

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

26 juin 2013

PROJET DE LOI
relatif à la réforme
des chemins de fer belges

AMENDEMENTS

N° 1 DE M. VEYS

Art. 2

Apporter les modifications suivantes:**1) remplacer le 2° par ce qui suit:***“2°. Entreprise ferroviaire: l'entreprise publique autonome visée à l'article 3, § 1^{er}”;***2) Supprimer le 3°;****3) Supprimer le 6°.**

JUSTIFICATION

La réforme visant à transformer une structure à trois entités en une structure à deux entités et demie est une solution hybride, pouvant à peine être qualifiée de réforme. Le plus sûr moyen de résoudre les nombreux problèmes auxquels

Document précédent:

Doc 53 **2893/ (2012/2013):**
001: Projet de loi.BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

26 juni 2013

WETSONTWERP
betreffende de hervorming
van de Belgische spoorwegen

AMENDEMENTEN

Nr. 1 VAN DE HEER VEYS

Art. 2

De volgende wijzigingen aanbrengen:**1) punt 2° vervangen als volgt:***“2°. Spooronderneming: het autonome overheidsbedrijf zoals bedoeld in artikel 3, § 1;”;***2) punt 3° doen vervallen.****3) punt 6° doen vervallen.**

VERANTWOORDING

De hervorming van een 3-ledige naar een 2,5-ledige structuur is een halfslachtige oplossing en nauwelijks een hervorming te noemen. De beste garantie om de talrijke problemen waarmee de huidige NMBS Groep te kampen heeft aan te

Voorgaand document:

Doc 53 **2893/ (2012/2013):**
001: Wetsontwerp.

le Groupe SNCB est confronté consiste à transformer une structure à trois entités en une structure comptant une seule entité et donc à créer une seule entreprise publique autonome. Nous souhaitons créer une seule société et supprimer la création des deux entreprises ferroviaires et de "HR Rail". La définition des notions utilisées dans le projet de loi est adaptée en ce sens.

N° 2 DE M. VEYS

Art. 3

Dans le § 1^{er}, apporter les modifications suivantes:

1°) dans l'alinéa 1^{er}, remplacer la phrase introductive par ce qui suit:

"§ 1^{er}. Afin de réorganiser les activités et les structures de la SNCB-Holding, d'Infrabel et de la SNCB en une entreprise publique autonome ayant la forme de société anonyme de droit public au sens de la loi du 21 mars 1991, et dont toutes les actions qui représentent le capital seront pour chacune détenues par ou pour le compte de l'État, le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, prendre toutes les mesures utiles, en vue:";

2°) dans l'alinéa 1^{er}, 1°, remplacer les mots "ces sociétés" par les mots "cette société";

3°) remplacer l'alinéa 1^{er}, 3°, par la disposition suivante:

"3° de l'affectation et du transfert de tout le personnel statutaire et non statutaire de la SNCB-Holding à cette société;"

4°) dans l'alinéa 1^{er}, 7°, remplacer les mots "à l'entreprise ferroviaire" par les mots "à cette société".

JUSTIFICATION

La réforme visant à transformer une structure à trois entités en une structure à deux entités et demie est une solution hybride, pouvant à peine être qualifiée de réforme. Le plus sûr moyen de résoudre les nombreux problèmes auxquels le Groupe SNCB actuel est confronté consiste à transformer une structure à trois entités en une structure comptant une seule entité et donc à créer une seule entreprise publique autonome. Le présent amendement prévoit la création d'une seule société et supprime la création des deux entreprises ferroviaires et de "HR Rail".

pakken is de omvorming van een 3-ledige structuur naar een duidelijke, 1-ledige structuur en dus de oprichting van één autonoom overheidsbedrijf. De indiener van dit amendement wenst de oprichting van één vennootschap en de oprichting van de twee spoorondernemingen en de "HR Rail" vennootschap te schrappen. De definiëring van de in het wetsontwerp gehanteerde begrippen wordt in die zin aangepast.

Nr. 2 VAN DE HEER VEYS

Art. 3

In § 1 de volgende wijzigingen aanbrengen:

1°) het eerste lid, inleidende zin, vervangen door de volgende bepaling:

"§ 1. Met het oog op de reorganisatie van de activiteiten en de structuren van NMBS-Holding, Infrabel en NMBS tot een autonoom overheidsbedrijf met de vorm van een naamloze vennootschap van publiek recht in de zin van de wet van 21 maart 1991 en waarvan alle kapitaalvertegenwoordigende aandelen worden aangehouden door of voor rekening van de Staat, kan de Koning, bij een besluit vastgesteld na beraadslaging in de Ministerraad, alle nuttige maatregelen nemen om:"

2°) in het eerste lid, 1°, de woorden "deze vennootschappen" vervangen door de woorden "deze vennootschap";

3°) het eerste lid, 3°, vervangen door de volgende bepaling:

"3° de toewijzing, overdracht van al het statutaire en niet statutaire personeel van NMBS-Holding aan deze vennootschap;"

4°) in het eerste lid, 7°, de woorden "aan de spoorwegonderneming" vervangen door de woorden "aan deze vennootschap".

VERANTWOORDING

De hervorming van een 3-ledige naar een 2,5-ledige structuur is een halfslachtige oplossing en nauwelijks een hervorming te noemen. De beste garantie om de talrijke problemen waarmee de huidige NMBS Groep te kampen heeft aan te pakken is de omvorming van een 3-ledige structuur naar een duidelijke, 1-ledige structuur en dus de oprichting van één autonoom overheidsbedrijf. Dit amendement voorziet in de oprichting van één vennootschap en schrapt de oprichting van de twee spoorondernemingen en de "HR Rail" vennootschap.

N° 3 DE M. VEYS

Art. 4

Remplacer cet article par ce qui suit:

“Art. 4. § 1^{er}. L’objet de l’entreprise ferroviaire comprendra en tout cas, pour l’ensemble du réseau belge, les éléments suivants:

1° l’acquisition, la conception, la construction, le renouvellement, l’entretien et la gestion de l’infrastructure ferroviaire;

2° la gestion des systèmes de régulation et de sécurité de cette infrastructure;

3° la fourniture aux entreprises ferroviaires des services à leur fournir conformément à la loi;

4° la répartition des capacités de l’infrastructure ferroviaire disponibles;

5° la tarification, la facturation et la perception des redevances d’utilisation de l’infrastructure ferroviaire et des services visés au 3°;

6° l’acquisition, le développement, l’entretien, la gestion, l’exploitation et la commercialisation de ressources informatiques et de réseaux de télécommunication;

7° le transport de voyageurs, en ce compris l’accueil et l’information de sa clientèle, et de marchandises par chemin de fer;

8° le transport de marchandises en général et les services de logistique prévus à cet effet;

9° l’acquisition, la maintenance, la gestion et le financement de matériel roulant ferroviaire;

10° l’exercice d’activités de sécurité et de gardiennage dans le domaine ferroviaire;

11° l’acquisition, la conception, la construction, le renouvellement, l’entretien et la gestion des gares ferroviaires, des points d’arrêts non gardés et de leurs dépendances;

12° le développement d’activités commerciales ou autres destinées à favoriser directement ou indirectement ses services ou à optimiser l’utilisation de ses biens.

Nr. 3 VAN DE HEER VEYS

Art. 4

Dit artikel vervangen als volgt:

“Art. 4. § 1. Het doel van de spooronderneming zal ten minste, met betrekking tot het volledige Belgische net, de volgende bestanddelen omvatten:

1° het verwerven, het ontwerp, de bouw, de vernieuwing, het onderhoud en het beheer van de spoorweginfrastructuur;

2° het beheer van de regelings- en veiligheidssystemen van deze infrastructuur;

3° het verschaffen aan de spoorwegondernemingen van de hen overeenkomstig de wet te verschaffen diensten;

4° de toewijzing van de beschikbare spoorweginfrastructuurcapaciteit;

5° de tarifiering, de facturering en de inning van heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur en voor de diensten bedoeld in 3°;

6° de verwerving, de ontwikkeling, het onderhoud, het beheer, de uitbating en de commercialisering van informaticasystemen en telecommunicatienetwerken;

7° het vervoer per spoor van reizigers en goederen, met inbegrip van het onthaal van en de informatie aan haar klanten;

8° het vervoer van goederen in het algemeen en de logistieke diensten die daarmee verband houden;

9° de verwerving, het onderhoud, het beheer en de financiering van rollend spoorwagematerieel;

10° het uitoefenen van activiteiten inzake veiligheid en bewaking op het gebied van de spoorwegen;

11° het verwerven, het ontwerp, de bouw, de vernieuwing, het onderhoud en het beheer van de spoorwegstations, de onbemande stopplaatsen en hun aanhorigheden;

12° de ontwikkeling van commerciële of andere activiteiten die bestemd zijn om rechtstreeks of onrechtstreeks haar diensten te bevorderen of het gebruik van haar goederen te optimaliseren.

§ 2. Les missions de service public comprennent:

1° les tâches visées au paragraphe 1^{er}, 1° à 5°;

2° le transport intérieur de voyageurs assuré par les trains du service ordinaire ainsi que les dessertes intérieures par trains à grande vitesse;

3° le transport transfrontalier de voyageurs, c'est-à-dire le transport assuré par les trains du service ordinaire pour la partie du trajet national non couverte au titre du 2° et jusqu'aux gares situées sur les réseaux voisins définies dans le contrat de gestion;

4° l'acquisition, la maintenance, la gestion et le financement de matériel roulant ferroviaire destiné à l'accomplissement des missions visées aux 2° et 3°;

5° les prestations que l'entreprise ferroviaire est tenue de fournir pour les besoins de la Nation;

6° l'acquisition, la conception, la construction, le renouvellement, l'entretien et la gestion des gares ferroviaires, des points d'arrêt non gardés et de leurs dépendances;

7° la conservation du patrimoine historique relatif à l'exploitation ferroviaire;

8° les activités de sécurité et de gardiennage dans le domaine ferroviaire;

9° les autres missions de service public dont elle est chargée par ou en vertu de la loi.”

JUSTIFICATION

La réforme visant à transformer une structure à trois entités en une structure à deux entités et demie est une solution hybride, pouvant à peine être qualifiée de réforme. Le plus sûr moyen de résoudre les nombreux problèmes auxquels le Groupe SNCB est confronté consiste à transformer une structure à trois entités en une structure comptant une seule entité et donc à créer une seule entreprise publique autonome. Nous souhaitons créer une seule société et supprimer la création des deux entreprises ferroviaires et de “HR Rail”. La définition de l'objet est adaptée en ce sens: les articles 4, 5 et 6 sont regroupés en un nouvel article 4.

§ 2. De opdrachten van openbare dienst omvatten:

1° de taken bedoeld in de eerste paragraaf, 1° tot 5°;

2° het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst alsook het aandoen van binnenlandse bestemmingen door hogesnelheidstreinen;

3° het grensoverschrijdende vervoer van reizigers, dit wil zeggen het vervoer met treinen van de gewone dienst voor het deel van het nationale traject dat niet gedekt is door 2° en tot de stations gelegen op de naburige netwerken bepaald in het beheerscontract;

4° de verwerving, het onderhoud, het beheer en de financiering van rollend spoorwegmaterieel bestemd voor de uitvoering van de taken bedoeld in 2° en 3°;

5° de prestaties die de spoorwegonderneming moet leveren voor de behoeften van de Natie;

6° het verwerven, het ontwerp, de bouw, de vernieuwing, het onderhoud en het beheer van de spoorwegstations, de onbemande stopplaatsen en hun aanhorigheden;

7° de instandhouding van het historisch patrimonium betreffende de spoorwegexploitatie;

8° de veiligheids- en bewakingsactiviteiten op het gebied van de spoorwegen;

9° de andere opdrachten van openbare dienst waarmee zij belast is door of krachtens de wet.”

VERANTWOORDING

De hervorming van een 3-ledige naar een 2,5-ledige structuur is een halfslachtige oplossing en nauwelijks een hervorming te noemen. De beste garantie om de talrijke problemen waarmee de huidige NMBS Groep te kampen heeft aan te pakken is de omvorming van een 3-ledige structuur naar een duidelijke, 1-ledige structuur en dus de oprichting van één autonoom overheidsbedrijf. De indiener van dit amendement wenst de oprichting van één vennootschap en de oprichting van de twee spoorondernemingen en de “HR Rail” vennootschap te schrappen. De omschrijving van het doel wordt in die zin aangepast: de artikelen 4, 5 en 6 worden samengevoegd tot een nieuw artikel 4.

N° 4 DE M. VEYS

Art. 5

Supprimer cet article.**JUSTIFICATION**

La réforme visant à transformer une structure à trois entités en une structure à deux entités et demie est une solution hybride, pouvant à peine être qualifiée de réforme. Le plus sûr moyen de résoudre les nombreux problèmes auxquels le Groupe SNCB est confronté consiste à transformer une structure à trois entités en une structure comptant une seule entité et donc à créer une seule entreprise publique autonome. Nous souhaitons créer une seule société et supprimer la création des deux entreprises ferroviaires et de "HR Rail". La définition de l'objet est adaptée en ce sens: les articles 4, 5 et 6 sont regroupés en un nouvel article 4, l'article 5 est dès lors supprimé.

N° 5 DE M. VEYS

Art. 6

Supprimer cet article.**JUSTIFICATION**

La réforme visant à transformer une structure à trois entités en une structure à deux entités et demie est une solution hybride, pouvant à peine être qualifiée de réforme. Le plus sûr moyen de résoudre les nombreux problèmes auxquels le Groupe SNCB est confronté consiste à transformer une structure à trois entités en une structure comptant une seule entité et donc à créer une seule entreprise publique autonome. Nous souhaitons créer une seule société et supprimer la création des deux entreprises ferroviaires et de "HR Rail". La définition de l'objet est adaptée en ce sens: les articles 4, 5 et 6 sont regroupés en un nouvel article 4, l'article 6 est dès lors supprimé.

Nr. 4 VAN DE HEER VEYS

Art. 5

Dit artikel doen vervallen.**VERANTWOORDING**

De hervorming van een 3-ledige naar een 2,5-ledige structuur is een halfslachtige oplossing en nauwelijks een hervorming te noemen. De beste garantie om de talrijke problemen waarmee de huidige NMBS Groep te kampen heeft aan te pakken is de omvorming van een 3-ledige structuur naar een duidelijke, 1-ledige structuur en dus de oprichting van één autonoom overheidsbedrijf. De indiener van dit amendement wenst de oprichting van één vennootschap en de oprichting van de twee spoorondernemingen en de "HR Rail" vennootschap te schrappen. De omschrijving van het doel wordt in die zin aangepast: artikelen 4, 5 en 6 worden samengevoegd tot een nieuw artikel 4, artikel 5 wordt aldus opgeheven.

Nr. 5 VAN DE HEER VEYS

Art. 6

Dit artikel doen vervallen.**VERANTWOORDING**

De hervorming van een 3-ledige naar een 2,5-ledige structuur is een halfslachtige oplossing en nauwelijks een hervorming te noemen. De beste garantie om de talrijke problemen waarmee de huidige NMBS Groep te kampen heeft aan te pakken is de omvorming van een 3-ledige structuur naar een duidelijke, 1-ledige structuur en dus de oprichting van één autonoom overheidsbedrijf. De indiener van dit amendement wenst de oprichting van één vennootschap en de oprichting van de twee spoorondernemingen en de "HR Rail" vennootschap te schrappen. De omschrijving van het doel wordt in die zin aangepast: artikelen 4, 5 en 6 worden samengevoegd tot een nieuw artikel 4, artikel 6 wordt aldus opgeheven.

N° 6 DE M. VEYS

Art. 7

Supprimer cet article

JUSTIFICATION

La réforme visant à transformer une structure à trois entités en une structure à deux entités et demie est une solution hybride, pouvant à peine être qualifiée de réforme.

Le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire seront parfaitement en mesure d'assurer la gestion de leur personnel de manière indépendante et autonome. Il n'est pas nécessaire de créer une troisième entité juridique. Le présent amendement supprime dès lors la création de la personne morale "HR Rail".

N° 7 DE M. VEYS

Art. 8

Apporter les modifications suivantes:

- 1°) supprimer le § 1^{er};
- 2°) supprimer le § 2, 3°.

JUSTIFICATION

La réforme visant à transformer une structure à trois entités en une structure à deux entités et demie est une solution hybride, pouvant à peine être qualifiée de réforme. Le plus sûr moyen de résoudre les nombreux problèmes auxquels le Groupe-SNCB est confronté consiste à transformer une structure à trois entités en une structure comptant une seule entité et donc à créer une seule entreprise publique autonome. Nous souhaitons créer une seule société et supprimer la création des deux entreprises ferroviaires et de "HR Rail". La définition de la procédure relative à la convention de transport est adaptée en ce sens.

Nr. 6 VAN DE HEER VEYS

Art. 7

Dit artikel doen vervallen.

VERANTWOORDING

De hervorming van een 3-ledige naar een 2,5-ledige structuur is een halfslachtige oplossing en nauwelijks een hervorming te noemen.

De infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming zullen perfect in staat zijn om zelfstandig en onafhankelijk hun personeelszaken te regelen. Er is geen nood aan een derde rechtsfiguur. Dit amendement schrapt de oprichting van de rechtspersoon "HR Rail".

Nr. 7 VAN DE HEER VEYS

Art. 8

De volgende wijzigingen aanbrengen:

- 1°) paragraaf 1 doen vervallen;
- 2°) paragraaf 2, 3°, doen vervallen.

VERANTWOORDING

De hervorming van een 3-ledige naar een 2,5-ledige structuur is een halfslachtige oplossing en nauwelijks een hervorming te noemen. De beste garantie om de talrijke problemen waarmee de huidige NMBS-Groep te kampen heeft aan te pakken is de omvorming van een 3-ledige structuur naar een duidelijke, 1-ledige structuur en dus de oprichting van één autonoom overheidsbedrijf. De indiener van dit amendement wenst de oprichting van één vennootschap en de oprichting van de twee spoorondernemingen en de "HR Rail" vennootschap te schrappen. De procedureomschrijving m.b.t. de vervoersovereenkomst wordt in die zin aangepast.

N° 8 DE M. VEYS

Art. 9

Apporter les modifications suivantes:

1°) dans le § 3, b, remplacer les mots “le gestionnaire de l’infrastructure” **par les mots** “l’entreprise ferroviaire”;

2°) supprimer le § 4.

JUSTIFICATION

La réforme visant à transformer une structure à trois entités en une structure à deux entités et demie est une solution hybride, pouvant à peine être qualifiée de réforme. Le plus sûr moyen de résoudre les nombreux problèmes auxquels le Groupe SNCB est confronté consiste à transformer une structure à trois entités en une structure comptant une seule entité et donc à créer une seule entreprise publique autonome. Nous souhaitons créer une seule société et supprimer la création des deux entreprises ferroviaires et de “HR Rail”. Le rôle du régulateur est adapté en ce sens.

N° 9 DE M. VEYS

Art. 10

Dans le 3°, remplacer les mots “le gestionnaire de l’infrastructure” **par les mots** “l’entreprise ferroviaire”.

JUSTIFICATION

La réforme visant à transformer une structure à trois entités en une structure à deux entités et demie est une solution hybride, pouvant à peine être qualifiée de réforme. Le plus sûr moyen de résoudre les nombreux problèmes auxquels le Groupe SNCB est confronté consiste à transformer une structure à trois entités en une structure comptant une seule entité et donc à créer une seule entreprise publique autonome. Nous souhaitons créer une seule société et supprimer la création des deux entreprises ferroviaires et de “HR Rail”. Les règles relatives aux services à fournir aux entreprises ferroviaires sont adaptées en ce sens.

Nr. 8 VAN DE HEER VEYS

Art. 9

De volgende wijzigingen aanbrengen:

1°) in § 3, de woorden “de infrastructuurbeheerder” **vervangen door de woorden** “de spooronderneming”;

2°) paragraaf 4 doen vervallen.

VERANTWOORDING

De hervorming van een 3-ledige naar een 2,5-ledige structuur is een halfslachtige oplossing en nauwelijks een hervorming te noemen. De beste garantie om de talrijke problemen waarmee de huidige NMBS Groep te kampen heeft aan te pakken is de omvorming van een 3-ledige structuur naar een duidelijke, 1-ledige structuur en dus de oprichting van één autonoom overheidsbedrijf. De indiener van dit amendement wenst de oprichting van één vennootschap en de oprichting van de twee spoorondernemingen en de “HR Rail” vennootschap te schrappen. De rol van de regulator wordt in die zin aangepast.

Nr. 9 VAN DE HEER VEYS

Art. 10

In punt 3°, de woorden “de infrastructuurbeheerder” **vervangen door de woorden** “de spooronderneming”.

VERANTWOORDING

De hervorming van een 3-ledige naar een 2,5-ledige structuur is een halfslachtige oplossing en nauwelijks een hervorming te noemen. De beste garantie om de talrijke problemen waarmee de huidige NMBS Groep te kampen heeft aan te pakken is de omvorming van een 3-ledige structuur naar een duidelijke, 1-ledige structuur en dus de oprichting van één autonoom overheidsbedrijf. De indiener van dit amendement wenst de oprichting van één vennootschap en de oprichting van de twee spoorondernemingen en de “HR Rail” vennootschap te schrappen. De regels inzake aan de spoorwagondernemingen te verlenen diensten worden in die zin aangepast.

N° 10 DE M. VEYS

Art. 11

Dans le § 2, remplacer les mots “12 mois” par les mots “24 mois”.

JUSTIFICATION

Une réforme est certes indispensable dans ce domaine, mais en se fixant un tel délai, le ministre donne l'impression d'agir dans la précipitation. Il est peu probable et peu réaliste que la réforme prévue ait lieu dans les douze mois. Ni la SNCB ni les voyageurs n'ont intérêt à la mise en place d'une structure déficiente, élaborée à la va-vite et sans les adaptations nécessaires.

N° 11 DE M. VANDEPUT

Art. 2

Supprimer le 2°.

JUSTIFICATION

La commission paritaire nationale offre déjà suffisamment de garanties quant à la sauvegarde du statut. Il est dès lors préférable d'habiliter pleinement chaque entité et de lui donner la possibilité de développer sa propre culture.

N° 12 DE M. VANDEPUT

Art. 3

Supprimer le 3°.

JUSTIFICATION

La commission paritaire nationale offre déjà suffisamment de garanties quant à la sauvegarde du statut. Il est dès lors préférable d'habiliter pleinement la SNCB et Infrabel en matière de personnel et de leur donner la possibilité de développer leur propre culture.

Nr. 10 VAN DE HEER VEYS

Art. 11

In § 2, de woorden “12 maanden” vervangen door de woorden “24 maanden”.

VERANTWOORDING

Een hervorming is broodnodig maar met de vooropgestelde termijn lijkt de minister zich te vergalopperen. Het is onwaarschijnlijk en weinig realistisch dat de voorziene hervorming zal plaatsvinden binnen de 12 maanden. De NMBS en evenmin de reiziger zijn gebaat bij een structuur die veel te snel, met tal van gebreken en zonder de noodzakelijke bijstellingen, wordt uitgewerkt.

Tanguy VEYS (VB)

Nr. 11 VAN DE HEER VANDEPUT

Art. 2

Punt 2 doen vervallen.

VERANTWOORDING

Het nationaal paritair comité biedt reeds waarborgen voor het behoud van het statuut. Daarom is het beter om elke afdeling de volle bevoegdheid te geven en de mogelijkheid te bieden tot de ontwikkeling van een eigen cultuur.

Nr. 12 VAN DE HEER VANDEPUT

Art. 3

Punt 3 doen vervallen.

VERANTWOORDING

Het Nationaal paritair comité biedt reeds waarborgen voor het behoud van het statuut. Daarom zou het beter zijn om de NMBS en Infrabel volledig bevoegd te maken voor het personeel, en hen de mogelijkheid te bieden om een eigen cultuur te ontwikkelen.

N° 13 DE M. VANDEPUT

Art. 4

Compléter le § 1^{er} par les dispositions suivantes:

“7° la gestion, l’entretien, etc. des gares et des points d’arrêt;

8° la sécurité dans les gares et les points d’arrêt.”

JUSTIFICATION

Pour anticiper l’instauration d’un marché européen du transport de voyageurs, il serait plus efficace de transférer à Infrabel l’ensemble de l’autorité en matière d’infrastructure.

N° 14 DE M. VANDEPUT

Art. 5

Apporter les modifications suivantes:**a) remplacer le point 4 par ce qui suit:**

“4° l’exercice d’activités de sécurité et de gardiennage du matériel roulant”;

b) supprimer le 5°.

JUSTIFICATION

Voir la justification de l’amendement précédent.

N° 15 DE M. VANDEPUT

Art. 6

Apporter les modifications suivantes:**a) supprimer le 5°;****b) remplacer le 7° par ce qui suit:**

“7° les d’activités de sécurité et de gardiennage du matériel roulant.”

JUSTIFICATION

Voir la justification de l’amendement n° 13.

Nr. 13 VAN DE HEER VANDEPUT

Art. 4

Paragraaf 1 aanvullen met de volgende bepalingen:

“7° het beheer, onderhoud etc. van de stations en stopplaatsen;

8° de veiligheid in de stations en stopplaatsen.

VERANTWOORDING

Anticiperend op de invoering van een Europese reizigersmarkt, zou het efficiënter zijn om alle autoriteit over de infrastructuur over te dragen aan Infrabel.

Nr. 14 VAN DE HEER VANDEPUT

Art. 5

De volgende wijzigingen aanbrengen:**a) punt 4 vervangen als volgt:**

“4° het uitoefenen van activiteiten inzake de veiligheid en bewaking van het rollend materieel”;

b) punt 5° vervalt.

VERANTWOORDING

Zie vorig amendement.

Nr. 15 VAN DE HEER VANDEPUT

Art. 6

De volgende wijzigingen aanbrengen:**a) punt 5° vervalt;****b) punt 7° vervangen als volgt:**

“7° de veiligheids- en bewakingsactiviteiten op het rollend materieel.”

VERANTWOORDING

Zie amendement Nr. 13.

N° 16 DE M. VANDEPUT

Art. 7

Remplacer cet article par ce qui suit:

“Art. 7. La SNCB et Infrabel sont pleinement habilités en ce qui concerne leur propre politique du personnel, en ce compris toutes les affaires du personnel et la concertation sociale, conformément aux dispositions de la commission paritaire nationale.”.

JUSTIFICATION

La CPN offre suffisamment de garanties quant au statut. Il serait dès lors préférable d'habiliter la SNCB et Infrabel à mener leur propre politique du personnel.

Nr. 16 VAN DE HEER VANDEPUT

Art. 7

Dit artikel vervangen als volgt:

“Art. 7. NMBS en Infrabel worden volledig bevoegd voor hun eigen personeelsbeleid, waaronder alle personeelszaken en het sociaal overleg volgens de bepalingen van het Nationaal paritair comité.”.

VERANTWOORDING

Het NPC biedt voldoende garanties voor het statuut. Het zou daarom beter zijn om de NMBS en Infrabel bevoegd te maken voor hun eigen personeelsbeleid.

Steven VANDEPUT (N-VA)