

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

13 mei 2002

VOORSTEL VAN BIJZONDERE WET

tot wijziging van artikel 6 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen wat de spoorwegen betreft

(ingediend door de heren Gerolf Annemans, Koen Bultinck, Bart Laeremans, Jan Mortelmans, Luc Sevenhans en Francis Van Den Eynde)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

13 mai 2002

PROPOSITION DE LOI SPECIALE

modifiant l'article 6 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, en ce qui concerne les chemins de fer

(déposée par MM. Gerolf Annemans, Koen Bultinck, Bart Laeremans, Jan Mortelmans, Luc Sevenhans et Francis Van Den Eynde)

SAMENVATTING

De indieners stellen voor om van het spoorvervoer een gewestelijke aangelegenheid te maken.

Zij zijn ook van oordeel dat Brussel, zolang de Belgische staat niet ontmanteld is, als tweetalige hoofdstad moet geïntegreerd worden in het Vlaamse Gewest. In afwachting van een herziening van de Grondwet wensen de indieners dit alvast te realiseren op het vlak van de spoorwegen.

RÉSUMÉ

Les auteurs proposent de régionaliser le transport ferroviaire.

Ils estiment également que, tant que l'État belge n'est pas démantelé, Bruxelles doit, en tant que capitale bilingue, faire partie intégrante de la Région flamande. Dans l'attente d'une révision de la Constitution, les auteurs souhaitent d'ores et déjà réaliser cette régionalisation dans le domaine des chemins de fer.

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

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

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

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Artikel 6, §1, X, 2°*bis*, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen (hierna BWHI genoemd) bepaalt dat met betrekking tot openbare werken en vervoer het juridisch stelsel van de land- en waterwegen, door wie ook beheerd, tot de bevoegdheden van de gewesten behoort, met uitzondering van de spoorwegen beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

In juli 2001 werd een samenwerkingsakkoord tussen de gewesten en de federale overheid gesloten waarin bepaald werd dat de Vlaamse overheid NMBS-investeringen kan pre- en cofinancieren. Hierdoor wil Vlaanderen een aantal projecten uit het investeringsplan, zoals bijvoorbeeld een tweede spoortoegang tot de haven van Antwerpen, snel laten realiseren. Omdat de spoorwegen nog steeds een federale bevoegdheid blijven, meent de Raad van State echter dat Vlaanderen niet bevoegd is om spoorinvesteringen te financieren. Een eventuele vernietiging van het bekrachtigingsdecreet door het Arbitragehof zou tot gevolg kunnen hebben dat de noodzakelijke werken voor Vlaanderen niet of met grote vertraging zullen uitgevoerd worden. Een definitieve regeling dringt zich dan ook op.

De opeenvolgende staatshervormingen waren steeds nadelig voor Vlaanderen. De Vlaamse partijen hebben de demografische meerderheid binnen het Belgische staatsverband niet in politieke macht weten om te zetten. De Belgische staatsstructuur is derhalve gesteund op een kunstmatige indeling in zogenaamde Gewesten en Gemeenschappen, zonder zelfs enig parallelisme tussen Vlaanderen en Wallonië. De staatsstructuur vindt haar uitgangspunt niet in de aanwezigheid van twee volksgemeenschappen met elk een welomschreven grondgebied. Staatshervormingen die dit principe blijven negeren, zullen dan ook nooit bijdragen tot een billijke en consequente bestuurlijke machtsverdeling. De indieners van dit voorstel zijn van oordeel dat enkel een volledige onafhankelijkheid van Vlaanderen en Wallonië een einde zal stellen aan het reeds decennialange communautaire gekrakeel.

Alle staatshervormingen betekenden op verschillende vlakken en telkens weer een versterking van de driedigheid van de Belgische staatsstructuur. Zo werd ook Brussel bevoegd voor talrijke materies en werd in de herziening van de financieringswet bepaald dat Brus-

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'article 6, § 1^{er}, 2°*bis*, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles (appelée ci-après LSRI) dispose qu'en ce qui concerne les travaux publics et le transport, le régime juridique de la voirie terrestre et des voies hydrauliques, quel qu'en soit le gestionnaire, relève de la compétence des régions, à l'exception des voies ferrées gérées par la Société nationale des chemins de fer belges.

En juillet 2001, un accord de coopération a été conclu entre les régions et l'autorité fédérale, accord qui prévoit que l'autorité flamande peut préfinancer et cofinancer certains investissements de la SNCB. Grâce au cofinancement, la Flandre entend accélérer la réalisation de certains projets inscrits dans le plan d'investissement, tels qu'un deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers. Le Conseil d'État estime toutefois que la Flandre ne peut financer des investissements ferroviaires, étant donné que les chemins de fer sont une compétence fédérale. Une éventuelle annulation, par la Cour d'arbitrage, du décret de ratification pourrait entraîner la non-exécution ou un ralentissement considérable des travaux dont la Flandre a besoin. Il s'impose dès lors de légiférer définitivement en la matière.

Les réformes successives de l'État ont toujours été défavorables aux Flamands. Les partis flamands ne sont pas parvenus à traduire en pouvoir politique la majorité démographique dont ils disposent au sein de l'État belge. La structure de l'État belge est donc fondée sur une subdivision artificielle en entités appelées régions et communautés, sans même qu'il y ait le moindre parallélisme entre la Flandre et la Wallonie. La structure de l'État ne trouve pas son fondement dans la présence de deux communautés nationales ayant chacune un territoire bien défini. Les réformes de l'État, qui continuent d'ignorer ce principe, ne contribueront donc jamais à une répartition équitable et conséquente du pouvoir administratif. Les auteurs de la présente proposition considèrent que seule une indépendance totale de la Wallonie et de la Flandre mettra un terme aux querelles communautaires qui sévissent depuis des décennies.

Toutes les réformes de l'état renforcent systématiquement et sur plusieurs plans le caractère tripartite de l'État belge. Ainsi Bruxelles est-elle également devenue compétente pour de nombreuses matières et la révision de la loi de financement lui a-t-elle donné com-

sel in gelijke mate als de overige gewesten bevoegd wordt voor de zogenaamde gewestbelastingen.

Artikel 39 van de Grondwet bepaalt dat in een bijzondere wet de aangelegenheden moeten vastgelegd worden die tot de bevoegdheid van de Gewesten behoren. Zoals artikel 6 van de BWHI is geconcipieerd, kunnen bevoegdheden enkel op dusdanige wijze worden gedefederaliseerd dat de drie Gewesten bevoegd worden. Op die manier betekent elke verdere stap in de staatshervorming, waarbij plaatsgebonden aangelegenheden worden overgeheveld, een verdere uitbouw van Brussel als volwaardig derde gewest. Een eerder ingediend voorstel van Frieda Brepoels en Geert Bourgeois (*Parl. St. Kamer 2001-2002, 1707/1*) tot splitsing van de spoorwegen, schrijft zich in deze logica in. De indieners van voorliggend voorstel daarentegen zijn van oordeel dat Brussel, in afwachting van de ontmanteling van de Belgische staat, als tweetalige hoofdstad moet geïntegreerd worden in het Vlaamse Gewest.

Onderhavig voorstel strekt er toe artikel 6 van de BWHI alvast op het vlak van de spoorwegen te herschrijven. Het verdient aanbeveling dat de artikels van de Grondwet die betrekking hebben op de indeling van België in Gewesten voor herziening vatbaar verklaard worden teneinde te komen tot de werkelijke tweeledigheid van België, dat bestaat uit de deelstaten Vlaanderen en Wallonië.

De uitsluitend aan het Vlaamse en het Waalse Gewest toegewezen bevoegdheden dienen derhalve in het Brusselse Hoofdstedelijk Gebied uitgeoefend te worden door het Vlaamse Gewest.

Tegelijk wordt van deze wijziging van artikel 6 van de BWHI gebruik gemaakt om een aangelegenheid - de spoorwegen - waarvan de resoluties van het Vlaams Parlement de overheveling naar het Vlaamse en het Waalse Gewest bepleitten, effectief te defederaliseren. Vandaar dan ook onderhavig voorstel om van het spoorvervoer, beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, ook een gewestelijke bevoegdheid te maken, waarbij enkel wordt uitgegaan van een defederalisering ten aanzien van het Vlaamse en het Waalse Gewest.

Gerolf ANNEMANS (VLAAMS BLOK)
Koen BULTINCK (VLAAMS BLOK)
Bart LAEREMANS (VLAAMS BLOK)
Jan MORTELMANS (VLAAMS BLOK)
Luc SEVENHANS (VLAAMS BLOK)
Francis VAN DEN EYNDE (VLAAMS BLOK)

pétence, au même titre que les autres régions, pour les impôts «régionaux».

L'article 39 de la Constitution dispose que les matières qui relèvent de la compétence des régions doivent être déterminées par une loi spéciale. Tel que l'article 6 de la loi spéciale de réformes institutionnelles est rédigé, les compétences peuvent uniquement être défédéralisées de telle sorte que les trois régions deviennent compétentes. De cette manière, toute nouvelle étape dans la réforme de l'État en vertu de laquelle des compétences territoriales sont transférées, renforce le développement de Bruxelles comme troisième région à part entière. Une proposition de loi spéciale déposée précédemment par Mme Frieda Brepoels et M. Geert Bourgeois (DOC 50 1707/001 - 2001-2002) en vue de la scission des chemins de fer s'inscrit dans cette logique. Nous estimons en revanche qu'en attendant le démantèlement de l'État belge, il faut intégrer Bruxelles, en tant que capitale bilingue, à la Région flamande.

La présente proposition tend à reformuler l'article 6 de la loi spéciale de réformes institutionnelles, du moins en ce qui concerne les chemins de fer. Il serait judicieux que les articles de la Constitution relatifs à la division de la Belgique en régions soient déclarés sujets à révision, afin de parvenir à la structure véritablement duale de la Belgique, qui est composée de deux États fédérés, la Wallonie et la Flandre.

Les compétences qui sont attribuées exclusivement à la Région wallonne et à la Région flamande doivent dès lors être exercées, dans le Territoire de Bruxelles-Capitale, par la Région flamande.

Dans le même temps, on profite de la modification de l'article 6 de la loi spéciale de réformes institutionnelles pour défédéraliser une matière - les chemins de fer - dont les résolutions du Parlement flamand préconisaient le transfert à la Région wallonne et à la Région flamande. Nous proposons dès lors de faire également relever les voies ferrées gérées par la Société nationale des chemins de fer belges de la compétence des régions, étant entendu que cette défédéralisation ne s'opère qu'à l'égard des Régions wallonne et flamande.

VOORSTEL VAN BIJZONDERE WET

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

In artikel 6, § 1, X, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) in 2° *bis* vervallen de woorden «met uitzondering van de spoorwegen beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen»;

b) er wordt 2° *ter* ingevoegd, luidende:

«2° *ter*. inzake de in artikel 6, §1, X, 2° *bis* bedoelde aangelegenheden worden de bevoegdheden, gelokaliseerd in het tweetalige gebied Brussel-Hoofdstad, uitgeoefend door het Vlaamse Gewest.».

18 april 2002

Gerolf ANNEMANS (VLAAMS BLOK)
Koen BULTINCK (VLAAMS BLOK)
Bart LAEREMANS (VLAAMS BLOK)
Jan MORTELMANS (VLAAMS BLOK)
Luc SEVENHANS (VLAAMS BLOK)
Francis VAN DEN EYNDE (VLAAMS BLOK)

PROPOSITION DE LOI SPÉCIALE

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

À l'article 6, § 1^{er}, X, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles sont apportées les modifications suivantes:

a) au 2° *bis*, les mots «, à l'exclusion des voies ferrées gérées par la Société nationale des chemins de fer belges» sont supprimés;

b) il est inséré un 2° *ter*, libellé comme suit:

«2° *ter*. en ce qui concerne les matières visées à l'article 6, §1^{er}, X, 2° *bis*, les compétences localisées dans la région bilingue de Bruxelles-Capitale sont exercées par la Région flamande.».

18 avril 2002