

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

11 december 2009

ONTWERP VAN PROGRAMMAWET

Art. 1 tot 16 en 190

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEREN Roel DESEYN EN Jef VAN DEN BERGH

INHOUD

Blz.

I. Art. 1 à 16 (Mobilité et Transport).....	3
II. Art. 190 (Chemins de fer).....	10
III. Stemmingen over het geheel	13

Voorgaande documenten:

Doc 52 2278/ (2009/2010):

001 : Wetsontwerp.
002 tot 009: Amendementen.
010 en 011 : Verslagen.
012 : Tekst aangenomen door de commissie.
013 : Verslag.
014: Amendement.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

11 décembre 2009

PROJET DE LOI-PROGRAMME

Art. 1 à 16 et 190

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET
DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
MM. Roel DESEYN ET Jef VAN DEN BERGH

SOMMAIRE

Pages

I. Art. 1 à 16 (Mobilité et Transport).....	3
II. Art. 190 (Chemins de fer).....	10
III. Vote sur l'ensemble.....	13

Documents précédents:

Doc 52 2278/ (2009/2010):

001 : Projet de loi.
002 à 009: Amendements.
010 et 011 : Rapports.
012 : Texte adopté par la commission.
013 : Rapport.
014: Amendement.

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: François Bellot

A. — Vaste leden / Titulaires:

CD&V	Jenne De Potter, Roel Deseyn, Jef Van den Bergh
MR	François Bellot, Valérie De Bue, Olivier Destrebecq
PS	Linda Musin, Bruno Van Grootenbrulle
Open Vld	Ine Somers, Ludo Van Campenhout
VB	Jan Mortelmans, Bruno Stevenheydens
sp.a	David Geerts, Cathy Plasman
Ecolo-Groen!	Ronny Balcaen
cdH	David Lavaux
N-VA	Patrick De Groote

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

Leen Dierick, Michel Doomst, Liesbeth Van der Auwera, Servais Verherstraeten
Philippe Collard, Corinne De Permentier, Jean-Jacques Flahaux, Jacqueline Galant
Philippe Blanchart, Camille Dieu, Karine Lalieux
Herman De Croo, Sofie Staelraeve, Luk Van Biesen
Annick Ponthier, Bruno Valkeniers, Francis Van den Eynde
Hans Bonte, Magda Raemaekers
Thérèse Snoy et d'Oppuers, Stefaan Van Hecke
Josy Arens, Marie-Martine Schyns
Els De Rammelaere, Ben Weyts

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

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 52 0000/000:	Parlementair document van de 52 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 52 0000/000:	Document parlementaire de la 52 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : publicaties@deKamer.be

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be
e-mail : publications@laChambre.be

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit ontwerp besproken tijdens haar vergaderingen van 2 en 7 december 2009.

I. — ARTIKELEN 1 TOT 16 (MOBILITEIT EN VERVOER)

A. Inleidende uiteenzetting van de staatssecretaris voor mobiliteit

De staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, de heer Etienne Schouppe, geeft aan dat de samenwerking tussen het Federaal Planbureau en de Federale Overheidsdienst Mobiliteit wordt versterkt. De praktische uitvoeringsregels van de samenwerking worden op administratief niveau geregeld.

De spreker herinnert aan het feit dat bij de opmaak van de begroting 2009 werd beslist een bedrag van 150 000 euro over te hevelen van de FOD Mobiliteit en Vervoer naar de dotatie van het Planbureau. Er werd overeengekomen om dat bedrag in de dotatie van het Planbureau te houden, als gevolg waarvan de vermelding van de betaling van de prestaties door de FOD Mobiliteit en Vervoer in de wet moet worden geschrapt.

Artikel 3 beoogt de invoering van de financieringsmogelijkheid ten voordele van de FOD Mobiliteit en Vervoer vanuit het Verkeersveiligheidsfonds, meer bepaald voor de opvolging van het verkeersveiligheidsbeleid van de lokale politie en de federale wegpolitie.

Het voeren van een doelmatig verkeersveiligheidsbeleid is slechts mogelijk op basis van een evaluatie van wat op het terrein gebeurt. De opvolging en de ondersteuning van de verkeersactiviteiten van de politiediensten is daartoe het meest geschikte instrument. Die middelen gaan naar het benodigde personeel om deze functies uit te oefenen en moeten in het bijzonder de adviesverlening van de FOD Mobiliteit en Vervoer ondersteunen met betrekking tot de elementen van het Nationaal Veiligheidsplan die betrekking hebben op de verkeersveiligheid.

Aangezien verkeer sinds kort de zevende basisfunctie van de politie is, moet bijzondere aandacht worden besteed aan het in de praktijk brengen ervan. Daaraan wordt immers de redactie van het luik verkeersveiligheid van het vierjaarlijkse federale en zonale veiligheidsplan gekoppeld, net zoals het jaarlijks operationele actieplan verkeersveiligheid dat uitvoering moet geven aan het voornoemde veiligheidsplan en hun opvolging, ondersteuning en evaluatie.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet au cours de ses réunions des 2 et 7 décembre 2009.

I. — ARTICLES 1^{ER} À 16 (MOBILITÉ ET TRANSPORTS)

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

M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au Premier ministre, indique que la collaboration entre le Bureau fédéral du Plan et le SPF Mobilité sera renforcée. Les modalités de mise en œuvre de cette collaboration seront réglées au niveau administratif.

L'intervenant rappelle que, lors de la confection du budget 2009, il a été décidé de transférer un montant de 150 000 euros du SPF Mobilité et Transports à la dotation du Bureau du Plan. Il a été convenu de maintenir ce montant dans la dotation du Bureau du plan, en conséquence de quoi la mention du paiement des prestations par le SPF Mobilité et Transports doit être supprimée dans la loi.

L'article 3 vise à introduire une possibilité de financement en faveur du SPF Mobilité et Transports par le biais d'un prélèvement sur le fonds de sécurité routière, plus particulièrement pour le suivi de la politique en matière de sécurité routière de la police locale et de la police fédérale de la route.

Mener une politique de sécurité routière efficace n'est possible que sur la base d'une évaluation de ce qui se fait sur le terrain. Le suivi, ainsi que le soutien des activités de la circulation routière menées par les services de police sont l'instrument le plus approprié pour ce faire. Ces moyens sont destinés au personnel nécessaire pour l'exécution de ces missions et doivent tout particulièrement soutenir la mission consultative du département Mobilité et Transports relative aux éléments concernant la sécurité routière du Plan National de Sécurité.

Dès lors que la circulation est récemment devenue la septième fonctionnalité de base de la police, une attention toute particulière sera accordée à sa mise en œuvre. La rédaction du plan quadriennal fédéral et zonal de sécurité, volet sécurité routière, y est en effet liée tout comme le plan annuel d'action sécurité routière qui doit rendre opérationnel le plan de sécurité précité, ainsi que leur suivi, appui et évaluation.

De adviesactiviteiten zijn specifiek verbonden met de doelstellingen van de FOD Mobiliteit en Vervoer, dat op zijn beurt aan de Europese Unie gegevens dient door te spelen over de handhaving op gebied van verkeersveiligheid. De activiteiten moeten in overleg gebeuren met de FOD Binnenlandse Zaken, de bevoegde overheid op het vlak van de organisatie en werking van de politiediensten.

De programmawet van 22 december 2008 voert het principe in van een retributie van de nationale Veiligheidsinstantie voor sommige van haar prestaties verricht op verzoek van de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder. De tarieven van die prestaties moesten worden vastgelegd bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad. Voorts zal de omzetting van de Europese Richtlijnen 2007/59, 2008/57 en 2008/110, waartoe een pakket van 4 wetsontwerpen bij de Kamer is ingediend, de uitbreiding van de formatie en het personeelsbestand van de Veiligheidsinstantie vergen, zodat ze kan voldoen aan alle nieuwe taken die daaruit voortvloeien. Er moeten nieuwe financieringsbronnen worden aangeboord. Dat vereist bijgevolg een grondige hervorming van het financieringsmechanisme van die instelling, die essentieel is voor de door de Commissie gewilde goede werking van het spoorwegsysteem.

Hoofdstuk 4 strekt ertoe te garanderen dat de Veiligheidsinstantie wordt gefinancierd op een wijze die billijk verdeeld wordt over alle spoorweggebruikers en niet, zoals vandaag het geval is, van een mechanisme dat uitsluitend op de schouders rust van de NMBS-groep. Het ontwerp voorziet in een financiering van de Veiligheidsinstantie volgens twee grote mechanismen:

- de vergoeding van de prestaties als bepaald in de programmawet van 22 december 2008 en waarvan de tarieven in deze programmawet worden vastgelegd;
- de vergoeding van de door die instantie gepresteerde algemene activiteiten van controle van en hulp aan de sector. Het bedrag van dat onderdeel zal worden bepaald bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad.

Mutatis mutandis, heeft het u voorgelegde ontwerp ook betrekking op het Onderzoeksorgaan voor het onderzoek van spoorwegongevallen. Ook hier is het zaak de lasten voor de werking van dat orgaan over de hele sector te verdelen en het te voorzien van middelen voor de taken die het moet uitvoeren, welke tot dusver, door de NMBS-Holding werden verricht en die het voormelde spoorwegpakket aan de NMBS-Holding zal onttrekken.

Ces activités de “*counseling*” sont étroitement liées aux finalités du département Mobilité et Transports, qui à son tour doit communiquer certaines données à l’Union européenne concernant la politique criminelle en matière de sécurité routière. Ces activités devront être exécutées en concertation avec le SPF Intérieur en tant qu’autorité compétente en ce qui concerne l’organisation et le fonctionnement des services de police.

La loi-programme du 22 décembre 2008 instaure le principe d’une rémunération de l’autorité nationale de sécurité pour certaines de ses prestations faites à la demande des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l’infrastructure. Les tarifs de ces prestations devaient être fixés par arrêté royal délibéré en conseil des ministres. D’autre part, la transposition des directives 2007/59, 2008/57 et 2008/110, pour laquelle un paquet de 4 projets de lois a été déposé à la Chambre, va nécessiter l’extension du cadre et de l’effectif de l’autorité nationale de sécurité afin de répondre à toutes les tâches nouvelles qui en découlent. De nouvelles ressources financières doivent être trouvées. C’est donc une refonte importante du mécanisme de financement de cet organisme, essentiel au bon fonctionnement du système ferroviaire voulu par la Commission, qui s’impose.

Le chapitre 4 vise à assurer à l’autorité nationale de sécurité un financement qui soit équitablement réparti entre tous les utilisateurs du rail, et pas uniquement un mécanisme, comme c’est le cas actuellement, qui repose exclusivement sur les seules épaules du groupe ferroviaire SNCB. Le projet prévoit un financement de l’autorité nationale de sécurité selon 2 grands mécanismes:

- la rémunération pour les prestations prévues à la loi-programme du 22 décembre 2008 et dont les tarifs sont fixés dans la présente loi programme;
- la rémunération des activités générales de contrôle et d’aide au secteur fournies par cette autorité. Le montant de ce dernier volet sera fixé par arrêté royal délibéré en conseil des ministres.

Mutatis mutandis, le projet soumis concerne aussi l’organisme d’enquête des accidents ferroviaires. Il s’agit ici aussi de répartir les charges de fonctionnement de cet organisme sur l’ensemble du secteur et de lui assurer les ressources pour les tâches qu’il doit assumer et qui, jusqu’à présent sont effectuées par la SNCB-Holding, tâches que le paquet ferroviaire précité va retirer de la SNCB - Holding.

Om aan de door de Europese Unie vereiste onafhankelijkheid van deze organen tegemoet te komen, wordt voor beide organen een begrotingsfonds opgericht. Aldus wordt de financiële zelfstandigheid ervan verzekerd.

B. Algemene bespreking

1. Vragen en opmerkingen van de leden van de commissie

De heer David Geerts (sp.a) wijst op het feit dat een aantal gemeenten nu reeds verklaart over onvoldoende middelen te beschikken. Een voorafname op het verkeersveiligheidsfonds zal die middelen nog terugschroeven, wat de onvrede bij de gemeenten zal vergroten.

De heer David Lavaux (cdH) vreest dat de verlaging van de financiering van de verkeersveiligheidsplannen de werking van de lokale politiezones zal bemoeilijken. Voor de opvolging van het verkeersveiligheidsbeleid zal meer personeel nodig zijn om de omvangrijke verslagen te schrijven. De politiediensten zullen dus over minder middelen en minder personeel beschikken.

Welk bedrag zal worden afgehouden? De staatssecretaris kan een maximumbedrag vaststellen, maar het is aan het Parlement om het effectieve bedrag te bepalen. Dat kan niet via een koninklijk besluit worden geregeld.

Verkeer, dat sinds kort de zevende basisfunctie van de politie is, werd reeds geïntegreerd in de actieplannen van de politiezones. De spreker hoopt dat het opvolgen van de actieplannen de werkdruk op de politiediensten niet te zwaar zal belasten.

De heer Jan Mortelmans (VB) stelt dat het overgrote deel van de middelen van het verkeersveiligheidsfonds afkomstig is uit Vlaanderen. Hij betreurt dat de federale regering deze ongelijkheid zomaar aanvaardt.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) prijst de samenwerking tussen het Federaal Planbureau en de FOD Mobiliteit en Vervoer. Welke gegevens zal het Planbureau de FOD aanreiken met het oog op een goed verkeersbeleid?

De spreker geeft zijn goedkeuring aan de beslissing om de opvolging van de zevende basisfunctie toe te kennen aan de FOD Mobiliteit en Vervoer. De gemeenten krijgen er evenwel extra taken bij, terwijl hun middelen worden teruggeschoefd; dat zorgt voor ontevredenheid.

En vue de garantir leur indépendance, requise par l'Union européenne, un fonds budgétaire est créé pour chacun de ces deux organes. Leur indépendance financière est ainsi assurée.

B. Discussion générale

1. Questions et observations des membres de la commission

M. David Geerts (sp.a) fait observer qu'un certain nombre de communes déclarent d'ores et déjà disposer de fonds insuffisants. Un prélèvement sur le fonds de sécurité routière réduira encore ces moyens, augmentant par là même le mécontentement des communes.

M. David Lavaux (cdH) craint que la réduction du financement des plans d'actions sécurité routière n'entrave le fonctionnement des zones de police locale. Le suivi de la politique en matière de sécurité routière requerra davantage de personnel pour rédiger les volumineux rapports. Les services de police disposeront donc de moins de moyens et de moins de personnel.

Quel sera le montant du prélèvement? Si le secrétaire d'État peut fixer un plafond, c'est au parlement qu'il appartient de déterminer le montant effectif. Cela ne peut être réglé par voie d'arrêté royal.

La circulation, devenue depuis peu la 7^e fonctionnalité de base de la police, a déjà été intégrée dans les plans d'action des zones de police. L'intervenant espère que le suivi des plans d'action ne pèsera pas trop sur la charge de travail des services de police.

M. Jan Mortelmans (VB) indique que la grande majorité des moyens du fonds de sécurité routière proviennent de Flandre. Il déplore que le gouvernement accepte cette inégalité sans sourciller.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) se félicite de la collaboration entre le Bureau fédéral du plan et le SPF Mobilité et Transports. Quelles données le Bureau du plan fournira-t-il au SPF en vue de définir une bonne politique en matière de circulation?

L'intervenant marque son accord sur la décision de confier le suivi de la 7^e fonctionnalité de base de la police au SPF Mobilité et Transports. Les communes se voient toutefois imposer de nouvelles tâches, alors que leurs moyens sont réduits; cela est source de mécontentement.

Tot op heden werd de financiering van de veiligheidsinstantie van de spoorwegen gelijkmatig verdeeld (50/50) tussen de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder. Vanaf nu zal die verdeling anders (70/30) worden. De spreker wenst hierover meer uitleg.

Het bedrag dat ten laste ligt van de spoorwegondernemingen wordt bepaald aan de hand van de effectief gereden kilometers. De infrastructuurbeheerder maakt de berekening en int de bedragen. Komt de onafhankelijkheid van de veiligheidsinstantie daardoor niet in het gedrang?

De heer Patrick De Groote (N-VA) onderschrijft de stelling van de vorige sprekers over zowel de exploitatieveiligheid van de spoorwegen als het ongenoegen dat bestaat bij de gemeenten over de hen toegekende middelen.

Mevrouw Linda Musin (PS) deelt de ongerustheid van de vorige sprekers omtrent het ongenoegen dat heerst bij de gemeenten over de vermindering van de middelen en de bijkomende taken. Wat zal de staatssecretaris aan dat probleem doen?

De heer François Bellot (MR) stelt een methode voor om de omvang van de financiering van federale politieopdrachten te bepalen: er kan een percentage van de middelen in het verkeersveiligheidsfonds worden vastgesteld op basis van het gemiddelde percentage dat de laatste drie jaar voor gelijkaardige opdrachten nodig was. Hij meent dat er op die wijze wordt tegemoet gekomen aan de eisen van de gemeenten.

2. Antwoorden van de staatssecretaris voor Mobiliteit

De staatssecretaris wijst op het feit dat de huidige formule voor de verdeling van de middelen van het verkeersveiligheidsfonds reeds werd vastgesteld tijdens de vorige legislatuur. De bestaande criteria worden in de voorliggende bepalingen overgenomen omdat ze nog steeds valabel zijn; de vaststelling van nieuwe criteria zou evenzeer tot discussie aanleiding geven.

De staatssecretaris stelt voor om de vergoeding voor de FOD Mobiliteit en Vervoer te indexeren (in plaats van de instelling van een niet-geïndexeerd maximumbedrag). Met het oog op een goede samenwerking tussen de lokale politie, de federale politie en de justitiële actoren zullen zowel de noden op het vlak van uitrusting van de federale politie als de inspanningen van justitie worden vergoed. Als er overschotten zijn, zal op basis van een ander criterium een nieuwe beslissing worden genomen.

Jusqu'à présent, le financement de l'autorité de sécurité ferroviaire était réparti uniformément (50/50) entre les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure. Désormais, cette répartition va changer (70/30). L'intervenant demande un complément d'information.

Le montant à charge des entreprises ferroviaires est déterminé en fonction du kilométrage effectivement parcouru. Le gestionnaire de l'infrastructure effectue le calcul et perçoit les montants. Cette situation ne compromet-elle pas l'indépendance de l'autorité de sécurité?

M. Patrick De Groote (N-VA) souscrit au point de vue des intervenants précédents, tant en ce qui concerne la sécurité d'exploitation ferroviaire qu'en ce qui concerne le mécontentement qui règne au sein des communes au sujet des moyens qui leur sont octroyés.

Mme Linda Musin (PS) partage l'inquiétude des intervenants précédents à l'égard du mécontentement que suscitent dans les communes la réduction des moyens et les missions supplémentaires. Comment le secrétaire d'État compte-t-il remédier à ce problème?

M. François Bellot (MR) propose une méthode pour déterminer la hauteur du financement des missions de la police fédérale: il est possible de fixer un pourcentage des moyens du fonds de la sécurité routière sur la base du pourcentage moyen qui a été nécessaire au cours des trois dernières années pour des missions similaires. Selon le membre, cette procédure permet de répondre aux demandes des communes.

2. Réponses du secrétaire d'État à la Mobilité

Le secrétaire d'État souligne que la formule utilisée actuellement pour l'affectation des moyens du fonds de sécurité routière a déjà été fixée au cours de la législature précédente. Les dispositions à l'examen reprennent les critères existants car ils sont toujours valables; prévoir de nouveaux critères donnerait tout autant lieu à discussions.

Le secrétaire d'État propose d'indexer le montant en faveur du SPF Mobilité et Transports (au lieu d'instaurer un montant maximal non indexé). Afin de veiller à la bonne coopération entre la police locale, la police fédérale et les acteurs du monde judiciaire, on remboursera tant les besoins sur le plan de l'équipement de la police fédérale que les efforts du monde judiciaire. S'il y a des excédents, une nouvelle décision sera prise sur la base d'un autre critère.

De staatssecretaris benadrukt dat die werkwijze ervoor heeft gezorgd dat de uitrusting van de politiezones de laatste jaren grondig verbeterd is. In samenspraak met de minister van Binnenlandse Zaken zullen de bedragen zo snel mogelijk worden doorgestort aan de politiezones, die er dan in hun begroting rekening mee kunnen houden.

Het strekt tot voordeel van de lokale politiezones dat er een minimumdrempel (en geen maximumbedrag) werd vastgesteld. Dankzij de indexering zullen de gemeenten aanspraak maken op de verhogingen die verkregen worden op basis van de cijfers van 2007.

De staatssecretaris hoopt dat de goede samenwerking tussen de minister van Binnenlandse Zaken en hemzelf zal leiden tot een gunstige evolutie en dat de bedragen die worden afgehouden voor de uitrusting van de federale politie ook zullen worden ingezet voor de lokale politie.

Dankzij het bestaande systeem hebben de politiezones de kans gekregen hun uitrusting te vernieuwen zonder op de begroting van de gemeenten een beroep te moeten doen.

Wat de financiering van de exploitatieveiligheid van de spoorwegen betreft, werd de verdeling van de lasten herzien in functie van het reële gebruik dat gemaakt wordt van de diensten: 70 % ten laste van de vervoersmaatschappijen, 30 % ten laste van Infrabel. Wat het onderzoeksorgaan betreft, ligt de verantwoording van die herziening in het feit dat de exploitatiemaatschappijen vaker aan de basis van ongevallen liggen dan de infrastructuurbeheerder.

De integrale onafhankelijkheid van de veiligheidsinstantie is een eis van de EU. De respectieve verantwoordelijkheden van de exploitatiemaatschappijen en de infrastructuurbeheerder werden reeds duidelijk afgebakend. Als gevolg van de internationalisering van de vervoersmaatschappijen is het logisch dat bij een ongeval of controleverrichtingen de instantie die controle uitoefent op de verschillende maatschappijen niet afhankelijk kan zijn van één vennootschap van de NMBS-groep, maar volstrekt onafhankelijk moet kunnen optreden.

De technici die voldoende expertise hebben om bij onderzoek een oordeel te vellen, kunnen uitsluitend bij de NMBS-groep worden gevonden: enkel daar werken mensen met de juiste kwalificaties. Om de onafhankelijkheid van hun optreden te waarborgen, is de oprichting van een fonds in de schoot van de FOD Mobiliteit en Vervoer noodzakelijk.

Le secrétaire d'État souligne que cette méthode de travail a permis d'améliorer considérablement l'équipement des zones de police ces dernières années. En concertation avec le ministre de l'Intérieur, les montants seront versés aussi rapidement que possible aux zones de police, qui pourront alors en tenir compte dans leur budget.

Le fait qu'un seuil minimum (et non un montant maximal) ait été fixé est favorable aux zones de police locales. Grâce à l'indexation, les communes pourront prétendre aux augmentations obtenues sur la base des chiffres de 2007.

Le secrétaire d'État espère que la bonne coopération entre le ministre de l'Intérieur et lui-même entraînera une évolution favorable et que les montants qui ont été prélevés pour l'équipement de la police fédérale seront également affectés à la police locale.

Grâce au système existant, les zones de police ont eu l'occasion de renouveler leur équipement sans devoir faire appel au budget des communes.

En ce qui concerne le financement de la sécurité d'exploitation ferroviaire, la répartition des charges a été revue en fonction de l'utilisation réelle des services: 70% à charge des sociétés de transport, 30% à charge d'Infrabel. En ce qui concerne l'organe d'enquête, la justification de cette révision réside dans le fait que les sociétés d'exploitation sont plus souvent à la base d'accidents que le gestionnaire de l'infrastructure.

L'indépendance intégrale de l'autorité de sécurité est une exigence de l'Union européenne. Les responsabilités respectives des sociétés d'exploitation et du gestionnaire d'infrastructure ont déjà été clairement délimitées. À la suite de l'internationalisation des sociétés de transport, il est logique qu'en cas d'accident ou d'opérations de contrôle, l'autorité qui assure le contrôle des différentes sociétés ne puisse être dépendante d'une société du groupe SNCB. Elle doit pouvoir intervenir en parfaite indépendance.

Les techniciens qui disposent d'une expérience suffisante pour porter un jugement dans le cadre d'une enquête ne peuvent se trouver qu'au sein du groupe SNCB: seule cette instance emploie des personnes qui disposent des qualifications idoines. Pour garantir l'indépendance de leur intervention, il convient de créer un fonds au sein du SPF Mobilité et Transports.

Het vereiste advies van de Gewesten werd gevraagd, maar niet binnen de afgesproken termijn ontvangen. De werkzaamheden kunnen echter niet worden gestaakt wegens vertraging bij de adviesverlening door de Gewesten.

C. Artikelsgewijze bespreking

Artikel 1

Dit artikel bevat de bevoegdheidsgrondslag. Het wordt eenparig aangenomen.

Art. 2 en 3

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt. Ze worden achtereenvolgens aangenomen met 8 tegen 2 stemmen en 1 onthouding.

Art. 4 en 5

Deze artikelen geven geen aanleiding tot debat. Ze worden achtereenvolgens aangenomen met 8 stemmen en 4 onthoudingen.

Art. 5/1

Amendement nr. 1 (DOC 52 2278/007) wordt ingediend door de heer Van den Bergh (c.s.).

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) verklaart dat de taken van de veiligheidsinstantie die zijn opgesomd in artikel 12, 1° en 3° van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, een nieuwe omschrijving krijgen via artikel 16 van het wetsontwerp tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft (DOC 2247/001).

Naar die nieuw omschreven taken wordt verwezen in artikel 17 van dat ontwerp, dat artikel 14/1 van de wet van 19 december 2006 wijzigt. Dat artikel is op zijn beurt het voorwerp van enkele wijzigingen die worden beoogd door artikel 6 van het ontwerp.

In de verwachting dat het ontwerp van programmawet eerder zal worden aangenomen dan wetsontwerp nr. 2247, is het nodig voor de synchronisatie van de wijzigingen die door beide ontwerpen worden beoogd, dat

Comme requis, l'avis des Régions a été demandé, mais il n'est pas arrivé dans le délai imparti. Il est toutefois impossible d'arrêter les travaux en raison des retards dans la formulation des avis des Régions.

C. Discussion des articles

Article 1^{er}

Cet article fixe le fondement de la compétence. Il est adopté à l'unanimité.

Art. 2 et 3

Ces articles ne font l'objet d'aucune observation et sont successivement adoptés par 8 voix contre 2 et une abstention.

Art. 4 et 5

Ces articles ne donnent lieu à aucune discussion. Ils sont successivement adoptés par 8 voix et 4 abstentions.

Art. 5/1

M. Van den Bergh et consorts présentent un amendement (n° 1, DOC 52 2278/007)

M. Jef Van den Bergh (CD&V) précise que l'article 16 du projet de loi modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules (DOC 2247/001), redéfinit les missions de l'instance de sécurité énumérées à l'article 12, 1° et 3°, de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire.

On renvoie à cette redéfinition des tâches à l'article 17 du projet à l'examen, qui modifie l'article 14/1 de la loi du 19 décembre 2006. Cet article fait à son tour l'objet de plusieurs modifications par le biais de l'article 6 du projet.

Comme on peut s'attendre à ce que le projet de loi-programme soit adopté avant le projet de loi n° 2247, il est nécessaire, pour assurer la synchronisation des modifications prévues par les deux projets, que les

de bepalingen van artikel 16, b) en d) van wetsontwerp nr. 2247 naar voorliggend ontwerp van programmawet worden overgebracht. Die overbrenging impliceert de invoeging in voorliggend ontwerp van een nieuw artikel 5/1, aan het begin van hoofdstuk 4.

Het amendement wordt aangenomen met 8 stemmen en 4 onthoudingen. Derhalve wordt een artikel in het ontwerp ingevoegd.

Art. 6

Amendement nr. 2 (DOC 52 2278/007) wordt ingediend door de heer Van den Bergh (c.s.). Het strekt tot de vervanging van het artikel.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) stelt dat het amendement een strekking heeft die gelijkaardig is aan de strekking van amendement nr. 1: door de waarschijnlijke aanneming van voorliggend ontwerp van programmawet vóór de aanneming van wetsontwerp nr. 2247, is een aanpassing van het ontwerp van programmawet noodzakelijk.

Het amendement wordt aangenomen met 8 stemmen en 4 onthoudingen. Derhalve wordt het artikel vervangen.

Art. 7 tot 9

Deze artikelen geven geen aanleiding tot debat. Ze worden achtereenvolgens aangenomen met 8 stemmen en 4 onthoudingen.

Art. 10

Amendement nr. 3 (DOC 52 2278/007) wordt ingediend door de heer Van den Bergh (c.s.). Het strekt tot de vervanging van het artikel.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) legt uit dat een coherente nummering vereist dat het nummer 14/5 wordt vervangen door 14/4 bis.

Het amendement wordt aangenomen met 7 stemmen en 5 onthoudingen. Derhalve wordt het artikel vervangen.

dispositions de l'article 16, b) et d) du projet de loi n° 2247 soient transférées dans le projet de loi-programme à l'examen. Ce transfert implique l'insertion, dans le projet à l'examen, d'un nouvel article 5/1 au début du chapitre 4.

Cet amendement est adopté par 8 voix et 4 abstentions. Un article 5/1 est par conséquent inséré dans le projet.

Art. 6

M. Van den Bergh et consorts présentent un amendement (n° 2, DOC 52 2278/007) qui tend à supprimer l'article 6.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) indique que cet amendement a une portée similaire à celle de l'amendement n° 1: la probable adoption du projet de loi-programme à l'examen avant l'adoption du projet de loi n° 2247 nécessite une modification du projet de loi-programme.

Cet amendement est adopté par 8 voix et 4 abstentions. L'article est par conséquent remplacé.

Art. 7 à 9

Ces articles ne donnent pas lieu à discussion. Ils sont successivement adoptés par 8 voix et 4 abstentions.

Art. 10

M. Van den Bergh et consorts présentent un amendement (n° 3, DOC 52 2278/007) qui tend à supprimer l'article 10.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) indique que le numéro 14/5 doit être remplacé par le numéro 14/4bis si l'on veut assurer la cohérence de la numérotation.

Cet amendement est adopté par 7 voix et 5 abstentions. L'article est dès lors remplacé.

Art. 11 tot 16

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt. Ze worden achtereenvolgens aangenomen met 7 stemmen en 5 onthoudingen.

II. — ARTIKEL 190 (SPOORWEGEN)**A. Inleidende uiteenzetting van de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven**

De minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven, mevrouw Inge Vervotte, verwijst naar de memorie van toelichting bij het ontwerp van programmawet (DOC 52 2278/001, p. 120-121).

B. Algemene bespreking

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) kondigt de indiening van vier amendementen aan, die ertoe strekken de boekhoudkundige regels die door de NMBS-vennootschappen worden toegepast aan te passen. De NMBS-groep zal voor haar geconsolideerde jaarrekening op 1 januari 2010 overstappen op de IFRS-normen, terwijl ze haar statutaire jaarrekening verder zal opstellen volgens de klassieke Belgische boekhoudkundige regels. De motivering van de overstap ligt in het feit dat de meeste financierings- en ratingmaatschappijen hun partners vragen om te werken met IFRS-regels; ook in de beheersovereenkomsten die de Staat met de drie vennootschappen van de NMBS-groep heeft afgesloten staat die overstap gestipuleerd.

De datum 1 januari 2010 werd gekozen omdat de NMBS-groep vanaf dan zal werken met een nieuw beheersinformaticasysteem. De afwijkingen die de NMBS-groep in het verleden voor haar boekhouding heeft verkregen, zullen op hetzelfde ogenblik ophouden te bestaan, wat een aanpassing van het reglementaire kader noodzakelijk maakt.

De amendementen veranderen enkel de boekhoudkundige regels en hebben geen enkele impact op de financiële situatie van de NMBS-Holding, de NMBS of Infrabel.

De heer François Bellot (MR) stelt dat bij een wijziging van boekhoudkundig systeem de oude en nieuwe boekingswijzen vaak nog een tijd naast elkaar blijven bestaan. Is dat hier het geval?

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) antwoordt dat er inderdaad een overgangsregeling geldt, waarbij zowel het oude als het nieuwe systeem zullen worden toege-

Art. 11 à 16

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation et sont successivement adoptés par 7 voix et 5 abstentions.

II. — ARTICLE 190 (CHEMINS DE FER)**A. Exposé introductif de la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques**

La ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques, Mme Inge Vervotte, renvoie à l'exposé des motifs du projet de loi-programme (DOC 52 2278/001, p. 120-121).

B. Discussion générale

M. Jef Van den Bergh (CD&V) annonce qu'il présentera quatre amendements qui tendent à adapter les règles comptables appliquées par les sociétés de la SNCB. Le groupe SNCB passera, pour ses comptes annuels consolidés, aux normes IFRS au 1^{er} janvier 2010, mais établira ses comptes annuels statutaires selon les règles comptables belges classiques. Ce passage est motivé par le fait que la plupart des sociétés de financement et de rating demandent à leurs partenaires d'utiliser les normes IFRS; même les contrats de gestion que l'État a conclus avec les trois sociétés du groupe NMBS stipulent l'adoption de ces normes.

La date du 1^{er} janvier 2010 a été choisie parce que c'est à ce moment-là que le groupe SNCB utilisera un nouveau système de gestion informatique. Les dérogations dont avait bénéficié le groupe, par le passé, pour sa comptabilité disparaîtront alors instantanément, ce qui nécessite une adaptation du cadre réglementaire.

Les amendements modifient uniquement les règles comptables et n'ont aucune incidence sur la situation financière de la SNCB Holding, de la SNCB ou d'Infrabel.

M. François Bellot (MR) indique qu'en cas de changement de système comptable, souvent, les deux modes de comptabilisation, l'ancien et le nouveau, continuent à coexister pendant un moment.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) répond qu'un régime transitoire prévoit en effet que les deux systèmes, l'ancien et le nouveau, seront d'application. La période

past. De overgangperiode duurt één jaar en loopt dus af op 31 december 2010.

C. Artikelsgewijze bespreking

Artikel 190

Amendement nr. 1 (DOC 52 2278/009) wordt ingediend door de heer Van den Bergh (c.s.). Het strekt tot de vervanging van het artikel.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) verklaart dat het amendement drie definities van boekhoudkundige normen bevat.

Het amendement wordt aangenomen met 9 stemmen en 3 onthoudingen. Derhalve wordt het artikel vervangen.

Artikel 190/1 (nieuw)

Amendement nr. 2 (DOC 52 2278/009) wordt ingediend door de heer Jef Van den Bergh (c.s.). Het beoogt de invoeging van een artikel 190/1 in het ontwerp.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) stelt dat het beoogde artikel handelt over de financiële opbrengsten die door de ex-NMBS werden geboekt als gevolg van het afsluiten van alternatieve financiële verrichtingen. Tot de splitsing van de ex-NMBS in drie aparte vennootschappen konden die financiële verrichtingen uit het verleden volgens de Belgische boekhoudwetgeving niet worden geboekt in opbrengsten op de resultatenrekening; ze werden daarom geboekt op het passief van de balans (schulden) en in de resultatenrekening opgenomen, gespreid over de duurtijd van elke financieringsverrichting.

Deze situatie is veranderd bij de splitsing van de ex-NMBS in drie nieuwe vennootschappen. Het koninklijk besluit van 30 december 2004 houdende een aantal maatregelen om de boekhouding van de NMBS met het gemeen recht in overeenstemming te brengen en aan te passen aan haar nieuwe structuur heeft namelijk bepaald dat de netto contante waarden van de alternatieve financiële verrichtingen, voorheen geboekt in de schulden, worden opgenomen in het kapitaal.

Omdat die opname problematisch is, wordt in het amendement nu voorgesteld om terug te keren naar het Belgische boekhoudrecht, dat op dit punt overeenstemt met de IFRS-principes, met name de opname van netto contante waarden op het passief van de balans en de boeking in opbrengsten van de resultatenrekening gespreid over de duurtijd van elke betrokken verrichting. Het beoogde artikel zorgt dus voor een normalisatie van een sinds enkele jaren afwijkende regeling.

transitoire sera d'un an et expirera dès lors le 31 décembre 2010.

C. Discussion des articles

Article 190

L'amendement n° 1 (DOC 52 2278/009) présenté par M. Van den Bergh (et consorts) tend à remplacer cet article.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) indique que cet amendement comporte trois définitions des normes comptables.

Cet amendement est adopté par 9 voix et 3 abstentions. Cet article est dès lors remplacé.

Article 190/1 (nouveau)

L'amendement n° 2 (DOC 52 2278/009) présenté par M. Van den Bergh (et consorts) tend à insérer un article 190/1 dans le projet.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) indique que cet article concerne les produits financiers comptabilisés par l'ancienne SNCB à la suite de la clôture d'opérations de financements alternatifs. Jusqu'à la division de l'ancienne SNCB en trois sociétés distinctes, la législation comptable belge ne permettait pas de comptabiliser ces opérations financières du passé parmi les produits du compte de résultats. C'est pourquoi elles étaient comptabilisées au passif du bilan (dettes) et inscrites dans le compte de résultats, étalées sur la durée de chaque opération de financement.

Cette situation a changé après la division de l'ancienne SNCB en trois nouvelles sociétés. L'arrêté royal du 30 décembre 2004 portant des mesures afin d'aligner la comptabilité de la SNCB sur le droit commun et de l'adapter à sa nouvelle structure a en effet prévu d'incorporer, dans le capital, les valeurs nettes actualisées des opérations de financement alternatif précédemment actées au passif.

Cette incorporation étant problématique, cet amendement propose de rétablir le droit comptable belge qui, sur ce point, suit les principes IFRS, qui prévoient en effet l'incorporation des valeurs nettes actualisées dans le passif du bilan, ainsi que la comptabilisation dans les produits du compte de résultats, moyennant un étalement sur la durée de chaque opération visée. Cet article tend dès lors à mettre fin à un régime dérogatoire en vigueur depuis quelques années.

Het amendement wordt aangenomen met 9 stemmen en 3 onthoudingen. Derhalve wordt een artikel 190/1 in het ontwerp ingevoegd.

Artikel 190/2 (*nieuw*)

Amendement nr. 3 (DOC 52 2278/009) wordt ingediend door de heer Jef Van den Bergh (c.s.). Het beoogt de invoeging van een artikel 190/2 in het ontwerp.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) verduidelijkt dat de materiële activa volgens de IFRS-normen moeten worden geherwaardeerd aan de marktwaarde van 1 januari 2009. Naar Belgisch recht is een herwaardering enkel toelaatbaar indien de activiteiten van een vennootschap rendabel zijn, wat niet voor alle activiteiten van de NMBS-vennootschappen het geval is. Het amendement strekt er dan ook toe om de herwaardering van materiële activa van de NMBS-vennootschappen mogelijk te maken zonder dat rendabiliteit vereist is.

Verder beoogt het amendement de overeenstemming van de statutaire (volgens Belgische regels) en geconsolideerde (volgens IFRS-regels) jaarrekening met de nieuwe waarde van de materiële activa. De impact van de herwaardering van het actief op de resultatenrekening van de drie NMBS-vennootschappen wordt geneutraliseerd: de stijging van de afschrijvingskosten van de geherwaardeerde activa wordt gecompenseerd door een gelijke stijging van de andere exploitatieopbrengsten.

Het amendement wordt aangenomen met 9 stemmen en 3 onthoudingen. Derhalve wordt een artikel 190/2 in het ontwerp ingevoegd.

Artikel 190/3

Amendement nr. 4 (DOC 52 2278/009) wordt ingediend door de heer Jef Van den Bergh (c.s.). Het beoogt de invoeging van een artikel 190/3 in het ontwerp.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) legt uit dat het eerste gedeelte van het amendement de inhoud van artikel 190 van de programmawet, dat door amendement nr. 1 werd vervangen door een artikel met definities, opnieuw in het ontwerp opneemt.

Het tweede deel kadert in de wens van de NMBS-vennootschappen om hun statutaire rekeningen te harmoniseren met de principes vervat in de IFRS-normen, telkens de wet het toelaat. De aanpassing bestaat er in de overdracht van het volgestorte kapitaal toe te staan, voor een deel naar de kapitaalsubsidies (gedeelte van de uitgaven dat in de toekomst kan worden geboekt als materiële of immateriële vaste activa) en voor een deel

Cet amendement est adopté par 9 voix et 3 abstentions. Un article 190/1 est dès lors inséré dans le projet.

Article 190/2 (*nouveau*)

L'amendement n° 3 (DOC 52 2278/009) présenté par M. Van den Bergh (et consorts) tend à insérer un article 190/2 dans le projet.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) indique que les normes IFRS prévoient que les actifs corporels doivent être revalorisés en fonction de la valeur de marché au 1^{er} janvier 2009. Cependant, le droit belge n'autorise la revalorisation que si les activités de la société sont rentables. Or, ce n'est pas le cas pour toutes les activités des sociétés SNCB. Cet amendement tend dès lors à permettre la revalorisation des actifs corporels des sociétés SNCB sans que la rentabilité soit requise.

L'amendement vise ensuite à harmoniser les comptes annuels statutaires (selon les règles belges) et consolidés (selon les règles IFRS) avec la nouvelle valeur des actifs matériels. L'impact de la revalorisation de l'actif sur le calcul des résultats des trois sociétés de la SNCB est neutralisé: l'augmentation des coûts d'amortissement des actifs revalorisés est compensée par une augmentation similaire des autres bénéfices d'exploitation.

L'amendement est adopté par 9 voix et 3 abstentions. Un article 190/2 est dès lors inséré dans le projet.

Article 190/3

M. Jef Van den Bergh et consorts présentent l'amendement n° 4 (DOC 52 2278/009). Il tend à insérer un article 190/3 dans le projet.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) explique que la première partie de l'amendement réinsère dans le projet de loi le contenu de l'article 190 de la loi-programme, que l'amendement n° 1 avait remplacé par un article constitué de définitions.

La seconde partie s'inscrit dans le cadre du souhait des sociétés de la SNCB d'harmoniser leurs comptes statutaires avec les principes inclus dans les normes IFRS, à chaque fois que la loi le permet. L'adaptation consiste à permettre le transfert du capital libéré, en partie vers les subsides en capital (partie des dépenses qui pourra être portée en compte à l'avenir en tant qu'immobilisations corporelles ou incorporelles) et en partie

naar de overlopende rekening van het passief (gedeelte van de uitgaven dat in de toekomst zal worden geboekt als exploitatiekosten). Die overlopende rekening van het passief zal in exploitatieopbrengsten worden opgenomen a rato van die exploitatiekosten.

Het amendement wordt aangenomen met 9 stemmen en 3 onthoudingen. Derhalve wordt een artikel 190/3 in het ontwerp ingevoegd.

III. — STEMMING OVER HET GEHEEL

Het geheel van de aan de commissie voorgelegde bepalingen wordt aangenomen met 8 tegen 1 stem en 3 onthoudingen.

De rapporteurs,

De voorzitter,

Roel DESEYN
en
Jef VAN DEN BERGH

François BELLOT

vers le compte de régularisation du passif (partie des dépenses qui sera portée en compte à l'avenir en tant que frais d'exploitation). Ce compte de régularisation du passif sera repris dans les recettes d'exploitation proportionnellement à ces frais d'exploitation.

L'amendement est adopté par 9 voix et 3 abstentions. Un article 190/3 est dès lors inséré dans le projet.

III.— VOTE SUR L'ENSEMBLE

L'ensemble des dispositions soumises à la commission est adopté par 8 voix contre 1 et 3 abstentions.

Les rapporteurs,

Le président,

Roel DESEYN
et
Jef VAN DEN BERGH

François BELLOT