

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

9 décembre 2003

**PROJET DE
LOI-PROGRAMME
(art. 382 à 407 et 409 à 416)**

RAPPORT

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

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

9 december 2003

**ONTWERP VAN
PROGRAMMAWET
(art. 382 tot 407 en 409 tot 416)**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN
DE OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Jos ANSOMS**

Documents précédents :

DOC 51 **0473/ (2003/2004)** :
001 : Projet de loi-programme.
002 à 020 : Amendements.
021 et 022 : Rapports.
023 : Amendements.
024 à 027 : Rapports.

Voorgaande documenten :

DOC 51 **0473/ (2003/2004)** :
001 : Ontwerp van programmawet.
002 tot 020 : Amendementen.
021 en 022 : Verslagen.
023 : Amendementen.
024 tot 027 : Verslagen.

**Composition de la commission à la date du dépôt du rapport : /
Samenstelling van de commissie op datum van indiening van het verslag :**
Président / Voorzitter : M. F. Van den Eynde

A. — Titulaires / Vaste leden :

VLD Guido De Padt, Ludo Van Campenhout, Hilde Vautmans
 PS Camille Dieu, Karine Lalieux, Eric Massin
 MR François Bellot, Olivier Chastel, Valérie De Bue
 sp.a-spirit Daan Schalck, Philippe De Coene, Stijn Bex.
 CD&V Jos Ansoms, Inge Vervotte
 Vlaams Blok Jan Mortelmans, Francis Van den Eynde
 cdH Louis Smal

B. — Suppléants / Plaatsvervangers :

Willy Cortois, Georges Lenssen, Martine Taelman, Bart Tommelein
 Jean-Marc Delizée, André Frédéric, Alain Mathot, André Perpète
 Pierrette Cahay, Philippe Collard, Jacqueline Galant, Martine Payfa
 Anne-Marie Baeke, Hans Bonte, Els Van Weert, N.
 Roel Deseyn, Yves Leterme, Servais Verherstraeten
 Guy D'haeseleer, Luc Sevenhans, Jaak Van den Broeck
 Josy Arens, Melchior Wathelet

C. — Membres sans voix délibérative/Niet stemgerechtigde leden :

ECOLO Gérard Gobert, Marie Nagy

cdH	: Centre démocrate Humaniste
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
ECOLO	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
FN	: Front National
MR	: Mouvement Réformateur
N-VA	: Nieuw - Vlaamse Alliantie
PS	: Parti socialiste
sp.a - spirit	: Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht.
VLAAMS BLOK	: Vlaams Blok
VLD	: Vlaamse Liberalen en Democraten

Abréviations dans la numérotation des publications :	Afkortingen bij de nummering van de publicaties :
DOC 51 0000/000 : Document parlementaire de la 51 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 51 0000/000 : Parlementair document van de 51 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA : Questions et Réponses écrites	QRVA : Schriftelijke Vragen en Antwoorden
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 : 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 : Version Provisoire du Compte Rendu intégral (sur papier vert)	CRIV : Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)
CRABV : Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)	CRABV : Beknopt Verslag (op blauw papier)
PLEN : Séance plénière (couverture blanche)	PLEN : Plenum (witte kaft)
COM : Réunion de commission (couverture beige)	COM : Commissievergadering (beige kaft)

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

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné les articles 382 à 407 et 409 à 416 du projet de loi-programme au cours de ses réunions des 2, 3, 4 et 9 décembre 2003.

I. — ARTICLES 382 À 389

A. EXPOSÉ DE MME FIENTJE MOERMAN, MINISTRE DE L'ECONOMIE, DE L'ENERGIE, DU COMMERCE EXTÉRIEUR ET DE LA POLITIQUE SCIENTIFIQUE

La ministre renvoie à l'exposé des motifs (DOC 51 0473/001, pp. 204-208).

B. DISCUSSION DES ARTICLES

Art. 383

M. Jos Ansoms (CD&V) n'accepte pas la façon dont le gouvernement traite le parlement. Lors de la discussion des lois-programmes : on demande d'accorder des habilitations au Roi, sans préciser dans quel sens on veut adapter une législation particulière. Les ministres se déclarent prêts à débattre certaines matières comme l'avenir de la SNCB et de la Poste, mais ensuite ils intègrent dans la loi-programme des législations autonomes qui n'ont aucun rapport avec l'exécution du budget. En outre ils essaient insérer toute une série d'articles sous la forme d'amendements sans que l'avis du Conseil d'État ait été demandé à ce sujet. Enfin, ces législations, la plupart du temps rédigées sans aucun soin, sont adoptées à la hâte par le parlement, sans qu'un vrai débat puisse avoir lieu.

M. Roel Deseyn (CD&V) déclare que le ministre des télécommunications de la législature précédente a été tellement négligent en ce qui concerne la transposition qu'il faut à présent recourir au remède de cheval que sont les pleins pouvoirs.

La ministre rappelle qu'il n'y a pas moins de huit États membres qui ont également éprouvé des difficultés. Le ministre des télécommunications précédent a tenté de procéder à la transposition pendant quinze mois, mais il s'est heurté à dix problèmes. À présent, il y a deux ministres compétents pour les télécommunications, la ministre elle-même et la ministre de l'Environnement, de la Protection de la consommation et du Développement durable. Un grand nombre de dispositions auraient pu être transposées par arrêté royal. Le gouvernement actuel souhaite toutefois recourir pour ce faire à une loi. Les projets

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft de artikelen 382 tot 407 en 409 tot 416 van het ontwerp van programmawet besproken op haar vergaderingen van 2, 3 en 4 en 9 december 2003.

I. — ARTIKELN 382 TOT 389

A. UITEENZETTING DOOR MEVROUW FIENTJE MOERMAN, MINISTER VAN ECONOMIE, ENERGIE, BUITENLANDSE HANDEL EN WETENSCHAPSBELEID

De minister verwijst naar haar toelichting (Doc 51 0473/001, blz. 204-208).

B. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Art. 383

De heer Jos Ansoms (CD&V) acht de wijze waarop het parlement wordt behandeld onaanvaardbaar. Bij de behandeling van programmawetten worden machtigingen voor de Koning gevraagd zonder dat wordt gepreciseerd in welke zin men een bepaalde wetgeving wil aanpassen. De ministers verklaren zich bereid tot een debat over bepaalde materies zoals de toekomst van de NMBS en De Post, maar vervolgens worden autonome wetten in de programmawet ingevoegd die met de uitvoering van de begroting niets te maken hebben. Bovendien wordt gepoogd een reeks artikelen onder de vorm van amendementen in te voegen zonder dat terzake de Raad van State om advies werd gevraagd. Ten slotte wordt deze wetgeving, die meestal zeer slordig is opgesteld, zonder veel ruimte voor debat door het parlement gejaagd.

De heer Roel Deseyn (CD&V) stelt dat de minister van Telecommunicatie van de vorige regeerperiode dermate nalatig is geweest in de omzetting dat thans naar het paardenmiddel van de volmachten moet worden gegrepen.

De minister herinnert eraan dat niet minder dan acht lidstaten van de Europese Unie ook problemen hebben ondervonden. De vorige minister van Telecommunicatie heeft gedurende vijftien maanden gepoogd om de omzetting te doen, maar is op tien knelpunten gestoten. Thans zijn twee ministers, de minister zelf en de minister van Leefmilieu, Consumentenzaken en Duurzame Ontwikkeling, bevoegd voor telecommunicatie. Een groot aantal bepalingen hadden bij koninklijk besluit omgezet kunnen worden. De huidige regering wenst dit echter bij wet te doen. De desbetreffende wetsontwerpen zouden

de loi en question devraient être soumis au parlement au printemps de 2004.

Art. 386

La ministre précise que cet article permet à l'Institut belge des Postes et Télécommunications d'entamer ses définitions et son analyse de marché pour transposer la directive européenne en matière de poste et de télécommunications et peut déjà demander les informations requises aux opérateurs. L'IBPT devrait ainsi avoir terminé ces définitions et cette analyse au moins six mois plus tôt.

M. Roel Deseyn (CD&V) présente avec M. Ansoms un amendement n° 31 (DOC 51 0473/003) tendant à annuler l'ajout proposé. L'intervenant estime qu'il s'agit là d'un exemple de mal-administration, due à une transposition tardive.

La ministre ne partage pas ce point de vue. Le fait de faire accomplir des travaux préparatoires par l'IBPT constitue justement un exemple de prévoyance, élément essentiel d'une bonne administration.

Art. 387

La ministre déclare que l'actuel article de la loi du 17 janvier 2003 — la loi IBPT — n'offre pas assez de sécurité juridique au sens de l'article 170 de la Constitution. Ces contributions ne peuvent être instaurées simplement par arrêté royal. Elles nécessitent une loi au sens formel. Le nouveau système prévoit une confirmation par une loi dans un délai d'un an après les arrêtés royaux en question.

Art. 388

Il s'agit d'une correction technique. Dans le texte français, le mot « titulaire » (manquant) doit être inséré, comme équivalent du mot « *vergunninghouder* » dans le texte néerlandais (la première fois où il est utilisé, car il se présente deux fois dans le texte).

La ministre explique que cet article a été inséré à la suite de la critique émise par le Conseil d'État quant au fait que le retrait de la licence d'un opérateur qui n'a pas respecté la législation sociale et fiscale était dénué de tout fondement légal. À présent, il faudra absolument respecter des conditions strictes.

in het voorjaar van 2004 aan het parlement worden voorgelegd.

Art. 386

De minister préciseert dat ingevolge dit artikel het Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie met haar marktdefinities en -analyse kan starten voor de omzetting van de Europese richtlijnen inzake post en telecommunicatie en de nodige informatie reeds kan opvragen bij de operatoren. Derwijze kan het BIPT ten minste zes maanden eerder klaar zijn met deze definities en analyse.

De heer Roel Deseyn (CD&V) dient, samen met de heer Ansoms, een amendement n° 31 (Doc 51 0473/003) in om de ontworpen invoeging teniet te doen. De spreker vindt dit een voorbeeld van onbehoorlijk bestuur. Het is het gevolg van laattijdige omzetting.

De minister is het daar niet mee eens. Het BIPT voorbereidende daden laten stellen is juist een voorbeeld van voorzienigheid, een essentieel onderdeel van behoorlijk bestuur.

Art. 387

De minister verklaart dat het huidige artikel van de wet van 17 januari 2003 — de BIPT-wet — onvoldoende rechtszekerheid biedt in het licht van artikel 170 van de Grondwet. Deze rechten kunnen niet gewoon bij koninklijk besluit worden ingesteld. Een wet in de formele zin is vereist. Het nieuwe systeem voorziet in een bekrachtiging bij wet binnen het jaar van de desbetreffende koninklijke besluiten.

Art. 388

Technische correctie. In de Franse tekst moet het woord « *titulaire* » als equivalent van het woord « *vergunninghouder* » in de Nederlandse tekst (de eerste keer dat het wordt gebruikt, het komt immers twee keer in de tekst voor) worden gerestitueerd.

De minister verduidelijkt dat dit artikel werd ingevoegd na kritiek van de Raad van State op het feit dat de intrekking van een vast operator die de sociale et fiscale wetgeving niet naleefde elke wettelijke grondslag miste. Thans worden strikte voorwaarden gesteld, waaraan absoluut moet worden voldaan.

Art. 389

La ministre rappelle que cet article répond à la critique du Conseil d'État selon laquelle l'arrêté d'exécution prévoyait une date de remise des documents postérieure à celle prévue par la loi. À présent, une base légale est créée pour inscrire une nouvelle date dans le projet d'arrêté royal en la matière.

M. Roel Deseyn (CD&V) estime que le remplacement d'une date fixe (le 30 juin) par une date hypothétique à fixer par le Roi, nuit à la sécurité juridique.

Art. 389

De minister herinnert eraan dat dit artikel gevolg geeft aan de kritiek van de Raad van State dat het uitvoeringsbesluit een latere datum voor inlevering van bescheiden vooropstelde dan de wet. Thans wordt een wettelijke grondslag gecreëerd om een nieuwe datum in te schrijven in het ontwerp-kb terzake.

De heer Roel Deseyn (CD&V) is van oordeel dat de vervanging van een vaste datum — 30 juni — door een hypothetische, door de Koning te bepalen datum de rechtszekerheid allerminst ten goede komt.

II. — ARTICLES 390 À 407 ET 409

A. EXPOSÉ DE M. JOHAN VANDE LANOTTE, VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DU BUDGET ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES

Le ministre renvoie au commentaire des articles 390 à 407 et 409 (DOC 51 0473/001, pp. 208-218).

Le gouvernement présente les amendements n° 12 à 20 (DOC 51 0473/012), dont les huit premiers (n° 12 à n° 19) tendent à modifier la loi du 17 mars 1997 relative au financement du projet TGV afin de permettre de transférer des moyens de la Financière TGV vers la SNCB, et dont le dernier (n° 20) tend à régler l'entrée en vigueur de l'article 391. Pour les amendements n° 12 à 19, l'avis du Conseil d'État est distribué en cours de réunion.

B. DISCUSSION

Art. 390

Dotations à la SNCB et à la Poste

M. Jos Ansoms (CD&V) déclare sans détour que l'article en projet viole la Constitution, et plus particulièrement l'article 174, alinéa 1^{er}, qui établit le principe de l'annalité : les dépenses d'une année déterminée doivent toujours être couvertes par des recettes de la même année, elle ne peuvent être imputées à des crédits qui ne sont pas encore engagés légalement. Seules des circonstances exceptionnelles ou imprévues peuvent justifier que l'on déroge à ce principe. Et ces circonstances ne sont pas réunies, même si l'intervenant peut comprendre la légitimité de procéder à des paiements anticipés aux entreprises publiques visées. Le gouvernement utilisera sans doute cet article pour pouvoir répartir un certain nombre de recettes entre deux exercices budgétaires, comme c'est son vœu pour la reprise du Fonds de pension de Belgacom.

L'intervenant présente avec Mme Vervotte un amendement n° 21 (DOC 51 0473/012) tendant à faire procéder au paiement effectif de la dotation durant l'exercice budgétaire concerné.

Le ministre conteste formellement que la disposition en projet porte atteinte à la Constitution, étant donné qu'elle est conforme à l'article 29 des lois coordonnées sur la comptabilité de l'État. Cet article autorise en effet le paiement anticipé après le 1^{er} novembre d'un tiers du crédit existant (la comparaison avec les douzièmes pro-

II. — ARTIKELN 390 TOT 407 EN 409

A. UITEENZETTING DOOR DE HEER JOHAN VANDE LANOTTE, VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN BEGROTING EN OVERHEIDSBEDRIJVEN

De minister verwijst naar de memorie van toelichting over de artikelen 390 tot 407 en 409 (DOC 51 0473/001, blz. 208-218).

De regering dient amendementen n^{rs} 12 tot 20 (DOC 51 0473/012) in waarvan de eerste acht amendementen (nrs. 12 tot 19) een wijziging inhouden van de wet van 17 maart 1997 betreffende de financiering van het HST-project en einde het mogelijk te maken middelen uit de HST-Fin naar de NMBS te sluisen, en waarvan het laatste (n^r 20) de inwerkingtreding beoogt te regelen van artikel 391. Voor amendementen n^{rs} 12 tot 19 wordt het advies van de raad van state ter zitting rondgedeeld.

B. BESPREKING

Art. 390

Dotaties aan de NMBS en aan De Post

De heer Jos Ansoms (CD&V) stelt onomwonden dat het ontworpen artikel een schending van de Grondwet inhoudt, meer bepaald van het eerste lid van artikel 174 dat het principe van de annaliteit verankert : uitgaven in een bepaald jaar moeten altijd gedekt zijn door inkomsten van datzelfde jaar, ze kunnen niet worden aangerekend op kredieten die nog niet wettelijk werden vastgelegd. Slechts in uitzonderlijke of onvoorziene omstandigheden kan hier worden van afgeweken. Deze omstandigheden zijn niet voorhanden, zelfs indien de spreker kan begrijpen dat vooruitbetalingen aan de genoemde overheidsbedrijven gewettigd kunnen zijn. De regering zal dit artikel wellicht gebruiken om een aantal inkomsten over twee begrotingsjaren te kunnen spreiden, zoals ze dit wenst te doen bij de overname van het Pensioenfonds van Belgacom.

De spreker dient, samen met mevrouw Vervotte, een amendement n^r 21 (DOC 51 0473/012) in teneinde de effectieve betaling van de dotatie in het desbetreffende begrotingsjaar te laten plaatshebben.

De minister betwist ten stelligste dat de ontworpen bepaling de Grondwet schendt, vermits ze conform artikel 29 van de gecoördineerde wetten op de Rijkscomptabiliteit is. Dit artikel staat immers vervroegde betaling toe na 1 november van één derde van het bestaande krediet (de vergelijking met de voorlopige twaalfden gaat

visoires ne tient dès lors pas debout, étant donné que les crédits de l'année budgétaire 2004 servent de base pour calculer le tiers concerné), pour autant que ce paiement soit confirmé. Il s'agit d'assurer la trésorerie de l'entreprise publique, surtout celle de la SNCB.

Le ministre fait observer que la notion de « paiement effectif » utilisée dans l'amendement n° 21 ne veut rien dire du point de vue de la technique budgétaire. Un ordonnancement implique que le paiement soit effectué dans l'année, même si, en fin de compte, les fonds versés arrivent l'année suivante sur le compte de l'entreprise publique concernée. Le fait qu'une fois que l'ordonnancement a eu lieu, cette opération n'a aucune incidence sur le budget de l'année suivante est déterminant.

Art. 391
Belgacom

Le ministre explique que l'article à l'examen vise à supprimer un effet indésirable de l'introduction en Bourse de Belgacom. Les représentants syndicaux conviennent également que l'objectif n'est pas, de verser en 2004, une participation aux bénéfices aux membres du personnel. Le principe de la participation aux bénéfices est maintenu, mais pas dans le cadre de l'introduction en Bourse.

Le ministre présente un amendement (n° 20, DOC 51 0473/012) visant à régler l'entrée en vigueur immédiate de cet article. Cet amendement n'a pas été soumis pour avis au Conseil d'État, étant donné qu'il ne s'agit que d'un amendement purement technique.

Art. 392-402
*Création d'une société de gestion
de l'infrastructure ferroviaire*

Avant d'entamer la discussion des articles, *le ministre* souhaite souligner qu'une séparation entre le régulateur et le gestionnaire d'infrastructure (comme c'est le cas en France) est contre-productive. Un lien avec la SNCB a été maintenu, par le biais de l'actionariat et par le biais du personnel, qui peut être détaché de la SNCB, mais la direction est indépendante. C'est cette dernière qui décide et dirige le régulateur. Ni le personnel ni l'actionnaire ne dirigent le régulateur. Le maintien de ce lien organique est également une bonne chose pour la sécurité. Le personnel détaché continue à ressortir à la même commission paritaire que le personnel de la SNCB, ce qui constitue une garantie supplémentaire du maintien d'un statut unique.

dan ook niet op, vermits de kredieten van het begrotingsjaar 2004 de maatstaf zijn om het betrokken derde te kunnen berekenen), voor zover deze betaling wordt bevestigd. Het gaat erom, vooral bij de NMBS, de kaspositie van het overheidsbedrijf veil te stellen.

De minister merkt op dat de term « effectieve betaling », gebruikt in amendement n° 21, geen begrotingstechnische betekenis heeft. Een ordonnanciering impliceert dat de betaling binnen het jaar gebeurt, zelfs indien de storting uiteindelijk het daaropvolgende jaar op de rekening van het desbetreffende overheidsbedrijf terecht komt. Doorslaggevend is het feit dat deze operatie, eens de ordonnanciering heeft plaatsgehad, geen enkele invloed uitoefent op de begroting van het volgend jaar.

Art. 391
Belgacom

De minister legt uit dat het ter bespreking voorliggend artikel tot doel heeft een ongewenst effect van de beursgang van Belgacom weg te werken. Ook de vakbondsvertegenwoordigers erkennen dat het niet de bedoeling is in 2004 een deelname in de winst uit te keren aan de personeelsleden. Het principe van deelname in de winst blijft gehandhaafd, maar niet in het raam van de beursgang.

De minister dient een amendement n° 20 (DOC 51 0473/012) in om de onmiddellijke inwerkingtreding van dit artikel te regelen. Het werd niet voorgelegd aan de raad van state omdat het een louter technisch amendement betreft.

Art. 392-402
*Oprichting van een
spoorinfrastructuurbeheerder*

De minister wenst, alvorens de bespreking per artikel aan te vatten, te beklemtonen dat een scheiding tussen regulator en infrastructuurbeheerder, zoals in Frankrijk, contraproductief is. Een band met de NMBS wordt behouden via het aandeelhouderschap en via het personeel, dat van de NMBS kan worden gedetacheerd, maar de directie is onafhankelijk. Deze laatste hakt de knopen door en leidt de regulator. Personeel noch aandeelhouder hebben de leiding over de regulator. Ook voor de veiligheid is het goed dat deze organieke band blijft bestaan. Het gedetacheerd personeel blijft ressorteren onder hetzelfde Nationaal Paritair Comité als het personeel van de NMBS, wat een bijkomende garantie inhoudt dat het eenheidsstatuut blijft behouden.

Le ministre souligne que cet article prévoit la possibilité de procéder de la sorte. Si, après un mois ou deux, il s'avère que le choix de ce modèle n'est pas le bon, il ne se passera rien. Il ressort d'un contact informel avec les instances européennes que ce montage peut parfaitement fonctionner d'un point de vue européen.

Le ministre termine par quelques considérations sur la question de savoir si l'actuelle opération pourrait à terme déboucher sur une privatisation, voire sur une régionalisation. La création d'un établissement d'utilité publique destiné à faire disparaître la dette du bilan de la SNCB, d'une part, et celle d'une société de gestion de l'infrastructure ferroviaire, d'autre part, n'augmentent pas la probabilité d'une privatisation. Certes, quiconque pourra constituer une société qui transporte des biens par le rail, mais à l'heure actuelle, le transport ferroviaire de biens n'est pas rentable. La libéralisation du marché des télécommunications a permis notamment à Telenet Vlaanderen d'acquérir une part de ce marché, sans pour autant éliminer Belgacom de celui-ci. Par ailleurs, un débat sur la régionalisation des chemins de fer n'a de sens que tant que l'État en détient le monopole. Or, ce n'est plus le cas.

Art. 392

M. Jos Ansoms (CD&V) considère que le gouvernement précédent n'est pas parvenu à transposer correctement les directives européennes. Sur la base des dispositions à l'examen, le ministre pense-t-il pouvoir rattraper le retard accusé par la Belgique ?

Ces articles confèrent de nombreuses compétences au Roi, mais celui-ci va-t-il pour autant agir effectivement. Rien n'est moins sûr : les dispositions sont beaucoup trop vagues pour en tirer de quelconques conclusions sur la portée des mesures qui seront prises. L'intervenant soupçonne l'existence d'un agenda secret, qui sera mis en œuvre à la demande ou non de l'administrateur délégué, M. Vinck; sinon, il ne peut pas comprendre pourquoi un texte qui ne contient pas de dispositions concrètes, doit être approuvé en toute hâte par le Parlement et entrer en vigueur au 1^{er} janvier 2004.

La scission de la SNCB est actuellement inutile et inopportune pour plusieurs raisons :

- l'Union européenne n'exige pas de nouvelles réformes : elle se contente de la scission comptable qui a déjà été opérée;

- les pays qui sont le plus avancés dans le domaine de la libéralisation du transport ferroviaire ont enregistré

De minister onderstreept dat dit artikel voorziet in de mogelijkheid om aldus tewerk te gaan. Indien na een maand of twee blijkt dat de keuze voor dit model niet de goede is, gebeurt er niets. Na informeel contact met de Europese instanties is gebleken dat deze constructie vanuit Europees oogpunt perfect kan functioneren.

De minister eindigt met enkele beschouwingen over de vraag of de huidige operatie op termijn zou kunnen leiden tot een privatisering, laat staan tot een regionalisering. Door de oprichting van een instelling van openbaar nut om de schuld uit de balans van de NMBS te doen verdwijnen enerzijds en die van een infrastructuurbeheerder anderzijds komt een privatisering niet dichterbij. Weliswaar zal iedereen een maatschappij kunnen oprichten dat goederen per spoor vervoert. Maar op dit ogenblik is het goederenvervoer per spoor niet rendabel. De liberalisering van de telecommunicatie heeft mede tot gevolg gehad dat Telenet Vlaanderen een marktaandeel heeft veroverd, zonder evenwel Belgacom uit de markt te verdringen. Anderzijds is een discussie over de regionalisering van de spoorwegen slechts zinvol zolang de Staat het monopolie bezit. Dit is nu niet het geval meer.

Art. 392

De heer Jos Ansoms (CD&V) is van oordeel dat de vorige regering in gebreke is gebleven inzake de correcte omzetting van Europese richtlijnen. Denkt de minister op basis van de voorliggende bepalingen de achterstand van België te kunnen inlopen ?

De Koning krijgt door deze artikelen vele bevoegdheden, maar of hij ook echt gaat optreden, is allerm minst duidelijk : de bepalingen zijn veel te vaag om er om het even welke conclusies uit te trekken over de strekking van de maatregelen die zullen getroffen worden. De spreker vermoedt een geheime agenda, die al dan niet op vraag van afgevaardigd bestuurder Vinck zal worden uitgevoerd; anders kan hij niet begrijpen waarom een tekst, die geen concrete bepalingen bevat, snel door het Parlement moet worden gejaagd en op 1 januari 2004 van kracht moet worden.

De splitsing van de NMBS is momenteel om verscheidene redenen onnodig en onwenselijk :

- de Europese Unie eist geen nieuwe hervormingen; ze neemt vrede met de boekhoudkundige scheiding die reeds werd doorgevoerd;

- landen die het verst staan op het gebied van de liberalisering van het spoorvervoer zijn er op achteruitge-

un recul : la qualité a diminué et les prix du transport de personnes ont considérablement augmenté;

— le transport de biens risque de continuer à reculer; en 2004, le transport de fret représentera 48 millions de tonnes, contre 58 millions en 2003;

— la dette peut être reprise sans scission de la SNCB;

— une nouvelle restructuration — la troisième en moins de deux ans et demi — provoquera le chaos et des troubles sociaux;

— les conséquences de la scission pour les travailleurs ne sont pas claires : le gouvernement entend certes maintenir le statut unique du personnel et faire ressortir les travailleurs de la SNCB et ceux de la société de gestion de l'infrastructure à la même commission paritaire, mais, dans son avis, le Conseil d'État émet des doutes quant à la faisabilité de ce projet;

— les dispositions régissent l'avenir de trois divisions (réseau, infrastructure et patrimoine), mais quelles sont les conséquences pour les autres divisions de la SNCB ?

L'intervenant conclut qu'il est tout aussi critique que le ministre à l'égard du processus de libéralisation du transport ferroviaire. Un débat approfondi sur une réforme structurelle sera nécessaire, mais le temps ne presse pas : la libéralisation ne sera un fait qu'en 2008. À cet égard, les expériences à l'étranger peuvent être riches d'enseignements. C'est ainsi que l'Allemagne opte pour la conservation de l'unité, via une structure de holding à deux pôles. De nombreux facteurs sont encore inconnus, mais ceux qui le sont déjà sont jugés négatifs. Il plaide dès lors pour un maintien de la structure unique, dans le cadre d'une structure de holding avec quelques filiales.

M. Ludo Van Campenhout (VLD) n'est pas attaché à telle ou telle construction, tant que la compétitivité du transport des marchandises y trouve son compte. Le transport intermodal n'a pas stimulé le transport de marchandises par rail, dont la part de marché a continué de stagner vers les 7 à 8 %. La part de la navigation intérieure a, en revanche, doublé, passant de 14 % à 30 %. À l'étranger, la part de marché du rail est bien plus élevée. Aux Pays-Bas, en Allemagne, en Suède et au Danemark, un plus grand nombre de conteneurs est transporté par voie ferrée. L'infrastructure doit rester une mission de service public, mais elle doit être organisée de façon strictement indépendante et être axée sur le marché. Un régulateur n'est pas absolument nécessaire. On peut atteindre le même résultat avec un gestionnaire indépendant. L'article qui prévoit que la majorité de la di-

gaan : de kwaliteit is verminderd en de prijzen voor het personenvervoer zijn aanzienlijk gestegen;

— het goederenvervoer dreigt er verder op achteruit te gaan; in 2004 wordt 48 miljoen ton in plaats van 58 miljoen ton het jaar tevoren vracht vervoerd;

— schuldovername is mogelijk zonder splitsing van de NMBS;

— een nieuwe herstructurering, de derde op minder dan tweeënehalf jaar tijd, zal chaos en sociale onrust veroorzaken;

— de gevolgen van de splitsing voor de werknemers zijn niet duidelijk : de regering wil weliswaar het eenheidsstatuut van het personeel behouden en de werknemers van de NMBS en van de de infrastructuurbeheerder onder één nationaal paritair comité laten ressorteren, maar in het advies van de Raad van State worden twijfels geuit over de haalbaarheid hiervan;

— de bepalingen regelen de toekomst van drie afdelingen (netwerk, infrastructuur en patrimonium), maar wat zijn de gevolgen voor de andere afdelingen van de NMBS ?

De spreker besluit dat hij even kritisch is over het proces van liberalisering van het spoorvervoer als de minister. Een grondig debat over een structuurhervorming zal nodig zijn, maar de tijd dringt niet: de vrijmaking moet pas een feit zijn in 2008. De ervaringen in het buitenland kunnen leerrijk zijn : met name Duitsland opteert ervoor om de eenheid te bewaren via een holdingstructuur met twee poten. Veel factoren zijn nog onbekend maar de reeds gekende worden negatief ingeschat. Hij pleit er daarom voor om de eenheidsstructuur te behouden in een holdingstructuur met enkele dochterondernemingen.

De heer Ludo Van Campenhout (VLD) pint zich niet vast op deze of gene constructie, zolang de competitiviteit van het goederenvervoer er wel bij vaart. Het intermodaal vervoer heeft het goederenvervoer per spoor niet gestimuleerd. Dit laatste is rond een aandeel van 7 tot 8 % blijven stagneren. Het aandeel van de binnenvaart daarentegen is verdubbeld, van 14 % tot 30 %. In het buitenland is het marktaandeel van het spoor veel groter. In Nederland, Duitsland, Zweden en Denemarken worden meer containers via het spoor vervoerd. De infrastructuur moet een overheidstaak blijven, maar ze moet wel strikt onafhankelijk gebeuren en marktgericht zijn. Een regulator is niet per se nodig. Men kan hetzelfde bereiken met een onafhankelijke beheerder. Het artikel dat bepaalt dat de meederheid van de directie onafhankelijk moet zijn is raar geformuleerd, vooral als men bedenkt

rection doit être indépendante est curieusement formulé, surtout si l'on songe que la « majorité » est une notion quantitative, mais que l'« indépendance » est un concept qualitatif. Dans l'intérêt de la politique de la mobilité, l'intervenant aurait également préféré voir les régions représentées au conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure. L'intervenant s'interroge sur le fait que le personnel doit être détaché de la SNCB. Il plaide pour qu'il y ait un gestionnaire de l'infrastructure tenant sa propre comptabilité, possédant sa propre approche du marché et son propre personnel. Il n'est pas optimiste pour l'avenir, car même en 2003, la SNCB a perdu une importante part du marché du transport de marchandises par rail.

Mme Camille Dieu (PS) s'oppose à la privatisation de la SNCB. Les dispositions à l'examen créent un équilibre entre les obligations imposées à terme par l'Europe et les intérêts de l'entreprise et de son personnel, qui sont préservés au maximum. Une concertation doit avoir lieu avec le personnel à chaque étape de la réforme. Elle continuera de suivre la problématique dans le futur et est convaincue que ses préoccupations seront prises en considération par le ministre. L'intervenante se demande toutefois pourquoi deux structures séparées, l'une financière et l'autre infrastructurelle, sont créées simultanément. Elle est consciente que le gouvernement a cherché des garanties afin de préserver le statut unique du personnel, mais elle se demande toutefois quelle sera la composition de la Commission paritaire nationale en la matière après que le gestionnaire de l'infrastructure aura été créé formellement. Quelle représentativité syndicale sera prise en compte ? Procédera-t-on à un recomptage ? Est-ce que les syndicats pourront continuer à jouer leur rôle au sein du gestionnaire de l'infrastructure comme ils font actuellement au sein de la SNCB ?

M. Eric Massin (PS) s'interroge également sur cette construction, surtout en ce qui concerne la Commission paritaire nationale et la manière dont le gestionnaire de l'infrastructure y sera représenté. Il serait préférable qu'il y ait une représentation distincte du personnel (qui continuerait à faire partie de la SNCB). En outre, l'intervenant s'est laissé dire que M. Karel Vinck, l'administrateur délégué de la SNCB, présiderait le conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure. Est-ce de cette façon que l'on entend concrétiser l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure de la SNCB ? Il se dit également qu'une « majorité » des administrateurs du gestionnaire de l'infrastructure devraient être indépendants. Pourquoi pas l'ensemble des administrateurs ? Ou bien tous les opérateurs — donc également la SNCB — doivent être représentés au conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure, ou bien aucun d'entre eux ne doit y siéger. Le contrat de gestion jouera un rôle important,

dat « meerderheid » een kwantitatief, maar « onafhankelijkheid » een kwalitatief begrip is. In het belang van het mobiliteitsbeleid had spreker ook graag de Gewesten vertegenwoordigd gezien in de raad van bestuur van de infrastructuurbeheerder. De spreker heeft vragen bij het feit dat het personeel gedetacheerd moet zijn van de NMBS. Hij pleit voor een infrastructuurbeheerder met een eigen boekhouding, een eigen marktgerichtheid en eigen personeel. Hij is niet optimistisch voor de toekomst, want zelfs in 2003 heeft de NMBS een groot markt aandeel in het goederenvervoer per spoor verloren.

Mevrouw Camille Dieu (PS) is gekant tegen een privatisering van de NMBS. De bepalingen die ter bespreking voorliggen, zorgen voor een evenwicht tussen de verplichtingen die Europa op termijn oplegt en de belangen van het bedrijf en haar personeel, die maximaal worden gevrijwaard. Overleg met het personeel moet ook bij iedere stap in de hervorming plaatsvinden. Zij zal de problematiek in de toekomst verder opvolgen en is ervan overtuigd dat de minister met haar bekommernissen rekening zal houden. De spreekster vraagt zich wel af waarom in één enkele beweging twee aparte structuren, een financiële en een infrastructurele, worden gecreëerd. Zij beseft dat de regering naar garanties heeft gezocht om het eenheidsstatuut van het personeel te bewaren, maar vraagt zich toch af hoe het Nationaal Paritair Comité terzake zal worden samengesteld nadat de infrastructuurbeheerder formeel zal zijn opgericht. Hoe zal de representativiteit van de vakbonden in kaart worden gebracht ? Komt er een nieuwe berekening ? Zullen de vakbonden ook in de toekomst nog aan bod komen bij de infrastructuurbeheerder, zoals dat thans bij de NMBS het geval is ?

De heer Eric Massin (PS) heeft ook vragen bij de constructie, vooral over de samenstelling van het Nationaal Paritair Comité en over de manier waarin de infrastructuurbeheerder daarin, liefst afzonderlijk, zonder het personeel (dat blijft deel uitmaken van de NMBS), vertegenwoordigd zal zijn. Voorts heeft de spreker het gerucht opgevangen dat de heer Karel Vinck, afgevaardigd bestuurder van de NMBS, de raad van bestuur van de infrastructuurbeheerder zou voorzitten. Is dat de wijze waarop men de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder van de NMBS denkt te concretiseren ? Ook wordt gesproken over een 'meerderheid' van de bestuurders van de infrastructuurbeheerder die onafhankelijk moet zijn. Waarom niet alle bestuurders ? Ofwel moeten alle operatoren — en dus ook de NMBS — in de raad van bestuur van de infrastructuurbeheerder worden vertegenwoordigd, ofwel geen enkele. Het beheerscontract zal een belangrijke rol spelen, maar het zal wel in het licht van

mais il faudra l'examiner à la lumière du plan d'investissement. Tiendra-t-il compte — par exemple — de l'entretien ?

Mme Inge Vervotte (CD&V) estime que les organisations syndicales doivent dès à présent pouvoir faire connaître leurs griefs, avant même l'adoption de la loi-programme, dans le cadre d'auditions organisées au sein de la commission.

M. Francis Van den Eynde (Vlaams Blok) considère que la SNCB sera de toute manière, et pour très longtemps, le principal utilisateur de cette infrastructure. L'intervenant s'interroge sur l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure. Dispose-t-on de garanties suffisantes que l'Europe ne verra pas d'inconvénient à cette construction ?

Le ministre précise que les entreprises ferroviaires ne doivent pas nécessairement être des entreprises belges, mais que ce point est néanmoins important en raison de l'emploi. Il attire l'attention sur des activités transfrontalières qui existent déjà; c'est ainsi que la *Deutsche Bundesbahn* a quasiment absorbé le transport de marchandises néerlandais. Il est donc illusoire de croire qu'un opérateur déciderait de limiter son terrain d'action à un seul port, mais il est important qu'il y ait encore un acteur belge en raison de l'importance du port d'Anvers, qui représente 40 % du transport de marchandises belge.

Le coût que le gestionnaire de l'infrastructure réclamera à l'exploitant ne peut être exagérément élevé. Si le prix est trop élevé, le risque existe qu'aucun acteur potentiel ne s'engage sur le marché ou qu'il le quitte rapidement; cela entraînera une augmentation du prix pour les utilisateurs et une baisse du nombre de voyageurs. Compte tenu de la nécessité d'avoir une formation des prix modérée, la libéralisation peut être suivie d'une subsidiation, ce qui constitue une situation quelque peu paradoxale. Il importe en tout cas que le gestionnaire de l'infrastructure comprime ses propres coûts grâce à une organisation aussi efficace que possible.

Le gestionnaire détient un monopole et est dans une large mesure sous la responsabilité de l'État, qui devra réaliser des investissements supplémentaires.

S'il est vrai qu'à l'heure actuelle, la Commission européenne n'impose pas la réforme proposée dans la loi-programme, le ministre estime qu'elle est la meilleure solution pour l'entreprise. L'Europe ne s'y opposera pas. Ce n'est pas une bonne chose que l'exploitation et la gestion de l'infrastructure soient réunies au sein d'une seule entreprise : la scission permet de transférer au gestionnaire indépendant des missions de service pu-

het investeringsplan moeten worden bekeken. Zal daarin rekening gehouden worden — bijvoorbeeld — met het onderhoud ?

Mevrouw Inge Vervotte (CD&V) is van oordeel dat de vakbonden nu al, vóór de aanneming van de programma-wet, hun grieven moeten kunnen bekendmaken in het kader van hoorzittingen met de commissie.

De heer Francis Van den Eynde (Vlaams Blok) stelt dat de NMBS hoe dan ook, en nog voor zeer lang, de belangrijkste gebruiker van de infrastructuur zal zijn. De spreker stelt zich vragen bij de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder. Zijn er wel genoeg garanties op dat Europa geen graten zou zien in deze constructie ?

De minister stelt dat de spoorbedrijven niet noodzakelijk Belgische ondernemingen moeten zijn, maar dat dit punt wel zijn belang heeft omwille van de werkgelegenheid. Hij wijst op grensoverschrijdende activiteiten die nu al bestaan; zo heeft de *Deutsche Bundesbahn* het Nederlandse goederenvervoer nagenoeg opgeslorpt. Het is dus een illusie te geloven dat een operator zou beslissen om zijn werkterrein te beperken tot één haven, maar het is wel het belangrijk dat er nog een Belgische speler is omwille van het belang van de Antwerpse haven, die voor 40 % van het goederenvervoer in België instaat.

De kostprijs die door de infrastructuurbeheerder aan de exploitant gevraagd zal worden, mag niet onredelijk hoog zijn. Als de prijs te hoog is, bestaat immers de kans dat potentiële spelers zich niet op de markt begeven of haar snel verlaten; dit zou de prijs voor de gebruikers doen toenemen en het aantal treinreizigers doen afnemen. De noodzaak van gematigde prijsvorming kan ertoe leiden dat liberalisering gevolgd wordt door subsidiëring, een ietwat paradoxale toestand. In elk geval moet de infrastructuurbeheerder zijn eigen kosten drukken door een zo efficiënt mogelijke organisatie.

De beheerder heeft een monopolie en valt grotendeels onder de verantwoordelijkheid van de Staat, die bijkomende investeringen zal moeten doen.

Het is juist dat de Europese Commissie op dit moment de voorliggende hervorming niet oplegt, maar het is volgens de minister wel de beste oplossing voor het bedrijf. Europa zal er zich niet tegen verzetten. Het is niet goed dat exploitatie en infrastructuurbeheer in één bedrijf verenigd zijn: de opsplitsing maakt het mogelijk dat overheidstaken, zoals de regulering van de spoorwegsector, aan de onafhankelijke beheerder kunnen worden overge-

blic, telles que la régulation du secteur ferroviaire, de sorte que l'on ne doive plus recourir à un régulateur indépendant (qui n'a pas une connaissance pratique suffisante du secteur).

L'Union européenne n'a pas imposé un seul modèle unique et ne le fera pas. Aucun modèle ne tiendra sans doute dix ans sans aucune modification.

Le ministre est toutefois convaincu que cette opération met le transport ferroviaire belge sur la bonne voie.

Il n'y a pas d'agenda caché et rien n'est définitivement fixé. Il faut d'abord engager des négociations avec les syndicats. Le ministre croit que la réforme sera acceptée par les trois parties (syndicats, direction et responsables politiques), parce qu'elle ne débouchera pas sur plusieurs groupes ou filiales distincts. Cette approche est progressive et évolutive, ce qui permettra incontestablement d'obtenir de meilleurs résultats qu'une scission radicale. L'essentiel, c'est que les changements aillent dans la bonne direction.

Le ministre ne souscrit pas à l'analyse selon laquelle le choix de l'Allemagne est plus modéré : à terme, il s'agit d'une scission plus radicale que celle du modèle pour lequel la Belgique opte aujourd'hui, et ce, parce que les filiales d'une structure de holding ont (peuvent avoir) d'autres actionnaires et peuvent, par conséquent, mener une politique différente.

Les représentants syndicaux du gestionnaire de l'infrastructure ainsi que de la SNCB siégeront au sein de la même Commission paritaire nationale. Le nombre de représentants des différentes organisations syndicales sera sans doute adapté une première fois en 2008 sur la base d'un nouveau compte.

À l'heure actuelle, un organisme d'intérêt public (OIP) est chargé de gérer les dettes de la SNCB.

Le ministre reconnaît que, même sans gestionnaire de l'infrastructure, les dettes sont transférées à l'OIP; il n'est donc pas nécessaire de créer un gestionnaire de l'infrastructure indépendant à cette fin.

Ce n'est pas le ministre des Entreprises publiques, mais le ministre des Finances qui est habilité à octroyer la garantie de l'État. Il en va toujours ainsi; même les régions doivent demander son autorisation.

L'opération sera neutre sur le plan fiscal : le transfert des biens, imposé par la loi, ne coûtera rien et ne rappor-

dragen, waardoor geen afzonderlijke regulator (met te weinig praktische kennis over de sector) meer nodig is.

De Europese Unie heeft niet één enkel model verplicht gesteld en zal dat ook niet doen. Wellicht zal geen enkel model tien jaar in ongewijzigde vorm aangehouden worden.

De minister is wel de overtuiging toegedaan dat de voorliggende operatie het spoorwegvervoer België de goede richting doet uitgaan.

Er is geen verborgen agenda en niets ligt definitief vast; eerst moeten onderhandelingen met de vakbonden worden gevoerd. Hij gelooft dat de hervorming zal aanvaard worden door de drie partijen (vakbonden, directie en politieke overheid) omdat er niet verschillende afgesplitste groepen of dochtermaatschappijen komen. Dit is een aanpak van geleidelijkheid en evolutie, die ongetwijfeld meer vruchten oplevert dan een radicale splitsing. Essentieel is dat de veranderingen in de goede richting gaan.

De minister is het oneens met de analyse dat de keuze van Duitsland gematigder is : op termijn gaat het om een radicalere splitsing dan in het model waarvoor België nu opteert omdat de dochtermaatschappijen van een holding-structuur andere aandeelhouders (kunnen) hebben en daardoor een verschillend beleid kunnen voeren.

De vakbondsvertegenwoordigers van zowel de infrastructuurbeheerder als de NMBS zullen zitting nemen in hetzelfde Nationaal Paritair Comité. Een eerste aanpassing van het aantal vertegenwoordigers van de verschillende vakbonden op basis van een nieuwe telling zal er wellicht komen in 2008.

Het beheer van de schulden van de NMBS wordt vandaag uitgeoefend door een instelling van openbaar nut (ION).

De minister erkent dat de schulden ook zonder infrastructuurbeheerder aan de ION overgedragen worden; daarvoor is het dus niet nodig dat een onafhankelijke infrastructuurbeheerder opgericht wordt.

Niet de minister van Overheidsbedrijven, maar de minister van Financiën is bevoegd voor de toekenning van de staatswaarborg. Dit is altijd het geval; zelfs de gewesten moeten diens toestemming vragen.

Het fiscaal regime van de operatie zal neutraal zijn: de overdracht van goederen, die bij wet wordt opgelegd, zal

tera rien. En effet, là n'est pas le but de la réforme. Le gouvernement peut en décider lui-même.

Mme Nagy présente l'amendement n° 24 (DOC 51 0473/012) tendant à supprimer l'article.

Mme Marie Nagy (ECOLO) craint que la scission de la SNCB ne soit un premier pas vers une régionalisation et une privatisation de l'entreprise. Elle souhaite dès lors que soit supprimée toute disposition ayant un rapport avec la scission.

M. Ansoms et Mme Vervotte présentent l'amendement n° 22 (DOC 51 0473/012) qui tend à supprimer les articles 392 à 399.

M. Jos Ansoms (CD&V) estime que cet article n'a, en termes de technique législative, pas sa place dans le projet mais dans l'exposé des motifs.

Le ministre indique qu'il s'agit d'un article organique au début de la section. Cela se rencontre de temps à autre dans la législation.

Art. 393

L'amendement n° 2 (DOC 51 0473/012) de Mme Nagy tend à supprimer l'article.

Art. 394

L'amendement n° 3 (DOC 51 0473/012) de Mme Nagy tend à supprimer l'article.

L'amendement n° 30 de M. Ansoms et Mme Vervotte tend à supprimer le mot « *notamment* ».

M. Jos Ansoms (CD&V) demande si les objectifs du gestionnaire d'infrastructure demeurent limités aux sept points énumérés au § 1^{er} de l'article. Il suppose que non dès lors que la phrase stipule que le gestionnaire d'infrastructure a 'notamment' ces sept objectifs; le cas échéant, il souhaite également des éclaircissements sur les autres objectifs potentiels.

Le ministre est disposé à supprimer le mot « *notamment* », à condition que l'on précise clairement que lorsque, dans une phase ultérieure, après la scission de la SNCB et du gestionnaire de l'infrastructure, d'autres biens seront transférés au gestionnaire de l'infrastructure, ce dernier devra également pouvoir assurer la gestion de ces biens. En théorie, les statuts peuvent par ailleurs

niets kosten of opbrengen; dit is immers niet het doel van de hervorming. De regering kan hierover zelf een beslissing nemen.

Amendement n° 24 (DOC 51 0473/012) van mevrouw Nagy strekt tot de weglating van het artikel.

Mevrouw Marie Nagy (Ecolo) vreest dat de opsplitsing van de NMBS een eerste stap is naar de regionalisering en privatisering van het bedrijf en wenst daarom dat alle bepaling die met de splitsing verband zouden geschapt worden.

Amendement n° 22 (DOC 51 0473/012) van de heer Ansoms en mevrouw Vervotte beoogt de weglating van de artikelen 392 tot en met 399.

De heer Jos Ansoms (CD&V) denkt dat dit artikel vanuit wetgevingstechnisch opzicht niet in het ontwerp, maar in de memorie van toelichting thuishoort.

De minister stelt dat het om een organiek artikel bij de aanvang van de afdeling gaat. Dit komt af en toe voor in wetgeving.

Art. 393

Amendement n° 2 (DOC 51 0473/012) van mevrouw Nagy beoogt de weglating van het artikel.

Art. 394

Amendement n° 3 (DOC 51 0473/012) van mevrouw Nagy beoogt de weglating van het artikel.

Amendement n° 30 van de heer Ansoms en mevrouw Vervotte beoogt de schrapping van de woorden « *onder meer* ».

De heer Jos Ansoms (CD&V) vraagt of de doelstellingen van de infrastructuurbeheerder beperkt blijven tot de zeven punten in § 1 van het artikel. Hij vermoedt van niet omdat de eerste zin stelt dat de infrastructuurbeheerder « *onder meer* » die zeven doelstellingen heeft; hij wenst desgevallend dan ook duidelijkheid te verkrijgen over potentiële andere doelstellingen.

De minister is bereid de woorden « *onder meer* » te schrappen, mits één duidelijke specificatie wordt gemaakt : wanneer in een latere fase, na de splitsing van de NMBS en de infrastructuurbeheerder, andere goederen worden overgedragen aan de infrastructuurbeheerder, moet die laatste ook het beheer van die goederen kunnen verzekeren. In theorie kunnen de statuten trouwens

contenir d'autres missions que celles d'intérêt public qui sont énumérées. En pratique, cependant, cela est peu probable. L'ajout du mot « notamment » ne visait pas à élargir le contenu des objectifs, mais il autorisait également des opérations qui ne sont pas énumérées en tant que telles dans le projet de loi, alors qu'elles sont effectivement réalisées dans le cadre des objectifs légaux. Si la commission se rallie à cette interprétation du ministre, la mention « notamment » peut être supprimée.

La commission souscrit à l'unanimité à l'interprétation donnée par le ministre.

Art. 395

Mme Nagy présente un amendement (n° 4, DOC 51 0473/012) tendant à supprimer cet article.

Mme Nagy présente, en ordre subsidiaire, un amendement (n° 25, DOC 51 0473/013) tendant à ajouter un § 3bis. Cet amendement impose aux organes du gestionnaire de l'infrastructure d'associer les organisations syndicales à la stratégie générale de la société, à la politique d'investissement ainsi qu'à la politique d'emploi.

L'amendement n° 26 (DOC 51 0473/013) de Mme Nagy tend, en ordre subsidiaire, à compléter le § 4 par une phrase. Les règles provisoires qui font office de premier contrat de gestion devraient être soumises à l'avis de la commission paritaire nationale visée à l'article 399, § 2.

M. Ansoms et Mme Vervotte présentent l'amendement n° 28 (DOC 51 0473/013).

M. Jos Ansoms (CD&V) recommande que l'État et les régions concluent un accord de coopération afin de désigner un représentant par région au conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure. Il demande que cela soit précisé dans la loi.

L'intervenant demande également des précisions au sujet de la portée de l'indépendance des membres du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure. L'indépendance a-t-elle également trait au passé ? Le fait qu'une personne a été, par le passé, représentant syndical à la SNCB permet-il, par exemple, de conclure à l'existence d'un lien juridique ?

M. Ludo Van Campenhout (VLD) estime que la représentation des régions peut être réglée par voie d'arrêté royal.

ook andere dan de opgesomde opdrachten van openbaar belang bevatten, maar in de praktijk is dat weinig waarschijnlijk. De toevoeging « onder meer » beoogde niet de inhoudelijke verruiming van de doelstellingen, maar liet toe ook operaties die niet strikt in het wetsontwerp zijn opgesomd maar wel worden verricht binnen het raam van de wettelijke doelstellingen. Indien de commissie de minister in deze interpretatie volgt, kan de vermelding « onder meer » weggelaten worden.

De commissie stemt eenparig in met de interpretatie die door de minister verwoord wordt.

Art. 395

Amendement n° 4 (DOC 51 0473/012) van mevrouw Nagy beoogt de weglating van het artikel.

Amendement n° 25 (DOC 51 0473/013) van mevrouw Nagy strekt in ondergeschikte orde tot de toevoeging van een paragraaf 3bis. Het amendement verplicht de organen van de infrastructuurbeheerder ertoe de vakbondsorganisaties te betrekken bij de algemene strategie van de vennootschap, het investeringsbeleid en het tewerkstellingsbeleid.

Amendement n° 26 (DOC 51 0473/013) van mevrouw Nagy strekt in ondergeschikte orde tot de toevoeging van een zin aan § 4 van het artikel. De voorlopige regels die als eerste beheerscontract gelden zouden voor advies voorgelegd moeten worden aan de Nationale Paritaire Commissie die vermeld wordt in artikel 399, § 2.

Amendement n° 28 (DOC 51 0473/013) wordt ingediend door de heer Ansoms en mevrouw Vervotte.

De heer Jos Ansoms (CD&V) pleit ervoor dat de Staat en de gewesten een samenwerkingsakkoord afsluiten voor de aanduiding van een vertegenwoordiger per gewest in de raad van bestuur van de infrastructuurbeheerder. Hij wenst dat dit in de wet wordt ingeschreven.

De spreker wenst ook verduidelijking over de inhoudelijke invulling van de onafhankelijkheid van de leden van de raad van bestuur van de infrastructuurbeheerder. Heeft de onafhankelijkheid ook betrekking op het verleden ? Kan een juridische band bijvoorbeeld afgeleid worden uit het feit dat een persoon in het verleden vakbondsvertegenwoordiger was bij de NMBS ?

De heer Ludo Van Campenhout (VLD) is van oordeel dat de vertegenwoordiging van de gewesten per koninklijk besluit kan worden geregeld.

Mme Camille Dieu (PS) précise que les organisations syndicales croient à l'importance du comité stratégique de la SNCB au sein duquel elles sont représentées.

Le ministre répond qu'il n'est pas simple de définir et d'imposer de manière efficace cette absence de lien juridique avec le passé, ce que l'article ne fait d'ailleurs pas. Le lien juridique disparaît du fait de la démission.

Le ministre ne peut accepter l'amendement n° 28, car ce point ne peut être réglé par une loi avant que les régions n'aient donné leur accord à ce sujet. En outre, le texte proposé ne fait pas l'objet d'un accord au sein du gouvernement.

Art. 396

L'amendement n° 5 (DOC 51 0473/012) de Mme Nagy tend à supprimer cet article.

Art. 397

L'amendement n° 6 (DOC 51 0473/012) de Mme Nagy tend à supprimer cet article.

Art. 398

L'amendement n° 7 (DOC 51 0473/012) de Mme Nagy tend à supprimer cet article.

Art. 399

L'amendement n° 8 (DOC 51 0473/012) de Mme Nagy tend à supprimer cet article.

L'amendement n° 27 (DOC 51 0473/012) de Mme Nagy tend, en ordre subsidiaire, à maintenir la mobilité réelle des membres du personnel entre la SNCB et le gestionnaire de l'infrastructure.

M. Jos Ansoms (CD&V) demande pourquoi le § 3 de l'article 424 de l'avant-projet (article 399 du projet) a été supprimé.

Pourquoi le projet ne donne-t-il pas suite à la remarque formulée par le Conseil d'État, selon laquelle le comité de la taxe sur la valeur ajoutée doit être consulté avant que le Roi prenne une décision sur le régime fiscal auquel l'opération est soumise ?

Mevrouw Camille Dieu (PS) stelt dat de vakbonden geloven in het belang van het strategisch comité van de NMBS, waarin ze zitting hebben.

De minister antwoordt dat het niet eenvoudig is om deze afwezigheid van een juridische band naar het verleden toe op een sluitende manier te omschrijven en op te leggen, wat in het artikel dan ook niet gebeurd is. De juridische band verdwijnt door het ontslag.

De minister kan amendement n° 28 niet aanvaarden omdat dit punt niet met een wet kan worden geregeld vooraleer de gewesten zich hiermee akkoord hebben verklaard. Bovendien is er over de ontworpen tekst geen overeenstemming in de schoot van de regering.

Art. 396

Amendement n° 5 (DOC 51 0473/012) van mevrouw Nagy beoogt de weglating van het artikel.

Art. 397

Amendement n° 6 (DOC 51 0473/012) van mevrouw Nagy beoogt de weglating van het artikel.

Art. 398

Amendement n° 7 (DOC 51 0473/012) van mevrouw Nagy beoogt de weglating van het artikel.

Art. 399

Amendement n° 8 (DOC 51 0473/012) van mevrouw Nagy beoogt de weglating van het artikel.

Amendement n° 27 (DOC 51 0473/012) van mevrouw Nagy beoogt in ondergeschikte orde het behoud van reële mobiliteit van personeelsleden tussen de NMBS en de infrastructuurbeheerder.

De heer Jos Ansoms (CD&V) vraagt waarom § 3 van artikel 424 van het voorontwerp (artikel 399 van het ontwerp) werd geschrapt.

Waarom geeft het ontwerp geen gevolg aan de opmerking van de raad van state dat het comité voor de belasting over de toegevoegde waarde moet geraadpleegd worden vooraleer de Koning een beslissing neemt over het fiscaal regime waaraan de operatie onderworpen is ?

En ce qui concerne le statut du personnel, le gouvernement a un problème : le gouvernement et les syndicats veulent autant que possible maintenir un statut unique pour les membres du personnel de la SNCB et de la société de gestion de l'infrastructure, alors que la réglementation européenne prône une indépendance. À terme, le personnel risque donc de perdre son statut unique.

Le ministre répond que l'article 401 du projet procède d'une approche plus générale de la problématique fiscale et qu'il garantit notamment la neutralité.

Le projet suit bel et bien l'avis du Conseil d'État en privant la disposition de son applicabilité directe : le régime ne sera pas mis en vigueur (comme le visait l'avant-projet) par la loi elle-même, mais par un arrêté royal. Avant de prendre cet arrêté, le gouvernement devra respecter ses obligations en matière d'avis; la concertation avec la commission paritaire nationale devra donc précéder l'arrêté sur les conditions et les modalités de la mise à disposition du personnel.

Le ministre pense pouvoir convaincre les syndicats du fait que leur statut unique n'est pas menacé.

Art. 400

Mme Nagy présente un amendement (n° 9, DOC 51 0473/012) visant à supprimer cet article.

Art. 401

Mme Nagy présente un amendement (n° 10, DOC 51 0473/012) visant à supprimer cet article.

Art. 402

Mme Nagy présente un amendement (n° 11, DOC 51 0473/012) visant à supprimer cet article.

Art. 403-407
Reprise de la dette de la SNCB

Art. 403

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

Met betrekking tot het statuut van het personeel heeft de regering een probleem : zij en de vakbonden willen zoveel mogelijk een eenheidsstatuut behouden voor de personeelsleden van de NMBS en de infrastructuurbeheerder, terwijl de Europese regelgeving onderlinge onafhankelijkheid voorstaat. Het personeel loopt op termijn dus het risico haar eenheidsstatuut te verliezen.

De minister antwoordt dat artikel 401 van het ontwerp een meer algemene benadering van de fiscale problematiek geeft en dat meer bepaald de neutraliteit gevrijwaard wordt.

Het ontwerp gaat wel degelijk in op het advies van de raad van state door aan de bepaling haar directe toepasselijkheid te ontnemen : de regeling zal niet (zoals het voorontwerp beoogde) door de wet zelf van kracht worden, maar door een koninklijk besluit. Vóór ze dat besluit uitvaardigt, moet de regering haar adviesverplichtingen naleven; het overleg met de Nationale Paritaire Commissie moet dus aan besluit over de voorwaarden en nadere regels van de terbeschikkingstelling van het personeel voorafgaan.

De minister denkt de vakbonden te kunnen overtuigen van het feit dat hun eenheidsstatuut niet in het gedrang komt.

Art. 400

Amendement n° 9 (DOC 51 0473/012) van mevrouw Nagy beoogt de weglating van het artikel.

Art. 401

Amendement n° 10 (DOC 51 0473/012) van mevrouw Nagy beoogt de weglating van het artikel.

Art. 402

Amendement n° 11 (DOC 51 0473/012) van mevrouw Nagy beoogt de weglating van het artikel.

Art. 403-407
Schuldovername van de NMBS

Art. 403

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Art. 403bis (nouveau)

M. Ansoms et Mme Vervotte présentent un amendement (n° 29, DOC 51 0473/013).

M. Jos Ansoms (CD&V) demande des explications sur la manière dont la reprise de la dette sera réalisée. Comment se fera la répartition entre la Région flamande et la Région wallonne ? Cela dépend des critères utilisés : si l'on tient compte du nombre de personnes transportées et du volume de marchandises ou de l'origine des impôts octroyés à la SNCB, le rapport entre la Flandre et la Wallonie est 70/30. Par contre, si l'on tient compte des dotations pour le transport intérieur, la clé de répartition est 60/40. Si l'on prend également en considération les investissements réalisés dans une seule région pour le TGV, il y a un important déséquilibre entre les deux régions (52,14/47,86).

Si l'on prend également en compte les investissements réalisés dans une seule région pour le TGV, la répartition s'avère particulièrement injuste pour la Flandre, qui perd de ce fait plus d'un milliard d'euros. L'intervenant estime qu'une clé de répartition 60/40 entraîne une ventilation des moyens financiers qui est inacceptable pour les deux régions.

Le ministre peut-il confirmer l'exactitude des chiffres précités ? Quelles sont ses intentions ?

Le ministre déclare que cela doit encore faire l'objet de négociations au sein du gouvernement. Il estime acceptable que les investissements TGV dans une région soient également portés en compte. Il souligne également que ce sont des responsables politiques qui, dans le passé, ont fait le choix d'investir peu en Flandre.

Art. 405 à 407

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

Art. 407bis à 407nonies (nouveaux)
*Transfert de moyens de la
 Financière TGV vers la SNCB*

Le gouvernement présente les amendements 12 à 18 (DOC 51 0473/012), qui tendent à insérer les articles 407bis à 407octies.

Le ministre déclare que les amendements autorisent une augmentation de capital de la SNCB à partir de la Financière TGV. Une augmentation du capital de la Fi-

Art. 403bis (nieuw)

Amendement n° 29 (DOC 51 0473/013) wordt ingediend door de heer Ansoms en mevrouw Vervotte.

De heer Jos Ansoms (CD&V) verklaart dat hij uitleg wil krijgen over de wijze waarop de schuldovername zal plaatsvinden. Hoe zal de verdeling tussen het Vlaams en het Waals Gewest zijn ? Dit hangt af van de gehanteerde criteria : als men rekening houdt met het aantal vervoerde personen en het volume van goederen of met de oorsprong van de aan de NMBS toegekende belastinggelden, geldt een 70/30-verhouding tussen Vlaanderen en Wallonië. Als men rekening houdt met de dotaties voor het binnenlands vervoer, geldt een 60/40-verdeelsleutel. Als ook de investeringen in één gewest voor de HST in rekening wordt gebracht, is er een belangrijke scheefftrekking tussen de twee gewesten (52,14/47,86).

Als ook de HST-investeringen in één gewest worden ingecalculleerd, valt de verdeling zeer onrechtvaardig voor Vlaanderen uit : dit gewest verliest daardoor meer dan een miljard euro. Een 60/40-verdeelsleutel leidt volgens de spreker wel tot een opsplitsing van middelen die voor beide gewesten aanvaardbaar is.

Kan de minister de juistheid van bovenstaande cijfers bevestigen ? Wat zijn zijn intenties ?

De minister verklaart dat daarover nog moet onderhandeld worden in de schoot van de regering. Hij vindt het wel aannemelijk dat ook de HST-investeringen in één gewest in rekening worden gebracht. Hij wijst er ook op dat het beleids mensen er in het verleden voor gekozen hebben om weinig in Vlaanderen te investeren.

Art. 405 tot 407

Deze artikelen geven geen aanleiding tot debat.

Art. 407bis tot 407nonies (nieuw)
*Overdracht van middelen van de HST-Fin
 naar de NMBS*

De regering dient de amendementen 12 tot en met 18 in (DOC 51 0473/012), die strekken tot de invoeging van de artikelen 407bis tot en met 407octies.

De minister verklaart dat de amendementen een kapitaalsverhoging van de NMBS toelaten vanuit de HST-Fin. Bij een verhoging van het kapitaal van de HST-Fin

nancière TGV permet à la SNCB de disposer de moyens supplémentaires. Ultérieurement, la Financière TGV sera fusionnée avec le gestionnaire d'infrastructure.

M. Jos Ansoms (CD&V) appuie ces amendements du gouvernement, auxquels l'ancien administrateur général de la SNCB, le sénateur Etienne Schouppe, n'est pas étranger. Il déplore cependant que l'augmentation de capital, qui était annoncée depuis tout un temps, vienne si tardivement.

Art. 409

*Détachement de personnel excédentaire
d'entreprises publiques*

Mme Inge Vervotte (CD&V) s'enquiert des modalités d'organisation de « l'utilisation des membres du personnel statutaires des entreprises publiques autonomes dans des services publics ». Cette disposition ne devrait-elle pas être insérée dans un plan d'accompagnement social plutôt que dans une loi ? La ministre sait-elle combien de membres du personnel de La Poste entrent dans le cadre de ce projet.

L'intervenante constate que la qualité du travail dans un pool (qui existe déjà au sein de Belgacom) laisse quelquefois à désirer et que les travailleurs concernés sont souvent démotivés. Quelles sont les conditions accessoires de cette construction ? Les travailleurs gardent-ils leurs tâches, leur salaire et leurs conditions de travail spécifiques ? Il n'est pas opportun qu'un arrêté royal puisse fixer le nombre de travailleurs pouvant être détachés de chaque entreprise publique sans concertation avec les organisations syndicales. Il s'impose de faire preuve de prudence; tous les aspects de la réglementation doivent faire l'objet d'une concertation avec les commissions paritaires des entreprises publiques et avec les administrations communales.

Mme Camille Dieu (PS) se réjouit du fait qu'on tiendra compte de l'avis de la commission paritaire compétente et, dès lors, de l'avis des organisations représentatives des travailleurs.

L'intervenante souhaite cependant insister sur le caractère volontaire de cette mise à disposition, la réaffirmation de la priorité pour l'entreprise publique autonome de favoriser d'abord la mobilité interne, la nécessité de poursuivre les programmes de reconversion et de formation internes, l'obligation de régler les modalités de mises à disposition et éventuellement de la réintégration à l'entreprise publique autonome par le biais du dialogue social ainsi que la prise en charge par l'État d'éventuelles interventions financières.

kan daardoor ook de NMBS bijkomende middelen krijgen. Later wordt de HST-Fin gefuseerd met de infrastructuurbeheerder.

De heer Jos Ansoms (CD&V) steunt deze regeringsamendementen, die er op aandringen van voormalig gedelegeerd bestuurder van de NMBS, senator Etienne Schouppe, is gekomen. Hij betreurt wel dat de kapitaalsverhoging, die al een tijd in het vooruitzicht werd gesteld, zo laatijdig wordt doorgevoerd.

Art. 409

*Detachering van overtollig personeel van
overheidsbedrijven*

Mevrouw Inge Vervotte (CD&V) wenst te vernemen hoe de « inzet van statutaire personeelsleden van autonome overheidsbedrijven in openbare diensten » zal worden georganiseerd. Hoort deze bepaling niet eerder thuis in een sociaal begeleidingsplan dan in een wet ? Weet de minister hoeveel personeelsleden van De Post voor dit project in aanmerking zullen komen ?

De spreekster stelt vast dat de kwaliteit van de arbeid in een pool (die nu al bestaat binnen Belgacom) soms te wensen overlaat en dat de betrokken werknemers vaak gedemotiveerd zijn. Wat zijn de randvoorwaarden van deze constructie ? Behouden de werknemers hun specifieke taken, loon en arbeidsvoorwaarden ? Het is niet goed dat het aantal werknemers dat vanuit elk overheidsbedrijf kan gedetacheerd worden zonder overleg met de vakbondsvertegenwoordigers in een koninklijk besluit kan vastgelegd worden. Een voorzichtige aanpak is geboden; over alle aspecten van de regeling moet er overleg met de paritaire comités van de overheidsbedrijven en met de gemeentebesturen zijn.

Mevrouw Camille Dieu (PS) toont zich verheugd dat rekening zal worden gehouden met het advies van het bevoegde paritair comité en dus ook met dat van de representatieve vakorganisaties.

De spreekster onderstreept evenwel dat die mensen er mee moeten instemmen om aldus te worden ingezet; het autonome overheidsbedrijf behoort ook met klem te stellen dat bij voorrang via interne mobiliteit zal worden gehandeld, dat voort werk moet worden gemaakt van programma's inzake reconversie en interne opleiding en dat nader moet worden bepaald hoe het inzetten van die personen zal gebeuren. Ook moet via sociaal overleg een eventuele terugkeer naar het autonoom overheidsbedrijf mogelijk zijn. Tot slot behoort de Staat eventuele financiële tegemoetkomingen te dragen.

L'exposé des motifs insiste sur le caractère expérimental de cette initiative. Il l'illustre avec la délivrance de la carte d'identité électronique qui pourrait entraîner des besoins en personnel supplémentaire dans les communes. L'Union des Villes et des Communes aurait estimé à 1 200 le nombre d'agents dont les communes auraient besoin pour cette tâche.

Est-ce que chaque entreprise publique a déjà fait le compte du nombre d'agents dont il pourrait s'agir ? S'il y a des formations à suivre, qui les donnera ?

M. Eric Massin (PS) demande si le système de détachement prévu à l'article 409 s'applique également aux contractuels.

Le ministre répond qu'il n'est pas rare que des agents soient utilisés dans un autre service public que celui où ils sont nommés. Un tel détachement, qui ne peut s'appliquer qu'aux agents statutaires, implique que l'intéressé conserve le statut de l'institution dans laquelle il a été nommé, mais exécute les tâches de l'institution dans laquelle il travaille.

Le pool de Belgacom compte actuellement entre 330 à 485 personnes, en fonction de la définition retenue, qui ne peuvent être occupées dans l'entreprise même et qui sont donc sans emploi. L'évolution démographique conduit peu à peu vers l'objectif poursuivi, les personnes n'ayant pas de qualifications ou pas les qualifications requises n'étant pas remplacées, alors qu'elles peuvent utilement rechercher un nouveau défi.

Le détachement vise principalement deux catégories de personnes : les ouvriers non qualifiés (qui sont, en moyenne, un peu plus âgés) et certains collaborateurs de secrétariat (généralement encore jeunes). Ils n'auront aucune obligation, mais pourront choisir librement de donner suite à une proposition déterminée, formulée après concertation avec les organisations syndicales. La mise en œuvre de cette mesure requiert l'adoption de la disposition légale à l'examen. Les organisations syndicales, qui seront concertées sur tous les aspects de la réforme, ont du reste déjà déclaré qu'elles étaient disposées à mener des négociations concernant ce dossier.

In de memorie van toelichting wordt aangegeven dat dit initiatief een proefproject is. Als voorbeeld wordt de uitreiking van de elektronische identiteitskaart aangehaald, want voor de gemeenten zou die uitreiking meer mankracht kunnen vergen; de Vereniging van Steden en Gemeenten heeft geraamd dat de gemeenten daartoe 1 200 meer mensen nodig zullen hebben.

Heeft elk autonoom overheidsbedrijf al nagegaan over hoeveel personeelsleden het kan gaan ? Zo er opleidingen moeten worden gevolgd, wie zal die verstrekken ?

De heer Eric Massin (PS) vraagt of de detachingsregeling in artikel 409 ook van toepassing is op contractuelen.

De minister antwoordt dat het wel vaker gebeurt dat ambtenaren ingezet worden in een andere publieke instantie dan die waar ze benoemd zijn. Dergelijke detachering, die enkel mogelijk is voor statutaire ambtenaren, impliceert dat de betrokkene het statuut behoudt van de instelling waar hij benoemd werd, maar de taken uitvoert van de instelling waar hij arbeid verricht.

De pool van Belgacom bevat momenteel, afhankelijk van de definitie, tussen 330 en 485 mensen die niet binnen het eigen bedrijf kunnen tewerkgesteld worden en dus werkloos zijn. De demografische evolutie leidt geleidelijk naar de beoogde doelstelling door het feit dat mensen met geen of de verkeerde kwalificaties niet vervangen worden, maar ondertussen wel zinvol om voor de betrokkenen een nieuwe uitdaging te zoeken.

De detachering is vooral bedoeld voor twee categorieën van personen: ongeschoolde arbeiders (die gemiddeld al wat ouder zijn) en sommige secretariaatsmedewerkers (die veelal nog jong zijn). Zij zullen nergens toe gedwongen worden, maar zullen vrij kunnen kiezen of ze op een bepaald voorstel, dat na overleg met de vakbonden wordt geformuleerd, willen ingaan. Om dit mogelijk maken, is de voorliggende wettelijke bepaling nodig. De vakbonden, die over elk aspect van de hervorming zullen geraadpleegd worden, hebben zich overigens al bereid verklaard om over dit dossier onderhandelingen te voeren.

III. — ARTICLES 410 À 416

A. EXPOSÉ DE M. BERT ANCIAUX, MINISTRE DE LA MOBILITÉ ET DE L'ÉCONOMIE SOCIALE

Le ministre renvoie à l'exposé des motifs du projet de loi-programme (DOC 51 04763/001, pp. 218-222).

B. DISCUSSION

1. Art. 410-414 *Mobilité*

M. Jos Ansoms (CD&V) répète que le ministre ne prend pas le parlement suffisamment au sérieux, puisqu'il veut appliquer une importante réforme structurelle de la SNCB par le biais d'une loi-programme, un instrument qui devrait surtout être utilisé pour mettre en œuvre le budget; la nécessité de faire adopter rapidement la loi-programme a en effet empêché tout véritable débat sociétal et parlementaire. L'impossibilité d'effectuer un travail législatif sérieux par cette méthode est démontrée par le fait que des dispositions des lois-programmes antérieures, qui avaient été adoptées il y a moins d'un an, sont déjà modifiées, certaines pour la deuxième fois.

Le ministre est-il disposé à disjoindre du projet les dispositions relatives au transport ferroviaire et à les présenter en tant que projet distinct, sur lequel le parlement pourra avoir un échange de vues avec les parties concernées (tels le Comité consultatif des usagers) et pourra prendre ensuite une décision bien mûrie. Si le ministre rejette cette proposition, l'intervenant en conclura qu'il est prouvé que le gouvernement ne prend pas l'avenir de la SNCB au sérieux.

Pourquoi les articles 410 et 411 relèvent-ils de la responsabilité du ministre Anciaux, alors que M. Vande Lanotte a commenté les autres dispositions relatives au transport ferroviaire ? Il est grand temps que les deux ministres clarifient leurs compétences respectives.

L'intervenant déplore que les dispositions en question n'opèrent pas de choix :

— l'article 410 stipule que le Roi peut abroger, modifier, compléter ou remplacer l'arrêté royal du 12 mars 2003. Le Roi, qui se voit manifestement attribuer une totale liberté d'intervention, le fera-t-il ? Le ministre peut-il pré-

III. — ARTIKELN 410 TOT 416

A. UITEENZETTING DOOR DE HEER BERT ANCIAUX, MINISTER VAN MOBILITEIT EN SOCIALE ECONOMIE

De minister verwijst naar de memorie van toelichting bij het ontwerp van programmawet (DOC 51 0473/001, blz. 218-222).

B. BESPREKING

1. Art. 410-414 *Mobiliteit*

De heer Jos Ansoms (CD&V) herhaalt dat de minister het parlement onvoldoende ernstig neemt omdat hij een belangrijke structurele hervorming van de NMBS wil doorvoeren door middel van een programmawet, een instrument dat vooral ten behoeve van de implementering van de begroting zou moeten worden aangewend; een grondig maatschappelijk en parlementair debat wordt door de noodzaak van de snelle goedkeuring van de programmawet immers onmogelijk. Dat degelijk wetgevend werk door deze methode uitgesloten is, wordt bewezen door het feit dat bepalingen uit vorige programmawetten, die minder dan een jaar geleden werden aangenomen, nu alweer worden gewijzigd, sommige al voor de tweede maal.

Is de minister bereid de bepalingen over het spoorvervoer uit het ontwerp te lichten en in te dienen als afzonderlijk ontwerp, waarover het parlement een gedachtewisseling kan houden met de betrokken partijen (zoals het raadgevend comité van de gebruikers) en vervolgens een weloverwogen beslissing kan nemen. Als de minister dit voorstel afwijst, acht de spreker meteen bewezen dat de regering de toekomst van de NMBS niet ernstig neemt.

Waarom vallen de artikelen 410 en 411 onder de verantwoordelijkheid van minister Anciaux, terwijl minister Vande Lanotte over de andere bepalingen met betrekking tot het spoorvervoer toelichting heeft gegeven ? Het is hoog tijd dat de beide ministers duidelijkheid verschaffen over hun respectieve bevoegdheden.

De spreker betreurt dat in de betrokken bepalingen geen keuzes worden gemaakt :

— Artikel 410 stipuleert dat de Koning het koninklijk besluit van 12 maart 2003 kan opheffen, wijzigen, aanvullen of vervangen. Zal de Koning, die kennelijk de volstrekte vrijheid krijgt om al dan niet op te treden, dit ook

ciser, le cas échéant, quelle est la portée des adaptations envisagées ?

— l'article 412 reporte d'un an l'entrée en vigueur des dispositions de la loi-programme du 8 avril 2003 relatives aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail. On ne sait cependant pas clairement si ces dispositions entreront en vigueur telles quelles un an plus tard, ou si ce report est destiné à permettre la modification, voire la suppression, des articles en question ?

L'inquiétude des représentants syndicaux de la SNCB est compréhensible : une certaine confusion règne au sujet du nouveau contrat de gestion, du plan d'entreprise, du projet Move 2007, de la dotation de l'État et du contenu de la troisième restructuration, qui n'est pas précisé dans le projet de loi à l'examen. Si une entreprise privée menait une politique aussi déplorable, le parlement la condamnerait d'une seule voix.

La loi du 8 avril 2003 ne comporte aucune véritable réglementation en ce qui concerne l'instauration de plans de transports d'entreprise : les entreprises qui emploient plus de 100 travailleurs sont seulement sommées (sans être menacées de sanction) d'établir des statistiques sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail de leurs travailleurs; ces données sont ensuite transmises à un fichier national, qui est mis à jour tous les trois ans.

Ces dispositions ne permettront pas d'atténuer la problématique de la mobilité : la collecte d'informations ne se traduit pas automatiquement par des plans de transports d'entreprise. L'absence d'obligation d'établir des plans aura pour effet que seules quelques entreprises prendront leurs responsabilités, principalement parce que la négligence d'autres entreprises des environs réduirait leurs efforts à néant. Il faudrait d'ailleurs établir des plans de transports d'entreprise en se basant sur des statistiques locales; les statistiques nationales, que prévoient les dispositions différées du projet, n'apportent pratiquement aucun plus.

Pour cette raison, l'intervenant souscrit au report des dispositions. Il espère également que ce ne sera pas partie remise. Aussi présente-t-il l'amendement n° 22 (voir ci-dessus), qui tend à les supprimer dans la loi-programme. Au cas où il envisagerait de modifier dans l'année les articles concernés, le ministre peut-il préciser quelle portée pourraient avoir ces modifications ?

L'intervenant plaide en faveur de l'instauration d'une réelle obligation d'établir des plans d'entreprise. Le groupe VLD s'oppose à cette obligation soi-disant parce qu'il refuse que de nouvelles charges pèsent sur les entreprises, mais il fait preuve d'incohérence : il accepte en effet que les employeurs supportent 80 % au lieu de 60 %

doen ? Kan de minister in voorkomend geval verduidelijken wat de strekking van de beoogde aanpassingen zijn ?

— Artikel 412 stelt de inwerkingtreding van de bepalingen in de programmawet van 8 april 2003 met betrekking tot het woon-werkverkeer met een jaar uit. Minder duidelijk is of de bepaling een jaar later ongewijzigd van kracht zal worden, dan wel of het uitstel bedoeld is om de betrokken artikels te wijzigen of zelfs af te schaffen.

De bezorgdheid van de vakbondsvertegenwoordigers van de NMBS is begrijpelijk : er heerst onduidelijkheid over de nieuwe beheersovereenkomst, over het bedrijfsplan, over het plan Move-2007, over de dotatie van de Staat en over de inhoud van de derde herstructurering, die in het voorliggende wetsontwerp geen concrete invulling krijgt. Als een privé-bedrijf dergelijk wanbeleid zou voeren, zou het parlement dit eenparig veroordelen.

De wet van 8 april 2003 bevat geen echte regeling voor de invoering van bedrijfsvervoerplannen: bedrijven van meer dan 100 werknemers worden er enkel toe aangemaand (niet op straffe van enige sanctie) statistisch materiaal te verzamelen over het woon-werkverkeer van hun werknemers; die gegevens worden vervolgens bezorgd aan een nationaal bestand, dat om de drie jaar wordt geactualiseerd.

De mobiliteitsproblematiek zal door deze bepalingen niet kleiner worden: de verzameling van gegevens leidt allerminst automatisch tot bedrijfsvervoerplannen. Het ontbreken van een verplichting om plannen op te stellen zal als gevolg hebben dat slechts weinig bedrijven hun verantwoordelijkheid opnemen, in het bijzonder omdat hun inspanningen niets zouden opleveren door de nalatigheid van andere bedrijven uit de omgeving. Bedrijfsvervoerplannen zouden overigens moeten opgesteld worden op basis van lokale statistieken; nationale statistieken, waarin de uitgestelde bepalingen in het ontwerp voorzien, kunnen nauwelijks een meerwaarde opleveren.

Om deze reden stemt de spreker in met het uitstel van de bepalingen en hoopt hij tevens dat uitstel tot afstel leidt; hij dient dan ook een amendement n° 22 in (zie hoger), dat de weglating van de bepalingen in de programmawet beoogt. Als de minister zou overwegen om de betrokken artikelen binnen het jaar te wijzigen, van welke strekking zouden die wijzigingen dan kunnen zijn ?

De spreker bepleit de invoering van een reële verplichting om bedrijfsplannen op te stellen. De VLD-fractie kant zich tegen deze verplichting onder voorwendsel van de afwijzing van nieuwe lasten voor de ondernemingen, maar is niet consequent : dat werkgevers 80 in plaats van 60 % van de prijs van het woon-werkverkeer van hun me-

du coût des déplacements de leurs collaborateurs entre leur domicile et le lieu de travail (l'État prenant à sa charge les 20 % restants). L'augmentation de l'intervention dans les frais de transport en commun occasionne un surcoût important pour les entreprises. Elle n'aura cependant aucune incidence positive visible, alors que les plans de transports d'entreprise auraient des effets désirables, notamment une meilleure accessibilité de l'entreprise.

Depuis 1991 déjà, le Conseil national du travail mène des discussions sur l'instauration de plans de transports d'entreprise, mais il n'est jamais parvenu à trancher. Il est dès lors grand temps que le monde politique tire les conclusions de l'étude scientifique, qui montre que les plans de transports réduisent l'importance des embouteillages de 10 à 15 %.

Mme Hilde Vautmans (VLD) estime qu'un diagnostic doit être posé (la collecte de données statistiques sur le déplacement domicile-lieu de travail) avant de pouvoir établir et mettre en œuvre des plans de transport d'entreprise. Elle reste opposée à l'introduction d'une obligation et croit en la libre initiative des entreprises, qui sont elles-mêmes mieux placées pour juger de la manière dont elles peuvent accroître leur accessibilité; l'effet de mesures de stimulation sera indéniablement plus grand que celui de l'introduction de nouvelles obligations.

Il n'est pas évident d'élaborer un régime global pour le déplacement des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail, parce la plupart des déplacements sont multifonctionnels : c'est ainsi que le déplacement entre le lieu de travail et le domicile est souvent couplé à une visite au supermarché ou aux grands-parents.

M. Francis Van den Eynde (Vlaams Blok) présume que le groupe VLD n'a aucune peine à approuver les dispositions légales relatives au déplacement domicile-lieu de travail, parce que, du point de vue du contenu, le régime adopté ne signifie pas grand-chose et ne tracasse guère les entreprises. L'intervenant se réjouit du report de l'entrée en vigueur et pense que le nouveau gouvernement envisage de supprimer purement et simplement le régime. Il estime que le texte de loi initial, qui avait déjà été adopté par une des deux chambres sous le gouvernement Dehaene II, était de bien meilleure facture.

En ce qui concerne le transport ferroviaire, le gouvernement ne sait manifestement pas encore lui-même quelle direction prendra sa politique : en effet, les groupes socialistes ne veulent pas d'une libéralisation débouchant sur une privatisation et craignent, à juste titre, un nouveau démantèlement de l'emploi. L'intervenant craint, lui aussi, une influence négative de la libéralisation sur la qualité de l'infrastructure ferroviaire et du service.

dewerkers zullen moeten betalen (terwijl de Staat de resterende 20 % voor zijn rekening neemt), wordt immers wel aanvaard. De verhoging van de tussenkomst voor het openbaar vervoer veroorzaakt een belangrijke meerkost voor de bedrijven en zal geen zichtbare positieve effecten sorteren, terwijl bedrijfsvervoerplannen wel wenselijke gevolgen zouden hebben, met name de vergroting van de bereikbaarheid van de onderneming.

De Nationale Arbeidsraad discussieert al sinds 1991 over de invoering van bedrijfsvervoerplannen, maar is er nooit in geslaagd om de knoop door te hakken; het is dan ook hoog tijd dat de politieke wereld conclusies trekt uit het wetenschappelijk onderzoek, waaruit blijkt dat vervoerplannen het aantal kilometer files met 10 tot 15 % doen afnemen.

Mevrouw Hilde Vautmans (VLD) is van oordeel dat er een diagnose moet gesteld worden (de verzameling van statistisch materiaal over het woon-werkverkeer) vooraleer bedrijfsvervoerplannen kunnen opgesteld en geïmplementeerd worden. Zij blijft gekant tegen de invoering van een verplichting en gelooft in het vrij initiatief van ondernemingen, die zelf best kunnen beoordelen hoe ze hun bereikbaarheid kunnen vergroten; het effect van stimulerende maatregelen zal ongetwijfeld groter zijn dan wanneer nieuwe verplichtingen worden opgelegd.

Een allesomvattende regeling voor het woon-werkverkeer van werknemers is niet evident omdat de meeste verplaatsingen van mensen multifunctioneel zijn : zo wordt de rit van het werk naar huis vaak gekoppeld aan boodschappen of een bezoekje aan de grootouders.

De heer Francis Van den Eynde (Vlaams Blok) vermoedt dat de VLD-fractie probleemloos haar goedkeuring hecht aan de wettelijke bepalingen over de inzameling van gegevens over het woon-werkverkeer omdat de aangenomen regeling inhoudelijk weinig voorstelt en de bedrijven nauwelijks bezwaart. De spreker verheugt zich over het uitstel van de inwerkingtreding en gelooft dat de nieuwe regering overweegt om de regeling zonder meer te schrappen. Hij vindt dat de oorspronkelijke wettekst, die tijdens de regeerperiode Dehaene-II reeds door één van beide kamers was aangenomen, een beter werkstuk was.

Inzake spoorvervoer weet de regering kennelijk zelf nog niet welke richting haar beleid zal uitgaan: de socialistische fracties zijn immers niet gelukkig met een liberalisering die tot privatisering leidt en vrezen terecht een verdere ontmanteling van de werkgelegenheid. Ook de spreker vreest een negatieve invloed van de liberalisering op de kwaliteit van de spoorweginfrastructuur en de dienstverlening.

Le ministre reconnaît qu'une loi-programme ne constitue pas la meilleure méthode législative pour réaliser de profondes réformes en matière de mobilité. Il constate toutefois que le projet à l'examen s'inscrit dans la lignée d'une longue tradition de lois-programmes contenant également des dispositions qui n'ont pas de lien direct avec le budget.

L'absence de choix clairs en matière de transport ferroviaire dans le projet à l'examen présente également un avantage : le gouvernement et le parlement ont en effet plus de temps pour réfléchir au contenu de la restructuration qui doit être réalisée.

La répartition des compétences au sein du gouvernement est claire :

— le vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques est responsable des dispositions relatives à la restructuration de la SNCB;

— le ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale est chargé des changements dans l'organisation des missions des pouvoirs publics en matière de mobilité.

En ce qui concerne la politique relative à la SNCB, cette répartition signifie qu'une distinction doit être faite entre les réformes structurelles de l'entreprise, d'une part, et le contrôle des chemins de fer par les pouvoirs publics, d'autre part.

Une modification de l'arrêté royal du 12 mars 2003 serait souhaitable afin de préciser le rôle des pouvoirs publics en tant que régulateur responsable du contrôle de la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Le report d'un an (et pas l'abandon) des dispositions relatives aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail est motivé principalement par le fait la Banque-Carrefour des Entreprises ne fonctionne pas encore de manière optimale. Si les négociations relatives aux plans de transports d'entreprise au sein du Conseil national du travail devraient donner des résultats dans l'intervalle, le ministre adapterait les dispositions légales en fonction de cet accord. En proposant cette réglementation légale, il poursuit deux objectifs : accroître la mobilité et ne pas imposer des charges administratives supplémentaires aux entreprises.

2. Art. 415-416

Fonction de capitale de Bruxelles

Mme Marie Nagy (ECOLO) présente un amendement n° 1 (DOC 51 0473/006) tendant à modifier l'article 415.

De minister erkent dat een programmawet niet de beste wetgevingstechnische methode is voor grondige hervormingen inzake mobiliteit. Hij stelt wel vast dat het voorliggend ontwerp kadert in een lange traditie van programmawetten die ook bepalingen bevatten die geen directe band met de begroting hebben.

Dat inzake spoorvervoer in het voorliggende ontwerp nog geen duidelijke keuzes gemaakt worden, is ook een voordeel : het geeft de regering en het parlement meer tijd om na te denken over de inhoud van de noodzakelijke herstructurering.

De bevoegdheidsverdeling binnen de regering is duidelijk :

— de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven is verantwoordelijk voor de bepalingen over de herstructurering van het bedrijf NMBS;

— de minister van Mobiliteit en Sociale Economie staat in voor de veranderingen in de organisatie van de overheidstaken met betrekking tot mobiliteit.

Voor het beleid ten aanzien van de NMBS betekent deze verdeling dat een onderscheid dient te worden gemaakt tussen structuurhervormingen van het bedrijf enerzijds en overheidscontrole op de spoorwegen anderzijds.

Een wijziging van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 zou kunnen aangewezen zijn om de rol van de overheid als regulator, verantwoordelijk voor de controle op het beheer van de spoorweginfrastructuur, duidelijker te omschrijven.

De belangrijkste reden voor het uitstel (geen afstel) met één jaar van de bepalingen over het woon-werkverkeer is het feit dat de Kruispuntbank voor de Ondernemingen nog niet optimaal functioneert. Indien de onderhandelingen over bedrijfsvervoerplannen in de Nationale Arbeidsraad ondertussen resultaten zouden hebben opgeleverd, zal de minister de wettelijke bepalingen aan dat akkoord aanpassen. Hij heeft met deze wettelijke regeling twee doelstellingen : de mobiliteit moet erop vooruitgaan en de ondernemingen mogen niet onderworpen worden aan bijkomende administratieve lasten.

2. Art. 415-416

Hoofdstedelijke functie van Brussel

Mevrouw Marie Nagy (Ecolo) dient amendement n° 1 (DOC 51 0473/006) tot wijziging van artikel 415 in. Het

Cet amendement tend à fixer à 112,5 millions d'euros (alors que la disposition du projet ne prévoit que 100 millions d'euros) la dotation du Fonds de financement du rôle international et de la fonction de capitale de Bruxelles, à partir de l'exercice budgétaire 2004.

Les contraintes liées au rôle de capitale d'une ville engendrent en effet des surcoûts que l'État couvre partiellement par ce financement particulier prévu par l'article 43 de loi de 1989. Ces surcoûts trouvent entre autres leur origine dans la « mainmorte » (exonération — partiellement compensée — du précompte immobilier pour les bâtiments publics), le poids de la navette domicile-travail des personnes venant travailler à Bruxelles et les infrastructures de communication que cela exige, l'exonération fiscale dont bénéficient certains fonctionnaires internationaux, le coût de la sécurité. Les projets de réaménagement du quartier Léopold-Schuman impliquent eux aussi des dépenses considérables que le budget actuel de la Région de Bruxelles-Capitale ne peut assumer.

L'intervenante souligne que les moyens reçus par Bruxelles en provenance du Fonds ont, au cours de la législature écoulée, été augmentés de 12,5 millions d'euros chaque année. Sur une période de quatre ans, ce montant s'élève à 125 millions d'euros au total, ce qui est largement insuffisant pour permettre à Bruxelles de remplir convenablement son rôle.

L'intervenante se réfère aussi aux déclarations de divers ministres de la Région de Bruxelles-Capitale, qui souscrivent à la nécessité d'augmenter les moyens du Fonds. Il n'est pas réaliste d'envisager une augmentation de la participation financière de l'Union européenne au budget bruxellois : le fait pour Bruxelles d'être le siège de différentes institutions européennes lui assure des avantages importants, dans l'optique de l'Union européenne, ce qui justifie que celle-ci n'accorde pas une compensation séparée des charges; la décision d'augmenter les moyens accordés à la Région de Bruxelles-Capitale doit donc émaner de la Belgique.

amendement strekt ertoe de dotatie voor het Fonds ter financiering van de internationale rol en hoofdstedelijke functie van Brussel vanaf het begrotingsjaar 2004 vast te leggen op 112,5 miljoen euro (terwijl de bepaling in het ontwerp slechts in 100 miljoen euro voorziet).

De meerkosten die uit de verplichtingen van de hoofdstad voortvloeien, dekt de Staat gedeeltelijk door een beroep te doen op dit Fonds, dat in het leven werd geroepen door een beslissing van de samenwerkingscommissie die, ingevolge artikel 43 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen, beraadslaagt over gezamenlijke initiatieven van de Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De meerkosten zijn onder meer het gevolg van de « dode hand » (een gedeeltelijk gecompenseerde vrijstelling van onroerende voorheffing voor openbare gebouwen), het pendelverkeer van de mensen die in Brussel komen werken en de daarbij horende communicatie-infrastructuur, de belastingvrijstelling die aan sommige internationale ambtenaren wordt toegekend en de beveiligingsproblematiek. Ook de plannen rond een herinrichting van de Leopold- en Schumanwijk zullen voor aanzienlijke bijkomende uitgaven zorgen, die met de huidige begroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet kunnen gefinancierd worden.

De spreekster wijst erop dat de middelen die Brussel in de afgelopen regeerperiode van het Fonds gekregen heeft, jaarlijks met 12,5 miljoen euro werden verhoogd. Dat bedrag loopt in totaal, over vier jaar, op tot 125 miljoen euro, wat ruim onvoldoende is om Brussel in staat te stellen zijn rol op een behoorlijke manier te vervullen.

De spreekster verwijst ook naar uitspraken van verscheidene ministers van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, die de noodzaak van de verhoging van de middelen voor het Fonds onderschrijven. Dat de Europese Unie in de toekomst een grotere bijdrage zou leveren tot de Brusselse begroting, is niet realistisch : het feit dat Brussel de zetel is van verschillende Europese instellingen, levert de stad in de optiek van de Europese Unie belangrijke voordelen op, wat verantwoordt dat een afzonderlijke compensatie van de lasten niet nodig is; over een verhoging van de middelen zal dus binnen België een beslissing moeten worden genomen.

**IV. — VOTES (ART. 382 À 407NONIES,
409 À 416)**

Art. 382

Cet article est adopté, sans modification, par 10 voix contre 2 et 2 abstentions.

Art. 383-385

Ces articles sont successivement adoptés, sans modification, par 12 voix contre 3.

Art. 386

L'amendement n° 31 de MM. Ansoms et Deseyn est rejeté par 12 voix contre 3.

L'article est adopté, sans modification, par 12 voix contre une et 2 abstentions.

Art. 387

Cet article est adopté, sans modification, par 12 voix contre 3.

Art. 388

Cet article est adopté, sans modification, par 14 voix contre une.

Art. 389

Cet article est adopté, sans modification, par 12 voix contre 3.

Art. 390

L'amendement n° 21 de M. Ansoms et Mme Vervotte est rejeté par 10 voix contre 4.

L'article est adopté, sans modification, par 10 voix contre 4.

Art. 391

L'amendement n° 20 du gouvernement est adopté par 9 voix contre 4.

**IV. — STEMMINGEN (ART. 382 TOT 407NONIES,
409 TOT 416)**

Art. 382

Dit artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 10 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 383-385

Deze artikelen worden achtereenvolgens ongewijzigd aangenomen met 12 tegen 3 stemmen.

Art. 386

Amendement n° 31 van de heren Ansoms en Deseyn wordt verworpen met 12 tegen 3 stemmen.

Het artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 12 tegen 1 stem en 2 onthoudingen.

Art. 387

Dit artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 12 tegen 3 stemmen.

Art. 388

Dit artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 14 tegen 1 stem.

Art. 389

Dit artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 12 tegen 3 stemmen.

Art. 390

Amendement n° 21 van de heer Ansons en mevrouw Vervotte wordt verworpen met 10 tegen 4 stemmen.

Het artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 10 tegen 4 stemmen

Art. 391

Amendement n° 20 van de regering wordt aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

L'article, ainsi modifié, est adopté par 9 voix contre 4.

Art. 392

L'amendement n° 22 de M. Ansoms et Mme Vervotte et l'amendement n° 24 de Mme Nagy sont rejetés par 10 voix contre 3.

L'article est adopté, sans modification, par 10 voix contre 4.

Art. 393

L'amendement n° 2 de Mme Nagy est rejeté par 10 voix contre 3.

L'article est adopté, sans modification, par 10 voix contre 4.

Art. 394

L'amendement n° 2 de Mme Nagy est rejeté par 10 voix contre 3.

L'amendement n° 30 de M. Ansoms et Mme Vervotte est adopté à l'unanimité.

L'article, ainsi modifié, est adopté par 9 voix contre 4.

Art. 395

L'amendement n° 2 de Mme Nagy est rejeté par 10 voix contre 3.

L'amendement n° 25 de Mme Nagy est rejeté par 9 voix contre 2 et 2 abstentions.

L'amendement n° 26 de Mme Nagy est rejeté par 9 voix contre 3.

L'amendement n° 28 de M. Ansoms et Mme Vervotte est rejeté par 8 voix contre 4 et une abstention.

L'article est adopté, sans modification, par 9 voix contre 4.

Het artikel wordt, zoals gewijzigd, aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Art. 392

Amendement n° 22 van de heer Ansoms en mevrouw Vervotte, alsook amendement n° 24 van mevrouw Nagy, wordt verworpen met 10 tegen 3 stemmen.

Het artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 10 tegen 4 stemmen.

Art. 393

Amendement n° 2 van mevrouw Nagy wordt verworpen met 10 tegen 3 stemmen.

Het artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 10 tegen 4 stemmen.

Art. 394

Amendement n° 2 van mevrouw Nagy wordt verworpen met 10 tegen 3 stemmen.

Amendement n° 30 van de heer Ansoms en mevrouw Vervotte wordt eenparig aangenomen.

Het artikel wordt, aldus gewijzigd, aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Art. 395

Amendement n° 2 van mevrouw Nagy wordt verworpen met 10 tegen 3 stemmen.

Amendement n° 25 van mevrouw Nagy wordt verworpen met 9 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

Amendement n° 26 van mevrouw Nagy wordt verworpen met 9 tegen 3 stemmen.

Amendement n° 28 van de heer Ansoms en mevrouw Vervotte wordt verworpen met 8 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Het artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Art. 396

L'amendement n° 2 de Mme Nagy est rejeté par 10 voix contre 3.

L'article est adopté, sans modification, par 9 voix contre 4.

Art. 397

L'amendement n° 2 de Mme Nagy est rejeté par 10 voix contre 3.

L'article est adopté, sans modification, par 9 voix contre 4.

Art. 398

L'amendement n° 2 de Mme Nagy est rejeté par 10 voix contre 3.

L'article est adopté, sans modification, par 9 voix contre 4.

Art. 399

L'amendement n° 2 de Mme Nagy est rejeté par 10 voix contre 3.

L'amendement n° 27 de Mme Nagy est rejeté par 9 voix contre 3.

L'article est adopté, sans modification, par 9 voix contre 4.

Art. 400

L'amendement n° 2 de Mme Nagy est rejeté par 10 voix contre 3.

L'article est adopté, sans modification, par 9 voix contre 4.

Art. 401

L'amendement n° 2 de Mme Nagy est rejeté par 10 voix contre 3.

L'article est adopté, sans modification, par 9 voix contre 4.

Art. 396

Amendement n° 2 van mevrouw Nagy wordt verworpen met 10 tegen 3 stemmen.

Het artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Art. 397

Amendement n° 2 van mevrouw Nagy wordt verworpen met 10 tegen 3 stemmen.

Het artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Art. 398

Amendement n° 2 van mevrouw Nagy wordt verworpen met 10 tegen 3 stemmen.

Het artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Art. 399

Amendement n° 2 van mevrouw Nagy wordt verworpen met 10 tegen 3 stemmen.

Amendement n° 27 van mevrouw Nagy wordt verworpen met 9 tegen 3 stemmen.

Het artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Art. 400

Amendement n° 2 van mevrouw Nagy wordt verworpen met 10 tegen 3 stemmen.

Het artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Art. 401

Amendement n° 2 van mevrouw Nagy wordt verworpen met 10 tegen 3 stemmen.

Het artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Art. 402

L'amendement n° 2 de Mme Nagy est rejeté par 10 voix contre 3.

L'article est adopté, sans modification, par 9 voix contre 4.

Art. 403

L'article est adopté, sans modification, par 9 voix contre 4.

Art. 403bis (nouveau)

L'amendement n° 29 de M. Ansoms et Mme Vervotte est rejeté par 9 voix contre 2 et 2 abstentions.

Il n'est donc pas inséré d'article 403bis nouveau.

Art. 404

L'article est adopté, sans modification, par 9 voix contre 4.

Art. 405

L'article est adopté, sans modification, par 9 voix contre 4.

Art. 406

L'article est adopté, sans modification, par 9 voix contre 4.

Art. 407

L'article est adopté, sans modification, par 9 voix contre 4.

Art. 407bis-nonies (nouveaux)

Ces articles sont successivement adoptés, sans modification, par 11 voix et 2 abstentions.

Art. 402

Amendement n° 2 van mevrouw Nagy wordt verworpen met 10 tegen 3 stemmen.

Het artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Art. 403

Het artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Art. 403bis (nieuw)

Amendement n° 29 van de heer Ansoms en mevrouw Vervotte wordt verworpen met 9 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

Derhalve wordt er geen nieuw artikel 403bis ingevoegd.

Art. 404

Het artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Art. 405

Het artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Art. 406

Het artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Art. 407

Het artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Art. 407bis-nonies (nieuw)

Deze artikelen worden achtereenvolgens ongewijzigd aangenomen met 11 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 409

Cet article est adopté, sans modification, par 9 voix contre 2 et 2 abstentions.

Art. 410-411

Ces articles sont successivement adoptés, sans modification, par 10 voix contre 4.

Art. 412

L'amendement n° 23 de M. Ansoms et Mme Vervotte est rejeté par 8 voix contre 4 et une abstention.

L'article est adopté, sans modification, par 9 voix contre 2 et 2 abstentions.

Art. 413

L'article est adopté, sans modification, par 9 voix contre 2 et 2 abstentions.

Art. 414

L'article est adopté, sans modification, par 9 voix contre 4.

Art. 415

L'amendement n° 1 de Mme Nagy est rejeté à l'unanimité.

L'article est adopté, sans modification, par 9 voix contre 4.

Art. 409

Dit artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 9 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 410-411

Deze artikelen worden achtereenvolgens ongewijzigd aangenomen met 10 tegen 4 stemmen.

Art. 412

Amendement n° 23 van de heer Ansoms en mevrouw Vervotte wordt verworpen met 8 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Het artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 9 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 413

Dit artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 9 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 414

Dit artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 9 stemmen en 4 onthoudingen.

Art. 415

Amendement n° 1 van mevrouw Nagy wordt eenparig verworpen.

Het artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Art. 416

Cet article est adopté, sans modification, par 9 voix contre 4.

L'ensemble des articles soumis à la commission, tels qu'ils ont été modifiés, est adopté par 12 voix contre 2.

Le rapport est approuvé à l'unanimité.

Le rapporteur,

Jos ANSOMS

Le président,

Francis VAN DEN EYNDE

Liste des dispositions qui nécessitent des mesures d'exécution (Art. 78, 2, alinéa 4 du Règlement) :

En application de l'article 105 de la Constitution :

Articles 393, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 403 et 410.

En application de l'article 108 de la Constitution :

Articles 389, 406, 407 *quinquies*, 407 *septies*, 407 *octies*, 409.

Art. 416

Dit artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Het geheel van de aan de commissie toegewezen artikelen, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 12 tegen 2 stemmen.

Het verslag wordt eenparig goedgekeurd.

De rapporteur,

Jos ANSOMS

De voorzitter,

Francis VAN DEN EYNDE

Lijst van de bepalingen die uitvoeringsmaatregelen vergen (toepassing Rgt art. 78, 2, vierde lid) :

Met toepassing van artikel 105 van de Grondwet :

Artikelen 393, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 403 en 410.

Met toepassing van artikel 108 van de Grondwet :

Artikelen 389, 406, 407 *quinquies*, 407 *septies*, 407 *octies*, 409.