

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

24 juni 2002

**ONTWERP VAN
PROGRAMMAWET
(Art. 133 tot 139, 141 en 142)**

WETSVOORSTEL

**tot oprichting van een Belgisch instituut
voor het spoorverkeer**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Jean DEPRETER**

INHOUD

- I. Inleidende uiteenzetting van de minister van
Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en
Participaties, belast met Middenstand 3
- II. Inleidende uiteenzetting van de vice-eerste minister
en minister van Mobiliteit en Vervoer 3
- III. Wetsvoorstel van de heer Ansoms 5
- IV. Sector Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en
Participaties 7
- V. Sector Mobiliteit en Vervoer 11

Voorgaande documenten :

Doc 50 **1823/ (2001/2002)** :
001 : Wetsontwerp.
002 en 009 : Amendementen.
010 : Advies van de Raad van State.
011 : Amendementen.
012 : Advies van de Raad van State.
013 : Amendementen.
014 en 017 : Verslagen.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

24 juin 2002

**PROJET DE
LOI-PROGRAMME
(Art. 133 à 139, 141 et 142)**

PROPOSITION DE LOI

**créant un Institut belge des
transports ferroviaires**

RAPPORT

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

SOMMAIRE

- I. Exposé introductif du ministre des Télécommunications
et des Entreprises et participations publiques,
chargé des Classes moyennes 3
- II. Exposé introductif de la vice-première ministre et
ministre des la Mobilité et des Transports 3
- III. Proposition de loi de M. Ansoms 5
- IV. Secteur Télécommunications et Entreprises et
Participations publiques 7
- V. Secteur Mobilité et Transports 11

Documents précédents :

Doc 50 **1823/ (2001/2002)** :
001 : Projet de loi.
002 et 009 : Amendements.
010 : Avis du Conseil d' État.
011 : Amendements.
012 : Avis du Conseil d' État.
013 : Amendements.
014 et 017 : Rapports.

Samenstelling van de commissie op datum van indiening van het verslag/

Composition de la commission à la date du dépôt du rapport :

Voorzitter / Président : Francis Van den Eynde

A. — Vaste leden / Membres titulaires

VLD	Hugo Philtjens, Bart Somers, Ludo Van Campenhout.
CD&V	Jos Ansoms, Marcel Hendrickx, Jozef Van Eetvelt.
Agalev-Ecolo	Marie-Thérèse Coenen, Lode Vanoost.
PS	Jean Depreter, Karine Lalieux.
MR	François Bellot, Olivier Chastel.
Vlaams Blok	Jan Mortelmans, Francis Van den Eynde.
SPA	Marcel Bartholomeeussen.
CDH	André Smets.
VU&ID	Frieda Brepoels.

B. — Plaatsvervangers / Membres suppléants

Willy Cortois, Aimé Desimpel, Pierre Lano, Arnold Van Aperen.
Pieter De Crem, Luc Goutry, Yves Leterme, Servais Verherstraeten.
Kristien Grauwels, Mirella Minne, Géraldine Pelzer-Salandra
Jacques Chabot, Jean-Pol Henry, Bruno Van Grootenbrulle.
Pierette Cahay-André, Denis D'hondt, Robert Hondermarcq.
Filip De Man, Luc Sevenhans, Jaak Van den Broeck.
Els Haegeman, Daan Schalck.
Jean-Pierre Grafé, Luc Paque.
Alfons Borginon, Karel Van Hoorbeke.

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
FN	:	Front National
MR	:	Mouvement Réformateur
PS	:	Parti socialiste
CDH	:	Centre démocrate Humaniste
SPA	:	Socialistische Partij Anders
VLAAMS BLOK	:	Vlaams Blok
VLD	:	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU&ID	:	Volksunie&ID21

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

<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>

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp en het bijgevoegde wetsvoorstel besproken tijdens haar vergaderingen van 5, 11, 12, 19 en 21 juni 2002.

De voorzitter van de Kamer heeft de Raad van State om een advies verzocht over amendement nr. 19 van de heren Chastel en Bellot (DOC 50 1823/006 en 012).

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN TELECOMMUNICATIE EN OVERHEIDSBEDRIJVEN EN PARTICIPATIES, BELAST MET MIDDENSTAND (art. 133 tot 139)

Wat de artikelen 133 tot 135 inzake de postdiensten betreft, preciseert de minister dat het om technische wijzigingen gaat. De belangrijkste daarvan strekt ertoe een oplossing te bieden voor het vraagstuk van de elektronische aangetekende zendingen, die voortaan niet langer het monopolie van De Post zijn.

De artikelen 136 en 137 hebben tot doel ervoor te zorgen dat de wet van 10 augustus 2001 met betrekking tot Belgacom langer effect sorteert, zodat nog gedurende één jaar de eventueel nodige wijzigingen kunnen worden aangebracht aan het statuut van de onderneming.

Op grond van het ontworpen artikel 138 zal BIAC kunnen weigeren gronden aan te kopen die buiten de luchthaven gelegen zijn. Hiermee wordt in feite de wegwerking beoogd van een fout bij de totstandkoming van de programmawet van 30 december 2001.

Artikel 139 inzake de Regie der Gebouwen strekt ertoe de Raad van Ambtenaren-generaal in staat te stellen via een collectieve beslissing subdelegaties te verlenen aan de ambtenaren die hij aanwijst.

II. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN MOBILITEIT EN VERVOER (art. 141 en 142)

Artikel 141 strekt ertoe de treinbegeleiders toe te rusten met de vereiste middelen om het hoofd te kunnen bieden aan bedreigingen, gewelddadig gedrag, enzovoort. De ontworpen bepaling speelt in op de terzake door de vakbonden en de vertegenwoordigers van de treinbegeleiders geformuleerde wensen.

In dat verband had de minister, op wetgevend vlak, de keuze tussen drie mogelijkheden:

– een wijziging aanbrengen in de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt; die formule zou evenwel het

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné le présent projet et la proposition jointe au cours de ses réunions des 5, 11, 12, 19 et 21 juin 2002.

Le président de la Chambre a demandé l'avis du Conseil d'Etat sur l'amendement n° 19 de MM. Chastel et Bellot (doc. 1823/006 et 012).

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DU MINISTRE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES ET PARTICIPATIONS PUBLIQUES, CHARGÉ DES CLASSES MOYENNES (art. 133 à 139)

Pour ce qui concerne les articles 133 à 135, relatifs aux services postaux, le ministre précise qu'il s'agit de modifications techniques, parmi lesquelles la plus importante vise à régler le problème des recommandés électroniques, qui ne relèveront désormais plus du monopole de la Poste.

Les articles 136 et 137 visent à prolonger les effets de la loi du 10 août 2001 relative à Belgacom, afin de permettre encore pendant un an les modifications du statut de l'entreprise qui s'avéreraient nécessaires.

L'article 138 permet à BIAC de refuser des terrains situés en dehors de l'aéroport et vise en fait à rectifier une erreur qui s'est produite au moment de l'élaboration de la loi-programme du 30 décembre 2001.

Quant à l'article 139, relatif à la Régie des Bâtiments, il vise à permettre au collège des fonctionnaires généraux d'accorder, par une décision collective, des subdélégations aux fonctionnaires qu'ils désignent.

II. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE LA VICE-PREMIÈRE MINISTRE ET MINISTRE DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS (art. 141 et 142)

L'article 141 vise à donner aux accompagnateurs de trains les instruments nécessaires lorsqu'ils sont confrontés à des menaces, actes agressifs, etc... La disposition en projet fait suite aux souhaits formulés par les syndicats et par les représentants des accompagnateurs de trains.

Trois voies législatives s'ouvraient à la ministre :

– la modification de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police ; cette voie risquait toutefois de mettre en

evenwicht dat in het raam van de hervorming van de politiediensten werd bereikt, op de helling kunnen zetten;

– de wet van 10 april 1990 op de bewakingsondernemingen, de beveiligingsondernemingen en de interne bewakingsdiensten aanpassen; die weg is evenwel ongeschikt gebleken, zou voor de bewakingsdiensten zelfs een aantal kwalijke effecten sorteren en de problemen van de treinbegeleiders hoegenaamd niet oplossen;

– de regering heeft dan ook geopteerd voor een aanpassing van de wet van 25 juli 1891 houdende herziening der wet van 15 April 1843, op de politie der spoorwegen.

Die teksten bieden de treinbegeleiders geen mogelijkheid om op te treden tegen strafbare feiten die reizigers in de trein en in de stations, dan wel op de perrons en op de sporen tegen andere treinreizigers, treinbegeleiders of hun goederen begaan. Daarom worden de misdrijven waarin artikel 10 van de wet van 25 juli 1891 voorziet, uitgebreid tot de in Boek II van het Strafwetboek bedoelde wanbedrijven tegen personen en goederen.

Binnen de wettelijke beperkingen zullen de treinbegeleiders van de NMBS dan ook de mogelijkheid krijgen identiteitscontroles uit te voeren en identiteitsbewijzen in beslag te nemen zolang dat voor de verificatie ervan noodzakelijk is. De gecontroleerde van zijn kant zal zijn identiteit met behulp van andere middelen kunnen aantonen.

Aleen vastbenoemde personeelsleden van de NMBS zullen die identiteitscontroles mogen uitvoeren.

Die wijziging zet de politiehervorming niet op de helling en draagt bij tot de strijd tegen de onveiligheid.

Het ontworpen artikel 142 strekt ertoe de regering te machtigen de Europese Richtlijnen 2001/12, 2001/13 en 2001/14 in het Belgische recht om te zetten. De besluiten tot wijziging van de nodige wetten moeten ter bekrachtiging aan het parlement worden voorgelegd. Oorspronkelijk was de regering van plan de procedure te volgen die ook is toegepast toen de vorige regering Richtlijn 91/440 heeft omgezet in het Belgische recht, te weten de procedure als bedoeld in artikel 1 van de wet van 18 februari 1969; niemand heeft destijds tegen die procedure bezwaar gemaakt. De regering heeft evenwel beslist dat zij zou verzoeken om een machtiging, die beperkt zou zijn qua draagwijdte (het betreft hier de omzetting van slechts drie richtlijnen) en in de tijd (tot uiterlijk 15 maart 2003); die machtiging moet binnen 15 maanden door het parlement worden bekrachtigd.

Die omzetting moet geschieden overeenkomstig de wet van 22 maart 2002 houdende wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

cause l'équilibre atteint dans le cadre de la réforme des polices ;

– la révision de la loi du 10 avril 1990 sur les entreprises de gardiennage ; cette voie s'est cependant révélée inadéquate, voire même d'avoir des effets pervers touchant aux entreprises de gardiennage sans pour autant résoudre les problèmes des accompagnateurs de trains ;

– le gouvernement a dès lors choisi de modifier la loi du 25 juillet 1891 révisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer.

Les textes actuels ne permettent pas aux accompagnateurs de trains d'intervenir face à des infractions commises par des usagers dans les trains et les gares ainsi que sur les quais et les voies contre d'autres usagers, des accompagnateurs de train ou contre leurs biens. C'est pourquoi les infractions prévues à l'article 10 de la loi du 25 juillet 1891 sont étendues aux infractions contre les personnes et les biens du Livre II du Code pénal.

Les accompagnateurs de trains de la SNCB auront ainsi, dans les limites légales, la possibilité d'effectuer un contrôle d'identité, de retenir les pièces d'identité le temps nécessaire à la vérification et donne la possibilité à la personne qui fait l'objet du contrôle de prouver son identité par d'autres moyens.

Ces possibilités seront limitées aux agents statutaires de la SNCB.

Cette modification ne remet pas la réforme des polices en cause et contribue à la lutte contre l'insécurité.

L'article 142 en projet vise à habiliter le gouvernement à transposer les directives européennes 2001/12, 2001/13 et 2001/14. Les arrêtés visant à modifier des lois devront être soumis pour confirmation au parlement. Le gouvernement envisageait initialement d'avoir recours à la procédure utilisée par le gouvernement précédent pour transposer la directive 91/440, à savoir l'article 1er de la loi du 18 février 1969 ; cette procédure n'avait à l'époque suscité aucune réticence. Le gouvernement a toutefois décidé de solliciter une habilitation, limitée quant à son objet, puisqu'il s'agit de la transposition de trois directives, et limitée dans le temps, à savoir le 15 mars 2003, et qui devra être confirmée par le parlement dans les 15 mois.

Cette transposition devra être opérée en conformité avec la loi du 22 mars 2002, portant modification de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

Naar aanleiding van die omzetting neemt de regering zich voor de beginselen te bekrachtigen die reeds aan de hervorming van de wet van 1991 ten grondslag lagen, te weten de uniciteit, het verbeteren van de expertise inzake spoorwegaangelegenheden bij het ministerie van Verkeer en Infrastructuur, het waarborgen van de budgettaire neutraliteit en het aanvaarden van de evolutie die het gevolg zal zijn van de Europese richtlijnen die wellicht in het komende decennium zullen worden uitgevaardigd. Kortom, het is de bedoeling een onafhankelijke regulator op te richten die zich zal schikken naar de Europese voorschriften.

III. — WETSVOORSTEL VAN DE HEER ANSOMS TOT OPRICHTING VAN EEN BELGISCH INSTITUUT VOOR HET SPOORVERVOER (DOC 50 0029/001)

1. Toelichting

De heer Jozef Van Eetvelt (CD&V) licht het wetsvoorstel toe.

Als gevolg van de wetgeving m.b.t. de overheidsbedrijven ligt de verantwoordelijkheid voor het spoorvervoer overwegend bij de NMBS zelf. Nochtans moet ook de overheid zich kunnen inlaten met de kwaliteitsbepalingen van het beheerscontract tussen de overheid en de NMBS; die opdracht kan best uitgeoefend worden door een nieuwe instelling, die in geval van aanneming van het wetsvoorstel zal opgericht worden.

De spreker wijst er op dat de Europese Unie de lidstaten vraagt om een controlerende instantie op te richten, die o.m. moet toezien op de toewijzing van de slots en op de naleving van de Europese richtlijnen. Die instantie kan dan meteen best ook een controletaak krijgen t.a.v. de kwaliteit van het binnenlandse reizigersvervoer. Om te vermijden dat de overheid rechter en partij zou zijn, moet het om een zelfstandig instituut —buiten de overheidsadministratie— gaan, waarin o.m. transportspecialisten zullen zitting hebben.

2. Algemene bespreking

De heer Jan Mortelmans (Vlaams Blok) onderschrijft de belangrijkste doelstelling van het wetsvoorstel: de overheid moet krijtlijnen trekken, die vervolgens ingevuld en geïmplementeerd worden door de NMBS. Het in het wetsvoorstel beschreven overheidsinstituut moet toezien op de dienstverlening, kan beleidsondersteunend werk verrichten en moet de gebruikers om advies vragen.

A l'occasion de cette transposition, le gouvernement se propose de confirmer le principe qui a déjà présidé à la réforme de la loi de 1991, à savoir le principe d'unicité, de renforcer l'expertise ferroviaire au sein du ministère des Communications et de l'Infrastructure, de garantir la neutralité budgétaire et, enfin, de ne pas obérer l'évolution résultant des directives européennes auxquelles on peut s'attendre dans les dix années à venir et donc de créer le régulateur indépendant qui respectera le prescrit européen.

III. — PROPOSITION DE LOI DE M. ANSOMS CRÉANT UN INSTITUT BELGE DES TRANSPORTS FERROVIAIRES (DOC 50 0029/001)

1. Développements

M. Jozef Van Eetvelt (CD&V) précise la portée de la proposition de loi.

En vertu de la législation relative aux entreprises publiques, la responsabilité du transport ferroviaire incombe surtout à la SNCB. Les pouvoirs publics doivent toutefois pouvoir participer, eux aussi, à la mise en œuvre des dispositions qualitatives du contrat de gestion conclu entre les pouvoirs publics et la SNCB. C'est à un nouvel organisme qu'il conviendrait de confier cette mission, organisme qui sera créé si la proposition de loi est adoptée.

L'intervenant indique que l'Union européenne attend des États membres qu'ils créent une instance de contrôle appelée, notamment, à vérifier l'attribution des *slots* ainsi qu'à veiller au respect des directives européennes. Il serait en outre préférable d'attribuer d'emblée à cette instance une mission de contrôle relative à la qualité du transport intérieur de voyageurs. Afin d'éviter que les pouvoirs publics soient juge et partie, il doit s'agir d'un institut indépendant, extérieur à l'administration publique, institut au sein duquel siègeraient des spécialistes des transports.

2. Discussion générale

M. Jan Mortelmans (Vlaams Blok) adhère à l'objectif principal de la proposition de loi : les autorités doivent définir les grandes orientations politiques, qui doivent ensuite être concrétisées et mises en œuvre par la SNCB. L'institut public décrit dans la proposition de loi doit contrôler le service fourni, peut effectuer un travail de soutien de la politique et doit consulter les usagers.

Hij verzet zich wel tegen de in het voorstel voorziene pariteit tussen Franstaligen en Nederlandstaligen. Om het wetsvoorstel op dit punt aan te passen, dienen de heren Van den Eynde en Mortelmans *twee amendementen in (DOC 50 0029/002)*, die bepalen dat de algemene vergadering (amendement nr. 1) en de raad van bestuur (amendement nr. 2) van het instituut 70 % Nederlandstaligen dienen te tellen.

Meer ten gronde is de spreker van oordeel dat de NMBS niet goed kan functioneren zolang het bedrijf niet opgesplitst wordt en overgeheveld wordt naar de gewesten. Hij stelt ook vast dat het huidige raadgevend comité, waarin de gewesten zitting hebben, over onvoldoende middelen beschikt om haar opdracht behoorlijk uit te oefenen.

De minister erkent dat er in het domein van het spoorvervoer onvoldoende expertise in de administratie aanwezig is. Het is dus evident dat de know-how binnen de NMBS als bron van informatie moet aangeboord worden. Zij kiest echter voor een andere oplossing dan die van het wetsvoorstel.

Zij wil twee onafhankelijke organen oprichten, één voor de verdeling van de spoorcapaciteit en één voor de regulering. In beide organen zullen ook specialisten van buiten de NMBS zitting hebben. De eenheid van de NMBS blijft in elk geval gevrijwaard, maar de Europese richtlijnen nopen wel tot de oprichting van de twee vermelde onderscheiden organen.

De minister belooft actief te werken aan de toename van de expertise van de administratie in het domein van spoorvervoer. Daarnaast zal de know-how die binnen de NMBS bestaat op structurele wijze verankerd worden. Het vigerende systeem van de «NMBS-staf» met gedetacheerde personen is bedoeld als tijdelijke oplossing en zal na de verwezenlijking van de beoogde hervorming worden afgeschaft.

De heer Jozef Van Eetveld (CD&V) verheugt zich over het feit dat de minister zich akkoord verklaart met de doelstelling van het wetsvoorstel, ook al verkiest ze een andere implementering.

Hij trekt het wetsvoorstel in en zal het in gewijzigde vorm opnieuw indienen wanneer de door de minister in het vooruitzicht gestelde hervormingen in het Parlement besproken zullen worden.

Il s'oppose, en revanche, à la parité entre francophones et néerlandophones que prévoit la proposition. C'est pour adapter cette dernière sur ce point que MM. Van den Eynde et Mortelmans présentent *deux amendements (DOC 50 0029/002)*, qui précisent que l'assemblée générale (amendement n° 1) et le conseil d'administration (amendement n° 2) de l'institut doivent compter 70 % de néerlandophones.

Plus fondamentalement, l'intervenant estime que la SNCB ne pourra pas bien fonctionner tant que l'entreprise n'aura pas été scindée et régionalisée. Il constate que l'actuel comité consultatif dans lequel siègent les régions dispose de trop peu de moyens pour accomplir correctement sa mission.

La ministre admet que l'administration manque d'expertise dans le domaine du transport ferroviaire. Il est donc évident qu'il faut faire appel au savoir-faire disponible au sein de la SNCB comme source d'information. Elle opte toutefois pour une solution différente de celle de la proposition de loi.

Elle a l'intention de créer deux organes indépendants, un chargé de la répartition de la capacité ferroviaire et l'autre responsable de la régulation du trafic. Des spécialistes extérieurs à la SNCB siégeront également dans ces deux organes. L'unité de la SNCB restera en tout cas préservée, mais les directives européennes imposent la création des deux organes distincts précités.

La ministre promet de s'employer activement à accroître l'expertise de l'administration dans le domaine du transport ferroviaire. Le savoir-faire qui existe au sein de la SNCB sera en outre ancré structurellement. Le système en vigueur du « staf SNCB » composé de personnes détachées ne devrait être qu'une solution temporaire et sera supprimé après la réalisation de la réforme envisagée.

M. Jozef Van Eetveld (CD&V) se réjouit de voir la ministre souscrire à l'objectif de la proposition de loi, bien qu'elle opte pour une mise en œuvre différente.

Il retire la proposition de loi, qu'il redéposera sous une forme modifiée lorsque des réformes annoncées par la ministre seront examinées au Parlement.

IV. — SECTOR TELECOMMUNICATIE EN OVERHEIDSBEDRIJVEN EN PARTICIPATIES

A. Bespreking van de artikelen 133 tot 139

Wat de artikelen 136 en 137 betreft, stipt *de heer Jozef Van Eetvelt (CD&V)* aan dat die bepalingen ertoe strekken de regering volmachten te verlenen, alsook de werking van de wet van 10 augustus 2001 betreffende Belgacom met één jaar te verlengen. De verkoop waarvoor de minister destijds aan het parlement dringende maatregelen had voorgesteld, heeft nog steeds niet plaatsgevonden. Net als de Raad van State wenst de spreker te vernemen waarom de aan de Koning verleende machtiging met één jaar behoort te worden verlengd; dreigt de minister binnen één jaar niet nóg eens om een verlenging van die machtiging te moeten verzoeken?

Meer in het algemeen vraagt de spreker aan de minister meer duidelijkheid omtrent de samenstelling van de Raad van Bestuur van Belgacom, alsook omtrent de voornemens van de andere bestuurders dan de Staat.

Meer specifiek inzake artikel 137 herinnert de spreker eraan dat de leden van de AGALEV-ECOLO-fractie tijdens de bespreking die aan de goedkeuring van voornoemde wet is voorafgegaan, de minister hadden gewezen op de noodzaak om te werken met een aan de ministerraad voorgelegd besluit. Hij stipt aan dat die eis tijdens deze bespreking achterwege wordt gelaten.

De in artikel 138 opgenomen bepaling in verband met BIAC wekt bij de spreker nog meer verbazing: welke uitleg heeft de minister voor het feit dat een deel van de gronden waarvan de eigendom aan BIAC is overgedragen, uit die overdracht moet worden gelicht? Zijn er voor die gronden al notariële akten verleden en, zo ja, voor welke bedragen?

Voorts is de spreker verwonderd over de formulering van artikel 139 inzake de Regie der Gebouwen. Welke moeilijkheden op het stuk van de werking moeten via deze bepaling worden verholpen? Hij vindt de ontworpen bepaling onnodig ingewikkeld. Daarom dient hij amendement nr. 34 (DOC 50 1823/007) in, op grond waarvan de minister een machtiging kan verlenen aan de directeur-generaal van de Regie, die op zijn beurt een machtiging kan verlenen aan de door hem aangevoerde ambtenaar, op voorwaarde dat hij de minister daarvan op de hoogte brengt.

Mevrouw Marie-Thérèse Coenen (AGALEV-ECOLO) stelt de minister een aantal vragen omtrent de bepaling uit artikel 133 met betrekking tot de elektronische aange tekende zendingen. Welke weerslag heeft die bepaling op het volume van de verrichtingen die thans door De Post worden verwerkt en welke financiële belangen staan daarbij op het spel?

IV. — SECTEUR TÉLÉCOMMUNICATIONS ET ENTREPRISES ET PARTICIPATIONS PUBLIQUES

A. Discussion des articles 133 à 139

En ce qui concerne les articles 136 et 137, *M. Jozef Van Eetvelt (CD&V)* relève que ces dispositions visent à octroyer au gouvernement des pouvoirs spéciaux et prolongent d'un an les effets de la loi du 10 août 2001 relative à Belgacom. La vente pour laquelle le ministre avait à l'époque proposé des mesures urgentes au parlement, n'a pas encore eu lieu. A l'instar du Conseil d'Etat, l'intervenant se demande pour quelles raisons il y a lieu de prolonger d'un an la délégation accordée au Roi ; le ministre ne risque-t-il pas de devoir demander une nouvelle prolongation de cette délégation dans un an ?

De façon plus générale, l'intervenant demande au ministre des éclaircissements quant à la composition du conseil d'administration de Belgacom et quant aux intentions des administrateurs autres que l'Etat.

En ce qui concerne plus précisément l'article 137, l'orateur rappelle qu'à l'occasion de la discussion de la loi précitée, les membres du groupe Agalev-Ecolo avaient attiré l'attention du ministre sur la nécessité de procéder par la voie d'un arrêté soumis au conseil des ministres. Il relève que cette exigence n'est pas réitérée à l'occasion de la présente discussion.

La disposition de l'article 138, concernant BIAC, étonne encore davantage l'intervenant : comment le ministre explique-t-il le fait qu'une partie des terrains dont la propriété a été transférée à BIAC doit être soustraite à ce transfert ? Ces terrains ont-ils déjà fait l'objet d'actes notariés et si oui, pour quels montants ?

En ce qui concerne l'article 139, l'orateur s'étonne de la formulation de cette disposition relative à la Régie des Bâtiments. Quelles sont les difficultés de fonctionnement auxquelles la disposition vise à remédier ? La disposition en projet lui paraît inutilement compliquée ; c'est pourquoi il a déposé l'amendement n° 34 (DOC 50 1823/007) qui vise à permettre au ministre d'accorder une délégation au directeur général de la Régie, lui-même autorisé à accorder une délégation au fonctionnaire qu'il désigne, à la condition d'en informer le ministre.

Mme Marie-Thérèse Coenen (Ecolo-Agalev) interroge le ministre au sujet de la disposition de l'article 133 relative aux recommandés électroniques. Quel est l'impact de cette disposition sur le volume des opérations effectuées actuellement par La Poste et quels en sont les enjeux financiers ?

In verband met artikel 138 memoreert de spreekster de bespreking van 30 december 2001 over de programmawet: hoe staat het met de voortgang in het dossier inzake de omvorming van BIAC tot een naamloze vennootschap? Voorts vraagt de spreekster de lijst en de plaatsaanduiding van de terreinen die niet aan BIAC zullen worden overgedragen alsmede naar de motivering van de ter bespreking voorliggende bepaling. Welke plannen heeft de regering met die terreinen die in het bezit van de federale Staat blijven? Bij de aankoopovereenkomst van die terreinen was een bodemsaneringsbeding gevoegd: wat staat op dat vlak te gebeuren met de terreinen die niet aan BIAC zullen worden overgedragen?

Een percentage van de middelen die werden begroot voor de herinrichting van de nieuwe BIAC-vleugel, ging naar de aankoop van kunstwerken die tot het kunstpatrimonium van de federale Staat behoren. Wat is men voornemens met die – dankzij overheidskapitaal verworven - kunstwerken te doen nu BIAC aan privatisering toe is?

Tot slot kreeg de spreekster van de minister graag enige nadere toelichting omtrent de bevoegdheidsdelegatie waarvan sprake in artikel 139.

In verband met artikel 133 vraagt *de heer André Smets (cdH)* de minister in hoeverre de regering daadwerkelijk voornemens is van De Post een operator te maken waarvan het wettelijk monopolie inzake elektronische aange tekende zendingen voor de administratieve en gerechtelijke procedures wordt erkend. Zo de toezien minister een echt ondersteuningsbeleid ten gunste van De Post had gevoerd, zou die laatste de voormelde dienstverlening sinds 1999 kunnen hebben uitgebouwd.

Wat Belgacom betreft, herinnert de spreker eraan dat de regering op 25 juni 2001 op het laatste nippertje nog een wetsontwerp indiende dat ertoe strekte de Staat de mogelijkheid te bieden zijn Belgacomaandelen van de hand te doen, het juridische statuut van Belgacom te wijzigen en de arbeidsverhoudingen tussen de onderneming en haar personeel te regelen. Op 30 juni 2002 kreeg de minister de door hem gevraagde volmachten. Hoewel de minister daar geen beroep op heeft gedaan, vraagt hij toch ze te verlengen: waarom en tegen welke voorwaarden?

In verband met BIAC, vreest de spreker dat een en ander op het vlak van de taalverhoudingen één grote puinhoop zal worden en voorts lijkt de operatie hem verdacht veel op een onderhuidse regionalisering.

In verband met de Regie der Gebouwen vraagt de spreker welke omstandigheden tot die wetswijziging aanleiding hebben gegeven.

En ce qui concerne l'article 138, l'intervenante se souvient de la discussion de la loi-programme du 30 décembre 2001 : quel est l'état de la question en ce qui concerne la transformation de BIAC en société anonyme?

En ce qui concerne les terrains qui ne seront pas transférés à BIAC, l'intervenante en demande la liste, la localisation et les motifs de la disposition en discussion. Quelles sont les intentions du gouvernement en ce qui concerne ces terrains dont l'Etat fédéral conserve la propriété? La convention de rachat des terrains était assortie d'une clause relative à leur dépollution : qu'en est-il pour ce qui concerne les terrains qui ne seront pas transférés à BIAC?

Un pourcentage de la masse budgétaire pour l'aménagement de la nouvelle aile de BIAC a été affecté à l'achat d'oeuvres d'art : celles-ci appartiennent au patrimoine artistique de l'Etat fédéral. Alors que BIAC est en voie de privatisation, qu'est-il prévu pour ces oeuvres d'art, acquises grâce à du capital public?

Enfin, l'oratrice demande au ministre des précisions au sujet de la fonction de délégation qui fait l'objet de l'article 139.

Au sujet de l'article 133, *M. André Smets (cdH)* demande au ministre quelle est la volonté réelle du gouvernement de faire de La Poste un opérateur reconnu dans son monopole légal en matière de recommandés électroniques pour les procédures administratives et judiciaires. Si le ministre de tutelle avait mené une réelle politique de soutien à La Poste, celle-ci aurait développé ces services dès 1999.

En ce qui concerne Belgacom, l'orateur rappelle que le gouvernement déposait le 25 juin 2001 en extrême urgence un projet de loi qui visait à autoriser l'Etat à céder les actions qu'il détenait dans Belgacom, à modifier le statut juridique de Belgacom et à régler les relations de travail entre l'entreprise et son personnel. Les pouvoirs spéciaux demandés par le ministre lui étaient accordés le 30 juin 2002 ; le ministre n'y a pas eu recours et en demande la prolongation : pourquoi et dans quelles conditions?

En ce qui concerne BIAC, l'orateur craint un énorme gâchis linguistique et soupçonne une forme de régionalisation larvée.

En ce qui concerne la Régie des Bâtiments, l'intervenant interroge le ministre sur les circonstances qui ont amené cette modification légale.

Mevrouw Karine Lalieux (PS) vraagt zich af waarom de minister geen poging heeft ondernomen om weerwerk te bieden op de argumenten die de Europese Commissie over de elektronische aangetekende zendingen heeft geformuleerd. Waarom werd evenmin gepoogd om de nieuwe elektronische diensten binnen het overheidsbedrijf uit te bouwen, in plaats van het monopolie van De Post op te heffen? In 1999 voerde de minister een aantal publiekrechtelijke vereisten inzake de elektronische aangetekende zendingen aan. De door de Europese Commissie geuite bezwaren gelden tevens voor privé-ondernemingen. Hoe zullen de veiligheid en het vertrouwelijke karakter van de elektronische aangetekende zendingen in de toekomst worden gewaarborgd?

De spreekster wijst de minister erop dat het nog steeds wachten is op het koninklijk besluit over de vergunningen voor de privé-operatoren.

B. Antwoorden van de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met de Middenstand

De minister herinnert eraan dat de wet van 10 augustus 2001 betreffende Belgacom aan het parlement werd voorgelegd als gevolg van de aan de gang zijn onderhandelingen met KPN. Over die onderhandelingen zijn verscheidene parlementaire debatten gevoerd ter gelegenheid van de vragen en de interpellaties van de kamerleden. Rekening houdend met de in het parlement ontwikkelde argumenten heeft de minister beslist die onderhandelingen stop te zetten. In de huidige context mag men een consolidatie van de telecomsector verwachten: de meeste telecomoperatoren hebben aanzienlijke schulden en ze zullen ooit activa aanbieden op de markt. Het zou spijtig zijn indien men een kans onbenut zou laten. Dankzij de overheids- en privé-aandeelhouders van Belgacom is de onderneming thans een van de sterkste op de Europese markt. Daarom worden de uitwerkingen van de wet van 2001 met een jaar verlengd, tot vóór de volgende parlementsverkiezingen, zodat de toekomstige meerderheid de handen volledig vrij houdt. Voorts preciseert de minister ter attentie van de heer Van Eetvelt dat in de context van een strategische operatie de aandeelhouders ermee akkoord gaan Belgacom te consolideren teneinde een aanzienlijke meerwaarde inzake telecommunicatie te behouden.

Bij de opmaak van de programmawet van december 2001 wist men niet dat sommige terreinen voor BIAC van geen enkel nut waren: nagenoeg 150 percelen zijn buiten de luchthaven gelegen landbouwgrond; sommige ervan liggen zelfs in Charleroi en in Oostende. Het klopt dat de budgettaire vereisten de regering ertoe hebben gebracht snel te handelen. De minister antwoordt aan mevrouw Coenen dat de saneringskosten voor rekening

Mme Karine Lalieux (PS) se demande pourquoi le ministre n'a pas tenté de répondre aux arguments de la Commission européenne en ce qui concerne les recommandés électroniques et de développer les nouveaux services électroniques dans le cadre de l'entreprise publique, plutôt que de supprimer le monopole de La Poste. En 1999, le ministre invoquait les exigences d'ordre public en ce qui concerne les recommandés électroniques. Les objections de la Commission européenne valent également pour les entreprises privées. Comment la sécurité et la confidentialité des recommandés électroniques seront-elles garanties demain?

L'intervenante rappelle au ministre l'arrêté royal relatif aux licences pour les opérateurs privés, toujours en souffrance.

B. Réponses du ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes

Le ministre rappelle que la loi du 10 août 2001 relative à Belgacom a été soumise au parlement en raison des négociations en cours avec KPN; ces négociations ont fait l'objet de plusieurs débats parlementaires à l'occasion des questions et interpellations des membres de la Chambre. Tenant compte des arguments développés au parlement, le ministre a décidé d'interrompre ces négociations. Dans le contexte actuel, on peut s'attendre à une consolidation du secteur des télécom: la plupart des opérateurs télécom sont lourdement endettés et le moment viendra où ils proposeront des actifs sur le marché. Il serait regrettable de ne pas pouvoir saisir une opportunité qui se présenterait. Grâce à la gestion des actionnaires public et privés de Belgacom, l'entreprise est aujourd'hui l'une des plus solides sur le marché européen. C'est pourquoi les effets de la loi de 2001 sont prolongés d'un an, à une date qui précède les prochaines élections législatives, en sorte que la future majorité conserve toute liberté. A l'adresse de M. Van Eetvelt, le ministre précise d'ailleurs que dans le contexte d'une opération stratégique, les actionnaires privés sont d'accord de consolider Belgacom pour maintenir une importante plusvalue dans le domaine des télécom.

Le fait que certains terrains ne présentaient aucune utilité pour BIAC était ignoré à l'époque où la loi-programme de décembre 2001 a été confectionnée: quelques 150 parcelles de terrain sont des terres agricoles situées en dehors de l'aéroport; certaines de ces parcelles sont même situées à Charleroi et à Ostende. Il est vrai qu'à l'époque l'impératif budgétaire a conduit le gouvernement à agir très rapidement. Répondant à Mme

van de verkoper komen. De op de luchthaven gelegen terreinen zijn verkocht bij wege van het koninklijk besluit van 31 december 2001. De akte is nog niet verleden aangezien de lijst van de terreinen nog niet is vastgesteld.

Tijdens de vergadering van het directiecomité van BIAC van 10 juni 2002 is een tijdpad goedgekeurd volgens hetwelk de privatisering van BIAC in juli 2002 afgerond moet zijn. De kunstwerken zijn eigendom van BIAC; conform een wettelijke verplichting hebben ze een waarde van 0,5 % van het bedrag van de investering.

Wat de elektronische aangetekende zendingen betreft, werden de argumenten van De Post verdedigd bij de Europese Commissie. Die markt zal ten laatste in 2009 open zijn. De ontworpen artikelen hebben betrekking op de gerechtelijke aangetekende zendingen. Bovendien bestaat de elektronische aangetekende post nog niet. Aangezien weinig op het spel staat, heeft de regering beslist van dat onderwerp geen strijdpunt met de Europese Commissie te maken.

In verband met artikel 19 antwoordt de minister aan de heer Van Eetvelt dat er geen sprake kan zijn van wantrouwen : waarom zou men anders die bepaling voorstellen die het college van opperambtenaren de mogelijkheid biedt subdelegaties toe te kennen. Er moest veeleer worden gezorgd voor een doeltreffend beheer, rekening houdend met onder meer de excentrische ligging van de door de Regie beheerde gebouwen.

C. Stemmingen (artikelen 133 tot 139)

Art. 133 tot 135

De artikelen 133 tot 135 worden achtereenvolgens aangenomen met 9 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 136 tot 138

De artikelen 136 tot 138 worden achtereenvolgens aangenomen met 9 tegen 5 stemmen.

Art. 139

Amendement nr. 34 van de heer Van Eetvelt wordt verworpen met 9 tegen 5 stemmen.

Artikel 139 wordt aangenomen met 9 tegen 5 stemmen.

De artikelen 133 tot 139 worden in hun geheel aangenomen met 9 tegen 5 stemmen.

Coenen, le ministre répond que les frais de dépollution sont à charge du vendeur. Les terrains situés sur l'aéroport ont été vendus par arrêté royal du 31 décembre 2001 ; l'acte n'a pas encore été passé puisque la liste des terrains n'est pas encore établie.

A l'occasion de la réunion du comité directeur de BIAC du 10 juin 2002, un calendrier visant à achever la privatisation de BIAC en juillet 2002 a été approuvé. Les oeuvres d'art sont la propriété de BIAC ; conformément à une obligation légale, elles sont affectées d'une valeur de 0.5 % du montant de l'investissement.

En ce qui concerne les recommandés électroniques, les arguments de La Poste ont été défendus devant la Commission européenne. En 2009 au plus tard, ce marché sera ouvert. Les articles proposés concernent les recommandés judiciaires ; en outre, la poste électronique par recommandé n'existe pas encore à l'heure actuelle. Etant donné donc la relativité des enjeux, le gouvernement a décidé de ne pas faire de ce sujet un cheval de bataille avec la Commission européenne.

Quant à l'article 139, le ministre répond à M. Van Eetvelt qu'il ne saurait être question de méfiance : pourquoi sinon proposerait-il cette disposition qui permet au collège des fonctionnaires généraux d'accorder des subdélégations. Il convenait plutôt de permettre une gestion plus efficace, compte tenu notamment de l'implantation décentralisée des bâtiments gérés par la Régie.

C. Votes (art. 133 à 139)

Articles 133 à 135

Les articles 133 à 135 sont successivement adoptés par 9 voix et 5 absententions.

Articles 136 à 138

Les articles 136 à 138 sont successivement adoptés par 9 voix contre 5.

Article 139

L'amendement n° 34 de M. J. Van Eetvelt à l'article 139 est rejeté par 9 voix contre 5.

L'article 139 est adopté par 9 voix contre 5.

L'ensemble des articles 133 à 139 est adopté par 9 voix contre 5.

V. — SECTOR MOBILITEIT EN VERVOER

A. Bespreking en stemmingen van artikel 141

De heer Olivier Chastel (MR) betwist de gepastheid van de door de regering voorgestelde bepaling niet, maar hij merkt op dat de minister, om bepaalde moeilijkheden te verhelpen waarmee de treinbegeleiders te kampen hebben bij de uitoefening van hun functie, ervoor gepochteerd heeft de bevoegdheden die hun krachtens artikel 10 van de wet van 25 juli 1891 verleend zijn, uit te breiden tot de overtredingen tegen personen en goederen die bedoeld zijn in boek II van het Strafwetboek.

Krachtens de wet van 17 november 1998 houdende integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de rijkswacht zijn alleen de politiediensten bevoegd voor de ordehandhaving. De spoorwegpolitie maakt thans deel uit van een bijzondere dienst van de federale politie voor de fenomenen die verband houden met het vervoer, van de lokale politie voor de basispolitieopdrachten en, binnen de wettelijke beperkingen, van de bewakingsonderneming.

De ontworpen bepaling beoogt de opdrachten van de treinbegeleiders, die belast zijn met de controle van de vervoerbewijzen, te verruimen en de treinbegeleiders te machtigen om in een aantal gevallen een proces-verbaal op te maken. Boek II van het Strafwetboek betreft echter een aanzienlijk aantal overtredingen waarvan men zich niet kan voorstellen dat ze deel zouden kunnen uitmaken van de controleopdracht van de treinbegeleiders.

De overtredingen waarvoor de treinbegeleiders mogen optreden, zijn aangegeven in het koninklijk besluit van 4 april 1895 houdende voorschriften betreffende de maatregelen, na te komen voor het reizigersvervoer over Staatsspoorwegen en over de vergunde spoorwegen (*Belgisch Staatsblad* van 19 april 1895) : artikel 2, d, verbiedt «geweldige gebaren», artikel 3 verbiedt «te reizen (...) zonder geldig plaatsbewijs» en artikel 4 somt de overtredingen op waarvoor een proces-verbaal kan worden opgemaakt.

Ware het derhalve niet beter het koninklijk besluit van 1895 te wijzigen of aan te passen? De heer Chastel suggereert terzake het advies van de Raad van State te vragen.

Mevrouw Marie-Thérèse Coenen (Ecolo-Agalev) herinnert eraan dat de ter bespreking voorliggende bepaling past in de context van de bezorgdheid om de veiligheid van de treinbegeleiders en in die van de politiehervorming, waardoor de spoorwegen geen eigen politie meer hebben.

De spreekster heeft vragen omtrent de plichtenleer die de statutaire personeelsleden van de NMBS, wier bevoegdheden zouden worden uitgebreid, in acht zullen moeten nemen.

V. — SECTEUR MOBILITÉ ET TRANSPORTS

A. Discussion et votes de l'article 141

M. Olivier Chastel (MR) ne conteste pas l'opportunité de la disposition proposée par le gouvernement, mais fait observer que, pour remédier à certaines difficultés que rencontrent les accompagnateurs de train dans l'exercice de leur fonction de contrôle, la ministre a choisi d'étendre les compétences qui leur sont octroyées en vertu de l'article 10 de la loi du 25 juillet 1891 à toutes les infractions contre les biens et les personnes visées au livre II du Code pénal.

En vertu de la loi du 17 novembre 1998 portant intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la gendarmerie, les activités de maintien de l'ordre ont été réservées aux services de police. La police des chemins de fer relève désormais d'un service spécifique de la police fédérale pour les phénomènes liés au transport, de la police locale pour les missions de police de base et, dans les limites légales prévues, des entreprises de gardiennage.

La disposition en projet vise à élargir les missions des accompagnateurs de trains, chargés du contrôle des tickets, et de les habiliter à dresser procès-verbal dans un certain nombre de cas. Le livre II du Code pénal vise cependant un nombre considérable d'infractions dont on n'imagine guère qu'elles puissent relever de la mission de contrôle des accompagnateurs de trains.

Or, l'arrêté royal du 4 avril 1895 contenant règlement général concernant les mesures à observer pour le transport des voyageurs sur les chemins de fer de l'Etat et les chemins de fer concédés (MB du 19 avril 1895) vise précisément ces infractions qui relèvent de l'intervention des accompagnateurs de trains : l'article 2, d, interdit les gestes violents ; l'article 3 interdit le voyage sans titre de transport ; l'article 4 énumère les infractions à la suite desquelles un procès-verbal peut être établi à charge des intervenants.

Ne serait-il dès lors pas plus judicieux d'avoir plutôt recours à la modification et à l'adaptation de l'arrêté royal de 1895 ? M. Chastel suggère à cet égard de solliciter l'avis du Conseil d'Etat.

Mme Marie-Thérèse Coenen (Ecolo-Agalev) rappelle que la disposition à l'examen s'inscrit à la fois dans le contexte des préoccupations relatives à la sécurité des accompagnateurs de train et dans celui de la réforme des polices, qui a privé les chemins de fer d'une police spécifique.

L'intervenante se soucie du code de déontologie que les agents statutaires de la SNCB, dont les compétences seraient étendues, auront à s'inspirer.

Voorts is ze bezorgd over de opleiding van de treinbegeleiders in het kader van hun nieuwe controleopdrachten. Is daarmee rekening gehouden tijdens de onderhandelingen die de minister met de vakbondsafgevaardigden en met de NMBS heeft gevoerd? Is in een regelmatige bijscholing voorzien? Wordt de evaluatie van de toepassing van de plichtenleer overwogen?

Ten slotte, gelden die ruimere bevoegdheden voor alle treinbegeleiders? Zullen die ook aan andere dan de beëdigde personeelsleden worden verleend?

De heer André Smets (CDH) begrijpt de bezorgdheid van de vorige spreekster. Volgens hem is de taak van de treinbegeleiders al voldoende zwaar en zullen die bijkomende bevoegdheden waarop zij niet zijn voorbereid, hun werk nog moeilijker maken. Hebben zij recht op een bezoldiging die is afgestemd op die nieuwe verantwoordelijkheden?

De spreker vestigt ten slotte de aandacht op de nog grotere moeilijkheden waarmee de treinbegeleiders zullen worden geconfronteerd mocht het rookverbod in de treinen worden goedgekeurd.

Mevrouw Karine Lalieux (PS) erkent de noodzaak van bepalingen ter beperking van het onveiligheidsgevoel.

Zij wijst er ook op dat het onduidelijk is welke overheid bevoegd is om op te treden naar gelang de aard van de overtreding en de plaats waar ze werd begaan.

De heer François Bellot (MR) memoreert de onlangs aan de burgemeesters gezonden circulaire. Die bepaalt precies welke ordehandhavers moeten optreden in de omgeving van de stations, in de treinen, langs de sporen en tussen de stations.

De spreker wijst erop dat de treinbegeleiders veel macht zullen hebben mochten ze verbaliseringsbevoegdheid verkrijgen inzake de in Boek II van het Strafwetboek bedoelde misdrijven. Een dergelijke macht vereist een passende opleiding, maar is de NMBS bereid om die opleiding te verstrekken? De treinbegeleiders zouden een echte politionele bevoegdheid krijgen, maar als politiemensen optreden, zijn ze te allen tijde met zijn tweeën. Mocht dat voor de treinbegeleiders niet het geval zijn, doet men ze dan geen bijkomend risico lopen, hoewel deze bepaling er precies toe strekt ze meer veiligheid te bieden?

De spreker verwijst voorts naar het aantal ordehandhavers dat wordt ingezet voor de veiligheid in de stations en op de treinen; de minister van Binnenlandse Zaken is overigens van plan om dat aantal te verhogen.

De heer Bellot stelt voor op te treden via een wijziging van het koninklijk besluit van 4 april 1895 houdende voorschriften betreffende de maatregelen, na te komen voor het reizigersvervoer over Staatsspoorwegen en over de vergunde spoorwegen; samen met de heer Chastel dient

Elle s'inquiète par ailleurs de la formation des accompagnateurs dans le cadre de leurs nouvelles missions de contrôle. Cette préoccupation a-t-elle été prise en compte à l'occasion des négociations de la ministre avec les représentants syndicaux et avec la SNCB ? Un recyclage régulier a-t-il été prévu ? L'évaluation de l'application des règles de déontologie est-elle envisagée ?

Enfin, tous les accompagnateurs de trains seront-ils dotés de ces pouvoirs accrus ? D'autres agents que des agents assermentés en seront-ils dotés ?

M. André Smets (CDH) partage les préoccupations de l'intervenante précédente. L'intervenant considère que les accompagnateurs de trains ont déjà une mission difficile et que leur travail sera rendu encore plus malaisé avec ces compétences accrues auxquelles ils ne sont pas préparés. Bénéficieront-ils d'un traitement adapté à ces nouvelles responsabilités ?

L'intervenant attire enfin l'attention sur les difficultés encore accrues auxquelles les accompagnateurs devront faire face au cas où l'interdiction de fumer dans les trains était adoptée.

Mme Karine Lalieux (PS) reconnaît la nécessité de dispositions de nature à endiguer le sentiment d'insécurité. Elle évoque le flou relatif à l'autorité habilitée à intervenir selon la nature de l'infraction et le lieu où elle est commise.

M. François Bellot (PRL) rappelle la circulaire adressée récemment aux bourgmestres pour situer précisément les forces de l'ordre appelées à intervenir respectivement aux abords des gares, dans les trains, ainsi que le long des voies et entre les gares.

L'intervenant souligne l'étendue des pouvoirs qui seraient conférés aux accompagnateurs de trains si les infractions prévues au livre II du code pénal relevaient de leur pouvoir de verbalisation. De tels pouvoirs requièrent une formation adéquate : le SNCB est-elle prête à la dispenser ? En regard du véritable pouvoir de police qui serait octroyé aux accompagnateurs de trains, il relève que les policiers interviennent toujours à deux ; si tel n'était pas le cas des accompagnateurs de trains, ne leur ferait-on pas courir des risques supplémentaires, alors que la disposition vise précisément à accroître leur sécurité ?

L'orateur cite par ailleurs le volume des forces de l'ordre affectées à la sécurité dans les gares et dans les trains, volume que le ministre de l'Intérieur se propose d'ailleurs d'augmenter.

L'intervenant propose de procéder par une modification de l'arrêté royal du 4 avril 1895 contenant règlement concernant les mesures à observer pour le transport des voyageurs sur les chemins de fer de l'Etat et les chemins de fer concédés. C'est l'objectif de *l'amendement*

hij daartoe *amendement nr. 19 (DOC 50 1823/006)* in, tot schrapping van artikel 141. De spreker stelt voor in artikel 141 de in Boek II van het Strafwetboek bedoelde misdrijven die onder de verbaliseringsbevoegdheid van de treinbegeleiders zouden vallen, te preciseren.

Volgens hem moeten de treinbegeleiders geen overmatige verantwoordelijkheden dragen. Over veiligheid moet derhalve binnen de NMBS overleg plaatsvinden, dat in een alomvattend kwalitatief concept moet uitmonden, waarbij rekening wordt gehouden met de inbreng van alle betrokkenen.

De heer Yves Leterme (CD&V) erkent dat er nood is aan maatregelen om de stations en de treinen veiliger te maken, maar verbaast zich wel over de oplossing die daarvoor in dit ontwerp van programmawet naar voor wordt geschoven.

Wat de taakverdeling tussen de federale en de lokale politie betreft, vindt hij dat de verantwoordelijkheid van de NMBS niet op die diensten mag worden afgewenteld.

De formulering van artikel 141 is te ruim opgevat en de aan de treinbegeleiders toegekende verbaliseringsbevoegdheid staat haaks op de afschaffing van de spoorwegpolitie. Voor de misdrijven van gemeen recht dienen de politiediensten op te treden.

De spreker trekt de vergelijking met de politiediensten door en wijst op de specifieke opleiding die deze diensten opgelegd krijgen; alleen al de correcte omschrijving van de misdrijven vereist een specifieke opleiding. Wordt van de treinbegeleiders verwacht dat ze cursussen aan de politieschool volgen?

Zet dit ontwerp van programmawet een stap in de richting van een heroprichting van de spoorwegpolitie?

Dreigen tot slot de bepalingen in ontwerp de treinbegeleiders én de gebruikers niet het gevoel te geven dat men ze aan hun lot overlaat?

Amendement nr. 35 (DOC 50 1823/007) van de heren Leterme en Ansoms strekt ertoe het artikel te schrappen en de regering te verzoeken andere bepalingen in overweging te nemen.

Mevrouw Pierrette Cahay-André (MR) wijst op de inspanningen die al jarenlang worden geleverd om de treinreizen aangenamer te maken; die inspanningen kenden succes dankzij de opleiding die de treinbegeleiders hebben genoten.

De spreekster vreest dat de door de minister in uitzicht gestelde maatregelen tot functieverwarring kunnen leiden; ze verzoekt de minister derhalve een andere methode te overwegen om de veiligheid van de gebruikers en de treinbegeleiders te verzekeren.

n° 19 de MM. Chastel et Bellot (50 1823/006), qui tend à la suppression de l'article 141. L'orateur propose de préciser à l'article 141 les infractions du livre II du code pénal qui devraient relever du pouvoir verbalisant des accompagnateurs de trains.

Considérant qu'il ne convient pas de faire supporter des responsabilités excessives par les accompagnateurs de trains, il souhaite que la sécurité fasse l'objet d'une concertation au sein de la SNCB, visant un concept global de qualité et tenant compte du rôle de tous les intervenants.

M. Yves Leterme (CD&V) reconnaît la nécessité de mesures visant à accroître la sécurité dans les gares et sur les trains, mais s'étonne de la voie choisie dans le projet.

Evoquant la répartition des tâches entre les polices fédérale et locale, il considère qu'il ne convient pas de se décharger de la responsabilité sur la SNCB.

La formulation de l'article 141 est excessivement large et l'étendue de la compétence de verbalisation qui y est confiée aux accompagnateurs de trains se trouve en contradiction avec la suppression de la police des chemins de fer. Les infractions au droit commun relèvent de l'intervention des services de police.

Poursuivant le parallèle avec les forces de police, l'orateur souligne la formation spécifique requise de celles-ci ; rien que la qualification correcte des infractions requiert une formation spécifique. Va-t-on exiger des conducteurs de trains qu'ils suivent des cours à l'école de police ?

Le projet est-il un pas vers la re-création de la police des chemins de fer ?

Enfin, les dispositions en projet ne risquent-elles pas de donner tant aux accompagnateurs de trains qu'aux usagers l'impression qu'ils sont abandonnés à leur sort ?

L'amendement n° 35 (50 1823/007) introduit par MM. Leterme et Ansoms vise à supprimer l'article 141 et à inviter le gouvernement à envisager d'autres dispositions.

Mme Pierrette Cahay-André (MR) souligne les efforts réalisés depuis de nombreuses années pour accroître la convivialité dans les trains ; ces efforts ont été couronnés de succès grâce à la formation dont les accompagnateurs de trains ont bénéficié.

Elle craint la confusion des rôles que les mesures envisagées par la ministre pourraient entraîner et invite la ministre à envisager une autre méthode pour assurer la sécurité des usagers et des accompagnateurs de trains.

De minister bevestigt dat het de bedoeling is van de regering de treinbegeleiders, die statutaire ambtenaren van de NMBS zijn, bijkomende beperkte politionele bevoegdheden te geven. De bevoegdheden bedoeld in de artikelen 10 en 11 van de wet 25 juli 1891 houdende de herziening van de wet van 15 april 1843, op de politie der spoorwegen, gewijzigd bij de wet van 3 mei 1999, worden uitgebreid tot de overtredingen tegen personen en goederen van boek II van het Strafwetboek.

Daardoor ontstaat voor de treinbegeleiders de mogelijkheid om in bepaalde omstandigheden processen - verbaal op te stellen en in zeer duidelijk omliggende situaties de identiteit van personen te controleren overeenkomstig art 34, § 1 en § 4, eerste en derde lid, van de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt. Deze uitbreiding van de bevoegdheid komt er op vraag van het personeel zelf om hen in staat te stellen op te treden wanneer zijzelf of andere personen in moeilijkheden verkeren.

Om hen toe te laten deze bijkomende bevoegdheden uit te oefenen is de NMBS reeds bezig een opleiding in te richten voor de treinbegeleiders. De Raad van State gaat akkoord met de door de regering gekozen weg. De regering heeft geenszins tot doel politieagenten te maken van de treinbegeleiders, noch maatregelen te nemen die indruisen tegen de politiehervorming. De regering wil enkel de mogelijkheid bieden aan de treinbegeleiders om te reageren in specifieke situaties.

Mevr. Marie-Thérèse Coenen (Ecolo-Agalev) merkt op dat de commissie de verwijzing in art 141 naar het boek II van het Strafwetboek reeds uitvoerig heeft besproken. Uit dit debat bleek dat deze verwijzing naar boek II te ruim is en dat de toepassing moet beperkt worden.

Ze dient bijgevolg *amendement nr 52 dat is mede-ondertekend door de meerderheid. (DOC 510- 1823/013)* in, dat beoogt de verwijzing naar het boek II van het Strafwetboek te beperken, en een aantal artikelen van dit boek te specificeren. Het amendement is een goede weergave van de standpunten die tijdens het debat over dit onderwerp werden naar voren gebracht.

Zij onderschrijft de noodzaak tot omkadering en vorming van de personeelsleden die deze bijkomende bevoegdheden zullen verkrijgen. Een evaluatie over de toepassing van dit artikel zou ook welkom zijn.

De heer Leterme dient een *amendement in bijkomende orde nr 53 (Doc 50 – 1823/013)* in dat tot doel heeft tussen de woorden «boek II» en «van het strafwetboek» de woorden «titel VIII en IX «in te voegen. Volgens de memorie van toelichting is het de bedoeling van de

Le ministre confirme que le gouvernement a l'intention de conférer aux accompagnateurs de train, fonctionnaires statutaires de la SNCB, d'autres pouvoirs de police limités. Les compétences visées aux articles 10 et 11 de la loi du 25 juillet 1891 révisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer, modifiées par la loi du 3 mai 1999, sont étendues aux infractions contre les personnes et les biens visés au livre II du Code pénal.

Dès lors, dans des circonstances particulières, les accompagnateurs de train peuvent dresser des procès verbaux et contrôler, dans des situations clairement définies, l'identité des personnes, conformément à l'article 34, § 1^{er} et § 4, alinéas 1^{er} et 3 de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de la police. Cet élargissement de compétence est accordé à la demande des agents qui souhaitent être habilités à intervenir lorsqu'eux-mêmes ou d'autres personnes sont en difficulté.

Afin de leur permettre d'exercer cette compétence supplémentaire, la SNCB s'attelle déjà à l'organisation d'une formation pour les accompagnateurs de train. Le Conseil d'État marque son accord sur la voie empruntée par le gouvernement. Ce dernier n'a nullement l'intention de faire des accompagnateurs de train des policiers, ni de prendre des mesures contraires à la réforme des polices. Il veut simplement permettre aux accompagnateurs de train de réagir dans certaines situations spécifiques.

Mme Marie-Thérèse Coenen (Ecolo-Agalev) fait observer que la commission a déjà longuement débattu du renvoi à l'article 141, au livre II du Code pénal. Il est ressorti de ce débat que la portée de ce renvoi au livre II est trop large et qu'il convient de restreindre l'application.

Elle présente par conséquent un *amendement (n° 52 -DOC 50 1823/013)* contresigné par la majorité et tendant à limiter le renvoi au livre II du Code pénal et à énumérer un certain nombre d'articles de ce livre. L'amendement traduit correctement les points de vue développés au cours du débat consacré à ce sujet.

Elle juge, elle aussi, nécessaire d'encadrer et de former les membres du personnel qui se verront attribuer ces nouvelles compétences. Il serait également judicieux d'évaluer l'application de cet article.

M. Leterme présente un *amendement en ordre subsidiaire (n° 53, DOC 50 1823/013)* tendant à insérer les mots « , titres VIII et IX, » entre les mots « livre II » et les mots « du Code pénal ». Selon l'exposé des motifs, le gouvernement entend habiliter les accompagnateurs de

regering aan treinbegeleiders de bevoegdheid te geven PV's op te stellen. Het past dan ook om de precisering op te nemen in de wettekst om de vormingsnoodzaak voor de treinbegeleiders binnen zekere grenzen te houden.

Artikel 141 regelt een belangrijke materie: een 3000-tal personen krijgen een deel van de politietaken terug, die bij de wet van 3 mei 1999, tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie, werden afgeschaft. Dit is eigenlijk een stap terug ten opzichte van een beleidsbeslissing waarbij eerder deze bevoegdheid aan de treinbegeleiders werd ontnomen. Bovendien moet worden vastgesteld dat langs de ene kant aan de treinbegeleiders een aantal bijkomende politietaken worden gegeven, terwijl ze aan de andere kant niet voldoende mogelijkheden hebben om op te treden wanneer er echt moeilijkheden zijn. Want wat moet een begeleider doen indien hij een PV opstelt en de politie die niet meer moet tussenkomen bij het opstellen van dit PV, daardoor ook zou beslissen niet op te treden? Zal de politie effectief ingrijpen wanneer een treinbegeleider in moeilijkheden verkeert?

Deze bijkomende taken die aan begeleiders worden gegeven, onder meer het opstellen van processen – verbaal, moeten worden aangevuld met een adequate begeleiding en vorming. Een PV is immers een belangrijk bewijsmiddel. Kan de regering nu reeds aantonen welke inspanningen de NMBS alleen of in samenwerking met de politiediensten zal doen om de treinbegeleiders de juiste opleiding te geven om een goed en bewijskrachtig PV op te stellen?

De Raad van State (DOC 50 1823/012) merkt op dat de wet moet bepalen welke categorieën van personeelsleden de overtredingen in het algemeen of in een bijzondere aangelegenheid zullen vaststellen en op welke wijze zulks zal geschieden. Het amendement nr. 52 dat werd ingediend door de meerderheid en dat een beperking van de verwijzing naar boek II van het Strafwetboek invoert is reeds een eerste duidelijke verbetering van het onderhavige artikel.

Er blijft echter onduidelijkheid over de categorieën van personen die de bijkomende bevoegdheid bepaald in art 141 zullen kunnen uitoefenen. De Raad van State merkt op dat de regering, zonder enige verwijzing naar de politiehervorming en de logica ervan, een essentieel onderdeel ervan omkeert. De vraag is in welke mate de uitbreiding van de bevoegdheid van de treinbegeleiders niet een alibi is om het inzetten van politie in treinen en stations te beperken en zo de kostprijs van de politie in te perken. Het gevolg zou dan kunnen zijn dat de trein-

train à dresser procès-verbal. Il convient dès lors d'insérer cette précision dans le texte de la loi afin de de circonscrire la formation à dispenser aux accompagnateurs de train.

L'article 141 règle une matière importante : quelque 3000 personnes récupèrent une partie des missions de police qui avaient été supprimées en vertu de la loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale. Il s'agit en fait d'un pas en arrière par rapport à une mesure prise antérieurement afin de priver les accompagnateurs de train de cette compétence. Force est en outre de constater que si, d'une part, les accompagnateurs de train se voient attribuer un certain nombre de missions de police supplémentaires, ils ne disposent, d'autre part, pas des moyens suffisants pour intervenir en cas de réelles difficultés. Que devra en effet faire un accompagnateur de train s'il dresse un procès-verbal et que la police, qui ne doit plus intervenir pour rédiger ce procès-verbal, décide de ce fait de ne pas réagir ? La police interviendra-t-elle effectivement lorsqu'un accompagnateur de train sera en difficulté ?

Les missions supplémentaires confiées aux accompagnateurs - notamment l'établissement de procès-verbaux - doivent aller de pair avec un accompagnement adéquat et une formation appropriée. Les procès-verbaux sont en effet des moyens de preuve importants. Le gouvernement est-il déjà en mesure d'indiquer de quelle manière la SNCB va, seule ou en collaboration avec les services de police, donner aux accompagnateurs de train la formation qu'il leur faut pour rédiger correctement des procès-verbaux ayant force probante ?

Dans son avis, le Conseil d'État fait observer (DOC 50 1823/012) que c'est à la loi qu'il appartient d'indiquer par quelles catégories d'agents et de quelle manière seront constatées les infractions en général ou dans une matière particulière. Présenté par la majorité, l'amendement n° 52, qui restreint le renvoi au livre II du Code pénal, constitue une première amélioration notoire de l'article à l'examen.

Des imprécisions subsistent néanmoins en ce qui concerne les catégories de personnes qui pourront exercer la compétence supplémentaire visée à l'article 141. Le Conseil d'État fait observer que, sans faire la moindre référence à la réforme de la police et à sa logique, le gouvernement inverse un élément essentiel de cette réforme. On peut se demander dans quelle mesure l'élargissement des compétences des accompagnateurs de train ne constitue par un alibi pour limiter le recours aux policiers dans les trains et dans les gares et limiter ainsi

begeleiders meer gevaar lopen. Dit kan toch niet de bedoeling van de regering zijn.

Het grote probleem bij agressie is de identificatie van de betrokkenen. De wet van 25 juli 1891, beperkt de mogelijkheid tot identificatie tot het vragen naar de identiteit, zonder dat de mogelijkheid bestaat de persoon ertoe te dwingen zich bekend te maken. Op welke grond kan een treinbegeleider een burger staande houden. Het is zeker niet op grond van de bevoegdheid om een PV op te stellen. Volgens de bestaande rechtsleer heeft een treinbegeleider niet meer bevoegdheid dan een ander burger om iemand staande te houden. Deze bevoegdheid zal hij ook niet verkrijgen bij toepassing van het onderhavige art. 141.

Krijgen de personeelsleden van de interne bewakingsdienst ook de bevoegdheid om PV's op te stellen? In welke mate werd overleg gepleegd met de minister van Binnenlandse zaken voor de redactie van dit artikel?

Artikel 141 richt de controle van de hiërarchische overste van de verbalisant, binnen de NMBS niet opnieuw in. Het zou nodig en nuttig zijn deze controle op de verbalisant opnieuw in te voeren. Heeft de regering een idee op welke wijze deze controle nu zal georganiseerd worden?

De heer Leterme merkt verder op dat art. 141 samen moet worden gelezen met de wet op het politieambt van 5 augustus 1992. Art. 10 van deze wet bepaalt dat een protocolakkoord noodzakelijk is en overleg moet worden gevoerd over de uitoefening van opdrachten van de politie der spoorwegen, en die een weerslag hebben op het beheer van de spoorwegen. Heeft dit overleg reeds plaatsgevonden, wat is het resultaat ervan?

Art. 16 *quater* van dezelfde wet, bepaalt dat de federale politie belast is met de politie der spoorwegen. Bijgevolg doet onderhavig artikel 141, zelfs geamendeerd door de meerderheid, afbreuk aan de bevoegdheid van de federale politie. Er worden duidelijke politieopdrachten gegeven aan het personeel van de NMBS. In welke mate is art. 141 in overeenstemming met de circulaire van de minister van Binnenlandse zaken over de veiligheid op het spoor en in de stations?

De minister bevestigt dat er overleg is gepleegd met de minister van Binnenlandse zaken. Art. 10 van de wet houdende de herziening van de wet van 15 april 1843, op de politie der spoorwegen, van 25 juli 1891 begint trouwens met de woorden « onverminderd de bevoegdheden van de leden van politiediensten ». De nieuw ingevoerde bevoegdheden van de treinbegeleiders heb-

le coût des prestations de la police. Les accompagnateurs de train risquent par conséquent de courir davantage de risques. Or, telle ne saurait être l'intention du gouvernement.

Le gros problème en cas d'agression consiste à identifier les personnes concernées. La loi du 25 juillet 1891 limite la possibilité d'identification au contrôle d'identité, sans que la personne ne puisse pour autant être contrainte de s'identifier. Sur quelle base un accompagnateur de train peut-il immobiliser un citoyen ? Certainement pas en vertu de sa compétence de dresser un procès-verbal. Conformément à la doctrine existante, un accompagnateur de train n'est pas plus habilité qu'un autre citoyen à immobiliser quelqu'un. L'article 141 de la loi à l'examen ne lui confèrera pas davantage cette compétence.

Les membres du personnel du service de surveillance interne peuvent-ils eux aussi dresser des PV ? Dans quelle mesure le ministre de l'Intérieur a-t-il été consulté lors de la rédaction de cet article ?

L'article 141 ne réintroduit pas le contrôle du verbalisant par un supérieur hiérarchique au sein de la SNCB. Il serait peut-être nécessaire et utile de prévoir à nouveau ce contrôle. Le gouvernement a-t-il une idée de la manière dont il sera à présent organisé ?

M. Leterme fait par ailleurs remarquer que l'article 141 doit être lu en parallèle avec la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police. L'article 10 de cette loi prévoit que l'exécution des missions de police de chemins de fer ayant une incidence sur la gestion des chemins de fer doit faire l'objet d'une concertation et d'un protocole d'accord. Cette concertation a-t-elle déjà eu lieu et quel en est le résultat ?

L'article 16 *quater* de la même loi dispose que la police fédérale est chargée d'exercer les missions de police des chemins de fer. Même amendé par la majorité, l'article 141 à l'examen porte dès lors atteinte à la compétence de la police fédérale. Il vise à confier de véritables missions de police au personnel de la SNCB. Dans quelle mesure l'article 141 est-il conforme à la circulaire du ministre de l'Intérieur relative à la sécurité dans les trains et dans les gares ?

Le ministre confirme qu'une concertation a eu lieu avec le ministre de l'Intérieur. L'article 10 de la loi du 25 juillet 1981 révisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer commence d'ailleurs par les mots « Sans préjudice des compétences des agents des services de police ». Les nouvelles compétences conférées aux accompagnateurs de train n'ont donc aucun rapport avec

ben derhalve niets te maken met de bevoegdheden van de politiediensten. Art. 10 van deze wet heeft geen betrekking op de personen van de interne veiligheidsdiensten van de NMBS en vermeldt uitdrukkelijk dat het gaat om het statutair personeel van de NMBS, met uitsluiting van het personeel van de veiligheidsdienst. Art. 11 van dezelfde wet handelt over de mogelijkheden tot identiteitscontrole die moet worden uitgevoerd onder de voorwaarden van art. 34, § 1 en § 4, eerste en derde lid van de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt.

De minister herhaalt dat er enkel bijkomende middelen worden gegeven aan de treinbegeleiders. De uitbreiding van de bevoegdheid houdt geen mogelijkheid in tot arrestatie over te gaan. De processen verbaal die opge maakt worden door de treinbegeleiders worden naar de procureur des Konings gezonden en kunnen worden geherkwalificeerd.

De bepalingen van art. 141 zijn complementair met de omzendbrief van de minister van Binnenlandse zaken, over veiligheid in stations en treinen. Er is voorzien in coördinatie om de aanwezigheid van politie in de stations en op de risico - treinen te verzekeren. Al deze maatregelen beogen het verbeteren van het veiligheidsgevoel van de reizigers en van het personeel in de treinen en in de stations.

De minister is het er volledig mee eens dat de treinbegeleiders goed moeten worden omkaderd en een aangepaste opleiding moeten kunnen genieten om hun nieuwe functies uit te oefenen.

Op een vraag van heer Yves Leterme (CD&V) antwoordt de Minister dat de procureur des konings die de processen verbaal ontvangt deze kan herkwalificeren.

De heer Yves Leterme (CD&V) is echter van oordeel dat een procureur des Konings een zaak enkel kan seponeren of vervolgen, maar niet de bevoegdheid heeft om processen verbaal te herkwalificeren. Problemen in verband met het herkwalificeren van PV, kunnen ontstaan door het ontbreken van hiërarchisch toezicht op deze bevoegdheid van de treinbegeleiders. Hij herhaalt dat het opportuun zou zijn dit toezicht opnieuw in te voeren.

Art. 29 van het wetboek van strafvordering bepaalt dat een ambtenaar bekleed met het gezag zoals dat nu zal worden toebedeeld aan de treinbegeleiders, de verplichting heeft om vaststellingen te doen van de misdrijven die hij ziet gebeuren. Dus binnen de tien dagen na het publiceren van dit wetsontwerp hebben de treinbegeleiders de bevoegdheid om PV op te stellen en vallen ze onder de toepassing van art. 29 van het wetboek

les compétences des services de police. L'article 10 de cette loi ne concerne pas les agents des services internes de gardiennage de la SNCB et précise explicitement qu'il s'agit des agents statutaires de la SNCB, à l'exclusion du personnel du service de gardiennage. L'article 11 de la même loi porte sur les possibilités de contrôle d'identité, ces contrôles devant être effectués conformément aux conditions prévues à l'article 34, § 1^{er} et § 4, alinéas 1^{er} et 3, de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police.

Le ministre répète que le projet se borne à accorder des moyens supplémentaires aux accompagnateurs de train. Malgré l'extension de leurs compétences, ils ne pourront pas procéder à des arrestations. Les procès-verbaux dressés par les accompagnateurs de train sont transmis au procureur du Roi et peuvent être requalifiés.

Les dispositions de l'article 141 viennent compléter la circulaire du ministre de l'Intérieur concernant la sécurité dans les gares et dans les trains. Une coordination est prévue afin de garantir la présence de la police dans les gares et dans les trains à risque. Toutes ces mesures visent à améliorer le sentiment de sécurité des voyageurs et du personnel dans les trains et dans les gares.

Le ministre est également convaincu que les accompagnateurs de trains doivent être bien encadrés et qu'ils doivent bénéficier d'une formation adéquate pour exercer leurs nouvelles fonctions.

A une question de M. Yves Leterme (CD&V), le ministre répond qu'il est loisible au procureur du Roi, qui reçoit les procès-verbaux, de requalifier ceux-ci.

M. Yves Leterme (CD&V) estime toutefois qu'un procureur du Roi peut uniquement classer sans suite une affaire ou poursuivre, mais qu'il n'a pas le pouvoir de requalifier les procès-verbaux. Des problèmes pourraient se poser en rapport avec la requalification des procès-verbaux en raison de l'absence de contrôle hiérarchique de cette compétence des accompagnateurs de trains. Il rappelle qu'il serait opportuun de réinstaurer ce contrôle.

L'article 29 du Code d'Instruction criminelle dispose qu'un fonctionnaire investi d'une autorité, telle que celle qui sera à présent conférée aux accompagnateurs de trains, est tenu de faire les constatations des délits auxquels il assiste. Dans les dix jours suivant la publication de cette loi en projet, les accompagnateurs de trains auront donc le pouvoir de dresser des procès-verbaux et ils relèveront de l'application de l'article 29 du Code

van strafvordering. Vandaar dus de absolute noodzaak om op korte termijn de opleiding vast te leggen.

Stemming

Amendement nr 19 van de heren O. Chastel en J. Bellot, tot weglating van dit artikel wordt ingetrokken

Amendement nr. 35 van de heren Y. Leterme en J. Ansoms, eveneens tot weglating van dit artikel wordt verworpen met 9 tegen 5 stemmen

Amendement nr. 53 van de heer Y. Leterme wordt verworpen met 9 tegen 5 stemmen.

Amendement nr 52 van Mevr. M. T. Coenen en cs. wordt aangenomen met 9 stemmen en 5 onthoudingen.

Het aldus gewijzigde artikel 141 wordt aangenomen met 9 tegen 5 stemmen.

B. Bespreking en stemmingen van artikel 142

De heer Jos Ansoms (CD&V) vindt dat artikel 142 ertoe strekt de regering bijzondere machten toe te kennen. De spreker protesteert tegen het feit dat de minister zelfs niet de moeite neemt de plannen van de regering terzake uiteen te zetten, gelet op het belang van wat op het spel staat, de liberalisering van het goederenvervoer, en ook omdat naar aanleiding van de omzetting van de Europese richtlijnen de regering belangrijke keuzes zal moeten maken..

In de loop van zijn krachtig betoog analyseert de spreker achtereenvolgens de vereiste juridische voorwaarden opdat de regering het onderwerp zou mogen regelen via volmachten, de inzet van de Europese richtlijnen en de redenen waarom de regering ze volgens hem via volmachten wil omzetten, en ten slotte het door zijn partij voorgestelde alternatief, te weten de oprichting van een Belgisch Instituut voor het spoorvervoer.

1. Het formele aspect : de juridische basis voor de vraag van de regering naar volmachten.

Spreker zegt bij herhaling te hebben kunnen vaststellen dat deze regering het parlement in feite als een loutere stemmachine opvat. Dat blijkt ook vandaag weer, nu de Kamer hier volmachten moet geven aan de regering voor een aangelegenheid die een zeer diepgaande invloed zal hebben op de manier waarop het spoorverkeer in de komende jaren zal functioneren.

d'Instruction criminelle. Il est donc absolument nécessaire de fixer à court terme le contenu de cette formation.

Vote

L'amendement n° 19 de MM. O. Chastel et J. Bellot tendant à supprimer cet article est retiré.

L'amendement n° 35 de MM. Y. Leterme et J. Ansoms, tendant également à supprimer cet article, est rejeté par 9 voix contre 5.

L'amendement n° 53 de M. Yves Leterme est rejeté par 9 voix contre 5.

L'amendement n° 52 de Mme M.T. Coenen et consorts est adopté par 9 voix et 5 abstentions.

L'article 141, ainsi modifié, est adopté par 9 voix contre 5.

B. Discussion et votes de l'article 142

M. Jos Ansoms (CD&V) considère que l'article 142 vise à accorder au gouvernement des pouvoirs spéciaux. Considérant l'importance des enjeux, la libéralisation du fret ferroviaire, et alors qu'à l'occasion de la transposition des directives européennes, le gouvernement sera appelé à opérer des choix fondamentaux, il s'insurge contre le fait que la ministre ne prenne même pas la peine d'exposer les intentions du gouvernement en la matière.

Au cours de son intervention nourrie, l'orateur examine successivement les conditions de nature juridique requises pour que le gouvernement puisse être habilité à régler la matière par le biais de pouvoirs spéciaux, les enjeux des directives européennes et les motifs pour lesquels, à son estime, le gouvernement cherche à les transposer par la voie de pouvoirs spéciaux et, enfin, l'alternative que propose son groupe, à savoir, la création d'un Institut belge des transports ferroviaires.

1. L'aspect formel : la base juridique de la demande des pouvoirs spéciaux.

L'intervenant déclare avoir pu constater, à plusieurs reprises, que ce gouvernement considèrerait en fait le parlement comme une simple machine à voter. Et cela se manifeste encore aujourd'hui, à l'heure où la Chambre doit, en l'occurrence, donner carte blanche au gouvernement pour régler une matière qui aura une incidence importante sur la manière dont fonctionnera le trafic ferroviaire dans les années à venir.

Spreker citeert uitspraken die tijdens de vorige legislatuur door de huidige Vlaamse minister van Economie, alsook door collega's uit de meerderheid van vandaag werden gedaan betreffende het parlementair debat en voert aan dat deze kritiek van toepassing is op de huidige gang van zaken. Hij betreurt het dat diegenen die zich tijdens de vorige legislatuur zo sterk uitspraken tegen kaderwetten of volmachten er vandaag evenwel geen enkele moeite mee hebben om in deze programmawet volmachten aan de regering in te schrijven.

1.1. Wanneer zijn volmachten verantwoord ?

Het gebruik van volmachten kan verantwoord zijn, herinnert de spreker eraan, maar dan moet er aan een aantal voorwaarden of modaliteiten voldaan zijn.

Deze voorwaarden worden door de Raad van State als volgt samengevat :

«1° er moeten bepaalde feitelijke omstandigheden voorhanden zijn, die gewoonlijk als uitzonderlijke of crisissituaties worden bestempeld en die de grenzen bepalen van de periode gedurende welke bijzondere machten kunnen worden toegekend;

2° de bijzondere machten kunnen slechts worden toegekend voor een beperkte periode;

3° de aan de koning toegekende machten moeten nauwkeurig omschreven zijn zowel wat betreft doeleinden en oogmerken als wat betreft de aangelegenheden waarin maatregelen getroffen kunnen worden en de strekking ervan;

4° de wetgever dient bij de toekenning van de bijzondere machten zowel de supra- als internationale normen als de grondwettelijke bevoegdheidsregels te eerbiedigen.»

Aan de hand van de analyse van de adviespraktijk van de Raad van State bevat in het boek van prof. Velaers «*De Grondwet en de Raad van State*», onderzoekt spreker achtereenvolgens elk van deze voorwaarden

1.2. Eerste voorwaarde : Een crisissituatie en de beperking in de tijd

In beginsel dient het Parlement zelf de volheid van zijn bevoegdheid uit te oefenen. De normale parlementaire procedure is echter vaak niet geschikt om het hoofd te kunnen bieden aan een crisis, waarvoor een expeditief, snel en ingrijpend optreden vereist is. De bijzondere machten kunnen slechts worden toegekend wanneer bepaalde feitelijke omstandigheden voorhanden zijn, die

L'intervenant cite des propos critiques sur le débat parlementaire, propos tenus au cours de la législature précédente par l'actuel ministre flamand de l'Économie ainsi que par des collègues de la majorité actuelle et ajoute que cette critique s'applique à la situation actuelle. Il regrette que ceux qui, au cours de la législature précédente, se sont prononcés si fermement contre les lois-cadres ou les pouvoirs spéciaux, n'ont aucun mal aujourd'hui à prévoir l'octroi de ces mêmes pouvoirs spéciaux au gouvernement dans la loi-programme.

1.1 Quand les pouvoirs spéciaux se justifient-ils ?

L'intervenant rappelle que l'usage des pouvoirs spéciaux peut se justifier à condition de satisfaire à certaines conditions ou modalités.

Ces conditions sont résumées par le Conseil d'État comme suit :

«1° il faut que soient constatées certaines circonstances de fait, généralement considérées comme des circonstances exceptionnelles ou de crise, qui fixent les limites de la période pour laquelle les pouvoirs spéciaux sont accordés ;

2° les pouvoirs spéciaux ne peuvent être accordés que pour une période limitée ;

3° les pouvoirs accordés au Roi doivent être définis avec précision, tant en ce qui concerne leur finalité et leurs objectifs, qu'en ce qui concerne les matières dans lesquelles certaines mesures peuvent être prises ainsi que leur portée ;

4° lors de l'octroi de pouvoirs spéciaux, le législateur est tenu de respecter tant les normes supranationales et internationales que les règles constitutionnelles en matière de compétence.»

L'intervenant examine successivement ces conditions sur la base de l'analyse de la pratique du Conseil d'État en matière d'avis, telle qu'elle est exposée dans le livre du professeur Velaers intitulé «*De Grondwet en de Raad van State*».

1.2. Première condition : une situation de crise et une limitation dans le temps

En principe, c'est le parlement lui-même qui doit exercer la plénitude de ses pouvoirs. Souvent toutefois, la procédure parlementaire normale ne convient pas pour faire face à une crise, qui requiert une intervention expéditive, rapide et radicale. Les pouvoirs spéciaux ne peuvent être accordés qu'en présence de certaines circonstances de fait, généralement qualifiées de «circons-

gewoonlijk als «uitzonderlijke omstandigheden» of «crisisomstandigheden» worden bestempeld. Die omstandigheden maken de uitoefening van bijzondere machten verenigbaar met de grondwet en bepalen de grenzen van de periode gedurende welke die machten toegekend kunnen worden.

1.3. Tweede voorwaarde : beperkt in de tijd.

Volgens de Raad van State geldt hier daarenboven het «evenredigheidsbeginsel» : de aard, de omvang en de duur van verleende machten moeten in verhouding staan tot de crisissituatie die ze dienen te bezweren.

1.4. Derde voorwaarde : de nauwkeurige omschrijving van de bijzondere machten

Artikel 105 van de Grondwet vereist dat de machten in een bijzondere wet aan de Koning uitdrukkelijk worden toegekend. «Bijzonder» slaat hier op de vereiste dat de wet de machten in het bijzonder bepaald. Uit de vereiste van de «uitdrukkelijkheid» vloeit eveneens voort dat zowel de doelstellingen met het oog waarop, als de aangelegenheden waarvoor de bijzondere machten kunnen worden gebruikt, in de wet duidelijk dienen te zijn aangegeven.

De Raad preciseerde de regel over de nauwkeurige omschrijving van de machten als volgt: «(...) een machtigingswet (moet) niet alleen de doeleinden en oogmerken vermelden waarvoor de bijzondere machten worden toegekend. Zij moet bovendien en vooral nauwkeurig de aangelegenheden bepalen waarin die machten tot uitoefening zullen kunnen komen, alsmede de precieze strekking van de regels die de Koning vermag uit te vaardigen». De Raad beveelt ook aan om in de tekst of op zijn minst in de memorie van toelichting, te verwijzen naar de wetten of de wetsbepalingen die aangepast moeten worden.

1.5. De vierde voorwaarde : eerbiediging van de bevoegdheidsverdeling.

Tenslotte dient de Koning bij de uitoefening van de bijzondere machten uiteraard ook de bevoegdheidsverdelende regels te eerbiedigen.

1.6. Bevestiging van prof. Velaers' theorie door prof. André Alen.

De analyse van prof. Velaers wordt bijgetreden door een ander vooraanstaand constitutionalist, prof. André Alen, die de spreker eveneens citeert.

tances exceptionnelles» ou de «circonstances de crise». Ce sont ces circonstances qui rendent l'exercice de pouvoirs spéciaux compatible avec la Constitution et qui délimitent la période pendant laquelle ces pouvoirs peuvent être accordés.

1.3. Deuxième condition : limitation dans le temps

Le Conseil d'État estime qu'en l'occurrence, il faut en outre tenir compte du «principe de proportionnalité» : la nature, l'étendue et la durée des pouvoirs accordés doivent être proportionnés à la crise qu'ils doivent permettre de conjurer.

1.4. Troisième condition : la définition précise des pouvoirs spéciaux

L'article 105 de la Constitution exige que les pouvoirs accordés dans le cadre des lois particulières soient formellement attribués au Roi. L'adjectif «particulières» concerne en l'espèce l'exigence que la loi définisse les pouvoirs en particulier. Il découle également de l'exigence que les pouvoirs soient attribués «formellement» que tant les objectifs en vue desquels que les matières pour lesquelles les pouvoirs spéciaux peuvent être utilisés doivent être clairement spécifiés dans la loi.

Le Conseil d'État a précisé la règle relative à la définition précise des pouvoirs de la manière suivante : «une loi d'habilitation ne doit pas mentionner uniquement les fins et les objectifs pour lesquels les pouvoirs spéciaux sont attribués. Elle doit en outre et surtout définir avec une précision les matières dans lesquelles ces pouvoirs pourront s'exercer, ainsi que la portée précise des règles que le Roi est autorisé à promulguer» (*Trad.*). Le Conseil recommande également de renvoyer dans le texte, ou à tout le moins dans l'exposé des motifs, aux lois ou aux dispositions légales qui doivent être adaptées.

1.5. Quatrième condition : respect de la répartition des compétences.

Enfin, lorsqu'il fait usage des pouvoirs spéciaux, le Roi doit bien entendu également respecter les règles répartitrices des conséquences.

1.6. Confirmation de la thèse du professeur Velaers par professeur André Alen

L'analyse du professeur Velaers est partagée par un autre éminent constitutionnaliste, le professeur André Alen, que l'intervenant cite également.

1.7. Zijn de voorwaarden voor volmachten hier vervuld ?

Eerste criterium: kunnen uitzonderlijke of crisismomstandigheden ingeroepen worden?

Spreker daagt zijn collega's uit de meerderheidspartijen uit om hem te zeggen welke de crisissituatie is die volmachten rechtvaardigt om de Europese richtlijnen te implementeren in de Belgische wetgeving en welke de oorzaken zijn van deze vermeende crisis.

Tweede criterium : gaat het om een beperkte periode ?

Spreker herinnert eraan dat de duur van één jaar veelal beschouwd wordt als een zeer lange periode. De regering wil gaan tot half maart volgend jaar. Welke zin heeft dat nu ? Op 15 maart 2003 moeten de nieuw te creëren instellingen niet alleen in de wetgeving opgenomen zijn ; ze moeten reeds operationeel zijn op het terrein. De wetgevende activiteiten in dat verband zijn slechts een voorbereiding. De periode van de volmachten tot 15 maart 2003 is dus veel te lang, niet in verhouding tot het probleem dat zich stelt, voorzover het zich al stelt.

Derde criterium: zijn de aan de Koning toegekende machten nauwkeurig omschreven ?

Spreker stelt vast dat in de memorie van toelichting niet is aangegeven welke wetten er moeten gewijzigd worden, of welke wetten er tot stand moeten komen ? De organen die de regering wil creëren om de Europese richtlijnen uit te voeren zijn evenmin vermeld, noch de keuze die zij heeft gemaakt : gaat de regering de toewijzing van de slots en de tarifiering van het gebruik van de sporen toevertrouwen aan de infrastructuurbeheerder of aan een regulator ? Wordt de NMBS institutioneel gesplitst of gaat het om een boekhoudkundige splitsing met behoud van de juridische eenheid van het bedrijf ?

Verder geven de Europese richtlijnen aan de lidstaten de gelegenheid om de schulden van de spoorwegmaatschappijen geheel of gedeeltelijk over te nemen. Ook over de intentie van de regering ter zake geeft de wettekst geen uitsluitel.

De spreker vervolgt met een omschrijving van de inzet van de Europese richtlijnen die volgens hem een waarachtige revolutie betekenen, waarbij het voortbestaan van de NMBS op het spel staat.

1.7. Les conditions permettant de conférer des pouvoirs spéciaux sont-elles réunies en l'occurrence?

Premier critère : peut-on invoquer des circonstances exceptionnelles ou de crise ?

L'intervenant défie ses collègues des partis de la majorité de lui décrire la situation de crise qui justifie le recours aux pouvoirs spéciaux pour transposer les directives européennes dans la législation belge ainsi que les causes de cette prétendue crise.

Deuxième critère : s'agit-il d'une période limitée dans le temps ?

L'intervenant rappelle qu'une période d'un an est déjà considérée comme très longue. Le gouvernement demande les pleins pouvoirs jusqu'en mars 2003. C'est totalement absurde. Le 15 mars 2003, les nouvelles institutions devront non seulement figurer dans la législation mais elles devront en outre déjà être opérationnelles. Les activités législatives à ce sujet sont uniquement préparatoires. La période pour laquelle les pouvoirs spéciaux sont demandés (jusqu'au 15 mars 2003) est donc beaucoup trop longue, sans commune mesure avec le problème qui se pose, si tant est qu'il se pose.

Troisième critère : les pouvoirs conférés au Roi sont-ils précisément définis ?

L'intervenant constate que l'exposé des motifs ne précise pas quelles sont les lois qui doivent être modifiées ni celles qu'il faudra voter. Il ne spécifie pas non plus quels sont les organes que le gouvernement souhaite créer pour exécuter les directives européennes, ni la solution qu'il a retenue : va-t-il confier l'attribution des « slots » et la tarification relative de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire au gestionnaire de l'infrastructure ou à un régulateur ? La SNCB sera-t-elle scindée au niveau institutionnel ou s'agira-il seulement d'une scission comptable, l'unité juridique de l'entreprise étant dès lors préservée ?

Les directives européennes permettent par ailleurs aux Etats membres de reprendre l'ensemble ou une partie des dettes des compagnies ferroviaires. Le texte de la loi ne nous apprend rien non plus quant aux intentions du gouvernement en la matière.

L'intervenant poursuit en décrivant l'enjeu que représentent les directives européennes qui constituent à ses yeux une véritable révolution et où il y va de la survie de la SNCB.

2. De Europese richtlijnen

De richtlijn 2001/12/EG.

Deze richtlijn wijzigt de richtlijn 440/91/EEG. Europa doet dit om een daadwerkelijke liberalisering van het goederenvervoer af te dwingen.

1° aan de spoorwegmaatschappijen worden een aantal boekhoudkundige regels opgelegd die betrekking hebben op de scheiding tussen het beheer van de infrastructuur enerzijds en de vervoerdiensten anderzijds ;

2° de richtlijn dwingt de lidstaten tot een keuze : ofwel beperkt men zich tot die minimale boekhoudkundige scheiding, ofwel worden de spoorwegmaatschappijen verplicht tot een institutionele splitsing tussen de infrastructuurbeheerder enerzijds en de spoorweg-exploitant anderzijds ;

3° het verbod wordt ingevoerd voor spoorweg-ondernemingen die tegelijkertijd infrastructuurbeheerder en spoorexploitant zijn, om de slots toe te wijzen aan de concurrerende exploitanten. De liberalisering van het goederenvervoer wordt m.a.w. opgelegd ;

4° de lidstaten moeten ervoor zorgen dat er hoe dan ook veiligheidsnormen tot stand komen, en dat deze worden toegepast op de verschillende exploitanten

5° er wordt een regeling voorzien voor de toegangs- en doorvoerrechten voor internationale samenwerkingsverbanden (d.w.z. exploitanten die over de landsgrenzen heen samen vrachten vervoeren) ;

6° op 15 maart 2003 moet het goederenvervoer op het trans-Europees goederennetwerk vrijgemaakt zijn ; vijf jaar later, in 2008 geldt dat voor heel het spoorweg-net in Europa.

Het Europese transportnetwerk in België omvat

- de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge ;
- de lijnen vanuit deze havens naar Duitsland (Montzen en IJzeren Rijn), naar Nederland (lijn 12 – kan lijn 11 worden), de lijnen naar Luxemburg en Frankrijk ;
- de Waalse as.

Richtlijn 13/2001/EG

Deze richtlijn wijzigt de richtlijn 95/18/EG over de verlening van transportvergunningen aan spoorweg-ondernemingen.

2. Les directives européennes

La directive 2001/12/CE.

Cette directive modifie la directive 40/91/CEE. L'Europe modifie cette directive afin d'imposer une véritable libéralisation du transport de marchandises.

1° les compagnies ferroviaires se voient imposer une série de règles comptables concernant la séparation entre la gestion de l'infrastructure, d'une part, et les services de transport, d'autre part ;

2° la directive contraint les États membres à opérer un choix : ou bien on se limite à établir cette séparation comptable minimale ou bien les compagnies ferroviaires sont obligées d'établir une séparation institutionnelle entre le gestionnaire de l'infrastructure, d'une part, et l'exploitant du réseau, d'autre part ;

3° la directive interdit aux entreprises ferroviaires qui sont à la fois gestionnaires de l'infrastructure et exploitantes du réseau d'attribuer les slots aux exploitants concurrents. En d'autres termes, elle impose la libéralisation du transport des marchandises ;

4° les États membres doivent veiller à ce que des normes de sécurité soient définies en tout état de cause et à ce que celles-ci soient appliquées aux différents exploitants ;

5° il est instauré un régime en matière de droits d'accès et de transit pour les regroupements internationaux (c'est-à-dire les exploitants qui transportent conjointement du fret par-delà les frontières des États) ;

6° le 15 mars 2003, le transport de marchandises sur le réseau transeuropéen de fret ferroviaire devra être libéralisé ; cinq ans plus tard, en 2008, l'ensemble du réseau ferroviaire européen devra être libéralisé.

Le réseau européen des transports comprend :

- les ports d'Anvers, de Gand et de Zeebrugge ;
- les lignes au départ de ces ports vers l'Allemagne (Montzen et Rhin de fer), vers les Pays-Bas (ligne 12 – pourrait devenir la ligne 11), les lignes vers le Luxembourg et la France ;
- la dorsale wallonne.

Directive 13/2001/CE

Cette directive modifie la directive 95/18/CE concernant les licences des entreprises ferroviaires.

Het is duidelijk dat, wil men aan meerdere exploitanten ingangs- en doorgangsrechten verlenen, dat deze rechten gebonden zijn aan voorwaarden. De voorwaarden doen in grote mate denken aan de algemene voorwaarden voor transportvergunningen over de weg : betrouwbaarheid, solvabiliteit, beroepsbekwaamheid, integriteit, veiligheid, verzekering etc.

Tevens worden bepalingen opgenomen inzake geldigheidstermijnen, specifieke eisen in de lidstaten etc.

Richtlijn 14/2001/EG

Deze richtlijn is wel de politiek meest-relevante, o.m. omdat zij verregaande gevolgen heeft voor de structuren van de spoorwegmaatschappijen en omdat hierbij ook implicaties zijn vervat i.v.m. het binnenlands reizigersverkeer.

A. Essentieel in deze richtlijn is de toewijzing van infrastructuur-capaciteit.

Ofwel de infrastructuurbeheerder (bij splitsing van infrastructuur en exploitatie), ofwel de regulator (in geval van institutionele eenheid van infrastructuur en exploitatie) kennen de spoorcapaciteit toe aan de exploitanten, op een niet-discriminerende wijze. Daarbij kunnen ook kader-overeenkomsten gemaakt worden met exploitanten, die betrekking hebben op infrastructuurcapaciteit, langer dan één dienstregelingsperiode (d.w.z. voor vijf jaar). Zulke kaderovereenkomst blijft dermate algemeen dat er geen gedetailleerde beschrijving van de treinpaden in opgenomen is.

Belangrijk hierbij om te vermelden is ook dat de infrastructuurbeheerders uit Europa samen internationale treinpaden (de « slots ») vaststellen in het kader van het trans-Europees goederen-netwerk. Deze internationale treinpaden moeten vastgelegd worden vooraleer de dienstregeling (waarvan ook het binnenlands en internationaal reizigersverkeer deeluitmaakt) op het net tot stand kan komen.

M.a.w. : het is niet zo dat men bij de dienstregeling kan uitgaan van de bestaande dienstregeling voor de binnenlandse reizigers. Nadat de internationale rijpaden zijn vastgelegd moeten eerst alle (andere) aanvragen van de verschillende kandidaat-spoorexploitanten worden samengebracht en tot een eenheid gebracht. En één van de aanvragen, naast andere aanvragen, is de aanvraag naar de dienstregeling voor de binnenlandse treinreizigers. Kortom : de Staat moet voor het binnenlands reizigersverkeer slots kopen, net zoals de exploitanten voor het goederenvervoer en het internationaal reizigersverkeer.

Il est évident que si l'on veut accorder des droits d'accès et de transit à plusieurs exploitants, il faut que ces droits soient assortis de conditions. Les conditions ressemblent fortement aux conditions générales des licences de transport par route : fiabilité, solvabilité, compétence, intégrité, sécurité, assurance etc.

Elle contient en outre des dispositions en ce qui concerne les durées de validité, les exigences spécifiques des États membres, etc.

Directive 14/2001/CE

Cette directive est la plus significative sur le plan politique, notamment parce qu'elle a d'importantes conséquences pour les structures des entreprises ferroviaires, et, partant, également pour le transport intérieur de voyageurs.

A. Un élément essentiel de cette directive est l'attribution de la capacité d'infrastructure ferroviaire

La capacité ferroviaire est attribuée aux exploitants sur une base non discriminatoire, soit par le gestionnaire de l'infrastructure (lorsque l'infrastructure et l'exploitation sont scindées), soit par le régulateur (lorsque l'infrastructure et l'exploitation constituent une unité institutionnelle). Des accords-cadres concernant la capacité d'infrastructure peuvent également être conclus avec les exploitants pour une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service (c'est-à-dire pour cinq ans). Ces accords-cadres sont tellement généraux qu'ils ne comprennent pas de description détaillée des sillons.

Il importe également de signaler, à ce propos, que les gestionnaires d'infrastructure européens organisent ensemble des sillons internationaux (les « slots ») dans le cadre du Réseau transeuropéen de fret ferroviaire. Ces sillons internationaux doivent être définis avant que l'horaire de service (dont font également partie le transport intérieur et le transport international de voyageurs) puisse être mis en œuvre sur le réseau.

En d'autres termes : en ce qui concerne l'horaire de service, on ne peut pas se baser sur l'horaire de service existant pour les voyageurs du réseau intérieur. Une fois que les sillons internationaux ont été établis, toutes les (autres) demandes provenant des différents candidats-exploitants ferroviaires doivent tout d'abord être rassemblées afin de former un tout, l'une de ces demandes étant la demande relative à l'horaire de service pour les voyageurs du réseau intérieur. Bref, l'État doit acheter des « slots » pour le transport intérieur de voyageurs, tout comme les exploitants doivent en acheter pour le fret ferroviaire et le transport international de voyageurs.

Door deze aanpak wordt de bewegingsvrijheid m.b.t. het vastleggen van de dienstregeling voor de binnenlandse reizigers beperkt. Alle aanvragen moeten immers zoveel mogelijk worden gehonoreerd. Het zou wel eens kunnen dat de treindienst voor de binnenlandse reizigers daardoor onder druk komt te staan, ook op de plaatsen waar er geen capaciteitstekort is. De dienstregeling voor binnenlandse gebruikers zou (zeker voor bepaalde lijnen) wel eens aan kwaliteit kunnen verliezen: de cadansering (d.w.z. het ritme waarin de treinen elkaar opvolgen) en de frequentie van de treinen voor binnenlandse reizigers zou wel eens minder aantrekkelijk kunnen worden omdat men zoveel mogelijk aanvragen van goederenexploitanten en van internationaal reizigersverkeer moet honoreren. Bij de NMBS wordt deze vrees bevestigend beantwoord.

De infrastructuurbeheerder (of de regulator) tracht in zijn programmatie alle aanvragen voor infrastructuurcapaciteit (voor alle soorten diensten) zoveel mogelijk te honoreren. Daarbij kan de infrastructuurbeheerder (of de regulator) op (bepaalde onderdelen van) het net prioriteit geven aan specifieke diensten (lees: het binnenlands reizigersverkeer, of soms het goederenvervoer, of soms het internationaal reizigersverkeer).

Indien het moeilijk is om alle aanvragen met elkaar te verzoenen, volgt een hele coördinatieprocedure. De infrastructuurbeheerder (of regulator) kan daarbij eventueel capaciteit voorstellen die afwijkt van de vraag van de kandidaat-exploitanten, en hij kan eventueel ook alternatieve trajecten voorstellen. In alle geval tracht hij geschillen tussen de verschillende klanten op te lossen.

De klanten kunnen overigens in beroep gaan tegen het besluit van de infrastructuurbeheerder bij «een onafhankelijke instantie». Dus: er moet in alle geval een onafhankelijke instantie komen, of er nu een scheiding komt tussen infrastructuur en exploitatie of niet. Deze onafhankelijke instantie (die het ministerie van vervoer kan zijn of een andere instantie) heeft enkel de bevoegdheid van beroepsinstantie voor de verschillende exploitanten. Deze instantie moet toezicht houden op de non-discriminatie, op eventuele onderhandelingen tussen de infrastructuurbeheerder (of regulator) en exploitanten over de hoogte van de gebruiksrechten, en moet uitsluitend brengen bij de beroepsprocedure.

Maar deze onafhankelijke instantie is niet dezelfde als de regulator. Want het is bij deze onafhankelijke instantie dat de exploitanten eventueel beroep kunnen aantekenen tegen de toewijzing van de rijpaden door de regulator.

Cette approche a pour effet de restreindre la liberté de manœuvre en ce qui concerne l'établissement de l'horaire pour le trafic national de voyageurs. Il doit en effet être donné suite à toutes les demandes dans la mesure du possible. Il pourrait bien arriver que le service pour le trafic national de voyageurs soit de ce fait mis sous pression, même aux endroits où il n'y a pas de déficit de capacité. L'horaire pour le trafic national de voyageurs pourrait bien subir une perte de qualité (à coup sûr sur certaines lignes): le cadencement (c'est-à-dire le rythme auquel les trains se suivent) et la fréquence des trains pour les voyageurs nationaux pourraient bien devenir moins attrayants parce qu'il faudrait satisfaire un nombre aussi élevé que possible de demandes émanant d'exploitants de services de fret et du trafic international de voyageurs. À la SNCB, on estime que cette crainte est bel et bien fondée.

Le gestionnaire de l'infrastructure (ou le régulateur) tente de répondre par sa programmation à toutes les demandes de capacité infrastructurelle (pour toutes sortes de services). Le gestionnaire de l'infrastructure (ou le régulateur) peut accorder la priorité, sur le réseau (ou sur certains tronçons de celui-ci), à des services spécifiques, c'est-à-dire tantôt le trafic national de voyageurs, tantôt le transport de marchandises ou tantôt le trafic international de voyageurs).

S'il s'avère difficile de concilier toutes les demandes, il faut mettre suivre toute une procédure de coordination. Le gestionnaire de l'infrastructure (ou le régulateur) peut dans ce cas proposer éventuellement une capacité différente de celle qui a été demandée par les candidats-exploitants et il peut éventuellement aussi proposer des itinéraires de rechange. Il tente en tout cas de résoudre les conflits entre les différents clients.

Les clients peuvent d'ailleurs introduire un recours contre la décision du gestionnaire de l'infrastructure auprès d'une «instance indépendante». Cela revient à dire qu'il devra en tout cas y avoir une instance indépendante, que l'infrastructure et l'exploitation soient ou non scindées. Cette instance indépendante (qui peut être le ministère du transport ou une autre instance) est uniquement investie du pouvoir d'un organisme de recours pour les différents exploitants. Elle est tenue de veiller à la non-discrimination, de surveiller les éventuelles négociations menées entre le gestionnaire de l'infrastructure (ou régulateur) et les exploitants au sujet du niveau des droits d'utilisation et de statuer en cas de recours.

Cette instance indépendante est toutefois différente du régulateur. C'est en effet auprès de celle-ci que les exploitants peuvent éventuellement introduire un recours contre l'attribution de sillons par le régulateur.

B. Een tweede essentieel element in de richtlijn is het probleem van de overbelaste infrastructuur.

Indien de infrastructuurbeheerder (of de regulator) er niet in slaagt om alle aanvragen voor infrastructuurcapaciteit te voldoen, is er sprake van «overbelaste infrastructuur».

Dan volgt er een capaciteitsanalyse. In deze analyse wordt ook gezocht naar methoden om aan extra aanvragen te kunnen voldoen (omleiding van routes, wijziging in de vaststelling van vertrek- en aankomsttijden, wijzigingen van snelheid van de diensten en infrastructurale verbeteringen).

Op basis van die capaciteitsanalyse volgt dan een capaciteitsvergrotingsplan, waarin de maatregelen zijn vervat om de infrastructuurcapaciteit te vergroten, met inclusief een tijdschema voor de uitvoering. Deze vergroting kan zowel bestaan in een algemene gewijzigde dienstregeling als in een investeringsplan. Indien de infrastructuurbeheerder of regulator zulk plan niet kan voorleggen of talmet met de uitvoering ervan kan hij zelfs geen rechten meer heffen op het gebruik van de infrastructuur !!!

In afwachting van de definitieve oplossing van het capaciteitstekort moeten er prioriteitscriteria worden opgesteld. De lidstaten kunnen dan de treinpaden voor de openbare dienst (lees : het binnenlands reizigersverkeer) voorrang geven, maar dan is het wel mogelijk dat de infrastructuurbeheerder of de regulator vanwege de overheid daarvoor financiële compensatie vraagt. Want goederenvervoer is financieel steeds interessanter dan binnenlands reizigersverkeer. Trouwens, zo duidelijk is die prioriteit voor het binnenlands reizigersverkeer ook weer niet, want iets verder stelt de richtlijn «dat het belang van de goederendiensten (vooral de internationale goederendiensten) bij de vaststelling van de prioriteitencriteria voldoende moet meewegen». Dus : alhoewel er prioriteit mag worden gegeven aan het binnenlands reizigersverkeer, dan nog is die prioriteit niet absoluut. Op de plaatsen met capaciteitstekort zal de rekening voor de staat (m.b.t. het binnenlands reizigersverkeer) in alle geval oplopen. Het is nog maar de vraag hoeveel meerkosten de Staat over zal hebben voor het reizigersverkeer.

Concluderend : de inzet van de richtlijnen.

A. Een zeer moeilijke keuze. Blijft de regering bij de uniciteit van de NMBS ?

Datgene wat op komst is, een revolutie voor het spoorverkeer in het algemeen en voor de structuren van de NMBS in het bijzonder.

B. Un deuxième élément essentiel de la directive est le problème de l'infrastructure saturée

Si le gestionnaire de l'infrastructure (ou le régulateur) ne parvient pas à répondre à toutes les demandes de capacité d'infrastructure, l'infrastructure est dite « saturée ».

Il est alors procédé à une analyse des capacités. Celle-ci détermine les méthodes permettant de satisfaire les demandes supplémentaires (modification de l'itinéraire, reprogrammation des services, modification des vitesses et amélioration de l'infrastructure).

Sur la base de cette analyse des capacités, on établira ensuite un plan de renforcement des capacités comprenant les mesures visant à renforcer la capacité de l'infrastructure ainsi qu'un calendrier de mise en œuvre. Ce renforcement peut tout aussi bien consister en une modification totale de l'horaire de service qu'en un plan d'investissement. Si le gestionnaire de l'infrastructure ou le régulateur ne peut présenter un tel plan ou s'il tarde à le mettre en œuvre, il ne peut plus percevoir de redevances sur l'utilisation de l'infrastructure !!!

En attendant de trouver une solution définitive au déficit de capacité, il faut établir des critères de priorité. Les États membres peuvent donner la priorité au service public (lire : transport intérieur de voyageurs), pour l'utilisation de ces sillons mais le gestionnaire de l'infrastructure ou le régulateur peut alors demander aux autorités une compensation financière parce que le fret ferroviaire est bien plus rentable que le transport intérieur de voyageurs. Du reste, cette priorité pour le transport intérieur de voyageurs n'est pas si claire, puisque la directive précise un peu plus loin que «l'importance des services de fret, et en particulier des services de fret internationaux, est dûment prise en compte lors de la fixation des critères de priorité». Donc, bien que l'on puisse donner la priorité au transport intérieur de voyageurs, elle n'est pas absolue. Là où il y a un déficit de capacité, les frais à charge de l'État vont augmenter dans tous les cas (en ce qui concerne le transport intérieur de voyageurs). Reste à savoir l'ampleur des surcoûts que l'État devra assumer pour le transport de voyageurs.

En guise de conclusion : L'enjeu des directives

A. Un choix très difficile. Le gouvernement reste-t-il partisan de l'unicité de la SNCB ?

Ce qui se prépare, c'est une révolution pour le transport ferroviaire en général et pour les structures de la SNCB en particulier.

Men moet kiezen tussen :

a) ofwel een splitsing van de NMBS in twee maatschappijen – *een infrastructuurbeheerder* en een *exploitant* – samen met de creatie van *een onafhankelijke instantie* bij wie de exploitanten beroep kunnen aantekenen tegen de toewijzing van de rijpaden door de infrastructuurbeheerder ;

b) ofwel het behoud van de uniciteit van de NMBS, maar dan wel met de creatie van *enerzijds een regulator* en *anderzijds een onafhankelijke instantie* bij wie de exploitanten beroep kunnen aantekenen tegen de toewijzing van de rijpaden door de infrastructuurbeheerder.

In de memorie van toelichting van de wet van 22 maart 2002 houdende wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, werd reeds geopteerd voor de uniciteit van het bedrijf. Indien de regering deze keuze bevestigt, dan moet er tegen maart 2003 een regulator en een beroepsinstantie worden gecreëerd. Niet alleen in de wetgeving, maar ook in de realiteit : de regulator moet operationeel zijn op het terrein.

B. Kan de regering wel klaar zijn op 15 maart 2003 ?

Dat wordt op zich reeds een zware klus. De job die de regulator moet gaan doen – heel de dienstregeling uitwerken waarbij de verschillende exploitanten van de verschillende diensten (binnenlands reizigersverkeer, goederenvervoer, internationaal reizigersverkeer) aan hun trekken komen – is zo zwaar dat de regulator een instelling moet worden met enkele honderden gespecialiseerde werknemers, qua grootte vergelijkbaar met het B.I.P.T. In de praktijk gaat men een belangrijk aantal mensen moeten overhevelen vanuit de NMBS naar de regulator. En die regulator moet operationeel zijn tegen half maart 2003. Zal de regering daarmee wel klaar zijn op die datum ?

C. Overheidsadministratie of een onafhankelijk instituut ?

Weliswaar is er bij het Bestuur van het Vervoer reeds enige tijd een begin gemaakt met een cel die kan uitgroeien tot een regulator. Maar hier stelt zich hetzelfde probleem als met het B.I.P.T. : daar het B.I.P.T. valt onder de bevoegdheid van de minister van telecomunicatie, valt op het B.I.P.T. altijd de verdenking dat Belgacom bevoordeeld wordt. Ook voor de regulator betreffende het spoor moet men wel kiezen : ofwel is de regulator een overheidsdienst, maar dan kan men zich de vraag stellen of die regulator onafhankelijk genoeg kan opereren, omdat de Staat (enige aandeelhouder bij de NMBS)

Il faut choisir entre :

a) soit une scission de la SNCB en deux sociétés – *un gestionnaire d'infrastructure et un exploitant* –, avec la création d'*une instance indépendante* auprès de laquelle les exploitants peuvent introduire un recours contre la répartition des sillons par le gestionnaire de l'infrastructure ;

b) soit le maintien de l'unicité de la SNCB, mais en créant dans ce cas, *d'une part, un régulateur* et, *d'autre part, une instance indépendante* auprès de laquelle les exploitants peuvent introduire un recours contre la répartition des sillons par le gestionnaire de l'infrastructure ;

Dans l'exposé des motifs de la loi du 22 mars 2002 portant modification de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, on avait déjà opté pour l'unicité de l'entreprise. Si le gouvernement confirme ce choix, il faudra créer, d'ici mars 2003, un régulateur et une instance de recours. Non seulement dans la législation, mais également dans la réalité : le régulateur doit être opérationnel sur le terrain.

B. Le gouvernement peut-il être prêt le 15 mars 2003 ?

Cela constituera une gageure en soi. La tâche qu'aura à accomplir le régulateur – élaborer l'horaire de manière à ce que les différents exploitants des différents services (trafic intérieur de voyageurs, transport de marchandises, trafic international de voyageurs) y trouvent leur compte – est à ce point ardue qu'il devra devenir une institution comptant quelques centaines de travailleurs spécialisés, comparable, du point de vue de sa taille, avec l'I.B.P.T. Dans la pratique, il faudra transférer un nombre important de personnes de la SNCB au régulateur. Et ce régulateur devra être opérationnel d'ici la mi-mars 2003. Le gouvernement sera-t-il cependant prêt à cette date ?

C. Une administration publique ou un institut indépendant ?

L'Administration des transports a certes créé depuis un certain temps une cellule qui pourrait devenir un régulateur. Mais il se pose, en l'occurrence, le même problème que pour l'I.B.P.T. : étant donné que l'I.B.P.T. relève de la compétence du ministre des Télécommunications, le soupçon que Belgacom est avantagée pèse toujours sur l'I.B.P.T. On devra également opérer un choix en ce qui concerne le régulateur du rail: soit le régulateur est un service public, mais, dans ce cas, on peut se demander si ce régulateur jouira d'une indépendance suffisante, étant donné que l'État (l'actionnaire unique)

dan tegelijkertijd rechter en partij wordt bij het toekennen van de slots. Ofwel is de regulator een instantie die ook in grote mate onafhankelijk is t.o.v. de overheid

De Europese richtlijn is in dat verband niet zo duidelijk. Alleen voor de beroepsinstantie wordt gestipuleerd dat deze instantie het bevoegde ministerie of een onafhankelijke instelling kan zijn (artikel 30 van richtlijn 14). Maar naar de geest van de richtlijn kan men, om belangenvermenging te vermijden, niet anders dan opteren voor een regulator die los staat van de federale overheid. Voorzover men de geest van het Europese spoorbeleid ernstig wil nemen, krijgt een Instituut voor het spoorvervoer (zie wetsvoorstel 29/1) de voorkeur op een overheidsinstelling bij de overheidsadministratie (het Bestuur van het Vervoer). Het wetsvoorstel opteert immers voor een instituut dat niet in de overheidsadministratie thuishoort, en dat onder het voorzitterschap van de minister van Vervoer beheerd wordt door een aantal representatieve actoren uit de samenleving : de treingebruikers, het bedrijfsleven, de werknemersorganisaties, de toeristische sector, de gezinsorganisaties etc.

D. Het binnenlands reizigersverkeer onder druk ?

Bij de huidige stand van zaken is het niet uitgesloten dat er op bepaalde plaatsen of lijnen capaciteitsproblemen zullen ontstaan. Te vermelden zijn : het station Gent-Sint-Pieters, het station-Mechelen, op termijn Antwerpen-Lier-Herentals, en misschien ook Brugge-Gent (afhankelijk van de verdere ontwikkeling van het spoorgoederenvervoer vanuit Zeebrugge). Weliswaar zijn er een aantal infrastructuurprojecten opgenomen in het investeringsplan voor capaciteitsuitbreiding, maar de realisatie daarvan zal nog een hele tijd op zich laten wachten, zodanig dat er keuzes gemaakt zullen moeten worden.

Nogmaals : weliswaar bevat richtlijn nr. 14 in artikel 22 de bepaling dat de lidstaten bij overbelaste infrastructuur prioriteit kunnen geven aan het binnenlands reizigersverkeer, maar anderzijds moet in zulk geval volgens hetzelfde artikel ook «het belang van goederendiensten, vooral van internationale goederenvervoerdiensten, voldoende meewegen bij de vaststelling van de prioriteits-criteria». Het resultaat zal hoe dan ook een compromis zijn, waarbij op zijn minst de dienstregeling voor het binnenlands reizigersverkeer in geval van overbelaste infrastructuur aan kwaliteit zal inboeten. Men mag er zich aan verwachten dat de beroepsinstantie werk zal hebben.

de la SNCB) sera à la fois juge et partie lors de l'attribution des slots ; soit le régulateur est une instance qui est également indépendante, dans une large mesure, par rapport aux pouvoirs publics.

La directive européenne n'est pas très claire à ce sujet. Il n'y a qu'en ce qui concerne l'instance de recours qu'il est prévu qu'il peut s'agir du ministère compétent ou d'un organisme indépendant (article 30 de la directive 14). Si l'on tient compte de l'esprit de la directive, afin de prévenir toute confusion d'intérêt, on ne peut qu'opter pour un régulateur indépendant du pouvoir fédéral. Dans la mesure où l'on veut respecter l'esprit de la politique ferroviaire européenne, on opte plutôt pour un Institut des transports ferroviaires (voir la proposition de loi 29/1) que pour la création d'une instance publique au sein d'une administration publique (administration des transports). La proposition de loi vise en effet à créer un institut qui ne relève pas de l'administration publique et qui est géré, sous la présidence du ministre des transports, par un certain nombre d'acteurs représentatifs de la société : les usagers des trains, les entreprises, les organisations représentatives des travailleurs, le secteur touristique, les organisations représentatives des familles, etc.

D. Le trafic intérieur de voyageurs sous pression ?

Dans l'état actuel des choses, il n'est pas exclu que des problèmes de capacité surgissent à certains endroits ou sur certaines lignes. Citons : la gare de Gand-Saint-Pierre, la gare de Malines, à terme la ligne Anvers-Lier-Herentals, voire même Bruges-Gand (en fonction du développement futur du trafic marchandises au départ de Zeebrugge). Un certain nombre de projets d'infrastructure sont certes inscrits dans le plan d'investissement relatif à l'extension des capacités, mais la réalisation de ces projets se fera attendre encore longtemps, de sorte que des choix devront être faits.

Encore une fois, l'article 22 de la directive n° 14 dispose, certes, que les États membres peuvent, en cas de saturation de l'infrastructure, donner la priorité au transport intérieur de voyageurs, mais, d'autre part, ce même article prévoit qu'en pareil cas, il convient également de «prendre dûment en compte l'importance des services de fret, et en particulier des services de fret internationaux, lors de la fixation des critères de priorité». Le résultat sera de toute façon un compromis, dont pâtira pour le moins la qualité de l'horaire de service du transport intérieur de voyageurs en cas de saturation de l'infrastructure. On peut s'attendre à ce que l'instance de recours ait du travail.

E. Een bijkomende vraag : wat met de ombudsdienst ?

Tot nu toe functioneert de ombudsdienst in het kader van de NMBS. En in de praktijk heeft hij uitsluitend betrekking op het reizigersverkeer, niet op het goederenvervoer. De vraag stelt zich echter of deze ombudsdienst niet zodanig moet omvormd worden dat hij

- a) ook betrekking heeft op het goederenvervoer ;
- b) onafhankelijk wordt gemaakt van de NMBS, vermits er ook andere exploitanten op het spoorwegnet zullen komen.

Dezelfde vraag stelt zich overigens voor de ombudsdiensten van de andere overheidsbedrijven. De ombudsdienst van Belgacom is geëvolueerd tot een ombudsdienst «telecom», en eenzelfde evolutie moet doorgevoerd worden bij De Post (zeker als men deze ombudsdienst ook bevoegd wil laten zijn voor de commerciële activiteiten van De Post).

3. Tot slot geeft de spreker zijn politieke interpretatie van het verzoek van de regering om de Europese richtlijnen bij volmachten om te zetten en herinnert aan de geschiedenis van haar NMBS-beleid en inzonderheid :

- de audit over de financiële stromen bij de NMBS, op geen onregelmatigheden heeft gewezen.
- het akkoord van oktober 2000 over de structuren van de NMBS en over de investeringen.
- de op 26 februari 2001 door Europa afgekondigde drie richtlijnen ;
- het akkoord van 30 maart 2001 over de structuren van de NMBS en over het investeringsprogramma tot 2012.
- het voorstel van resolutie dat in de lente 2001 in het Vlaamse parlement wordt ingediend.
- het wetsontwerp over de structuren van de NMBS dat eind september – begin oktober door de Kamer wordt goedgekeurd, dat melding maakt van de Europese richtlijnen zijn.
- Oktober 2001-maart 2002 : de schermutselingen rond de goedkeuring door het Vlaams parlement van het investerings-programma voor de NMBS.

E. Une question supplémentaire : qu'en est-il du service de médiation ?

Le service de médiation fonctionne à ce jour dans le cadre de la SNCB. Dans la pratique, il traite uniquement les problèmes relatifs au transport de voyageurs et ne s'occupe pas du transport de marchandises. La question se pose toutefois de savoir si ce service de médiation ne devrait pas être transformé afin

- a) de traiter également les problèmes relatifs au transport de marchandises ;
- b) de constituer un organe indépendant de la SNCB, dès lors que d'autres exploitants vont également investir le réseau ferroviaire.

La même question se pose d'ailleurs en ce qui concerne les services de médiation des autres entreprises publiques. Le service de médiation de Belgacom a évolué pour devenir un service de médiation «Télécom» et le service de médiation de La Poste doit également connaître une évolution identique(et ce, en tout cas si l'on veut que le service de médiation soit également compétent pour les activités commerciales de La Poste).

3. Enfin, l'intervenant donne son interprétation politique de la demande du gouvernement de transposer les directives européennes par le biais de pouvoirs spéciaux et rappelle l'histoire de sa politique ferroviaire et en particulier:

- l'audit concernant les flux financiers à la SNCB, qui n'a pas permis de déceler des irrégularités.
- l'accord d'octobre 2000 concernant les structures de la SNCB et concernant les investissements ;
- les trois directives promulguées par l'Europe le 26 février 2001 ;
- l'accord du 30 mars 2001 concernant les structures de la SNCB et le programme d'investissement jusqu'en 2012 ;
- la proposition de résolution qui a été déposée au printemps 2001 au parlement flamand ;
- le projet de loi relatif aux structures de la SNCB, qui a été adopté par la Chambre fin septembre – début octobre, qui fait état des directives européennes ;
- octobre 2001-mars 2002 : les escarmouches concernant de l'approbation par le parlement flamand du programme d'investissement afférent à la SNCB ;

– April-mei 2002 : de moeilijkheden rond de benoeming van de gedelegeerd-bestuurder van de NMBS.

– mei 2002 : de voorliggende en, volgens spreker, laattijdige omzetting van de Europese richtlijnen. Daarbij herinnert spreker eraan dat hij de huidige overhaast reeds lang geleden had voorspeld.

Namens zijn fractie eist de spreker van de minister een verantwoording voor het getalm van de regering i.v.m. de Europese richtlijnen, alsook een antwoord op volgende vragen :

1) Kan de minister garanderen dat de regulator – een aangelegenheid van enkele honderden gespecialiseerde personeelsleden, een eigen budget, een eigen huisvesting, een eigen directie, etc. – inderdaad operationeel zal zijn in maart 2003 ?

2) Wie gaat de regulator financieren ? Wordt hierover reeds gesproken bij de voorbereiding van de begroting volgend jaar ?

3) Wat gaat er gebeuren wanneer bvb. de SNCF of de Deutsche Bahn op 16 maart 2002 of iets later een vergunningsaanvraag en misschien zelfs al enkele rijpaden wil aanvragen voor enkele transporten tussen Antwerpen en Frankrijk of Duitsland ? Welke zijn de gevolgen voor België als zulke snelle aanvragen niet gehonoreerd kunnen worden ? Zijn er dan sancties voor ons land, of blijft het bij een versterking van het negatieve imago van ons land in Europa ?

Deze nog steeds onbeantwoorde vragen illustreren het feit dat het parlementair debat ter zake wordt ontweken. Het door de fractie van de spreker ingediende amendement, dat ertoe strekt het voorgesteld artikel te schrappen, beantwoordt aan de opgesomde bezorgdheden.

Mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) vestigt de aandacht op het belang van artikel 142, en verwijst naar het betoog van de heer Ansoms met betrekking tot de analyse van de vereiste omstandigheden om volmachten te kunnen verlenen.

Terwijl de regering tot voor kort aan het parlement vroeg haar volmachten toe te kennen, stelt de spreker vast dat de regering ervan uitgaat dat niet eens op die volmachten moet worden gewacht. Na de Ministeraad van 7 juni 2002 werd immers in een communiqué de goedkeuring aangekondigd van het omzettingsmodel voor de Europese richtlijnen 2001/12, 2001/13 en 2001/14. Kennelijk ontwijkt de regering dus het debat in de commissie, en vreest zij de argumenten van zowel de oppositie als de meerderheid.

– avril-mai 2002 : les difficultés suscitées par la nomination de l'administrateur délégué de la SNCB.

– mai 2002 : la transposition des directives européennes à l'examen, qui, selon l'intervenant, intervient tardivement. L'intervenant rappelle à cet égard qu'il avait prédit de longue date la précipitation actuelle.

L'intervenant exige, au nom de son groupe, que le ministre justifie les atermoiements du gouvernement en ce qui concerne les directives européennes et qu'il réponde aux questions suivantes :

1) Le ministre peut-il garantir que le régulateur – qui disposera de quelques centaines d'agents spécialisés, d'un budget propre, de locaux propres, d'une direction propre, etc. – sera effectivement opérationnel en mars 2003 ?

2) Qui va financer le régulateur ? Cette question est-elle déjà évoquée dans le cadre de la préparation du budget de l'année prochaine ?

3) Qu'advient-il si, le 16 mars 2002 ou peu après, la SNCF ou la *Deutsche Bahn* introduit une demande de licence, voire demande déjà quelques sillons pour quelques transports entre Anvers et la France ou l'Allemagne ? Quelles seront les conséquences pour la Belgique si elle ne peut accéder à des demandes aussi rapides ? Notre pays sera-t-il sanctionné ou cela renforcera-t-il simplement l'image négative de notre pays en Europe ?

Ces questions, auxquelles il n'a toujours pas été répondu, montrent que l'on élude le débat parlementaire à ce sujet. L'amendement présenté par le groupe de l'intervenant, qui vise à supprimer l'article proposé, répond aux préoccupations évoquées.

Mme Frieda Brepoels (VU & ID) attire l'attention sur l'importance de l'article 142 et se réfère à l'intervention de M. Ansoms pour ce qui concerne l'analyse des circonstances requises en vue de l'octroi de pouvoirs spéciaux.

Si jusqu'il y a peu, le gouvernement demandait au parlement de lui octroyer ces pouvoirs spéciaux, l'intervenante constate qu'il n'estime n'avoir même pas à attendre ces pouvoirs spéciaux. En effet, à l'issue du conseil des ministres du 7 juin 2002, un communiqué annonçait l'approbation du modèle de transposition des directives européennes 2001/12, 2001/13 et 2001/14. Le gouvernement semble donc fuir la discussion en commission et craindre tant les arguments de l'opposition que ceux de la majorité.

Aangezien het spoor onherroepelijk zal worden geliberaliseerd, maakt de spreekster zich veeleer zorgen over de waarborgen die het personeel krijgt voor de toekomst, alsmede over de kwaliteit van de dienstverlening aan de gebruikers door ongeacht welke onderneming, in plaats van door de onderneming NMBS als dusdanig. De bevestiging dat de NMBS gehandhaafd blijft als unitair en federaal overheidsbedrijf verontrust haar evenwel.

De spreekster dringt erop aan dat de regering de commissie in kennis zou stellen van de teksten die als grondslag hebben gediend voor de regeringsbeslissing van 7 juni 2002.

De keuze van de regering om de infrastructuur en de exploitatie in handen van de NMBS te laten, betekent dat het kabinet gezwicht is voor druk van de bonden. Erger nog : zulks betekent dat de 40/60-verdeelsleutel onverkort gehandhaafd blijft, zoals ook de NMBS zelf, die in Vlaanderen soms «NMPS» wordt genoemd, blijft bestaan; de spreekster herinnert er in dat verband aan dat de kosten voor de bouw van het station *Euro-Liège* de pan zijn uitgerezen. Het pleidooi van Vlaams minister Steve Stevaert voor een regionalisering van de NMBS stelde dus niets voor.

Volgens de spreekster en haar fractie zou de infrastructuur volledig moeten worden beheerd door de overheid. De infrastructuur is begin de jaren '90 immers overgedragen aan de NMBS, terwijl het de bedoeling was de overheidsbedrijven een grotere autonomie te verlenen in het kader van de eerste liberaliseringsmaatregelen. Thans kijkt de regering aan tegen de gigantische schuldenlast van de NMBS, en de spreekster had verwacht dat het debat inzake de overdracht van de infrastructuur zou worden heropend. Zij acht het op termijn immers niet raadzaam de infrastructuur in handen van één van de operatoren te laten, noch vanuit het gezichtspunt van de overheid, noch vanuit dat van de bevolking. De NMBS zou aldus, naar het voorbeeld van De Lijn in Vlaanderen of TEC in Wallonië, kunnen optreden als operator, gebruikmakend van de door de overheid ter beschikking gestelde infrastructuur.

De beslissing die de regering op 7 juni heeft getroffen laat het belangrijke vraagstuk in het ongewisse inzake de onafhankelijkheid van de verdelende en de regulerende instantie. De minister heeft aangekondigd NMBS-personeel te willen werven voor die instanties; waarom wordt niet veeleer een wervingsprocedure ingericht die ook open staat voor kandidaten die geen NMBS-personeelslid zijn ?

Tot besluit is de spreekster verbaasd dat de regering kennelijk geen standpunt heeft uitgewerkt betreffende de overheidsbedrijven en de liberalisering ervan; zulks verklaart volgens haar waarom het parlement met betrekking tot alle overheidsbedrijven moet debatteren over reeds genomen beslissingen.

Dans la mesure où le rail sera inéluctablement libéralisé, l'intervenante se préoccupe davantage des garanties d'avenir offertes au personnel ainsi que de la qualité du service offert aux clients par quelque entreprise que ce soit, plutôt que de l'entreprise SNCB en tant que telle. Or, la confirmation du maintien de la SNCB comme entreprise publique unitaire et fédérale l'inquiète.

L'oratrice insiste pour que le gouvernement communique à la commission les textes qui ont servi de base à la décision du gouvernement le 7 juin 2002.

Le choix du gouvernement de maintenir l'infrastructure et l'exploitation aux mains de la SNCB signifie qu'il a cédé aux pressions syndicales. Plus grave encore, cela signifie le bétonnage de la répartition 40/60 et le maintien de l'existence de la SNCB, que l'on nomme parfois en Flandre «NMPS» ; l'intervenante rappelle à cet égard, le dérapage des coûts entraînés par la construction de la gare Euro-Liège. Ainsi, le plaidoyer du ministre flamand Steve Stevaert en faveur de la régionalisation de la SNCB n'était qu'une parole en l'air.

De l'avis de l'intervenante et de son groupe, l'infrastructure devrait être entièrement gérée par les pouvoirs publics. L'infrastructure a en effet été transférée à la SNCB au début des années '90, alors que l'on voulait donner davantage d'autonomie aux entreprises publiques, dans le cadre des premières mesures de libéralisation. Le gouvernement est aujourd'hui confronté à la dette colossale de la SNCB et l'oratrice se serait attendue à ce que le débat au sujet du transfert de l'infrastructure soit rouvert. En effet, il ne lui paraît à terme pas judicieux de laisser l'infrastructure aux mains de l'un seul des opérateurs, ni du point de vue des pouvoirs publics, ni du point de vue de la population. La SNCB, comme De Lijn en Flandre ou les TEC en Wallonie, pourrait parfaitement être un opérateur, utilisant l'infrastructure mise à disposition par les pouvoirs publics.

La décision prise le 7 juin par le gouvernement laisse dans le vague l'importante question de l'indépendance des organes répartiteur et régulateur. La ministre a annoncé vouloir recruter des membres du personnel de la SNCB dans ces organes ; pourquoi ne pas organiser plutôt une procédure de sélection ouverte également à des candidats qui ne sont pas membres du personnel de la SNCB ?

Pour conclure, l'intervenante s'étonne que le gouvernement n'ait apparemment pas développé une vision concernant les entreprises publiques et leur libéralisation ; ceci explique à son sens pourquoi le parlement est, en ce qui concerne toutes les entreprises publiques, appelé à débattre de décisions déjà prises.

De heer François Bellot (MR) herinnert aan zijn schriftelijke vraag over de kosten van de HST-stations van Antwerpen, Luik en Brussel-Zuid : het is tijd dat er klaarheid komt rond de uit de hand gelopen kosten, iets wat ook in Antwerpen wordt vastgesteld.

De spreker herinnert eraan dat nu eindelijk de Europese richtlijnen moeten worden omgezet : aangezien de besluiten tot omzetting binnen 15 maanden bij wet moeten worden bekrachtigd, kan het parlementair debat op dat ogenblik plaatsvinden.

In het belang van de gebruikers en de Belgische ondernemingen moet die omzetting dringend gebeuren in het kader van het Europees net van goederenverkeer waarin wij ons moeten integreren, alsook ter bevordering van gecombineerd vervoer, dat een grotere mobiliteit kan bewerkstelligen.

De heer Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK) meent dat de kosten voor het Antwerpse HST-station geen voorwendsel mogen zijn om het niet te hebben over die van het station *Euro-Liège*.

Hij sluit zich aan bij de verklaringen van de heer Ansoms en mevrouw Brepoels. Hij betreurt in het bijzonder dat de unitaire structuur van de NMBS en de 40/60-verdeelsleutel gehandhaafd blijven.

Voor de spreker draait het centrale vraagstuk rond de in de verkiezingsprogramma's aangekondigde regionalisering van de NMBS, waarvan vervolgens *in concreto* niets wordt gerealiseerd.

De heer André Smets (CDH) verzoekt zijn Vlaamse collega's hun oordeel over de Waalse economie bij te stellen en herinnert aan de moeilijkheden van de Vlaamse economie.

De oproepen in verband met een regionalisering van de NMBS verwonderen hem, omdat de toekomst van het spoor een Europese visie vergt.

Hij blijft voorstander van de eenheid van de onderneming.

In het licht van het imago van succesvolle regering dat deze laatste zich aanmeet, wijst de spreker op de uiteenlopende meningen tussen de vice-eerste minister en haar collega van Begroting over de verlaging van de tarieven voor het woon-werkverkeer.

Uit het ter bespreking voorliggende artikel blijkt dat de regering zich wenst te gedragen als enige tak van de wetgevende macht, hoewel zij tijdens de voorbereidende fase tijd heeft verloren. Het is onduidelijk dat de regering als enige de bakens uitzet, gelet op de inzet van haar beslissingen in verband met de eenheid van de onderneming, de oprichting van een onafhankelijk orgaan dat belast is met de verdeling en de tarifiering van de treinsporen, het toezicht op de toepassing van de

M. François Bellot (MR) rappelle sa question écrite n° 588 relative au coût des gares TGV d'Anvers, Liège et Bruxelles-Midi : il est temps de faire la lumière sur le dérapage des coûts, qui se constate également à Anvers.

L'intervenant rappelle qu'il est grand temps de transposer les directives européennes ; puisque les arrêtés de transposition devront être confirmés par la loi dans les 15 mois, le débat parlementaire pourra avoir lieu à ce moment.

Dans le cadre du réseau européen de transports de marchandises où nous nous insérons, mais également afin de favoriser le transport combiné destiné à accroître la mobilité, il est urgent d'assurer cette transposition, dans l'intérêt des usagers et des entreprises belges.

M. Jan Mortelmans (Vlaams Blok) estime que les dépenses pour la gare TGV d'Anvers ne doivent pas passer sous silence celles de la gare Euro-Liège.

Il se rallie aux propos de M. Ansoms et de Mme Brepoels. Il regrette en particulier le maintien de la structure unitaire de la SNCB et la clé de répartition 40/60.

La question centrale est pour l'intervenant celle de la régionalisation de la SNCB, annoncée par les programmes électoraux, mais qui est restée par la suite lettre morte.

M. André Smets (cdH) invite ses collègues flamands à revoir leurs jugements au sujet de l'économie wallonne et rappelle les difficultés de l'économie flamande.

Les invocations concernant la régionalisation de la SNCB l'étonnent alors que l'avenir du rail passe par une vision européenne.

Quant à l'unicité de l'entreprise, elle recueille ses fa- veurs.

Mettant en évidence l'image de réussite que le gouvernement cherche à se donner, l'orateur relève les divergences entre la vice-première ministre et son collègue du budget en ce qui concerne la baisse des tarifs pour les trajets entre le lieu de travail et le domicile des naveteurs.

L'article à l'examen indique que le gouvernement souhaite se comporter comme unique branche du pouvoir législatif, alors qu'il a perdu du temps dans la phase préparatoire. Il est inadmissible que le gouvernement pose seul les balises, compte tenu des enjeux de ses décisions en ce qui concerne l'unicité de l'entreprise, la création d'un organe indépendant chargé de procéder à la répartition et à la tarification des sillons ferroviaires, de surveiller l'application des règles en la matière et de sta-

regels terzake, de uitspraak over beroepen, en ten slotte het beheer van de veiligheid van het spoorwegnet.

De heer Ludo Van Campenhout (VLD) merkt op dat de Europese richtlijnen laattijdig zijn omgezet en wijst terzake op de terughoudendheid van de vorige gedelegeerd bestuurder van de NMBS ten aanzien van de liberalisering van het goederenvervoer. Nu de liberalisering eindelijk in zicht is, zal de NMBS zich kunnen toespitsen op haar kernactiviteiten, namelijk het vervoer van personen en goederen per spoor.

Gelet op het belang van een billijke verdeling van de sporen en met de transparantie van de tarifiering, zal het succes van de liberalisering afhangen van de onafhankelijkheid van de regulerende instantie.

Hoewel men momenteel niet van plan is de exploitatie te scheiden van de infrastructuur, kan die essentiële voorwaarde voor een echte liberalisering een onderdeel worden van de onderhandelingen met het oog op de vorming van de regering die volgend jaar zal aantreden. De huidige ontwerpen zijn een stap in de goede richting.

Precies het feit dat de exploitatie en de infrastructuur niet worden gescheiden, legt een zware verantwoordelijkheid op de NMBS en vereist des te meer transparantie op boekhoudkundig vlak. Daarom verheugt de spreker zich over de samenstelling van de nieuwe raad van bestuur van de NMBS, die bereid is de liberalisering en de transparantie van de boekhouding te steunen.

Ook *de heer Jean Depreter (PS)* wenst kennis te nemen van de teksten waarop de regering haar beslissing inzake de omzetting heeft gebaseerd.

Hij merkt op dat het aan het parlement voorgelegde ontwerp van programmawet rekening houdt met alle opmerkingen van de Raad van State.

Als voorstander van de eenheid van de onderneming stelt de spreker vast dat het ter bespreking voorliggende ontwerp die richting uitgaat, waarover hij zich verheugt. Kennelijk werd beslist twee regulerende instanties te creëren: het ene belast met de verdeling en de tarifiering, het andere met de algemene controle. Daarover verwacht hij van de regering meer uitleg.

Hij deelt evenwel niet het standpunt van degenen die vinden dat met de liberalisering de NMBS beter zal functioneren; eigenlijk hopen zij stilletjes dat zulks niet het geval is om zo in het kader van de toekomstige regeringsonderhandelingen een andere keuze beter te kunnen verantwoorden. Hij zelf hoopt dat de door de wetgever uitgetekende instanties voldoening zullen schenken; ten aanzien van het subsidiariteitsbeginsel is hij voorstander van al wat de samenhang versterkt.

tuer sur les recours et, enfin, la gestion de la sécurité du réseau ferroviaire.

M. Ludo Van Campenhout (VLD) relève le caractère tardif de la transposition des directives européennes et évoque à cet égard les réticences exprimées par l'ancien administrateur délégué de la SNCB face à la libéralisation du fret ferroviaire. La libéralisation enfin en vue permettra à la SNCB de se concentrer sur ses activités essentielles, à savoir le transport des personnes et des choses par chemin de fer.

Compte tenu de l'importance d'une répartition équitable des sillons et de la transparence de la tarification, le succès de la libéralisation dépendra de l'indépendance de l'organe régulateur.

Bien qu'à l'heure actuelle, il ne soit pas prévu de séparer l'exploitation et l'infrastructure, cette condition essentielle d'une véritable libéralisation pourra faire l'objet des négociations en vue de la formation du gouvernement à constituer dans un an. Les projets actuels sont un pas dans la bonne direction.

Le fait précisément que l'exploitation et l'infrastructure ne soient pas séparés fait peser une lourde responsabilité sur la SNCB et requiert d'autant plus la transparence de la comptabilité. C'est pourquoi l'orateur se réjouit de la composition du nouveau conseil d'administration de la SNCB, disposé à soutenir la libéralisation et la transparence de la comptabilité.

M. Jean Depreter (PS) souhaite également la communication des textes sur lesquels le gouvernement a fondé sa décision en matière de transposition.

Il relève que le projet soumis au parlement tient compte en tous points des observations du conseil d'Etat.

Favorable à l'unicité de l'entreprise, l'intervenant constate que le projet en discussion va dans ce sens et s'en réjouit. Il semble qu'il ait été décidé de créer deux organes régulateurs : l'un chargé de la répartition et de la tarification, l'autre étant chargé du contrôle global. Il attend du gouvernement davantage d'explication à cet égard.

Il ne partage toutefois pas l'opinion de ceux qui pensent que la libéralisation aidera la SNCB à mieux fonctionner et souhaitent secrètement que ce ne soit pas le cas afin de mieux justifier une autre orientation dans le cadre de futures négociations gouvernementales. Il espère pour sa part que les organes définis pas le législateur donneront satisfaction ; par rapport au principe de subsidiarité, il se prononce en faveur de tout ce qui renforce la cohésion.

De heer Yves Leterme (CD&V) onderstreept het belang van artikel 142, gelet op de aanzienlijke weerslag ervan op het landelijk spoorvervoer en op de tienduizenden banen. De omstandigheden waarin het parlementair debat verloopt zijn surrealistisch, aangezien de regering in een communiqué van 7 juni 2002 haar beslissingen heeft bekendgemaakt. De door de heer Ansoms uiteengezette argumenten om aan te tonen dat de vereiste voorwaarden voor het verlenen van volmachten niet zijn vervuld, worden erdoor versterkt; er is des te minder urgentie, daar de regering blijkbaar de voorbereide teksten aan het parlement kan voorleggen, die teksten maar tegen 15 maart 2003 kracht van wet moeten hebben en de regering die voorts al heel lang had kunnen gereedmaken.

Tijdens zijn betoog onderzoekt de spreker achtereenvolgens de verbanden tussen de Europese richtlijnen en het investeringsplan 2002-2012, en de verbanden tussen diezelfde richtlijnen en de nieuwe beheersovereenkomst. Hij begint met te wijzen op de uiteenlopende verklaringen van de vice-eerste minister en haar collega van Begroting over de tariefverlagingen voor de pendelaars die van het spoor gebruik maken voor hun woon-werkverkeer.

De Europese richtlijnen en de beheersovereenkomst

Vanaf maart 2003 zullen de slots voor het spoorvervoer worden toegewezen door de infrastructuurbeheerder of door de verdeler. Die toewijzing zal niet alleen van invloed zijn voor het internationaal verkeer, maar ook voor het binnenlands verkeer. De uurregeling zal elk jaar worden herzien, inclusief de uurregeling voor de reizigers.

De lidstaten zullen zich kandidaat mogen stellen om slots te kopen, net zoals alle andere spoordiensten.

Uitgaande van die vaststellingen vraagt de spreker zich af of het wel consequent is dat de NMBS als enige partner optreedt wanneer de beheersovereenkomst wordt gesloten. Bovendien wordt in de huidige beheersovereenkomst aangegeven hoeveel km/trein de NMBS moet realiseren. Die verbintenis is moeilijk na te komen aangezien de slots zullen worden toegewezen door het regelorgaan en niet door de NMBS. Is het derhalve mogelijk met de NMBS te onderhandelen over een geheel van maatregelen en zal een en ander niet leiden tot een driehoeksverhouding tussen de minister, de NMBS en het regelorgaan ?

M. Yves Leterme (CD&V) souligne l'importance qu'il attache à l'article 142, étant donné son impact majeur sur le trafic ferroviaire du pays et sur des dizaines de milliers d'emplois. Les conditions dans lesquelles se déroule le débat parlementaire sont surréalistes puisqu'un communiqué du 7 juin 2002 annonce les mesures adoptées par le gouvernement. Les arguments exposés par M. Ansoms pour démontrer que les conditions requises en vue de l'octroi de pouvoirs spéciaux ne sont pas réunies s'en trouvent renforcées ; il y a d'autant moins d'urgence que le gouvernement pourrait apparemment soumettre au parlement les textes qu'il a préparés, que ces textes ne doivent avoir force de loi que pour le 15 mars 2003 et que par ailleurs, le gouvernement aurait pu préparer ces textes depuis longtemps.

Au cours de son intervention, l'orateur examine successivement les liens entre les directives européennes et le plan d'investissement 2002-2012 et les liens entre ces mêmes directives et le nouveau contrat de gestion. Il amorce son propos en évoquant la divergence entre la vice-première ministre et son collègue du budget en ce qui concerne les réductions tarifaires à accorder aux travailleurs qui font le déplacement domicile – lieu de travail en train.

Les directives européennes et le contrat de gestion

A partir de mars 2003, les slots pour le fret ferroviaire seront attribués par le gestionnaire de l'infrastructure ou par le répartiteur. Cette attribution aura une incidence non seulement sur le trafic international mais également sur le trafic intérieur. Les horaires seront revus chaque année, en ce compris les horaires relatifs au trafic voyageurs.

Les états membres pourront se porter candidats à l'achat de slots, tous comme les autres services ferroviaires.

Au départ de ces constats, l'orateur se demande s'il est conséquent que la SNCB soit le seul partenaire lors de la conclusion du contrat de gestion. D'autre part, le contrat de gestion actuel précise le nombre de km/train que la SNCB doit réaliser. Cet engagement est cependant malaisé puisque le régulateur, et non la SNCB attribuera les slots. Est-il dès lors encore possible de négocier un ensemble de mesures avec la SNCB et ne va-t-on pas vers une relation triangulaire entre le ministre, la SNCB et le régulateur ?

Wat denkt de minister daarvan ?

Moet niet worden voorzien in een beroepsinstantie voor alle geschillen die zouden kunnen rijzen inzake stiptheid ? Komt men dan niet tot een «vierhoeks-verhouding»?

Ingeval het toewijzingsorgaan ernaar zou streven zoveel mogelijk te voldoen aan de aanvragen die eraan worden gericht, dreigen belangenconflicten te rijzen die nefaste gevolgen kunnen hebben voor de regelmaat van het binnenlands reizigersvervoer. Er dreigt concurrentie te ontstaan tussen het reizigers- en het vrachtvervoer. Dat is nu al het geval op een aantal lijnen.

Aangezien de Ministerraad beslist heeft twee onafhankelijke organen in het leven te roepen - een regelorgaan en een toewijzingsorgaan -, is de huidige beheersovereenkomst feitelijk verlengd. Moet, alvorens een nieuwe beheersovereenkomst te sluiten, niet worden gewacht totdat de twee op te richten organen inzetbaar zijn zodat ze kunnen deelnemen aan de onderhandelingen ?

Moet het regelorgaan geen toezicht uitoefenen op de inachtneming van de kwaliteitsnormen door de NMBS ?

De Europese richtlijnen en het investeringsplan 2002-2012

De aanvragen om toewijzing van slots dreigt de noodzaak van een uitbreiding van de door de infrastructuur geboden capaciteiten voor het voetlicht te brengen. Op die manier zullen de nieuwe structuren een invloed hebben op het investeringsplan 2002-2012. Het regelorgaan zal de nodige maatregelen moeten nemen opdat de infrastructuur de mogelijkheid biedt te voldoen aan de vraag.

De Europese Richtlijn maakt het mogelijk een bepaalde voorrang te geven aan de openbare dienst maar legt ook de nadruk op het vrachtvervoer. Er dreigt dus een conflict op te treden tussen de twee zorgpunten. Wat is het standpunt van de minister terzake ? Moet de voor die investeringen geplande spreiding in de tijd niet worden herzien rekening houdend met de vereisten die op sommige lijnen zullen opduiken, onder meer op de lijn Gent-Brussel maar ook op de lijnen die West-Vlaanderen aandoen ? Voorts maken de rechtsnormen die aan het investeringsplan ten grondslag liggen dat laatste zeer weinig soepel en zullen ze de door de vraag noodzakelijk gemaakte aanpassingen niet mogelijk maken.

In artikel 24 van Richtlijn 2001/14/EG wordt als principe gesteld dat de infrastructuurcapaciteit de toegang moet mogelijk maken tot alle diensten die beantwoor-

Qu'en pense la ministre ?

Pour toutes les divergences qui pourraient surgir en ce qui concerne la ponctualité, ne faut-il pas prévoir une instance d'appel ? Et ne va-t-on pas alors vers une relation quadriangulaire ?

Dans l'hypothèse où le répartiteur chercherait à satisfaire autant que possible toutes les demandes qui lui seraient adressées, des conflits d'intérêt risquent de surgir, susceptibles d'avoir des conséquences néfastes pour la cadence des trains sur le trafic voyageurs intérieur. Le trafic voyageurs et le fret ferroviaire risquent de se trouver en concurrence. Certains lignes sont déjà aujourd'hui une illustration de ce phénomène.

Etant donné que le conseil des ministres a décidé la création de deux organes indépendants, un organe répartiteur et un organe régulateur, le contrat de gestion actuel se trouve de fait prolongé. Ne faut-il pas attendre avant de conclure le nouveau contrat de gestion que les deux organes à créer soient opérationnels, afin qu'ils puissent participer aux négociations ?

L'organe de régulation ne doit-il pas avoir une fonction de contrôle du respect des normes de qualité par la SNCB ?

Les directives européennes et le plan d'investissement 2002-2012

Les demandes visant l'attribution des slots risquent de faire apparaître la nécessité d'accroître les capacités offertes par l'infrastructure ; les nouvelles structures auront par ce biais une incidence sur le plan d'investissements 2001-2012. Il reviendra au régulateur de prendre les dispositions voulues afin que l'infrastructure puisse permettre de satisfaire à la demande.

La directive européenne permet d'accorder une certaine priorité au service public, mais insiste également sur le fret ferroviaire. Les deux préoccupations risquent dès lors de se trouver en conflit. Quel est le point de vue de la ministre à ce sujet ? L'étalement dans le temps prévu pour ces investissements ne doit-il pas être revu, compte tenu des nécessités qui se feront jour sur certaines lignes, notamment sur la ligne Gand-Bruxelles, mais également sur les lignes qui desservent la Flandre occidentale ? D'autre part, les normes juridiques qui ancrent le plan d'investissements le rendent particulièrement peu flexible et ne permettront pas les adaptations que la demande risque de rendre nécessaires.

L'article 24 de la directive 2001/14/CE pose en principe que la capacité en infrastructure doit permettre l'accès de tous les services qui correspondent aux caracté-

den aan de voor de exploitatie vereiste kenmerken. Dat houdt in dat de HST-lijnen toegankelijk moeten zijn voor het vrachtvervoer indien de infrastructuur duurzaam genoeg is. Die bepaling staat haaks op de in België genomen beslissingen in verband met de financiering van de HST-investeringen. In Vlaanderen zijn alle HST-lijnen gemengd; in Wallonië is geen enkele lijn gemengd. Gelet op de financieringswijze van de HST-infrastructuur in Wallonië en in Vlaanderen zouden de kosten voor de toepassing van dat artikel op het HST-net in Wallonië voor rekening van de begroting van het Waals Gewest moeten komen.

De spreker dient amendement nr. 5 in (DOC 50 1823/002), dat ertoe strekt het artikel te schrappen. In subsidiaire orde dient hij amendement nr. 36 in (DOC 50 1823/007).

De spreker verzet zich tegen de toekenning van volmachten aan de regering in het voorliggende artikel. Hij stelt dat de minister gedurende drie jaar in gebreke bleef wat de omzetting van de vermelde richtlijnen betreft en nu, na die lange periode van inactiviteit, om volmachten vraagt. Zulke aanpak druist in tegen de beginselen van behoorlijk bestuur en getuigt van een gebrek aan respect voor het personeel van de NMBS.

Hij verneemt ook dat de minister reeds een nota over de concrete omzetting van de richtlijnen aan de ministerraad heeft voorgelegd. Wil de minister het Parlement inzage van die nota verlenen ?

De minister benadrukt dat de bevoegdheidsoverdracht aan de regering op precieze wijze omschreven wordt en beperkt is in de tijd en wat de omvang van de overdracht betreft. Bovendien zullen de regeringsbeslissingen die in uitvoering van het artikel genomen worden voor goedkeuring voorgelegd worden aan het Parlement.

De heer Yves Leterme (CD&V) merkt op dat de regering bij een volmachtenwet de NMBS wil hervormen. Uit persberichten blijkt dat de Ministerraad zich reeds over de implementatie van de Europese richtlijnen 12/2001, 13/2001 en 14/2001 heeft gebogen. Reeds in vorige commissievergaderingen werd erop aangedrongen een debat te voeren over deze hervorming op grond van de nota die aan de ministerraad werd voorgelegd. Deze nota zou in grote lijnen beschrijven hoe deze volmachten zullen worden ingevuld. Kan de minister deze nota meedelen aan het parlement? Het is belangrijk die te kennen om een standpunt over de hervorming te kunnen innemen.

ristiques requises pour l'exploitation. Cela signifie que les lignes TGV doivent être accessibles au fret ferroviaire si l'infrastructure est suffisamment résistante. Cette disposition interfère avec les décisions prises en Belgique concernant le financement des investissements pour le TGV. En Flandre, toutes les lignes TGV sont mixtes ; en Wallonie, aucune ne l'est. Etant donné le mode de financement des infrastructures TGV en Wallonie et en Flandre, les coûts résultant de l'application de cet article au réseau TGV en Wallonie devraient être supportés par le budget de la région wallonne.

L'orateur présente un amendement (n° 5, DOC 50 1823/002) tendant à supprimer l'article à l'examen. En ordre subsidiaire, il présente l'amendement n° 36 (DOC 50 1823/007).

L'intervenant s'oppose à ce que l'article à l'examen accorde des pouvoirs spéciaux au gouvernement. Il indique que, pendant trois ans, le ministre n'a pas fait le nécessaire pour transposer les directives précitées, et que c'est pour cette raison qu'il demande aujourd'hui, après cette longue période d'inertie, des pouvoirs spéciaux. Or, cette méthode est contraire aux principes de bonne administration et témoigne d'un manque de respect pour le personnel de la SNCB.

Il apprend également que le ministre a déjà soumis au Conseil des ministres une note relative à la transposition concrète des directives. Entre-t-il dans les intentions du ministre de communiquer cette note au parlement ?

Le ministre souligne que la délégation de pouvoir au gouvernement est définie de manière précise et est limitée à la fois dans le temps et quant à son étendue. De plus, les décisions prises par le gouvernement en exécution de l'article à l'examen seront soumises à l'approbation du parlement.

M. Yves Leterme (CD&V) fait observer que le gouvernement entend réformer la SNCB au moyen d'une loi de pouvoirs spéciaux. Il ressort de communiqués de presse que le Conseil des ministres s'est déjà penché sur la mise en œuvre des directives européennes 12/2001, 13/2001 et 14/2001. Or, il a déjà été insisté, au cours de réunions précédentes de la commission, sur la nécessité de débattre de cette réforme à partir de la note soumise au conseil des ministres, note dans laquelle seraient exposées les grandes lignes de la mise en œuvre de ces pouvoirs spéciaux. La ministre pourrait-elle soumettre cette note au parlement ? Il importe en effet d'avoir connaissance de celle-ci pour pouvoir prendre position au sujet de la réforme envisagée.

De minister antwoordt dat de regering werkt aan de omzetting van de Europese richtlijnen. Onderhavig artikel in de programmawet is slechts een deel van dit werk. Al de vragen over deze bepalingen zullen zonder problemen worden beantwoord.

De voorzitter, de heer Francis Van Den Eynde (VB) repliceert dat hij samen met de heer Leterme moet vaststellen dat de minister de leden niet in kennis wil stellen van de nota.

De heer Leterme herhaalt zijn vraag of de regering weigert de nota waaruit blijkt hoe zij van plan is de Europese richtlijn in Belgisch recht om te zetten en te implementeren mede te delen aan het Parlement

De minister herhaalt dat ze zal antwoorden op al de vragen die over de artikelen 141 en 142 van het ontwerp van programmawet in de commissie worden gesteld.

De voorzitter stelt de weigering vast van de minister om de nota te overhandigen aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers, hoewel deze weigering niet uitdrukkelijk wordt verwoord.

Amendement nr. 5 wordt verworpen met 9 tegen 4 stemmen.

Amendement nr. 36 wordt verworpen met 9 tegen 5 stemmen.

Het artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 9 tegen 5 stemmen.

Art. 142bis (nieuw)

Amendement nr. 47 (DOC 50 1823/009), ingediend door de heren Leterme en Ansoms, strekt ertoe een nieuw artikel 142bis in het ontwerp in te voegen.

De heer Yves Leterme (CD&V) legt uit dat hij door dit amendement de vereiste van de « dubbele handtekening » wil afschaffen. Een gedelegeerd bestuurder moet zelf alle belangrijke beslissingen kunnen nemen en mag niet geconfronteerd worden met een waakhond van PS-signatuur, die in de vigerende regelgeving kan verhinderen dat een effectief beleid gevoerd wordt.

Is over het probleem van de dubbele handtekening recentelijk overleg gepleegd in de schoot van de regering ?

De minister stelt vast dat het amendement niet in overeenstemming is met de recent aangenomen wet houdende wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven (DOC 50 1422/001) en daarom niet haar goedkeuring wegdraagt.

La ministre répond que le gouvernement œuvre à la transposition des directives européennes, et que l'article de la loi-programme à l'examen ne constitue que l'un des éléments de son travail. Il sera répondu, sans la moindre difficulté, à toutes les questions relatives à ces dispositions.

M. Francis Van Den Eynde, (VB), président, réplique qu'il doit constater, tout comme M. Leterme, que la ministre n'est pas disposée à communiquer cette note aux membres.

M. Leterme demande à nouveau si le gouvernement refuse de communiquer au Parlement la note explicitant de quelle manière il entend transposer les directives européennes en droit belge, et mettre en œuvre ces dernières.

La ministre répète qu'elle répondra à toutes les questions posées en commission au sujet des articles 141 et 142 du projet de loi-programme.

Le président prend acte du refus, fût-il tacite, de la ministre de communiquer la note précitée à la Chambre des représentants.

L'amendement n° 5 est rejeté par 9 voix contre 4.

L'amendement n° 36 est rejeté par 9 voix contre 5.

L'article est adopté, sans modification, par 9 voix contre 5.

Art. 142bis (nouveau)

L'amendement n° 47 (DOC 50 1823/009), présenté par MM. Leterme et Ansoms, vise à insérer un article 142bis (nouveau) dans le projet.

M. Yves Leterme (CD&V) explique que son amendement vise à supprimer l'exigence de la « double signature ». Un administrateur délégué doit pouvoir prendre lui-même toutes les décisions importantes et il ne doit pas être chaperonné par un chien de garde PS auquel il est loisible d'user de la réglementation en vigueur pour empêcher que l'on mène une politique efficace.

Le problème de la double signature a-t-il récemment fait l'objet d'une concertation au sein du gouvernement ?

La ministre constate que l'amendement n'est pas conforme à la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, qui a été récemment adoptée (DOC 50 1422/001), et elle ne peut par conséquent pas y souscrire.

Ze stelt dat er een open debatcultuur in de regering heerst, maar dat in geen geval getornd wordt aan de bepalingen in de hogervermelde wet.

Het amendement wordt verworpen met 9 tegen 5 stemmen.

Art. 142ter (nieuw)

De heren Leterme en Ansoms dienen amendement nr. 48 (DOC 50 1823/009) in.

De heer Yves Leterme (CD&V) licht toe dat hij acht bijkomende bestuurders met raadgevende stem in de Raad van Bestuur van de NMBS wil laten opnemen. Die bestuurders zouden aangewezen worden door het Paritair Comité, de gewesten en het directiecomité van de NMBS. De voorgestelde hervorming kan de implementering van «corporate governance» in de NMBS, wat ook de regering zegt na te streven, versnellen. Zowel de expertise binnen het overheidsbedrijf als de know-how van de gewesten in het domein van de mobiliteit kan op die manier in de Raad van Bestuur aan bod komen.

De minister verwijst naar haar opmerkingen bij de bespreking van amendement nr. 47.

Het amendement wordt verworpen met 9 tegen 5 stemmen.

*
* *

De artikelen 141 en 142 worden in hun geheel aangenomen met 9 tegen 3 stemmen.

De rapporteur,

J. DEPRETER

De voorzitter,

F. VAN DEN EYNDE

Lijst van de bepalingen die uitvoeringsmaatregelen vergen:

In de zin van artikel 105 van de Grondwet :

Art. 142

In de zin van artikel 108 van de Grondwet:

Art. 138 en 139

Elle ajoute qu'il existe une culture de débat ouvert au sein du gouvernement, mais qu'il n'est en aucun cas question de revenir sur les dispositions de la loi susmentionnée.

L'amendement est rejeté par 9 voix contre 5.

Art. 142ter (nouveau)

MM. Leterme et Ansoms présentent l'amendement n° 48 (DOC 50 1823/009).

M. Yves Leterme (CD&V) explique qu'il souhaite que le conseil d'administration de la SNCB compte huit administrateurs supplémentaires ayant voix consultative. Ces administrateurs seraient désignés par la commission paritaire, les régions et le comité de direction de la SNCB. La réforme proposée peut accélérer la mise en place d'une « corporate governance » au sein de la SNCB, mise en place à laquelle le gouvernement affirme aspirer lui aussi. Tant l'expertise acquise au sein de l'entreprise publique que le savoir-faire des régions dans le domaine de la mobilité, pourront ainsi s'exprimer au sein du Conseil d'administration.

La ministre renvoie aux observations qu'elle a formulées lors de la discussion de l'amendement n° 47.

L'amendement est rejeté par 9 voix contre 5.

*
* *

L'ensemble des articles 141 et 142 est adopté par 9 voix contre 3.

Le rapporteur,

J. DEPRETER

Le président,

F. VAN DEN EYNDE

Liste des propositions qui requièrent des mesures d'exécution:

Au sens de l'article 105 de la Constitution :

Art. 142

Au sens de l'article 108 de la Constitution:

Art. 138 et 139