la loi de 1999, ce projet de reporte la responsabilité du transporteur sur le commettant.

La notion de « donneur d'ordre » est l'objet légal de l'article 2,15 et celle de "chargeur" de l'article 2,16. Ces notions devaient être précisées.

Il est également important de réduire la pression excessive qui pèse sur les épaules du chauffeur et d'améliorer ses conditions de travail. Cela suppose une protection des entreprises de transport qui respectent les règles. Pour les donneurs d'ordre qui n'exercent pas de pression injustifiée sur leurs chauffeurs, rien ne change. Pour les autres, la coresponsabilité est instaurée.

En d'autres termes: pour les sociétés désireuses de travailler avec des "cow-boys", ce projet est plus sévère.

(En français) Ce projet vise donc à apporter un soutien aux chauffeurs et aux transporteurs qui travaillent dans le cadre du "just in time".

(Nederlands) Medeverantwoordelijkheid is belangrijk. Zo mogen ook vrachtwagenchauffeurs hun voertuigen niet overladen. Dat is immers gevaarlijk én schadelijk voor het wegdek.

(En néerlandais): La coresponsabilité est importante. Ainsi, les chauffeurs ne sont pas autorisés de surcharger leurs camions. Cette pratique est par ailleurs dangereuse et dégrade la chaussée.

(Frans) We weten dat het zwaar verkeer 2,7 % van de motorvoertuigen uitmaakt, dat het verantwoordelijk is voor 10,6 % van de afgelegde kilometers, dat vrachtwagens betrokken zijn bij 6,4 % van de ongevallen met lichamelijk letsel en dat ze verantwoordelijk zijn voor 13,9 % van de dodelijke slachtoffers.

(En français) On sait que les poids lourds représentent 2,7 % des véhicules à moteur, parcourent 10,6 % des kilomètres et sont impliqués dans 6,4 % des accidents corporels en faisant 13,9% des tués.

(Nederlands) Dit ontwerp is een bijkomend wapen in de strijd voor meer verkeersveiligheid. Ik hoop dat het wordt goedgekeurd. *(Applaus)*

(En néerlandais) Ce projet constitue un instrument supplémentaire dans la lutte pour une sécurité routière accrue. J'espère qu'il sera approuvé. *(Applaudissements)*

De algemene bespreking is gesloten.

La discussion générale est close.

Bespreking van de artikelen

Discussion des articles

De **voorzitter**: Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 66,4) (1880/5)

Le **président**: Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 66,4) (1880/5)

Het wetsontwerp telt 16 artikelen.

Le projet de loi compte 16 articles.

Er werden geen amendementen ingediend.

Aucun amendement n'a été déposé.

De artikelen 1 tot 16 worden artikel per artikel aangenomen.

Les articles premier à 16 sont adoptés article par article.

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over het geheel zal later plaatsvinden.

La discussion des articles est close. Le vote sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

De vergadering is gesloten.

La séance est levée.

De vergadering wordt gesloten om 16.34 uur. Volgende vergadering donderdag 20 februari om 14.15 uur.

La séance est levée à 16.34 heures. Prochaine séance demain jeudi 20 février 2003 à 14.15 heures.