

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

5 december 2002

**ONTWERP VAN
PROGRAMMAWET 1**
(art. 450 tot 457)
(art. 461 tot 473)

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Marie-Thérèse COENEN**

INHOUD

TITEL XIV

Telecommunicatie en Overheidsbedrijven

- I. Inleidende uiteenzetting van de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties 3
- II. Algemene bespreking 3
- III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen 4

TITEL XV

Mobiliteit

- I. Inleidende uiteenzetting van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer 7
- II. Algemene bespreking 8
- III. Antwoorden van de vice-eerste minister 10
- IV. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen 11

Voorgaande documenten :

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

001 : Wetsontwerp.
002 : Wetsontwerp.
003 : Bijlagen.
004 tot 022 : Amendementen.
023 tot 030 : Verslagen.

Zie ook :

032 : Tekst aangenomen door de commissie.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

5 décembre 2002

**PROJET DE
LOI-PROGRAMME 1**
(art. 450 à 457)
(art. 461 à 473)

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
MME **Marie-Thérèse COENEN**

SOMMAIRE

TITRE XIV

Télécommunications et

- I. Exposé introductif du ministre des Télécommunications et des Entreprises publiques, chargé des Classes moyennes 3
- II. Discussion générale 3
- III. Discussion des articles et votes 4

TITRE XV

Mobilité

- I. Exposé introductif de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 7
- II. Discussion générale 8
- III. Réponses de la vice-première ministre 10
- IV. Discussion des articles et votes 11

Documents précédents :

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

001 : Projet de loi.
002 : Projet de loi.
003 : Annexes.
004 à 022 : Amendements.
023 à 030 : Rapports.

Voir aussi:

032 : Texte adopté par la commission.

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, Liliane De Cock.
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, Pierre Lano, Arnold Van Aperen, Frans Verhelst.
Roel Deseyn, Luc Goutry, Yves Leterme, Servais Verherstraeten.
Mirella Minne, Géraldine Pelzer-Salandra, Lode Vanoost.
Jacques Chabot, Jean-Pol Henry, Bruno Van Grootenbrulle.
Pierette Cahay-André, Denis D'hondt, Robert Hondemarcq.
Filip De Man, Luc Sevenhans, Jaak Van den Broeck.
Els Haegeman, Daan Schalck.
Jean-Pierre Grafé, Luc Paque.
Alfons Borginon, Karel Van Hoorebeke.

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>

TITEL XIV

Telecommunicatie en Overheidsbedrijven

HOOFDSTUKKEN 1 EN 2

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft de artikelen 450 tot 457 van het ontwerp van programmawet I besproken tijdens haar vergadering van maandag 25 november 2002.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN TELECOMMUNICATIE EN OVERHEIDSBEDRIJVEN EN PARTICIPATIES

Voor de toelichting bij de bepalingen in ontwerp wordt verwezen naar de memorie van toelichting van dit ontwerp van programmawet (DOC 50 2124/001 en 2125/001, blz. 238 tot 242).

II. — ALGEMENE BESPREKING

De heer Yves Leterme (CD&V) hekelte om te beginnen de omstandigheden waarin de bespreking van het ontwerp verloopt. Hij verwijst naar de opmerking van de Raad van State in verband met de «onvolkomenheid van het voorliggende advies (waardoor) ook de taak van de Wetgevende Kamers er niet gemakkelijker op gemaakt (wordt)».

Het lid geeft voorts aan dat tal van bepalingen van dit ontwerp van programmawet niet zijn ingegeven door overwegingen die voortvloeien uit de opmaak van de begroting 2003.

Ook wordt afgestapt van de goede gewoonte om een ontwerp te voorzien van een gecoördineerde tekst, met de bepalingen waarvan een wijziging wordt voorgesteld. Die tekst is er nu niet, wegens de haast waarmee het ontwerp van programmawet werd ingediend. De spreker betreurt een dergelijke handelwijze.

De minister betwist dat er geen verband zou zijn tussen de begrotingsbepalingen en de bepalingen van het ontwerp van programmawet. Zo herinnert hij eraan dat de kapitalisering van De Post en het fiscale statuut van dat bedrijf in een financiële context moeten worden gezien.

TITRE XIV

Télécommunications et Entreprises publiques

CHAPITRES 1 ET 2

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné les articles 450 à 457 du projet de loi-programme au cours de sa réunion du lundi 25 novembre 2002.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DU MINISTRE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES ET PARTICIPATIONS PUBLIQUES, CHARGÉ DES CLASSES MOYENNES

Pour la justification des dispositions en projet, il peut être renvoyé à l'exposé des motifs du projet (DOC 50 2124/1 et 2125/1, p. 238 à 242)

II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

M. Yves Leterme (CD&V) relève d'abord les circonstances dans lesquelles la discussion se déroule et souligne la remarque du Conseil d'Etat concernant le caractère incomplet de son avis, qui ne facilite pas la tâche des Chambres législatives.

Il relève également que de nombreuses dispositions de cette loi-programme ne s'inspirent pas de considérations dictées par la confection du budget pour 2003.

La bonne habitude de joindre au projet le texte coordonné des dispositions dont la modification est proposée n'est pas suivie à cause de la hâte avec laquelle le projet a été introduit et l'intervenant le regrette.

Le ministre conteste l'absence de lien entre les dispositions budgétaires et les dispositions de la loi-programme et rappelle que par exemple la capitalisation de La Poste et son statut fiscal prennent place dans un contexte financier.

III.—ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Artikel 450

De heer Yves Leterme (CD&V) stipt aan dat De Post krachtens de wet van 26 december 1956 op de postdienst verplicht is kwijtschriften te innen en handels-effecten te accepteren. Die verplichtingen werden door de derde beheersovereenkomst opgeheven. Maakt zulks nog deel uit van de universele dienstverlening? Moet wie dergelijke stukken in bezit heeft, naar een bankinstelling stappen? Hoeveel kostte een dergelijke dienstverlening aan De Post? Wat zijn de redenen voor de stopzetting van die dienstverlening?

De minister antwoordt dat het gebruik van dergelijke stukken haast niet meer voorkomt. Er waren dan ook geen redenen om een en ander te behouden in het raam van de universele dienstverlening.

*
* *

Artikel 450 wordt aangenomen met 10 tegen 3 stemmen.

Artikel 451

De heer Yves Leterme (CD&V) wijst erop dat deze bepaling strekt tot verlenging van de termijn om de wet van 21 maart 1991 in overeenstemming te brengen met de Europese regelgeving, via een koninklijk besluit dat bij wet moet worden bekrachtigd. Binnen welke termijn zal de Belgische wet in overeenstemming zijn met de Europese regelgeving?

De minister antwoordt dat artikel 453 van het ontwerp voorziet in de omzetting van de Europese richtlijnen in verband met de liberalisering van de postdiensten. De in artikel 451 opgenomen termijnverlenging wordt sinds 1991 jaarlijks gevraagd

De heer Yves Leterme (CD&V) dient amendement nr. 5 (DOC 50 2124/006) in, dat ertoe strekt de verwijzing naar de wet te verbeteren: het gaat terzake immers om de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, niet de wet van 26 december 1956 op de postdienst.

De minister is het daar mee eens.

*
* *

III. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Article 450

M. Leterme fait observer que la loi du 26 décembre 1956 sur le service des postes contenait l'obligation pour La Poste d'encaisser des quittances et d'accepter des effets de commerce. Le 3^{ème} contrat de gestion a supprimé cette obligation. Ce service fait-il encore partie du service universel ? Les détenteurs de tels documents devront-ils s'adresser à un service bancaire ? Quel était le coût de ce service pour La Poste et comment sa suppression se justifie-t-elle ?

Le ministre répond que l'utilisation de ces titres étant tombé en désuétude, rien ne s'opposait à leur suppression du cadre du service universel.

*
* *

L'article 450 est adopté par 10 voix contre 3.

Article 451

M. Leterme fait observer que cette disposition vise à prolonger le délai dans lequel la loi du 21 mars 1991 peut être mise en conformité avec la réglementation européenne, par voie d'arrêté à confirmer par une loi. Dans quel délai la législation belge sera-t-elle adaptée à la réglementation européenne ?

Le ministre précise que la transposition des directives européennes relatives à la libéralisation du secteur postal est prévue à l'article 453 en projet. La prolongation du délai proposée à l'article 451 est demandée chaque année depuis 1991.

M. Leterme propose l'amendement n° 5 (DOC 50 2124/006) à l'article 451 pour rectifier la référence à la loi, en l'occurrence la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques et non la loi du 26 décembre 1956 sur le service des postes.

Le ministre se rallie à cette proposition.

*
* *

Amendement nr. 5 wordt eenparig aangenomen.

Het aldus gewijzigde artikel 451 wordt aangenomen met 10 stemmen en 3 onthoudingen.

Art. 452

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Het wordt eenparig aangenomen.

Artikel 453

De heer Yves Leterme (CD&V) herinnert aan de opmerking van de Raad van State in verband met het koninklijk besluit van 7 oktober 2002, te weten dat artikel 1, 3°, van Europese Richtlijn 2002/39/EG bij wet moet worden omgezet. Wanneer zal dat gebeuren, aangezien die omzetting uiterlijk op 31 december 2002 een feit moet zijn?

De minister antwoordt dat die bepaling betrekking heeft op de ombudsfunctie. Voor een terzake gerezen technische moeilijkheid werd nog geen oplossing gevonden.

*
* *

Artikel 453 wordt aangenomen met 10 tegen 3 stemmen.

Artikel 454

De heer Yves Leterme (CD&V) dient amendement nr. 6 (DOC 50 2124/006) in, alsmede in bijkomende orde amendement nr. 7 (DOC 50 2124/006). Dit artikel 454 heeft betrekking op de omzetting van de Europese richtlijn in verband met de toepassing van het BTW-Wetboek op De Post. De Raad van State heeft gewezen op de dubbelzinnigheid inzake de omschrijving van de postdiensten als prestaties van openbare dienstverlening; andere ondernemingen dan De Post kunnen immers aan universele dienstverlening doen. In de memorie van toelichting wordt aan dat bezwaar tegemoetgekomen door een «organieke betekenis» te geven aan de universele dienstverlening: er wordt voorzien in BTW-vrijstelling voor elke onderneming die aan universele dienstverlening doet.

Artikel 454 van het ontwerp van programmawet stelt een wijziging van artikel 44, § 3, van het BTW-Wetboek in uitzicht, maar daarbij heeft men het over «diensten verricht door de openbare postdiensten».

L'amendement n° 5 est adopté à l'unanimité.

L'article 451, ainsi modifié, est adopté par 10 voix et 3 abstentions.

Article 452

Cet article ne fait l'objet d'aucune observation.

L'article 452 est adopté à l'unanimité.

Article 453

M. Leterme rappelle que l'observation du Conseil d'Etat sur l'arrêté royal du 7 octobre 2002, selon laquelle l'article 1^{er}, 3° de la directive européenne 2002/39/CE doit être transposé par la loi. Quand cela aura-t-il lieu, sachant que cette transposition doit être réalisée pour le 31 décembre 2002 ?

Le ministre répond que cette disposition concerne le service de médiation : un problème technique à cet égard n'a pas encore trouvé de solution.

*
* *

L'article 453 est adopté par 10 voix contre 3.

Article 454

M. Leterme propose l'amendement n° 6 (DOC 50 2124/006) ainsi que l'amendement n° 7 (DOC 50 2124/006) en ordre subsidiaire, à cet article, qui concerne la transposition de la directive européenne relative à l'application du Code de la TVA à La Poste. Le Conseil d'Etat a relevé l'ambiguïté de la définition des prestations postales à considérer comme prestations de service public ; d'autres entreprises que La Poste peuvent fournir des prestations de service universel. L'exposé des motifs rencontre cette objection par une approche organique du service postal universel et prévoit d'accorder la dispense de TVA à toute entreprise qui fournit une prestation de service public.

La modification apportée par l'article 454 du projet à l'article 44, § 3 du Code de la TVA fait toutefois mention des prestations de services effectuées par les services publics postaux.

De amendementen nrs. 6 en 7 strekken er derhalve toe de formulering van artikel 454 in overeenstemming te brengen met de doelstellingen van de regering, zoals die in de memorie van toelichting zijn opgenomen.

De minister antwoordt dat wie aan openbare dienstverlening doet, zoals zulks wordt omschreven in de wet van 1991, BTW-vrijstelling geniet, ongeacht de onderneming die dergelijke prestaties verricht. De oplossing waarvoor in artikel 454 werd gekozen stemt overeen met de regeling die in de andere lidstaten geldt. De minister acht het bijgevolg raadzaam die oplossing te handhaven. Hij kan zich dus niet in de voorgestelde amendementen terugvinden.

*
* *

Amendement nr. 6 wordt verworpen met 10 tegen 3 stemmen.

Amendement nr. 7 wordt verworpen met 10 tegen 3 stemmen.

Artikel 454 wordt aangenomen met 10 tegen 3 stemmen.

Art. 455

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Het wordt aangenomen met 10 stemmen en 3 onthoudingen.

Art. 456

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Het wordt aangenomen met 10 stemmen en 3 onthoudingen.

Art. 457

De heer Yves Leterme (CD&V) dient amendement nr. 3 (DOC 50 2124/006) in, dat ertoe strekt dit artikel weg te laten. Artikel 457 heeft immers betrekking op de inwerkingtreding van artikel 455, die zou afwijken van de algemene regeling inzake inwerkingtreding. Een dergelijke afwijking heeft geen grond.

Mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) schaart zich achter dat amendement van de heer Leterme.

De minister haalt voorzichtigheidsoverwegingen met betrekking tot de rechtszekerheid van De Post aan om in een dergelijke afwijking te voorzien. Hij kan het niet eens zijn met dat amendement.

Les amendements n° 6 et 7 visent donc à mettre la formulation de l'article 454 en concordance avec les intentions que le gouvernement annonce dans l'exposé des motifs.

Le ministre répond que celui qui fournit une prestation de service public, telle que définie dans la loi de 1991 est exonéré de la TVA, quelle que soit l'entreprise qui fournit cette prestation. La solution présentée à l'article 454 correspond à celle qui est appliquée dans les autres Etats membres; il lui semble donc prudent de s'y tenir et il ne peut donc se rallier aux amendements proposés

*
* *

L'amendement n° 6 est rejeté par 10 voix contre 3.

L'amendement n° 7 est rejeté par 10 voix contre 3.

L'article 454 est adopté par 10 voix contre 3.

Art. 455

Cet article n'appelle aucune observation.

L'article 455 est adopté par 10 voix et 3 abstentions.

Art. 456

Cet article n'appelle aucune observation.

L'article 456 est adopté par 10 voix et 3 abstentions.

Art. 457

M. Leterme propose l'amendement n° 3 (DOC 50 2124/006) à cet article, qui vise à le supprimer. L'article vise en effet l'entrée en vigueur de l'article 455 par dérogation à la règle générale en matière d'entrée en vigueur ; cette dérogation n'est pas motivée.

Mme Brepoels appuie l'amendement de M. Leterme.

Le ministre invoque une certaine prudence par rapport à la sécurité juridique de La Poste pour justifier cette dérogation et ne peut se rallier à l'amendement.

*
* *

Amendement nr. 3 wordt verworpen met 10 tegen 3 stemmen.

Artikel 457 wordt aangenomen met 10 tegen 3 stemmen.

*
* *

Het geheel van de aldus gewijzigde artikelen 450 tot 457 wordt aangenomen met 10 tegen 3 stemmen.

TITEL XV

Mobiliteit

HOOFDSTUKKEN 1 TOT 3

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft de artikelen 461 tot 473 van het ontwerp van programmawet besproken tijdens haar vergaderingen van dinsdag 26 en woensdag 27 november 2002.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN MOBILITEIT EN VERVOER

De artikelen 461 tot 463 beogen de middelen vast te stellen die de NMBS nodig heeft voor haar financieel herstel.

De artikelen 471 en 472 strekken ertoe de transparantie te waarborgen van de bezoldigingen voor alle autonome overheidsbedrijven.

Artikel 473 voorziet in de wettelijke grondslag van het akoestisch isolatieprogramma voor de woningen in de gebieden die het meest zijn blootgesteld aan de nachtvluchten.

Voor de verantwoording van die bepalingen kan worden verwezen naar de memorie van toelichting van het wetsontwerp (DOC 50 2124/001 en 2125/001, blz. 243 tot 251).

*
* *

L'amendement n° 3 est rejeté par 10 voix contre 3.

L'article 457 est adopté par 10 voix contre 3.

*
* *

L'ensemble des articles 450 à 450, tels que modifiés, est adopté par 10 voix contre 3.

TITRE XV

Mobilité

CHAPITRES 1 A 3

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné les articles 461 à 473 du projet de loi-programme au cours de ses réunions des mardi 26 et mercredi 27 novembre 2002.

I.—EXPOSÉ INTRODUCTIF DE LA VICE-PREMIÈRE MINISTRE ET MINISTRE DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS

Les articles 461 à 463 visent à asseoir les moyens dont la SNCB a besoin pour engager son redressement financier.

Les articles 471 et 472 visent à assurer la transparence des rémunérations pour l'ensemble des entreprises publiques autonomes.

L'article 473 vise à assurer la base légale au programme d'isolation des habitations situées dans les zones les plus exposées au trafic aérien nocturne.

Pour la justification de ces dispositions, il peut être renvoyé à l'exposé des motifs du projet (doc. 50 2124/1 et 2125/1, p. 243 à 251).

II. — ALGEMENE BESPREKING

De heer Jan Mortelmans (Vlaams Blok) rekent voor dat de NMBS dit jaar een tekort van ongeveer 344 miljoen euro mag verwachten. Dat deficit bedroeg vorig jaar 296 miljoen euro. De schulden van de maatschappij nemen elk jaar toe. In 2000 liepen ze op tot 3,9 miljard euro, dit jaar zullen ze 5 miljard euro bedragen en, bij ongewijzigd beleid, zal in 2006 de kaap van de 12 miljard euro worden bereikt. Het is nutteloos elkaar de schuld te geven van die catastrofale situatie, zoals de meerderheidspartijen doen. De maatschappij moet niet alleen het hoofd bieden aan die situatie maar zich ook voorbereiden op de mededinging.

De regering pakt het probleem niet grondig aan : ze schuift de overname van de schuld van de NMBS door naar de volgende regering en, gelukkig nog, op voorwaarde dat de overheidsschuld verminderd is. Er moet ook een bedrijfsplan worden uitgewerkt en aan die voorwaarde zal niet vóór de volgende verkiezingen kunnen worden voldaan.

De regering zal er pas na drieëneenhalf jaar in slaan een nieuwe beheerstructuur op te zetten voor de NMBS. De overheid en ook de paar-groene meerderheid hebben het spoor verwaarloosd.

De heer Jos Ansoms (CD&V) merkt op dat alle belangrijke beslissingen in verband met de NMBS telkens het voorwerp hebben uitgemaakt van bepalingen in een programmawet. Dat is onlangs het geval geweest voor de omzetting van de Europese richtlijnen in verband met de liberalisering van het goederenvervoer per spoor. Dat is weer zo voor de overname van de schuld van de NMBS. Dat wil zeggen dat een grondig parlementair debat eens te meer uitgesloten is. Volgens de spreker toont dat aan dat de paars-groene regering niet bij machte is volwassen compromissen te bedingen. Als de regering met moeilijke dossiers te kampen heeft, maakt ze gebruik van de strategie van de verdragingsmechanismen. Die zijn het gevolg van drie jaar gestuntel, dat de spreker in herinnering wenst te brengen :

– van bij het aantreden van de regering werd het vertrek van de gedelegeerd bestuurder aangekondigd; er zijn drie jaar manoeuvres nodig geweest om dat te bereiken;

– in oktober 2000 werd een meerderheids-overeenkomst aangekondigd over de structuren en de investeringen van de NMBS; die plannen werden ingrijpend gewijzigd door de Europese richtlijnen die in februari 2001 werden aangekondigd; op 30 maart 2001 was sprake van een nieuw akkoord over hetzelfde onderwerp, gevolgd door de « zijsprong » van het Vlaams Parlement, waaraan de eerste minister in september 2001 een einde heeft gemaakt; ten slotte werd het plan in verband met de structuren en de investeringen van

II.— DISCUSSION GÉNÉRALE

M. Mortelmans (Vlaams Blok) relève que la SNCB peut s'attendre cette année à un déficit de quelque 344 millions EUR ; ce déficit s'élevait l'an dernier à 296 millions EUR. Les dettes de la société s'accroissent chaque année ; elles s'élevaient en 2000 à 3,9 milliards EUR ; elles s'élèveront cette année à 5 milliards EUR et, à politique inchangée, le cap des 12 milliards sera atteint en 2006. Il est vain de se renvoyer la responsabilité de cette situation catastrophique, comme le font les partis de la majorité. La société doit non seulement faire face à cette situation, mais également se préparer à la concurrence.

Le gouvernement ne prend pas le problème à bras le corps : il renvoie la reprise de la dette de la SNCB au prochain gouvernement et, encore bien, à la condition que la dette publique ait diminué. Un plan d'entreprise doit également être élaboré et cette condition ne pourra être remplie avant les prochaines élections.

Après trois ans et demi, c'est seulement aujourd'hui que le gouvernement réussit à constituer une nouvelle structure de gestion pour la SNCB. Les pouvoirs publics, y compris la majorité arc-en-ciel, ont négligé le rail.

M. Ansoms (CD&V) relève que toutes les décisions importantes relatives à la SNCB ont chaque fois fait l'objet de dispositions dans une loi-programme. Ce fut récemment le cas de la transposition des directives européennes libéralisant le fret ferroviaire. C'est à nouveau le cas pour la reprise de la dette de la SNCB. C'est à dire qu'un débat parlementaire approfondi est une fois de plus exclu. Cela démontre, de l'avis de l'intervenant, que le gouvernement arc-en-ciel est incapable de négocier des compromis adultes. Confronté à des dossiers difficiles, le gouvernement recourt à la stratégie des manoeuvres dilatoires, fruit de trois années de maladroites, que l'intervenant tient à rappeler :

– dès l'entrée en fonction du gouvernement, le départ de l'administrateur délégué a été annoncé ; il a fallu pas moins de trois années de manoeuvres pour y parvenir ;

– en octobre 2000, un accord de majorité était annoncé sur les structures et les investissements de la SNCB ; les directives européennes, annoncées en février 2001, modifient totalement ces perspectives ; le 30 mars 2001, un nouvel accord ayant le même objet est annoncé, suivi de l'« incartade » du Parlement flamand, auquel le Premier ministre met un terme en juillet 2001 ; finalement, le projet relatif aux structures et aux investissements de la SNCB est déposé en septembre 2001, qu'il a fallu adopter en une nuit ; ces différents

de NMBS ingediend in september 2001 en moest het in één nacht worden aangenomen; na die verschillende episodes hebben we de vaudeville van de korte aanwijzing van de gedelegeerd bestuurder, de heer Heinzmann, meegemaakt; we zijn nu eind 2002 en de problematiek van de schuld van de NMBS wordt behandeld in enkele bepalingen van het ontwerp van programmawet, die in feite een herstructurering voorstelt van de herstructurering van de NMBS die zeer onlangs werd goedgekeurd bij de wet van 22 maart 2002 houdende wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven (DOC 50 1422/001 tot 010).

Die bepalingen passen echter in een kader van bijzondere machten, die echter absoluut moeten worden gemotiveerd door uitzonderlijke omstandigheden welke dringende maatregelen vereisen. Er bestaat geen twijfel over de uitzonderlijke situatie van de NMBS. De spreker verwijst naar de analyse van professor Eddy Van de Voorde (UFSIA), die op middellange of zelfs korte termijn voor de NMBS een soortgelijk scenario ziet als dat van de Sabena. Hij wijst op drie dringende maatregelen welke die deskundige voorstaat :

- een overname van de schuld vóór Europa zich met die sector bemoeit;
- een herkapitalisatie van de onderneming met nieuwe aandeelhouders;
- de onderneming moet worden beheerd zonder optreden van de regering.

De regering vat de koe niet bij de horens aangezien ze de overname van de schuld plant voor 2004, en dan nog onder voorwaarden. Waarom dan een dergelijke haast ?

De spreker wijst erop dat het ontslag van de heer Schouppe als gedelegeerd bestuurder van ABX een nieuw verdragingsmechanisme is, dat de prijs is die moet worden betaald voor de politieke deblokking van het NMBS-dossier.

Die uitlating van de spreker geeft aanleiding tot een discussie met de heren Ludo Van Campenhout en Bart Somers, waarbij die erop attenderen dat het ontslag van de heer Schouppe aan het hoofd van ABX het gevolg is van een eenparige beslissing van de raad van bestuur van de NMBS en dus niet van een politieke beslissing. Ook de heer François Bellot mengt zich in die discussie en wijst op de tekortkomingen in het beheer van de gewezen gedelegeerd bestuurder van de NMBS en op de gebreken in de wet van 1991, die het toezicht van de overheid niet waarborgt.

De heer Lode Vanoost (Agalev-Ecolo) vraagt aan de vice-eerste minister te bevestigen dat de overname van

épisodes ont été suivis du vaudeville autour de la brève désignation de l'administrateur délégué, M. Heinzmann ; aujourd'hui, fin 2002, la problématique de la dette de la SNCB fait l'objet de quelques dispositions dans le projet de loi-programme, qui propose en fait une restructuration de la restructuration de la SNCB, adoptée il n'y a que peu par la loi du 22 mars 2002 portant modification de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques ((doc. 50 1422/1 à 10).

Le cadre dans lequel s'inscrivent ces dispositions correspond de fait à des pouvoirs spéciaux, qui doivent cependant être rigoureusement motivés par des circonstances exceptionnelles qui réclament des mesures urgentes. La situation exceptionnelle de la SNCB ne fait pas de doute. L'intervenant cite l'analyse du professeur Eddy Van de Voorde (UFSIA), qui voit se profiler pour la SNCB, à moyen voire à court terme, un scénario analogue à celui de la Sabena, et rappelle les trois mesures urgentes que cet expert prône :

- une reprise de la dette avant que l'Europe ne se mêle de ce secteur ;
- une recapitalisation de l'entreprise avec de nouveaux actionnaires ;
- l'entreprise doit être gérée sans intervention du gouvernement.

Le gouvernement ne prend pas le taureau par les cornes, puisqu'il ne propose une reprise de la dette de la SNCB qu'à l'horizon 2004, et encore sous conditions. Pourquoi alors une telle hâte ?

Et l'intervenant relève la nouvelle manœuvre dilatoire que constitue l'écartement de M. Schouppe de ses fonctions à la direction d'ABX, qui n'est que le prix à payer pour le déblocage politique du dossier de la SNCB.

Cette déclaration de l'intervenant est à l'origine d'un échange contradictoire avec MM. L. Van Campenhout et B. Somers, ces deux derniers soulignant que l'écartement de M. Schouppe de la direction d'ABX résulte d'une décision unanime du conseil d'administration de la SNCB et ne peut donc être attribué à une décision politique. M. F. Bellot intervient lui aussi dans ce débat et rappelle les carences dans la gestion de l'ancien administrateur délégué de la SNCB et les failles de la loi de 1991 qui ne garantit pas le contrôle par les pouvoirs publics.

M. Lode Vanoost (Agalev-Ecolo) demande à la vice-première ministre de confirmer que la reprise de la dette

de schuld van de NMBS vóór 2004 zal kunnen plaatshebben indien voordien voldaan is aan de voorwaarden die daartoe worden gesteld.

Mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) laakt de werkwijze van de regering in verband met de herstructurering van de NMBS omdat ze elke parlementaire controle uitsluit en omdat ze het parlement zelfs niet in kennis stelt van de cijfergegevens, alsof die niet beschikbaar zouden zijn, terwijl er voortdurend verklaringen worden over afgelegd in de pers.

De spreekster wijst op het amateurswerk van de regering in dit dossier : tijdens de besprekingen die hebben geleid tot de wet van 22 maart 2002 houdende wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven (DOC 50 1422/001 tot 010) heeft de vice-eerste minister duidelijk gezegd dat geen enkele bepaling zou worden gewijzigd; om tegemoet te komen aan de eisen van de nieuwe gedelegeerd bestuurder grijpt men terug naar de oude structuren, weliswaar onder een andere benaming.

III. — ANTWOORDEN VAN DE VICE-EERSTE MINISTER

In antwoord op de vraag van de heer Vanoost herinnert de minister eraan dat een van de voorwaarden die gekoppeld zijn aan de overname van de schuld voortvloeit uit het stabiliteitspact. Volgens het Federaal Planbureau zal de overheidsschuld tussen 2001 en 2007 met 24 % dalen.

Voorts heeft de regering ervoor gekozen de juridische eigenheid van de NMBS te behouden en, om zich te conformeren aan de Europese richtlijnen, heeft ze beslist een «Spoordienst belast met de toewijzing en heffing van rechten» en van een «Instituut van de Spoorwegen» op te richten.

Wat de wijziging van de wet van 1991 betreft, heeft de regering een werkgroep opgericht die bestaat uit deskundigen, de gedelegeerd bestuurder en de voorzitter. Die moet met het oog op de *corporate governance* de antwoorden onderzoeken die moeten worden geboden op de wensen van de gedelegeerd bestuurder. De ontworpen bepalingen zijn ingegeven door het verslag van die groep van deskundigen.

Amendement nr. 93 strekt ertoe een vergissing recht te zetten betreffende de aanwijzing, in het strategisch comité, van de gedelegeerd bestuurder onder de leden van het directiecomité, in plaats van onder de leden van de raad van bestuur waarvan hij deel uitmaakt. Het strategisch comité zal worden voorgezeten door de gedelegeerd bestuurder en het benoemings- en bezoldigings-

de la SNCB pourra avoir lieu avant la fin de 2004, si les conditions qui y sont mises sont réunies plus tôt.

Mme Frieda Brepoels (VU&ID) désapprouve la méthode de travail du gouvernement en ce qui concerne la restructuration de la SNCB, excluant tout contrôle parlementaire, et ne fournissant même pas au parlement les données chiffrées, comme si elles n'étaient pas disponibles, alors qu'elles font sans cesse l'objet de déclarations dans la presse.

L'intervenante souligne l'amateurisme avec lequel le gouvernement procède dans ce dossier : lors des discussions qui ont conduit à l'adoption de la loi du 22 mars 2002 portant modification de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques ((doc. 50 1422/1 à 10), la vice-première ministre affirmait haut et clair qu'aucune de ces dispositions ne serait modifiée ; voilà aujourd'hui que, pour répondre aux exigences du nouvel administrateur délégué, on en revient aux structures antérieures, sous une autre dénomination toutefois.

III.— RÉPONSES DE LA VICE-PREMIÈRE MINISTRE

En réponse à la question de M. Vanoost, la ministre rappelle que l'une des conditions qui assortissent une reprise de la dette résulte du pacte de stabilité. Le Bureau fédéral du Plan prévoit une diminution de la dette publique de 24 % entre 2001 et 2007.

Par ailleurs, le gouvernement a fait le choix de maintenir l'unicité juridique de la SNCB et, pour se conformer aux directives européennes, a décidé la création d'un Institut des chemins de fer pour la régulation et d'un Office de répartition.

En ce qui concerne la modification de la loi de 1991, le gouvernement a constitué un groupe composé d'experts, de l'administrateur délégué et du président, chargé d'examiner, en termes de *corporate governance*, les réponses à apporter aux souhaits de l'administrateur délégué. Le rapport de ce groupe d'experts a inspiré les dispositions en projet.

L'amendement n° 93 vise à rectifier une erreur concernant l'affectation, au sein du comité stratégique, de l'administrateur délégué parmi les membres du comité de direction, plutôt que parmi les membres du conseil d'administration dont il fait partie. Le comité stratégique sera présidé par l'administrateur délégué alors que le comité des nomination et rémunération sera présidé par

comité zal worden voorgezeten door de voorzitter van de raad van bestuur. In dezelfde tekst wordt voorts aangegeven dat de vakbondsafgevaardigden alleen op de voordracht van hun vakbondsinstanties door de minister mogen worden aangewezen.

VI. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Artikel 461

De heer Jos Ansoms (CD&V) vraagt aan de vice-eerste minister preciseringen over de vierde voorwaarde voor de overname van de schuld van de NMBS, namelijk de waarborgen in verband met de schuld die moeten worden opgenomen in het ondernemingsplan. Kan een onderneming die in een zo rampzalige financiële toestand verkeert waarborgen bieden aan de Staat? Die voorwaarde is dubbelzinnig geformuleerd en zou dan ook kunnen dienen als voorwendsel om de overname van de schuld op de helling te zetten, ook als aan de andere voorwaarden voldaan is.

De vice-eerste minister deelt de bezorgdheid van de spreker: het gaat erom te voorkomen dat de schuld van de NMBS een « sneeuwbaaleffect » meemaakt en daarom moet het ondernemingsplan, dat door de onderneming zelf wordt opgesteld, uitdrukkelijk aangeven welke maatregelen worden genomen om de schuld te beheren.

De heer Jos Ansoms (CD&V) heeft jegens de regering hetzelfde wantrouwen als dat wat de regering koestert voor de NMBS. Daarom beoogt zijn amendement nr. 85 een artikel 161 bis in te voegen dat ertoe strekt de bijkomende lasten die de Staat aan de onderneming zou opleggen bij wijze van openbare dienst door de Staat te doen dragen.

Mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) vraagt aan de vice-eerste minister verduidelijkingen over de eerste voorwaarde voor de schuldovername, namelijk « Het maximaal toegelaten schuldniveau bereiken dat wordt toegelaten door de geldende Europese wetgeving ». Wordt hier verwezen naar de bepalingen inzake mededinging?

In verband met de vierde voorwaarde, die verband houdt met het ondernemingsplan, herinnert de spreker aan de bepalingen van artikel 161 decies, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, waarin de datum waarop het ondernemingsplan moet uitgewerkt zijn, gekoppeld wordt aan de vervaldatum van de beheersovereenkomst. Welke datum moet hier nu in aanmerking worden genomen, aangezien de beheersovereenkomst niet werd vernieuwd maar verlengd?

le président du conseil d'administration. Le même texte précise par ailleurs que les représentants syndicaux ne peuvent être désignés par le ministre que sur proposition de leurs instances syndicales.

IV.— DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Article 461

M. Ansoms (CD&V) demande à la vice-première ministre des précisions au sujet de la quatrième condition mise à la reprise de la dette de la SNCB, à savoir les garanties relatives à l'endettement, que le plan d'entreprise doit contenir. Une entreprise qui connaît une situation financière aussi catastrophique que la SNCB peut-elle fournir des garanties à l'État? Cette condition est formulée de manière ambiguë et pourrait dès lors servir de prétexte pour remettre en cause la reprise de la dette alors que les autres conditions seraient rencontrées.

La vice-première ministre partage la préoccupation de l'intervenant: il s'agit d'éviter que la dette de la SNCB ne connaisse un effet « boule de neige » et c'est pourquoi le plan d'entreprise, fait par l'entreprise elle-même, devra expliciter les mesures arrêtées pour gérer la dette.

M. Ansoms éprouve à l'égard du gouvernement la même méfiance que celui-ci éprouve à l'égard de la SNCB. C'est pourquoi son amendement n° 85 tendant à insérer un article 161 bis vise à faire porter par l'État fédéral les charges supplémentaires que ce dernier imposerait à l'entreprise au titre du service public.

Mme Brepoels demande à la vice-première ministre des précisions au sujet de la première condition mise à la reprise de la dette, à savoir, atteindre le niveau maximal autorisé par la législation européenne en vigueur. Est-il fait ici référence aux dispositions en matière de concurrence?

Quant à la quatrième condition, relative au plan d'entreprise, l'intervenante rappelle les dispositions de l'article 162 decies de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, qui lie la date à laquelle le plan d'entreprise doit être élaboré à la date d'expiration du contrat de gestion; celui-ci n'ayant pas été renouvelé mais prolongé, quelle est la date à retenir en l'occurrence?

De vice-eerste minister preciseert dat de Europese wetgeving aan België niets anders oplegt dan het stabiliteitspact in acht te nemen. Krachtens dat pact mag België zijn overheidsschuld niet verhogen boven de 100%; elke verlaging onder die grens mag worden aangewend voor de overname van de schuld. De Europese bepalingen inzake de mededinging zijn opgenomen in aanbevelingen.

Voorts heeft het ondernemingsplan betrekking op de handelsactiviteiten, de opdrachten van openbare dienst, de vervoersplannen enzovoort. Dat ondernemingsplan wordt opgesteld vóór de beheersovereenkomst aangezien die er uitvoering aan verleent. Wat het eerste ondernemingsplan betreft, dat trouwens in bijzonder moeilijke financiële omstandigheden tot stand moet komen, en gelet op de termijnen, heeft de regering beslist eerst de beheersovereenkomst uit te werken. In de toekomst zal het bijgewerkte ondernemingsplan vóór de beheersovereenkomst worden opgesteld.

*
* *

Artikel 161 wordt aangenomen met 8 tegen 5 stemmen en 1 onthouding.

Art. 461bis (nieuw)

De invoeging van dat artikel wordt voorgesteld door *amendement nr. 85 van de heer Ansoms (CD&V) c.s.* (DOC 50 2124/007).

De heer Ansoms licht het amendement toe. Het strekt ertoe de kosten voor de opdrachten van openbare dienst van de NMBS ten laste te leggen van de federale Staat.

Bij de huidige stand van zaken is er niet alleen het probleem van de historische schuld en van de HST-Fin, maar ook het probleem van de schulden die ontstaan doordat de federale Staat de totaliteit van zijn verplichtingen m.b.t. de financiering van de opdrachten van openbare dienst niet volledig nakomt.

Zo wordt de NMBS opgezaaid met 1/3^e van de totale kosten van het investeringsprogramma 2001-2012 voor een bedrag van zowat 6 miljard EUR. Het is zelfs zo dat de federale Staat de dotatie, die in de begroting werd goedgekeurd, niet altijd volledig uitkeert aan de spoorwegmaatschappij, waardoor deze gedwongen wordt om de kosten van de niet ingevulde overheidsengagementen over te nemen. Bovendien vertoont de binnenlandse reizigersdienst sinds 1999 een jaarlijks exploitatietekort van zowat 75 miljoen EUR.

Als de federale overheid het ontstaan van bijkomende schuld wil voorkomen, dan moet zij garanderen dat zij

La vice-première ministre précise que la législation européenne n'impose rien d'autre à la Belgique que de respecter le pacte de stabilité, qui ne permet pas à la Belgique d'augmenter sa dette publique au-delà de 100%; toute diminution en-deçà de cette limite peut être utilisée à la reprise de la dette. Les dispositions européennes en matière de concurrence relèvent de recommandations.

Par ailleurs, le plan d'entreprise concerne les activités commerciales, les missions de service public, le plan de transports, etc... Ce plan d'entreprise est élaboré avant le contrat de gestion, puisque celui-ci en assure l'exécution. En ce qui concerne ce premier plan d'entreprise, à réaliser par ailleurs dans des conditions financières particulièrement difficiles, et vu les échéances, le gouvernement a décidé d'élaborer d'abord le contrat de gestion; dans l'avenir, le plan d'entreprise actualisé sera élaboré avant le contrat de gestion.

*
* *

L'article 161 est adopté par 8 voix contre 5 et 1 abstention.

Art. 461bis (nouveau)

L'insertion de cet article est proposée par *l'amendement n° 85 de M. Ansoms (CD&V) et consorts (doc. 50 2124/007)*.

M. Ansoms présente l'amendement, qui vise à faire porter par l'État fédéral les coûts des missions de service public de la SNCB.

Dans la situation actuelle, le seul problème n'est pas celui de la dette historique et de la Financière TGV, mais également celui des dettes résultant du fait que l'État fédéral ne respecte » pas intégralement ses obligations en matière de financement des missions de service public.

C'est ainsi que la SNCB se voit obligée de prendre en charge un tiers du coût total du programme d'investissements 2001-2012, soit quelque 6 milliards d'euros. Il arrive même que l'État fédéral ne verse pas l'intégralité de la dotation inscrite au budget pour la SNCB. La société se voit dès lors contrainte de prendre en charge les coûts afférents aux engagements non tenus par les pouvoirs publics. En outre, le service « voyageurs » intérieur présente un déficit d'exploitation annuel de quelque 75 millions d'euros.

Si l'État fédéral veut éviter que la SNCB ne contracte de nouvelles dettes, il doit garantir la prise en charge de

alle kosten voor de opdrachten van openbare dienst voor haar rekening neemt.

Amendement nr. 85 van de heer Ansoms wordt verworpen met 8 tegen 5 stemmen en 1 onthouding.

Art. 462

De heer Ansoms (CD&V) wijst erop dat dit artikel de NMBS de mogelijkheid biedt om, in afwijking van het tussen de Staat, HST-Fin, de NMBS en de Federale Participatiemaatschappij gesloten beheersovereenkomst, een vijfde van de dividenden die aan HST-Fin verschuldigd zijn, aan te wenden voor de financiering van maatregelen ten gunste van duurzame mobiliteit. Over welke bedragen gaat het daarbij? *Quid* met de privé-aandeelhouders: werd hun advies ingewonnen? Kunnen zij zich tegen die maatregel verzetten? Om welke maatregelen ter bevordering van duurzame mobiliteit gaat het?

De vice-eerste minister antwoordt dat het gaat om een bedrag van zowat 1,5 miljard oude BEF. De onderhandelingen tussen de NMBS, de FP en HST-Fin nemen pas een aanvang; de regeringscommissaris bij laatstgenoemde vennootschap werd geraadpleegd in verband met het risico dat zulks zou opleveren voor het financieel evenwicht van HST-Fin. Er zou zich alleen een schuldenlastrisico op lange termijn kunnen voordoen, wat de reden is waarom de schuld van HST-Fin zou worden overgenomen met die van de NMBS. De aandeelhouders zullen verder uitbetaald blijven. De schuld van HST-Fin maakt deel uit van de operatie inzake de overname van de schuld van de NMBS.

Uit dat antwoord leidt *de heer Jos Ansoms (CD&V)* af dat het parlement wordt gevraagd een voor kritiek vatbare bepaling goed te keuren waar de aandeelhouders niet achter staan. Hij stelt dat dit artikel de NMBS de mogelijkheid biedt om nieuwe schulden te maken.

Mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) verwijst naar de in artikel 462 opgenomen precisering omtrent de maatregelen inzake duurzame mobiliteit, die worden omschreven als maatregelen genomen in het raam van het derde beheerscontract. Er is helemaal geen derde beheerscontract. *De facto* ligt het in de bedoeling de diverse regeringspartners hun zin te geven; op die manier zadelde de regering HST-Fin met nieuwe schulden op, die de volgende regering dan zal moeten wegwerken in het raam van de operatie inzake de schuldovername.

De vice-eerste minister wijst erop dat het nodig is de NMBS in staat te stellen onderhandelingen te voeren over een protocol dat vers geld vrijmaakt, zonder dat

tous les coûts afférents à l'exécution des missions de service public.

L'amendement n° 85 de M. Ansoms est rejeté par 8 voix contre 5 et 1 abstention.

Art. 462

M. Ansoms (CD&V) rappelle que cet article permet à la SNCB, par dérogation au protocole de gestion entre l'État, TGV-Fin, la SNCB et la Société fédérale de Participations, d'attribuer 1/5^{ème} des dividendes dus à la TGV-Fin au financement de mesures en faveur de la mobilité durable. De quels montants s'agit-il ? Qu'en est-il des actionnaires privés : ont-ils été consultés ? Peuvent-ils s'opposer à cette mesure ? De quelles mesures favorisant la mobilité durable s'agit-il ?

La vice-première ministre répond que le montant représente environ 1,5 milliards d'anciens BEF. Les négociations entre la SNCB, la SFP et la TGV-Fin commencent ; le commissaire du gouvernement auprès de cette dernière société a été consulté quant au risque que cela représenterait pour l'équilibre financier de la TGV-Fin. Seul un risque d'endettement à long terme pourrait survenir, raison pour laquelle la dette de la TGV-Fin serait reprise avec la dette de la SNCB. Seul unles actionnaires continueront à être payés. La dette de la TGV-Fin fait partie de l'opération visant la reprise de la dette de la SNCB.

M. Jos Ansoms (CD&V) relève de cette réponse que le parlement est appelé à adopter une disposition critiquable qui n'a pas l'accord des actionnaires. Il considère que cet article permet à la SNCB de faire de nouvelles dettes.

Mme Frieda Brepoels (VU&ID) relève la précision inscrite à l'article 462 au sujet des mesures en faveur de la mobilité durable, définies comme étant prises dans le cadre du 3^{ème} contrat de gestion. Il n'y a pas de 3^{ème} contrat de gestion. Il s'agit en fait de concéder aux partenaires du gouvernement leurs exigences particulières ; le gouvernement impose ainsi des dettes supplémentaires à la TGV-Fin, que le prochain gouvernement aura à éponger dans le cadre de l'opération de reprise de la dette.

La vice-première ministre rappelle qu'il y a lieu de permettre à la SNCB de négocier un protocole qui libère de l'argent frais, sans que la TGV-Fin soit elle-même

een en ander HST-Fin zelf in moeilijkheden brengt. De onderhandelingen over het protocol zullen binnenkort starten en momenteel lopen de besprekingen over de beheersovereenkomst. Bovendien kan de beheersovereenkomst voorzien in een termijnplanning voor de tenuitvoerlegging van de erin vervatte maatregelen.

De heer André Smets (cdH) vraagt de regering de waarheid te vertellen en alleen dingen te beloven waar ze ook de middelen voor heeft. Hij hekelt het feit dat de regering drie jaar op rij allerlei intentieverklaringen aflegt, en kritiseert het uitdelen van geschenken net vóór de verkiezingen. Hij verwacht een concrete invulling van een en ander, maar ziet niets dan moeilijkheden.

Op dit artikel dient *de heer Jos Ansoms (CD&V)* c.s. amendement nr. 86 (DOC. 50 2124/007) in, alsook sub-amendement nr. 111, met dezelfde mede-indieners (DOC. 50 2124/008).

De heer Ansoms dient het amendement in, dat strekt tot vervanging van de ontworpen bepaling door een nieuw artikel tot oprichting van een Fonds voor duurzame mobiliteit.

Vele sleutels voor het mobiliteitsbeleid situeren zich op het vlak van de gewestelijke bevoegdheid : de ruimtelijke ordening en huisvesting, het wegen- en waterwegenbeleid, het openbaar stads- en streekvervoer ... Toch mogen de inbreng en de verantwoordelijkheid van de federale overheid tot de mobiliteitsbeheersing niet onderschat worden. Er is het beleid inzake het spoorvervoer, er is het beleid inzake de arbeidsverhoudingen tussen werkgever en werknemer (met inbegrip van het woon-werkverkeer), er is de verkeerswetgeving, het verkeerstoezicht en het justitieel beleid inzake verkeer, en niet in het minst is er het beleid inzake fiscaliteit. Men moet inderdaad het mobiliteitsprobleem steeds beschouwen in zijn al zijn aspecten : niet alleen de bereikbaarheid, maar ook de verkeersveiligheid, de verkeersleefbaarheid en de gevolgen van het verkeer voor het milieu behoren daartoe. Ook op deze vlakken hebben niet alleen de gewesten, maar ook de federale overheid een aanzienlijke verantwoordelijkheid.

Gebrek aan gegarandeerde middelen om een daadwerkelijk mobiliteitsbeleid waar te maken.

Het federale verkeersbeleid mist echter trefzekerheid en kracht door een gebrek aan financiële middelen. Enkele voorbeelden :

a) de overheid stelt zich tot doel om het aandeel van het spoor in de vervoersmarkt tegen 2010 te verhogen door het aantal gebruikers - zowel voor het personen-

mise en difficulté. Le protocole sera négocié bientôt et le contrat de gestion est en cours de discussion. En outre, le contrat de gestion peut prévoir un échéancier pour l'exécution des dispositions qu'il contient.

M. André Smets (cdH) demande au gouvernement un discours-vérité, formulant les promesses pour lesquelles il dispose des moyens. Il dénonce l'effet d'annonce des intentions formulées par le gouvernement depuis 3 ans et les cadeaux distribués à la veille des élections. Il attend des réalisations et ne voit que des difficultés.

Cet article fait l'objet de l'amendement n° 86 de *M. Ansoms (CD&V) et consorts (doc. 50 2124/007) et du sous-amendement n° 111 des mêmes auteurs (doc. 50 2124/008)*.

M. Ansoms présente l'amendement, qui vise à remplacer la disposition en projet par un nouvel article, tendant à créer un Fonds pour la mobilité durable.

De nombreuses clés de la politique de mobilité relèvent des compétences des régions : l'aménagement du territoire et le logement, la politique routière et les voies navigables, les transports publics urbains et régionaux ... L'apport et la responsabilité de l'autorité fédérale en matière de maîtrise de la mobilité ne peuvent néanmoins être sous-estimés. Songeons à la politique des transports ferroviaires, à la politique relative aux relations de travail entre les employeurs et les travailleurs (y compris les déplacements entre le domicile et le lieu de travail), aux lois relatives à la circulation routière, au contrôle de la circulation et à la politique judiciaire en matière de circulation ainsi que, et ce n'est pas le moins important de ces instruments, à la fiscalité. Il faut en effet toujours considérer le problème de la mobilité sous tous ses aspects, c'est-à-dire l'accessibilité, mais également la sécurité routière, la viabilité et les répercussions de la circulation sur l'environnement. Les régions, mais aussi l'autorité fédérale détiennent d'importantes responsabilités dans ces domaines.

Manque de moyens garantis pour réaliser une véritable politique de mobilité

La politique fédérale en matière de mobilité manque toutefois d'efficacité et de force par suite d'un manque de moyens financiers. Citons quelques exemples :

a) l'autorité se propose de développer la part du chemin de fer dans le marché du transport d'ici 2010 en augmentant le nombre d'usagers de 50%, tant en trans-

vervoer als het goederenvervoer - met 50 % op te drijven. Dit veronderstelt echter een investeringsprogramma, waarvan ondertussen reeds blijkt dat het bij de huidige gang van zaken onbetaalbaar is ;

b) meer nog : er is de enorme schuldenlast van de NMBS, die op het einde van deze regeerperiode reeds meer dan 6 miljard euro zal bedragen. De regering giet haar voornemen om deze schulden over te nemen in artikel 461 van deze programmawet, maar heeft daarvoor nog geen financiële onderbouwing ;

c) er is de machteloosheid van de overheid (of is het onwil ?) om te garanderen dat de huidige dienstverlening aan de treinreiziger gefinancierd wordt, terwijl er nog zoveel kwaliteitsvereisten zijn waaraan bij gebrek aan voldoende financiële middelen nauwelijks of niet kan worden gedacht. Erger nog : in deze noodtoestand voor de NMBS plant zij reeds nieuwe voorkeurtarieven en gunstmaatregelen door de HST-Fin te plunderen ;

d) er is de machteloosheid van het politieapparaat om een daadwerkelijk verkeershandhavingsbeleid te voeren bij gebrek aan voldoende personeel maar fundamenteel vooral een gebrek aan voldoende middelen. Dit geldt niet alleen voor het federale vlak, waar de huidige provinciale verkeerseenheden worden omgebouwd tot een autosnelwegenpolitie die nauwelijks meer aan verkeershandhaving toekomt, maar ook voor de kleinere landelijke politiezones. Men kan in dat verband een voorbeeld nemen aan de Nederlands aanpak, die de politie-regio's ondersteunt met een 700-tal gespecialiseerde politiemensen en met het nodige materiaal en werkingsmiddelen ;

e) de machteloosheid van het gerechtelijk apparaat om een betrouwbare «sluitsteen van de verkeershandhaving» te zijn, terwijl er nog zoveel onbeantwoorde behoeften zijn m.b.t. een kwaliteitsvolle aanpak van rechtspraak in verkeerszaken ;

f) een tekort aan middelen om de nodige fiscale stimuli te geven aan een mobiliteitsbeleid dat de duurzaamheid in alle opzichten op het oog heeft. Zo dient men de betaalbaarheid van de rijopleiding voor nieuwe bestuurders te garanderen, dient men, wat het goederenvervoer betreft, fiscale stimuli te geven aan de milieuvriendelijke vervoerwijzen (binnenvaart, spoor, kustvaart, pijpleiding ...) of aan bedrijfsvervoerplannen wat het woon-werkverkeer betreft ...

port de voyageurs qu'en transport de marchandises. Cela suppose toutefois la mise en œuvre d'un programme d'investissement, qui entre-temps, vu l'état actuel des choses, s'avère déjà inabordable ;

b) mais en outre : il y a l'endettement énorme de la SNCB, qui atteindra déjà plus de 6 milliards d'euros à la fin de la législature actuelle. Le gouvernement envisage, par l'article 461 de la loi-programme, de reprendre cette dette, mais il ne dispose encore d'aucune base financière à cet effet ;

c) il y a l'impuissance de l'autorité (ou s'agit-il d'une question de volonté) à garantir le financement du service actuel au voyageur, alors qu'il y a encore tant d'exigences de qualité qui ne peuvent guère ou pas être envisagées en raison d'une insuffisance de moyens financiers. Mais il y a pire : alors que la SNCB connaît cet état de crise, l'autorité prévoit déjà d'accorder de nouveaux tarifs de faveur et de nouvelles mesures préférentielles, et ce, en pillant la Financière TGV ;

d) il y a l'impuissance de l'appareil policier à mener une réelle politique répressive en matière de circulation, par suite d'un manque de personnel, mais, fondamentalement, par manque de moyens. Cela vaut non seulement pour le niveau fédéral, où les actuelles unités provinciales de circulation sont transformées en police des autoroutes, celle-ci n'arrivant guère plus à prendre des mesures répressives en matière de circulation, mais également pour les petites zones de police rurales. À cet égard, on peut s'inspirer de la méthode néerlandaise, les régions de police bénéficiant de l'appui de quelque 700 policiers spécialisés ainsi que du matériel et des moyens de fonctionnement nécessaires ;

e) l'impuissance de l'appareil judiciaire à être une « clef de voûte » fiable de la répression en matière de circulation, alors que les besoins non satisfaits sont encore tellement nombreux en termes de qualité de la jurisprudence en matière de roulage ;

f) un manque de moyens pour proposer les incitants fiscaux nécessaires dans le cadre d'une politique de mobilité visant la durabilité sous tous ces aspects. C'est ainsi qu'il faudrait garantir l'accessibilité financière de la formation à la conduite pour les nouveaux conducteurs ; accorder des incitants fiscaux, en matière de transport de marchandises, aux modes de transport respectueux de l'environnement (navigation fluviale, chemins de fer, navigation côtière, pipeline...) ou, en matière de déplacements entre le domicile et le lieu de travail, aux plans de transports d'entreprise,...

Wettelijk vastgelegde financiële krijtlijnen voor een duurzaam mobiliteitsbeleid

Met de oprichting van dit Fonds voor duurzame mobiliteit tekent de wetgever krijtlijnen uit om een duurzaam mobiliteitsbeleid financieel mogelijk te maken.

a) Naar de overheid toe bepaalt zij een onbetwiste voorafname van een aanzienlijk bedrag op de overheidssinkomsten ten behoeve van het mobiliteitsbeleid. In werkelijkheid betekent zulks impliciet de aanvaarding van de consequenties van deze keuze voor andere sectoren van het beleid. De mobiliteitscrisis is dermate acuut, dat een dergelijke radicale ingreep zich opdringt ;

b) naar de bevolking toe is de oprichting van zulk fonds een garantie dat, wanneer er van haar op een of andere wijze ontmoedigende maatregelen worden getroffen, m.b.t. het autogebruik (bv. verkeersboetes, een energietaks op Europees vlak) de opbrengsten daarvan ook daadwerkelijk besteed worden aan de algemene oplossing van het probleem.

Respect voor de gewestelijke bevoegdheden : een evidentie

Het is evident dat de federale overheid met de mogelijkheden die het federaal mobiliteitsfonds haar biedt binnen de perken van haar bevoegdheden moet blijven, niet alleen wat betreft de inkomsten maar ook de uitgaven met de beschikbare middelen van zulk fonds. Zo kunnen inkomsten uit parkeerretributies of uit rekeningrijden nooit in een federaal fonds terecht komen, omdat het hier gaat om vormen van gebruiksrecht van wegeninfrastructuur, en dat is het bevoegdheidsdomein van de wegbeheerders. En als de federale overheid bv. het gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid wil steunen, dan kan zij dat onder meer doen door het subsidiëren van alcoholcontroletoestellen, van onbemande camera's, door het toekennen van bijkomend gespecialiseerd politiepersoneel aan de politiezones m.b.t. de verkeershandhaving, enz. Anderzijds is het aan de gewesten om, indien zij zulks wensen, bv. congestieheffingen in te voeren of in samenwerking met de gemeenten te werken aan de herinrichting van de wegeninfrastructuur en aan de verbetering van het openbaar stads- en streekvervoer.

Directives financières légales d'une politique de mobilité durable

En créant ce fonds pour la mobilité durable, le législateur arrête les directives permettant de réaliser financièrement une politique de mobilité durable.

a) Au niveau de l'autorité, la création d'un tel fonds implique qu'un montant considérable des recettes publiques sera prélevé sans contestation possible au profit de la politique de mobilité durable. En réalité, cela entraîne implicitement l'acceptation des conséquences de ce choix pour les autres secteurs de la politique. La crise de la mobilité est telle qu'il s'impose d'intervenir de façon aussi radicale ;

b) Pour la population, la création d'un tel fonds est une garantie que les recettes de mesures en quelque sorte décourageantes prises à son égard en ce qui concerne l'utilisation de la voiture (par exemple, les amendes en matière de roulage, une taxe sur l'énergie au niveau européen) seront effectivement affectées à la réalisation d'une solution globale du problème.

Respect évident des compétences régionales

Il est évident que l'autorité fédérale, avec les possibilités que lui offre le fonds fédéral de mobilité doit veiller à ne pas outrepasser les limites de ses compétences, non seulement en ce qui concerne les recettes, mais aussi les dépenses des moyens disponibles d'un tel fonds. Ainsi, les recettes des parkings ou de la tarification à l'usage ne peuvent jamais être affectées à un fonds fédéral, étant donné qu'il s'agit de droits d'utilisation de l'infrastructure, matière relevant de la compétence des gestionnaires de la voie publique. Si l'autorité fédérale souhaite, par exemple, soutenir la politique communale en matière de sécurité routière, elle peut le faire notamment en accordant des subsides pour l'appareillage de contrôle du taux d'alcoolémie, pour les caméras automatiques, du personnel policier spécialisé aux zones de police en ce qui concerne les mesures de matière de répression en matière de circulation, etc. À l'inverse, c'est aux régions qu'il incombe, si elles le souhaitent, d'instaurer, par exemple, des taxes sur les embouteillages ou de coopérer avec les communes en vue du réaménagement de l'infrastructure routière et de l'amélioration des transports publics urbains et vicinaux.

De stijging van het fonds

De oprichting van zulk fonds heeft uiteraard geen zin als er niet tegelijkertijd wordt gezegd waar de inkomsten vandaan komen. In het voorgelegde amendement voorzien wij volgende inkomstenbronnen :

a) de stijging van de overheidsinkomsten uit voertuigen, verzekeringen, wegverkeer

Jaarlijks realiseert de federale overheid een hele reeks ontvangsten die te maken hebben met voertuigen en met het gebruik van deze voertuigen, zoals bv.

- de BTW op de handel in motorvoertuigen en onderdelen ervan, op het onderhoud van deze voertuigen, op verzekeringspremies, op brandstoffen, op auto-parkeergarages ...,
- de taksen op verzekeringspremies ;
- de accijnzen op brandstoffen enz.

In bijlage vindt men de opbrengsten van deze federale overheidsinkomsten, op basis van de gegevens uit de jaarverslagen van FEBIAC.

Welnu, naarmate het motorvoertuigenpark en de afgelegde voertuigkilometers stijgen, stijgen meteen ook de overheidsinkomsten uit al deze sectoren. Wij stellen voor deze stijging meteen te reserveren voor het fonds voor duurzame mobiliteit. Als jaarlijkse inkomsten voor het mobiliteitsfonds wordt steeds het verschil aangerekend tussen het voorafgaande jaar en het tweede jaar dat voorafging aan het voorafgaande jaar. Indien dit systeem in het jaar 2000 was toegepast (dus : het verschil tussen 1997 en 1999) dan zou het om een bedrag gaan van 22 miljard frank (550 miljoen euro).

b) de opbrengsten van de verkeersboetes

Op dit ogenblik bedragen deze ongeveer 125 à 150 miljoen euro. Als het wetsontwerp over de verkeersveiligheid wordt goedgekeurd, dan mag men een stijging van 20 à 30 % verwachten, enkel en alleen omwille van de verhoging van de boetes. Die meeropbrengst - die nog hoger kan zijn naarmate er ook daadwerkelijk veel meer geverbaliseerd wordt zonder al te veel te seponeren - zal echter naar de lokale politiezones gaan. In alle geval mag men rekenen dat het Fonds voor duurzame mobiliteit met de verkeersboetes gestijfd kan worden met ongeveer 5 à 6 miljard frank.

L'alimentation du fonds

Il est clair que la création d'un tel fonds n'a de sens que si l'on précise d'où proviennent les recettes. Le présent amendement prévoit les sources de recettes suivantes :

a) l'augmentation des recettes publiques générées par les véhicules, les assurances, la circulation routière

Chaque année, l'autorité fédérale perçoit toute une série de recettes provenant des véhicules et de l'utilisation de ces véhicules, par exemple :

- la TVA générée par le commerce des véhicules automoteurs et des pièces, l'entretien des véhicules, les primes d'assurance, les carburants, les parkings, ...
- les taxes dues sur les primes d'assurance ;
- les accises sur les carburants, etc.

Une annexe au présent amendement présente les produits de ces recettes publiques fédérales, sur la base des données provenant des rapports annuels de FEBIAC.

Lorsque le parc de véhicules automoteurs et les kilomètres parcourus par véhicule augmentent, les recettes publiques générées par ces différents secteurs augmentent également. Nous proposons de réserver immédiatement cette augmentation pour le fonds pour la mobilité durable. Les recettes annuelles du fonds pour la mobilité sont toujours fixées sur la base de la différence entre les recettes de la dernière année et celles de l'avant-dernière année précédant cette année-là. Si ce système avait été appliqué en 2000 (soit la différence entre 1997 et 1999), il aurait rapporté un montant de 22 milliards de francs (550 millions d'euros).

b) le produit des amendes de roulage

Actuellement, il oscille entre 125 et 150 millions d'euros. En cas d'adoption du projet de loi relative à la sécurité routière, on peut s'attendre à une hausse de 20 à 30%, uniquement par suite de l'augmentation des amendes. Ce produit supplémentaire – qui peut encore augmenter dans la mesure où l'on verbalise davantage et ne procède pas trop à un classement sans suite – sera toutefois affecté aux zones de police locale. On peut en tout cas prévoir que le Fonds pour la mobilité durable sera alimenté par les amendes de roulage à concurrence de quelque 5 à 6 milliards de francs.

c) de opbrengsten van een eventuele Europees geïnde energietaks.

In tegenstelling tot wat Nederland enkele jaren geleden realiseerde (het beruchte «kwartje van Kok» aan de pomp) zijn wij er geen voorstanders van om op eigen initiatief een energietaks op te leggen. Indien echter Europa tot een energietaks beslist, dan moet de opbrengst daarvan, voorzover die afkomstig is van brandstofgebruik door het verkeer, ook naar het fonds voor duurzame mobiliteit gaan. Aangezien het wegverkeer op dit ogenblik zowat 10 miljard liter brandstof gebruikt, zou de energietaks ook een ernstige imput kunnen brengen in het fonds voor duurzame mobiliteit.

Uiteraard is deze bepaling uitermate voordelig; de belangrijkste bedoeling van deze bepaling is om te voorkomen dat de opbrengsten van de eventuele Europees geheven energietaks, voorzover zij voortkomen uit de gepresteerde voertuigenkilometers en de daarvoor nodige brandstof, ondoordacht voor andere doeleinden (bv. financiering van de sociale zekerheid, of lastenvermindering voor de ondernemingen) zou worden aangewend.

d) het bedrag dat in de begroting 2003 is voorzien voor de NMBS.

De bedoeling van deze bepaling is dat het mobiliteitsfonds niet zou misbruikt worden om courante uitgaven voor de NMBS te financieren. Door dit bedrag wettelijk in te schrijven in het mobiliteitsfonds, wordt zulks voorkomen.

Anderzijds wil dit amendement het ook mogelijk maken voor de federale overheid om deze dotatie voor het fonds nog te verhogen, indien zij zulks nodig acht om haar mobiliteitsdoelstellingen daadwerkelijk te realiseren of de schulden van de NMBS over te nemen. Het door de overheid jaarlijks in te schrijven bedrag uit de algemene middelen mag immers het bedrag, voorzien in de begroting 2003 voor de NMBS, overschrijden.

Verschil met het Wegenfonds van de voorbije decennia

Het Wegenfonds van de voorbije decennia is destijds vreselijk ontspoord, zodat in 1988, bij de regionalisering van Openbare Werken, bleek dat de totale af te lossen schuld op dat ogenblik zowat 565 miljoen euro (2300 miljard frank) bedroeg.

c) le produit d'une éventuelle taxe sur l'énergie perçue à l'échelle européenne

À l'inverse des Pays-Bas qui, il y a quelques années, ont appliqué une taxe perçue à la pompe (la fameuse «*kwartje van Kok*»), la Belgique n'a jamais été favorable à l'application d'initiative d'une taxe sur l'énergie. Si l'Europe devait toutefois décider d'introduire une taxe sur l'énergie, le produit de celle-ci, dans la mesure où il est généré par la consommation de carburant pour la circulation, devrait également être versé au fonds pour la mobilité durable. Étant donné qu'à l'heure actuelle, la consommation de carburant pour la circulation s'élève à quelque 10 milliards de litres, la taxe sur l'énergie pourrait rapporter un montant considérable au fonds pour la mobilité durable.

Il va de soi que cette disposition est assortie de sérieuses réserves; son principal objectif est d'éviter que le produit d'une éventuelle taxe sur l'énergie prélevée au niveau européen, pour autant qu'il provienne des kilomètres véhicule parcourus et du carburant nécessaire à cet effet, soit affecté de façon inconséquente à d'autres buts (par exemple, au financement de la sécurité sociale ou à une réduction des charges pour les entreprises).

d) le montant inscrit au budget 2003 au profit de la SNCB

L'objectif de cette disposition est d'éviter qu'il soit abusé du fonds pour la mobilité afin de financer des dépenses courantes de la SNCB. Ce risque n'existe pas si la loi réserve ce montant au profit du fonds pour la mobilité.

D'autre part, le présent amendement vise également à permettre à l'autorité fédérale d'augmenter cette dotation au fonds, si elle le juge nécessaire pour réaliser effectivement ses objectifs de mobilité. Le montant que l'autorité doit inscrire chaque année dans les moyens généraux peut en effet excéder le montant inscrit dans le budget 2003 pour la SNCB.

Différence avec le Fonds des routes des décennies précédentes

Le Fonds de routes des décennies précédentes a subi, à l'époque, un horrible dérapage, tant et si bien qu'en 1988, lors de la régionalisation des Travaux publics, il s'est avéré que la dette totale à rembourser s'élevait, à ce moment, à quelque 565 millions d'euros (2300 milliards de francs).

Wij willen zulke ontsparing van het Fonds voor duurzame mobiliteit voorkomen. Daarom sluiten wij uit dat het Fonds leningen aangaat of bepaalde initiatieven vooraf laat financieren.

Weerzin tegen fondsen

Wij zijn ons ervan bewust dat de overheid aarzelend en zelfs weigerachtig staat t.o.v. de creatie van fondsen; de ervaringen uit het verleden met deze financieringstechniek zijn inderdaad zeker niet altijd positief. En wij zijn het ermee eens dat het een uitzonderlijke techniek moet blijven. Maar wij aarzelen geen moment om te stellen dat de mobiliteitsproblematiek in al zijn aspecten deze techniek verdient: wij mogen immers niet vergeten dat het verkeersinfarct een monsterachtige en zeer reële bedreiging is voor het sociaal-economische leven, voor de tewerkstelling en voor het leefmilieu in de ruimste zin van het woord, en dat «alle hens aan dek» moeten worden geroepen. De mobiliteitsproblematiek wordt zeer snel de prioriteit der prioriteiten, en zij moet terdege beseffen welke mogelijkheden zij terzake heeft vanuit haar eigen bevoegdheden en dus ook welke verantwoordelijkheid zij terzake draagt.

Tenslotte zou zulk mobiliteitsfonds geen uitzondering zijn: bij de federale begroting zijn er ook meerdere andere fondsen. Zonder volledig te zijn verwijzen we naar bv. het fonds voor het evenwicht in de sociale zekerheid (bij het departement sociale zaken), het rampenfonds (bij het departement verkeer en infrastructuur), het fonds voor de vergoeding van slachtoffers van opzettelijke gewelddaden (bij het departement justitie), de fondsen voor de risico's van zware ongevallen en van nucleaire ongevallen (departement binnenlandse zaken), het fonds tot het gebruik van de verkoop van onroerende goederen in het buitenland (departement buitenlandse zaken), het Overlevingsfonds Derde Wereld (ontwikkelingssamenwerking), het fonds voor prestaties tegen betaling (departement defensie), de fondsen voor de technische veiligheid van kerninstallaties en voor de preventie van zware ongevallen (departement tewerkstelling en arbeid), het landbouwfonds en het fonds voor de gezondheid en de productie van de dieren (departement middenstand en landbouw) enz. Wij aarzelen niet om te stellen dat de redenen om een mobiliteitsfonds op te richten veel zwaarder zijn dan de motieven om bepaalde andere begrotingsfondsen te verantwoorden.

Nous tenons à éviter tout dérapage de ce type pour le Fonds pour la mobilité durable et excluons dès lors que le Fonds contracte des emprunts ou fasse préfinancer certaines initiatives.

Réticence à l'égard des fonds

Nous sommes conscients du fait que l'autorité est hésitante, voire rétive face à la création de fonds: les expériences du passé concernant cette technique de financement n'ont pas toujours été positives, loin s'en faut. Nous reconnaissons que le recours à cette technique doit demeurer exceptionnel. Mais nous n'hésitons pas un seul instant à affirmer qu'il s'agit d'une technique appropriée pour s'attaquer à la problématique de la mobilité dans tous ses aspects: on ne peut en effet perdre de vue que l'infarctus de la circulation menace très réellement et dans des proportions alarmantes la vie socio-économique, l'emploi et l'environnement dans le sens le plus large du terme et que tout le monde doit fournir un effort. La problématique aura tôt fait de devenir la priorité des priorités et il appartient à l'autorité de prendre conscience des possibilités dont elle dispose en fonction de ses propres compétences et, dès lors, de la responsabilité qui est la sienne en la matière.

Un tel fonds pour la mobilité n'aurait du reste rien d'exceptionnel: le budget fédéral compte divers autres fonds. Citons, de façon non exhaustive, le fonds pour l'équilibre de la sécurité sociale (inscrit au département des Affaires sociales), le fonds des calamités (au département des Communications et de l'Infrastructure), le fonds destiné à l'indemnisation des victimes d'actes intentionnels de violence (au département de la Justice), le fonds pour les risques d'accidents majeurs et d'accidents nucléaires (au département de l'Intérieur), le fonds destiné à l'utilisation du produit de la vente de biens immeubles sis à l'étranger (au département des Affaires étrangères), le Fonds de survie pour le tiers monde (à la Coopération au développement), le fonds pour prestations contre paiement (au département de la Défense nationale), le fonds pour la sécurité technique des installations nucléaires et le fonds pour la prévention des accidents majeurs (au département de l'Emploi et du Travail), le fonds agricole et le fonds de la santé et de la production des animaux (au département des Classes moyennes et de l'Agriculture). Nous n'hésitons pas à affirmer que les motifs justifiant la création d'un fonds pour la mobilité sont nettement plus importants que ceux qui ont inspiré la création de certains autres fonds budgétaires.

Ministerieel comité voor duurzame mobiliteit

Er is weliswaar één groot verschil : het mobiliteitsbeleid overschrijdt de grenzen van de verschillende departementen, terwijl de organieke begrotingsfondsen altijd onder één minister ressorteren. Zonder wetwijziging is niet mogelijk om een begrotingsfonds te laten ressorteren onder verschillende ministers. Maar het kan niet zijn dat begrotingstechnische problemen een dringend en noodzakelijk mobiliteitsmanagement met betrekking op verschillende departementen, onmogelijk zouden maken. Begrotingstechnieken zijn bijzonder belangrijk, maar men mag er anderzijds ook geen fetisj van maken. Belangrijk is dat het mobiliteitsmanagement en de zorg voor gezonde en overzichtelijke overheidsfinanciën hand in hand kunnen gaan. Daarom stellen wij een wettelijke regeling voor die het mobiliteitsfonds onder een comité van functioneel bevoegde ministers onder het voorzitterschap van de eerste-minister, dat collegiaal alle beslissingen neemt m.b.t. de bevordering van de duurzame mobiliteit.

De functioneel bevoegde ministers zijn hierbij : de minister van mobiliteit en vervoer, (NMBS, verkeerswetgeving) de minister van financiën (fiscaliteit), de minister van Binnenlandse Zaken (verkeerspolitie), de minister van Justitie (vervolgingsbeleid voor verkeersmisdrijven), de minister van Tewerkstelling en Arbeid (woon-werkverkeer in het arbeidsrecht)

De oprichting van zulk ministerieel comité lijkt ons noodzakelijk, omdat mobiliteit te maken heeft met vele aspecten die buiten het bevoegdheidssterrein van de federale verkeersminister liggen en die over de verschillende bevoegdheidssterreinen heen moeten geïntegreerd worden.

Slotopmerking

Doordat het artikel 462 vervangen wordt door een tekst die een fonds voor duurzame mobiliteit opricht, wordt ook meteen de overdracht van 1/5 van de dividenden van de HST-Fin overbodig en meteen ook geschrapt.

De overheid kan dus de « operatie », die voorzien is in de tekst van het artikel 462, in principe doen binnen het kader van het fonds voor duurzame mobiliteit. Evenwel lijkt het ons inhoudelijk verbijsterend dat - in het kader van de enorme NMBS-schulden, een bedrag te voorzien voor nieuwe voorkeurtarieven. Dit lijkt ons een roofofbouw te zijn op de toekomst.

*
* *

Comité ministériel pour la mobilité durable

Il y a néanmoins une différence d'envergure : la politique de mobilité concerne différents départements, alors que les fonds budgétaires organiques ressortissent toujours à un seul ministre. Sans modifier la loi, il est impossible de faire relever un fonds budgétaire de plusieurs ministres. On ne peut toutefois admettre que les problèmes de technique budgétaire entravent l'élaboration urgente et indispensable d'une politique de mobilité concernant différents départements. Malgré leur extrême importance, les techniques budgétaires ne doivent pas être érigées en tabous. Il est important que la politique de mobilité soit parfaitement conciliable avec le souci de la santé et de la transparence des finances publiques. C'est la raison pour laquelle nous proposons une disposition légale faisant relever le fonds pour la mobilité d'un comité de ministres compétents en fonction de leurs attributions, présidé par le premier ministre, et chargé de prendre collégialement toutes les décisions relatives à la promotion de la mobilité durable.

Les ministres compétents en fonction de leurs attributions sont : le ministre de la Mobilité et des Transports (SNCB, législation en matière de roulage), le ministre des Finances (fiscalité), le ministre de l'Intérieur (police de la circulation), le ministre de la Justice (politique des poursuites pour les infractions en matière de roulage), le ministre de l'Emploi et du Travail (déplacements entre le domicile et le lieu de travail dans le droit du travail).

La création d'un tel comité ministériel nous paraît indispensable, dès lors que la mobilité touche de nombreux aspects sortant du domaine de compétences du ministre fédéral des communications et devant être intégrés dans les différents domaines de compétences.

Observation finale

Étant donné que l'article 462 est remplacé par un article créant un fonds pour la mobilité durable, le report d'un cinquième des dividendes de la Financière TGV est superflu et dès lors supprimé.

En principe, l'autorité peut donc réaliser l'« opération » prévue à l'article 462, dans le cadre du fonds pour la mobilité durable. Sur le fond, il nous paraît cependant effarant de prévoir – dans le cadre des dettes énormes de la SNCB – de nouveaux tarifs préférentiels. Cela nous paraît miner l'avenir.

*
* *

Het door de heer Ansoms ingediende subamendement nr. 111 verdaagt de datum waarop de fiscale en parafiscale ontvangsten hun beslag krijgen waarvan sprake in § 3, c, van de ontworpen bepaling, naar 1 januari 2005.

Mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) waardeert de door de heer Ansoms geleverde inspanning, maar wijst erop dat zij er voorstander van is het spoorbeleid en de mobiliteit zo snel mogelijk te defederaliseren.

De heer Jan Mortelmans (Vlaams Blok) vindt het jammer dat de CD&V steeds maar een federale logica blijft aanhouden. Alleen de defederalisering van het mobiliteitsbeleid zal dat beleid efficiënt kunnen maken.

De heer Jos Ansoms (CD&V) wijst erop dat zolang België een federaal land is, er ook inzake mobiliteit federale bevoegdheden zullen zijn. Zijn voorstel geeft blijk van realiteitszin.

De heer Francis Van den Eynde (Vlaams Blok) stelt dat het land federaal zal blijven zolang de Vlaamse partijen van de meerderheid dat zullen gedogen.

*
* *

Subamendement nr. 111 van de heer Ansoms wordt verworpen met 10 tegen 2 stemmen en 4 onthoudingen.

Amendement nr. 86 van de heer Ansoms wordt verworpen met een zelfde stemuitslag.

Artikel 462 wordt aangenomen met 10 tegen 6 stemmen en 1 onthouding.

Art. 463

Mevrouw Brepoels onderstreept dat het advies van de Raad van State wijst op een tegenstrijdigheid tussen de memorie van toelichting en de formulering van het artikel. Zal de kapitaalsverhoging tot een vermindering van de inbreng van de Staat leiden? Zo ja, waarom vermeldt dit artikel dat dan niet?

De vice-eerste minister antwoordt dat het daarbij gaat om een door de regering gemaakte keuze en verwijst voorts naar de begroting.

De heer Ansoms dient amendement nr. 94 (DOC 50 2124/007) in, tot weglating van dit artikel, dat overbodig is geworden door het Fonds voor duurzame ontwikkeling, waarvan de oprichting door amendement nr. 86 wordt voorgesteld.

Le sous-amendement n° 111 présenté par M. Ansoms reporte au 1^{er} janvier 2005 la date à laquelle les recettes fiscales et parafiscales faisant l'objet du § 3, c, de la disposition proposée, entre en vigueur.

Mme Frieda Brepoels (VU&ID) apprécie les efforts de M. Ansoms, mais rappelle qu'elle est en faveur de la régionalisation la plus rapide possible de la politique ferroviaire et de la mobilité.

M. Jan Mortelmans (Vlaams Blok) regrette que le CD&V persiste à se situer dans une logique fédérale. Seule la défédéralisation de la politique en matière de mobilité rendra celle-ci efficace.

M. Jos Ansoms (VD&V) rappelle que tant que la Belgique reste fédérale, il y aura des compétences fédérales, également en matière de mobilité. Sa proposition s'inspire de ce principe de réalité.

M. Francis Van den Eynde (Vlaams Blok) soutient que le pays restera fédéral tant que les partis flamands de la majorité le toléreront.

*
* *

Le sous-amendement n° 111 de M. Ansoms est rejeté par 10 voix contre 2 et 4 abstentions.

L'amendement n° 86 de M. Ansoms est rejeté par le même vote.

L'article 462 est adopté par 10 voix contre 6 et 1 abstention.

Art. 463

Mme Brepoels souligne que l'avis du Conseil d'État relève une discordance entre l'exposé des motifs et la formulation de l'article. L'augmentation de capital entraînera-t-elle une diminution de l'apport de l'État? Si oui, pourquoi l'article ne le mentionne-t-il pas?

La vice-première ministre répond qu'il s'agit d'un choix du gouvernement et renvoie au budget.

M. Ansoms propose l'amendement n° 94 (DOC 50 2124/007), qui tend à supprimer cet article, rendu inutile par le Fonds pour la mobilité durable, dont la création est proposée par l'amendement n° 86.

Artikel 463 wordt aangenomen met 10 tegen 5 stemmen en 1 onthouding; amendement nr. 94 van de heer Ansoms vervalt dientengevolge.

Art. 463bis(nieuw)

Amendement nr. 95 (DOC. 50 2124/007) van de heer Ansoms c.s. stelt de schrapping voor van artikel 156, 4°, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

Het punt 4° werd ter gelegenheid van de goedkeuring van het wetsontwerp 1422/001 tot herstructurering van de NMBS ingevoegd in de wet. Het beoogt de exploitatie van een aantal grensoverschrijdende treinen tot aan de eerste halteplaats op de spoorweg aan de andere kant van de grens te doen erkennen als binnenlandse reizigersdienst.

Het grensoverschrijdende reizigersverkeer met gewone treinen is veelal bijzonder onrendabel.

Volgens de huidige tekst van de wet van 21.03.1991 zijn al deze grensoverschrijdende verbindingen «internationale» verbindingen» en worden ze dus niet betaald. De nieuwe formulering impliceert dat al deze verbindingen betaald worden.

Vast staat dat een aantal onrendabele grensovergangen zal betaald worden in het kader van het binnenlands reizigersverkeer, wat de exploitatiekost natuurlijk de hoogte zal injagen. Dit lijkt de spreker niet verantwoord, zeker nu blijkt dat de NMBS met een jaarlijks exploitatietekort kampt van zowat 75 miljoen EUR.

Amendement nr. 95 van de heer Ansoms wordt verworpen met 9 tegen 5 stemmen en 1 onthouding.

Art. 463ter(nieuw)

Aamendement nr. 96 (Doc. 50 2124/007).van de heer Ansoms c.s. stelt de invoeging van dit artikel voor.

De heer Ansoms dient dit amendement in, dat ertoe strekt de overdracht naar de gewesten mogelijk te maken van delen van de infrastructuur en van de spoordienst.

L'article 463 est adopté par 10 voix contre 5 et 1 abstention ; l'amendement n° 94 de M. Ansoms devient dès lors sans objet.

Art. 463bis (nouveau)

L'insertion de cet article est proposée par l'amendement n° 95 de M. Ansoms et consorts (doc. 50 2124/007) visant à supprimer à l'article 156 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, le point 4°.

Le 4° a été inséré dans la loi à l'occasion de l'adoption du projet de loi 1422/001 portant modification de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques. Il vise à faire reconnaître l'exploitation d'une série de trains transfrontaliers jusqu'au premier point d'arrêt situé sur le réseau ferroviaire de l'autre côté de la frontière comme un service intérieur de transport de voyageurs.

D'une manière générale, le transport transfrontalier de voyageurs au moyen de trains ordinaires est particulièrement peu rentable.

Conformément au texte actuel de la loi du 21 mars 1991, toutes ces liaisons transfrontalières sont des «liaisons internationales», qui ne sont dès lors pas subsidiées. Le libellé proposé implique que toutes ces lignes seront subsidiées.

Il est établi qu'un certain nombre de liaisons transfrontalières non rentables seront subsidiées dans le cadre du trafic voyageurs intérieur, ce qui ne manquera bien entendu pas de faire augmenter les coûts d'exploitation. Cela ne nous paraît pas justifié, d'autant qu'ils s'avèrent aujourd'hui que la SNCB est confrontée à un déficit d'exploitation annuel de quelque 75 millions d'euros.

L'amendement n° 95 de M. Ansoms est rejeté par 9 voix contre 5 et 1 abstention.

Art. 463ter (nouveau)

L'insertion de cet article est proposée par l'amendement n° 96 de M. Ansoms et consorts (doc. 50 2124/007).

M. Ansoms présente cet amendement qui tend à permettre le transfert aux régions de parties de l'infrastructure et du service ferroviaire.

Bepaalde gedeelten van het spoorwegnet en de dienstverlening op deze gedeelten hebben zulkdanige lokale betekenis, dat men ze moeilijk bij het spoorverkeer kan rekenen, maar dat zij eerder een functie kunnen vervullen bij het openbaar stads- en streekvervoer.

Deze werkwijze en de discussie hierover wordt bovendien vergemakkelijkt wanneer de Gewesten met raadgevende stem in de raad van bestuur zijn opgenomen (wat voorgesteld wordt in een ander amendement).

Amendement nr. 96 van de heer Ansoms wordt verworpen met 9 tegen 5 stemmen en 1 onthouding.

Art. 464 et 465

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

De artikelen 464 en 465 worden achtereenvolgens aangenomen met 10 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Art. 466

Mevrouw Marie-Thérèse Coenen (AGALEV-ECOLO) c.s. dient op dit artikel amendement nr. 93 (DOC 50 2124/007) in, dat ertoe strekt meer duidelijkheid te scheppen omtrent de positie van de gedelegeerd bestuurder binnen de raad van bestuur van de NMBS.

Mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) herinnert eraan dat de wet van 22 maart 2002 houdende wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven bepaalt hoe het strategisch comité moet worden samengesteld. Waarom wordt in dit ontwerp van programmawet voorgesteld er ook de leden van het directiecomité in op te nemen? Hoe wordt de taalpariteit gewaarborgd, als men bedenkt dat nergens bij wet wordt bepaald op grond van welke criteria iemand deel kan uitmaken van het directiecomité? De spreekster denkt dat het de bedoeling is de raad van bestuur in zijn vroegere samenstelling te herstellen. Zij richt zich tot haar collega's van de VLD-fractie, die er indertijd tegen gekant waren dat zowel de leden van het directiecomité als vakbondsvertegenwoordigers zitting zouden hebben in de raad van bestuur van de NMBS.

De vice-eerste minister brengt in herinnering dat tijdens de bespreking van de wet van 22 maart 2002 al amendementen waren ingediend die ertoe strekten de directeurs in het strategisch comité op te nemen. De ter bespreking voorliggende bepaling vloeit voort uit de

Certaines portions du réseau ferroviaire et du service ont un caractère tellement local qu'il serait plus logique de considérer qu'elles relèvent du transport public urbain et régional, plutôt que du transport ferroviaire. Une politique de mobilité dynamique suppose cette souplesse dans l'approche, souplesse qui permet une intégralité de cette infrastructure et de ce service purement locaux dans le transport public urbain et régional. La participation des régions avec voix consultative au conseil d'administration (ainsi que le propose un autre amendement) faciliterait en outre cette procédure et le débat sur cette question.

L'amendement n° 96 de M. Ansoms est rejeté par 9 voix contre 5 et 1 abstention.

Art. 464 et 465

Ces articles ne font l'objet d'aucune observation.

Les articles 464 et 465 sont adoptés successivement par 10 voix contre 4 et 1 abstention.

Art. 466

Mme Marie-Thérèse Coenen (AGALEV-ECOLO) et consorts proposent l'amendement n° 93 à cet article (doc. 50 2124/007), qui vise à clarifier la place de l'administrateur délégué au sein du conseil d'administration de la SNCB.

Mme Frieda Brepoels (VU&ID) rappelle que la loi du 22 mars 2002 portant modification de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, a fixé la composition du comité stratégique. Pourquoi le présent projet propose-t-il d'y ajouter les membres du comité de direction? Comment assure-t-on la parité linguistique, puisque l'appartenance des membres du comité de direction n'est pas déterminée par la loi? L'intervenante considère que l'on rétablit ici l'ancienne composition du conseil d'administration. Elle interpelle ses collègues du groupe VLD, qui s'étaient, en son temps, opposés à la présence, tant des membres du conseil de direction que des représentants syndicaux au sein du conseil d'administration de la SNCB.

La vice-première ministre rappelle que lors de la discussion de la loi du 22 mars 2002, des amendements avaient déjà été déposés pour intégrer les directeurs au comité stratégique. La disposition en discussion résulte des travaux du groupe d'experts qu'elle a évoqué dans

werkzaamheden van de uit deskundigen bestaande werkgroep waarnaar zij tijdens de algemene bespreking al heeft verwezen. De vier directeurs bekleden in het strategisch comité een minderheidspositie; het is de bedoeling dat ook zij een bijdrage kunnen leveren zonder dat we echter in het vroegere euvel vervallen, te weten dat de raad van bestuur als controleur zelf ook gecontroleerd werd. Het strategisch comité bereidt de beslissingen voor, maar de raad van bestuur bekrachtigt ze.

Mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) vindt dat het strategisch comité de directeurs om een advies kan verzoeken, zonder dat zij daarom tot dat comité hoeven te behoren. Waarom worden zij er met stemrecht in opgenomen? Zij herhaalt haar vraag in verband met de taalpariteit onder de leden van het directiecomité.

De vice-eerste minister antwoordt dat het strategisch comité uit twintig leden moet bestaan teneinde in overeenstemming te zijn met de bij de wet vastgestelde taalpariteit.

De heer Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK) herinnert eraan dat Vlaanderen de grootste bijdrage levert inzake mobiliteit en herhaalt zijn vraag naar een defederalisering van het mobiliteitsbeleid.

De heer Jos Ansoms (CD&V) merkt op dat die discussie eigenlijk gaat over de herstructurering van de herstructurering.

In dat verband dient hij *amendement nr. 97* (DOC 50 2124/007) op artikel 466 in, alsook de *amendementen nrs. 98 tot 102* (DOC 50 2124/007), die ertoe strekken de artikelen 466bis tot 466sexies (*nieuw*) in het ontwerp van programmawet in te voegen.

De heer Jos Ansoms licht amendement nr. 97 toe, dat strekt tot afschaffing van het strategisch comité, waarvan de samenstelling in artikel 466 wordt geregeld, alsook tot weglating van de bepalingen uit dat artikel die betrekking hebben op de vertegenwoordiging van de vakverenigingen. Het ware immers raadzaam dat de vakverenigingen met raadgevende stem zitting zouden hebben in de raad van bestuur van de NMBS.

*
* *

Amendement nr. 93 van mevrouw Coenen c.s. wordt aangenomen met 9 tegen 5 stemmen en 1 onthouding.

Amendement nr. 97 van de heer Ansoms wordt verworpen met dezelfde stemuitslag.

le cadre de la discussion générale. Les quatre directeurs sont minoritaires au sein du comité stratégique ; il s'agit de permettre l'apport de la direction, mais pas de revenir à la situation antérieure de contrôleur contrôlé au sein du conseil d'administration. Le comité stratégique prépare les décisions, mais c'est le conseil d'administration qui arrête les décisions.

Mme Frieda Brepoels (VU&ID) considère que le comité stratégique peut solliciter l'avis des directeurs sans qu'ils doivent pour autant faire partie intégrante de ce comité. Pourquoi les y intègre-t-on en leur accordant le droit de vote ? Elle réitère sa question au sujet de la parité linguistique des membres du comité de direction.

La vice-première ministre répond que pour correspondre à la parité linguistique fixée dans la loi, le comité stratégique doit être composé de 20 membres.

M. Jan Mortelmans (Vlaams Blok) rappelle que la Flandre contribue le plus à la mobilité et réitère ses vœux en faveur de la défédéralisation de la politique en la matière.

M. Jos Ansoms (CD&V) rappelle que cette discussion est en fait celle de la restructuration de la restructuration.

Il propose dans ce contexte *l'amendement n° 97* (doc. 50 2124/007) à l'article 466 et les *amendements n° 98 à 102* (doc. 50 2124/007) qui tendent à insérer des articles 466 bis à 466 sexies nouveaux dans le projet de loi-programme.

M. Jos Ansoms présente l'amendement n° 97, qui tend à supprimer le comité stratégique dont la composition est prévue à l'article 466, ainsi que les dispositions de cet article qui concernent la représentation des organisations syndicales. Il convient en effet que celles-ci siègent au conseil d'administration de la SNCB, avec voix consultative.

*
* *

L'amendement n° 93 de Mme Coenen et consorts est adopté par 9 voix contre 5 et 1 abstention.

L'amendement n° 97 de M. Ansoms est rejeté par le même vote.

Het aldus gewijzigde artikel 466 wordt aangenomen met dezelfde stemuitslag.

Art. 466bis (nieuw)

De heer Ansoms c.s. dient op dit artikel amendement nr. 98 (DOC 50 2124/007) in.

De heer Ansoms geeft toelichting bij dit amendement, dat ertoe strekt het oriënteringscomité van de NMBS af te schaffen. De huidige beheersstructuren van de NMBS zijn immers te log en moeten worden vereenvoudigd. Bovendien ware het raadzaam dat ook de gewesten in de raad van bestuur van de NMBS vertegenwoordigd zouden zijn, zoals voorgesteld in amendement nr. 100.

Amendement nr. 98 van de heer Ansoms c.s. wordt verworpen met 9 tegen 5 stemmen en 1 onthouding.

Art. 466ter (nieuw)

De heer Ansoms c.s. dient op dit artikel amendement nr. 99 (DOC 50 2124/007) in.

De heer Ansoms geeft toelichting bij dit amendement, op grond waarvan ook de vakverenigingen in de raad van bestuur van de NMBS vertegenwoordigd zouden zijn, naar analogie van de regeling in ten minste acht van de vijftien lidstaten van de Europese Unie.

Amendement nr. 99 van de heer Ansoms c.s. wordt verworpen met 12 tegen 2 stemmen en 1 onthouding.

Art. 466quater (nieuw)

De heer Ansoms c.s. dient op dit artikel amendement nr. 100 (DOC 50 2124/007) in.

De heer Ansoms geeft toelichting bij dit amendement, op grond waarvan ook de gewesten in de raad van bestuur van de NMBS vertegenwoordigd zouden zijn.

De gewesten hebben veruit de meeste sleutels van het mobiliteitsbeleid in handen : ruimtelijke ordening en huisvesting, wegeninfrastructuur, openbaar stads- en streekvervoer, binnenvaart, economische expansie etc. Enkel de wetgeving inzake wegverkeer, de regelgeving inzake binnenvaart en het spoorverkeer behoren tot de federale bevoegdheid.

Inzake wetgeving betreffende het wegverkeer heeft de bijzondere wet een procedure van betrokkenheid voorzien : elke wetswijziging moet voor advies aan de gewesten worden voorgelegd, en dat is vanuit de ruime

L'article 466, tel que modifié, est adopté par le même vote.

Art. 466bis (nouveau)

Cet article fait l'objet de l'amendement n° 98 de M. Ansoms et consorts (doc. 50 2124/007).

M. Ansoms présente cet amendement, qui tend à supprimer le comité d'orientation de la SNCB. Les actuelles structures de gestion de la SNCB sont en effet beaucoup trop lourdes et doivent être simplifiées. Il convient en outre d'assurer la représentation des régions dans le conseil d'administration de la SNCB, qui fait l'objet de l'amendement n° 100.

L'amendement n° 98 de M. Ansoms est rejeté par 9 voix contre 5 et 1 abstention.

Art. 466ter (nouveau)

Cet article fait l'objet de l'amendement n° 99 de M. Ansoms et consorts (doc. 50 2124/007).

M. Ansoms présente cet amendement, qui vise à assurer la représentation des organisations syndicales au sein du conseil d'administration de la SNCB, comme c'est le cas dans au moins 8 des 15 États membres de l'Union européenne.

L'amendement n° 99 de M. Ansoms est rejeté par 12 voix contre 2 et 1 abstention.

Art. 466quater (nouveau)

Cet article fait l'objet de l'amendement n° 100 de M. Ansoms et consorts (doc. 50 2124/007).

M. Ansoms présente cet amendement, qui vise à assurer la représentation des régions au sein du conseil d'administration de la SNCB.

Les régions détiennent la plupart des clés de la politique de mobilité : aménagement du territoire et logement, infrastructure routière, transports publics urbains et régionaux, navigation intérieure, expansion économique, etc. Seules la législation relative à la circulation routière et celle relative à la navigation intérieure et au trafic ferroviaire relèvent des compétences fédérales.

En ce qui concerne la législation relative à la circulation routière, la loi spéciale a prévu une procédure de participation : toute modification de loi doit être soumise pour avis aux régions, ce qui se comprend et se justifie

gewestelijke bevoegdheid inzake mobiliteit ook begrijpelijk en volkomen verantwoord. Niemand betwist deze betrokkenheid.

Die betrokkenheid moet zeker ook doorgetrokken worden naar het spoorverkeer. De vraag naar een grotere impact van de gewesten in het spoorbeleid loopt volkomen parallel aan de betrokkenheid van de gewesten bij het beleid inzake de verkeerswetgeving. Het kan bv. toch niet – wat het geval is geweest in Vlaanderen – dat een ruimtelijk structuurplan is uitgewerkt in Vlaanderen zonder dat de NMBS daaraan ten gronde zijn medewerking verleende, terwijl de NMBS haar investeringsplan uitwerkt zonder al te veel rekening te houden met dat ruimtelijk structuurplan.

De formule die hier voorgesteld wordt beantwoordt perfect aan de nood aan een grotere betrokkenheid van de Gewesten bij het spoorverkeer. Door de gewesten te vertegenwoordigen met raadgevende stem in de raad van bestuur, worden het federale spoorbeleid en het gewestelijke mobiliteitsbeleid structureel, van meetaf aan en ook in de diepte, beter op elkaar afgestemd.

Amendement nr. 100 van de heer Ansoms wordt verworpen met 9 tegen 5 stemmen en 1 onthouding.

Art. 466quinquies (nieuw)

De heer Jos Ansoms (CD&V) c.s. dient amendement nr. 101 (DOC 50 2124/007) in, dat ertoe strekt dit artikel in te voegen.

De heer Jos Ansoms (CD&V) geeft toelichting bij dit amendement. Het is de bedoeling nader te bepalen op welke wijze de leden van de raad van bestuur van de NMBS kunnen worden ontslagen. De huidige procedure is immers toe aan vervanging: de regels terzake zijn al te soepel en zetten aan tot verpolitiekking.

Amendement nr. 101 van de heer Ansoms wordt verworpen met 8 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Art. 466sexies (nieuw)

De heer Jos Ansoms (CD&V) c.s. dient amendement nr. 102 (DOC 50 2124/007) in, dat ertoe strekt dit artikel in te voegen.

De heer Jos Ansoms (CD&V) geeft toelichting bij dit amendement. Het is de bedoeling nader te bepalen op

pleinement, eu égard aux larges compétences régionales en matière de mobilité. Personne ne conteste cette participation.

Cette participation doit assurément être étendue au trafic ferroviaire. La demande des régions d'accroître leur influence sur la politique ferroviaire s'inscrit dans la même logique que leur participation à la politique concernant la législation relative à la circulation routière. Il est tout de même inconcevable qu'ainsi que cela s'est produit en Flandre, un plan d'aménagement structurel ait été élaboré sans que la SNCB y ait prêté véritablement son concours et que la SNCB élabore son plan d'investissement sans trop se soucier de ce plan d'aménagement structurel.

La formule proposée par le présent amendement répond parfaitement au besoin d'une participation accrue des régions dans le domaine du trafic ferroviaire. Une représentation des régions avec voix consultative au conseil d'administration permettra d'harmoniser d'emblée, structurellement et en profondeur, la politique ferroviaire fédérale et la politique de mobilité régionale.

L'amendement n° 100 de M. Ansoms est rejeté par 9 voix contre 5 et 1 abstention.

Art. 466quinquies (nouveau)

Cet article fait l'objet de l'amendement n° 101 de M. Ansoms et consorts (doc. 50 2124/007).

M. Ansoms présente cet amendement, qui vise à fixer les modalités pour le licenciement des membres du conseil d'administration de la SNCB. Il convient en effet de remplacer les actuelles procédures, excessivement souples et qui sont des facteurs de politisation.

L'amendement n° 101 de M. Ansoms est rejeté par 8 voix contre 4 et 1 abstention.

Art. 466sexies (nouveau)

Cet article fait l'objet de l'amendement n° 102 de M. Ansoms et consorts (doc. 50 2124/007).

M. Ansoms présente cet amendement, qui vise à fixer les modalités pour le licenciement des administrateurs

welke wijze de bestuurders en de bestuurders-directeurs die lid zijn van het beperkt comité van de NMBS, kunnen worden ontslagen.

Amendement nr. 102 van de heer Ansoms wordt verworpen met 9 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Art. 467

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Artikel 467 wordt aangenomen met 9 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Art. 468

Op dit artikel worden verscheidene amendementen ingediend: *de amendementen nrs. 112 en 113 van mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) (DOC 50 2124/008)*, alsmede *amendement nr. 103 van de heer Jos Ansoms (CD&V) c.s. (DOC 50 2124/007)*.

De heer Jos Ansoms (CD&V) geeft toelichting bij amendement nr. 103. Het is de bedoeling komaf te maken met de « dubbele handtekening », als bedoeld in artikel 162*quater* van de wet van 21 maart 1991.

De vice-eerste minister preciseert dat de bepaling in ontwerp ertoe strekt de Koning te machtigen de nadere uitvoering inzake de dubbele handtekening te bepalen.

Amendement nr. 103 van de heer Ansoms wordt verworpen met 8 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

De amendementen nrs. 122 en 123 van mevrouw Brepoels worden achtereenvolgens verworpen met 8 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Artikel 468 wordt aangenomen met 8 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Art. 469

De heer Jos Ansoms (CD&V) c.s. dient amendement nr. 104 (DOC 50 2124/007) in.

De heer Jos Ansoms (CD&V) geeft toelichting bij dit amendement. Het is de bedoeling in de wet van 21 maart 1991 de bepaling inzake de leeftijdsgrens voor de huidige gedelegeerd bestuurder van de NMBS op te heffen, alsook om de functie van gedelegeerd bestuurder vrij te stellen van de vereisten inzake die leeftijdsgrens.

Amendement nr. 104 van de heer Ansoms wordt verworpen met 8 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

et des administrateurs-directeurs, membres du comité restreint de la SNCB.

L'amendement n° 102 de M. Ansoms est rejeté par 9 voix contre 4 et 1 abstention.

Art. 467

Cet article n'appelle aucune observation. L'article 467 est adopté par 9 voix contre 4 et 1 abstention.

Art. 468

Cet article fait l'objet des *amendements n° 112 et 113 de Mme Brepoels (doc. 50 2124/008)* et de *l'amendement n° 103 de M. Ansoms et consorts (doc. 50 2124/007)*.

M. Ansoms présente l'amendement n° 103, qui vise à supprimer la « double signature » qui fait l'objet de l'article 162*quater* de la loi du 21 mars 1991.

La vice-première ministre précise que la disposition en projet vise à permettre au Roi de fixer les modalités d'application de la double signature.

L'amendement n° 103 de M. Ansoms est rejeté par 8 voix contre 4 et 1 abstention.

Les amendements n° 122 et 123 de Mme Brepoels sont successivement rejetés par 8 voix contre 4 et 1 abstention.

L'article 468 est adopté par 8 voix contre 4 et 1 abstention.

Art. 469

Cet article fait l'objet de *l'amendement n° 104 de M. Ansoms et consorts (doc. 50 2124/007)*.

M. Ansoms présente cet amendement, qui vise à supprimer dans la loi du 21 mars 1991, en ce qui concerne l'actuel administrateur délégué de la SNCB, la disposition relative à la limite d'âge et à exclure la fonction d'administrateur délégué de cette condition d'âge.

L'amendement n° 104 de M. Ansoms est rejeté par 8 voix contre 4 et 1 abstention.

Artikel 469 wordt aangenomen met 8 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Art. 470

De heer Jos Ansoms (CD&V) c.s. dient amendement nr. 105 (DOC 50 2124/007) in, en in bijkomende orde amendement nr. 106 (DOC 50 2124/007).

De heer Jos Ansoms (CD&V) geeft toelichting bij dit amendement. Het is de bedoeling in de wet van 21 maart 1991 de verwijzingen naar het oriënteringscomité en het strategisch comité op te heffen. Die comités houden immers op te bestaan als zijn vorige amendementen worden aangenomen.

In bijkomende orde dient het lid ook amendement nr. 106 in, teneinde in artikel 470 van het ontwerp van programmawet een vergissing recht te zetten; de verwijzing naar het oriënteringscomité werd daar kennelijk over het hoofd gezien.

De vice-eerste minister preciseert in verband met amendement nr. 106 dat het benoemings- en bezoldigingscomité en het auditcomité een ander statuut hebben dan het oriënteringscomité. Dat laatste bestaat uit de raad van bestuur van de NMBS en uit vertegenwoordigers van de gewestelijke vervoersmaatschappijen. Het benoemings- en bezoldigingscomité en het auditcomité zijn subcomités van de raad van bestuur en bestaan uit 4 mensen.

Aangezien ze niet hetzelfde statuut hebben had de raad van bestuur hen een huishoudelijk reglement kunnen opleggen, indien in de wet geen specifieke bepaling was vervat. De minister kan zich dus niet in dat amendement terugvinden.

De amendementen nrs. 105 en 106 worden verworpen met 8 tegen 3 stemmen en 1 onthouding.

Artikel 470 wordt aangenomen met 8 tegen 3 stemmen en 1 onthouding.

Art. 470bis (nieuw)

De heer Jos Ansoms (CD&V) c.s. dient amendement nr. 107 (DOC 50 2124/007) in, dat ertoe strekt dit artikel in te voegen.

De heer Jos Ansoms (CD&V) geeft toelichting bij dit amendement. Het is de bedoeling in de wet van 21 maart 1991 te garanderen dat de behoeftenevaluatie inzake infrastructuur die in het ondernemingsplan moet zijn opgenomen, op basis van objectieve criteria moet worden opgesteld.

L'article 469 est adopté par 8 voix contre 4 et 1 abstention.

Art. 470

Cet article fait l'objet de l'amendement n° 105 et de l'amendement en ordre subsidiaire n° 106 de M. Ansoms (doc. 50 2124/007).

M. Ansoms présente cet amendement, qui vise à supprimer dans la loi du 21 mars 1991, les références au comité d'orientation et au comité stratégique, dont la suppression est proposée par ses amendements précédents.

Il présente également l'amendement en ordre subsidiaire n° 106, qui vise à rectifier une erreur dans l'article 470 proposé, puisque la référence au comité d'orientation y a apparemment été oubliée.

Au sujet de l'amendement n° 106, la vice-première ministre précise que le comité de nomination et de rémunération et le comité d'audit n'ont pas le même statut que le comité d'orientation. Le comité d'orientation est composé du conseil d'administration ainsi que des représentants des sociétés régionales de transport. Le comité de nomination et rémunération et le comité d'audit sont des sous-comités du conseil d'administration, composés de 4 personnes.

N'ayant pas le même statut, ces comités auraient pu se voir imposer un règlement d'ordre intérieur par le Conseil d'administration si la loi n'avait pas prévu une disposition spécifique. Elle ne peut donc se rallier à cet amendement.

Les amendements n° 105 et 106 sont rejetés par 8 voix contre 3 et 1 abstention.

L'article 470 est adopté par 8 voix contre 3 et 1 abstention.

Art. 470bis (nouveau)

L'insertion de cet article est proposée par l'amendement n° 107 de M. Ansoms et consorts (doc. 50 2124/007).

M. Ansoms présente cet amendement, qui vise à inscrire dans la loi du 21 mars 1991 une garantie afin que l'évaluation des besoins en matière d'infrastructure que doit contenir le plan d'entreprise soit fondée sur des critères objectifs.

Amendement nr. 107 van de heer Ansoms wordt verworpen met 10 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Art. 470ter (nieuw)

De heer Jos Ansoms (CD&V) c.s. dient amendement nr. 108 (DOC 50 2124/007) in, dat ertoe strekt dit artikel in te voegen.

De heer Jos Ansoms (CD&V) geeft toelichting bij dit amendement. Het is de bedoeling in de wet van 21 maart 1991 een zelfde objectief criterium op te nemen inzake de normen voor netten, naar het voorbeeld van de normen die bij De Lijn worden toegepast.

Amendement nr. 108 van de heer Ansoms wordt verworpen met 10 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Art. 471

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 471 wordt aangenomen met 10 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Art. 471bis (nieuw)

De heer Jos Ansoms (CD&V) c.s. dient amendement nr. 109 (DOC 50 2124/007) in, dat ertoe strekt dit artikel in te voegen.

De heer Jos Ansoms (CD&V) geeft toelichting bij dit amendement. Het is de bedoeling in de raad van bestuur van de NMBS te voorzien in een evenwichtige man/vrouw-vertegenwoordiging.

Amendement nr. 109 van de heer Ansoms wordt verworpen met 10 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen.

Art. 472

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 472 wordt aangenomen met 10 tegen 3 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 472bis (nieuw)

De heer Jos Ansoms (CD&V) c.s. dient amendement nr. 110 (DOC 50 2124/007) in, dat ertoe strekt dit artikel in te voegen.

L'amendement n° 107 de M. Ansoms est rejeté par 10 voix contre 4 et 1 abstention.

Art. 470ter (nouveau)

L'insertion de cet article est proposée par l'amendement n° 108 de M. Ansoms et consorts (doc. 50 2124/007).

M. Ansoms présente cet amendement, qui vise à inscrire dans la loi du 21 mars 1991 le même critère objectif, concernant les normes en matière de réseaux, à l'instar des normes que pratique De Lijn.

L'amendement n° 108 de M. Ansoms est rejeté par 10 voix contre 4 et 1 abstention.

Art. 471

Cet article n'appelle pas d'observations.

L'article 471 est adopté par 10 voix contre 4 et 1 abstention.

Art. 471bis (nouveau)

L'insertion de cet article est proposée par l'amendement n° 109 de M. Ansoms et consorts (doc. 50 2124/007).

M. Ansoms présente cet amendement, qui vise à garantir, au sein du conseil d'administration de la SNCB, une représentation équilibrée des hommes et des femmes.

L'amendement n° 109 de M. Ansoms est rejeté par 10 voix contre 2 et 3 abstentions.

Art. 472

Cet article n'appelle aucune observation.

L'article 472 est adopté par 10 voix contre 3 et 2 abstentions.

Art. 472bis

L'insertion de cet article est proposée par l'amendement n° 110 de M. Ansoms et consorts (doc. 50 2124/007).

De heer Jos Ansoms (CD&V) geeft toelichting bij dit amendement. Het is de bedoeling in de wet van 21 maart 1991 de bepaling weg te laten op grond waarvan de gedelegeerd bestuurder van de NMBS geen andere vergoeding mag ontvangen dan zijn bezoldiging. Alleen de gedelegeerd bestuurder van de NMBS is immers aan een dergelijke bepaling onderworpen, wat dus een ongelijke behandeling inhoudt ten opzichte van de andere vergelijkbare functies.

Amendement nr. 110 van de heer Ansoms wordt verworpen met 10 tegen 3 stemmen en 1 onthouding.

Art. 473

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 473 wordt aangenomen met 10 tegen 3 stemmen en 1 onthouding.

*
* *

Het geheel van de aan de commissie voorgelegde bepalingen, zoals die werden geamendeerd, wordt aangenomen met 10 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

De rapporteur,

De voorzitter,

Marie-Thérèse COENEN

Francis VAN DEN EYNDE

M. Ansoms présente cet amendement, qui vise à supprimer dans la loi 21 mars 1991, la disposition qui stipule que l'administrateur délégué de la SNCB ne peut percevoir d'autres émoluments que son indemnité. En effet, seul l'administrateur délégué de la SNCB est soumis à une telle disposition, qui est donc discriminatoire par rapport aux autres fonctions analogues.

L'amendement n° 110 de M. Ansoms est rejeté par 10 voix contre 3 et 1 abstention.

Art. 473

Cet article n'appelle aucune observation.

L'article 473 est adopté par 10 voix contre 3 et 1 abstention.

*
* *

L'ensemble des dispositions soumises à la commission, telles qu'amendées, est adopté par 10 voix contre 2 et 2 abstentions.

La rapporteuse,

Le président,

Marie-Thérèse COENEN

Francis VAN DEN EYNDE