

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

18 maart 2010

WETSONTWERP

**houdende diverse bepalingen
(art. 1 tot 24)**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Valérie DE BUE**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting van de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister	3
II. Algemene bespreking	7
III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen	12
IV. Stemming van het geheel	16

Voorgaande documenten:

Doc 52 **2423/ (2009/2010):**

001: Wetsontwerp.

002 tot 007: Amendementen.

008 tot 010: Verslagen.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

18 mars 2010

PROJET DE LOI

**portant des dispositions diverses
(art. 1 à 24)**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET
DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
MME **Valérie DE BUE**

SOMMAIRE

Pages

I. Exposé introductif du secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre	3
II. Discussion générale.....	7
III. Discussion des articles et votes.....	12
IV. Vote sur l'ensemble.....	16

Documents précédents:

Doc 52 **2423/ (2009/2010):**

001: Projet de loi.

002 à 007: Amendements.

008 à 010: Rapports.

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: François Bellot

A. — Vaste leden / Titulaires:

CD&V	Jenne De Potter, Roel Deseyn, Jef Van den Bergh
MR	François Bellot, Valérie De Bue, Olivier Destrebecq
PS	Linda Musin, Bruno Van Grootenbrulle
Open Vld	Ine Somers, Ludo Van Campenhout
VB	Jan Mortelmans, Bruno Stevenheydens
sp.a	David Geerts, Cathy Plasman
Ecolo-Groen!	Ronny Balcaen
cdH	David Lavaux
N-VA	Patrick De Groote

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

Leen Dierick, Michel Doomst, Liesbeth Van der Auwera, Servais Verherstraeten
Philippe Collard, Corinne De Permentier, Jean-Jacques Flahaux, Jacqueline Galant
Philippe Blanchart, Camille Dieu, Karine Lalieux
Herman De Croo, Sofie Staelraeve, Luk Van Biesen
Annick Ponthier, Bruno Valkeniers, Francis Van den Eynde
Hans Bonte, Jan Peeters, Magda Raemaekers
Thérèse Sney et d'Oppuers, Stefaan Van Hecke
Josy Arens, Marie-Martine Schyns
Els De Rammelaere, Ben Weyts

cdH	:	centre démocrate Humaniste
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
FN	:	Front National
LDD	:	Lijst Dedecker
MR	:	Mouvement Réformateur
N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
PS	:	Parti Socialiste
sp.a	:	socialistische partij anders
VB	:	Vlaams Belang

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 52 0000/000:	Parlementair document van de 52 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 52 0000/000:	Document parlementaire de la 52 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier 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

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergaderingen van 3 en 10 maart 2010. Er werd beslist een aantal wetgevingstechnische en taalkundige wijzigingen in de tekst aan te brengen.

I.— INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE STAATSSECRETARIS VOOR MOBILITEIT, TOEGEVOEGD AAN DE EERSTE MINISTER

Ombudsdiensten voor het lucht- en spoorverkeer van personen (Artikelen 1 tot 20)

De staatssecretaris voor Mobiliteit, de heer Etienne Schouppe, beoogt een hervorming van de wetgeving inzake de ombudsdiensten voor luchtvaartpassagiers en treinreizigers.

Afdeling 1

De ombudsdienst voor de luchtvaartpassagiers en de omwonenden van de luchthaven Brussel-Nationaal

De sterke groei van het vliegverkeer tijdens de voorbije decennia, leidde tot de versterking van de passagiersrechten, zowel op internationaal als op Europees niveau (schadevergoeding en bijstand in geval van bagageverlies, instapweigering, afgelasting of belangrijke vertraging van een vlucht, rechten van personen met beperkte mobiliteit...).

Door een gebrek aan informatie of door diverse interpretaties van de reglementering kan de uitoefening van die rechten aanleiding geven tot meningsverschillen tussen passagiers en luchtvaartmaatschappijen of luchthavenuitbaters. Teneinde voluit te kiezen voor een consensuele oplossing van deze meningsverschillen, voorziet dit wetsontwerp in de oprichting van een ombudsdienst voor luchtvaartpassagiers en voor de omwonenden van Brussel-Nationaal.

De dienst zal de passagiersklachten behandelen die tegen luchtvaartmaatschappijen of de luchthavenuitbater van Brussel-Nationaal werden gericht en zal bemiddelen om een minnelijke schikking te vinden tussen de partijen. De dienst zal eveneens tussenbeide komen voor de omwonenden van de luchthaven Brussel-Nationaal en de opdrachten uitvoeren die op dit ogenblik door de ombudsdienst van de luchthaven Brussel-Nationaal worden verricht.

Die dienst zal bevoegd zijn om de klachten te behandelen in verband met de door de luchtvaartmaatschap-

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi lors de ses réunions du 3 et 10 mars 2010. Elle a décidé d'apporter au texte une série de modifications d'ordre légistique et linguistique.

I.— EXPOSÉ INTRODUCTIF DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA MOBILITÉ, ADJOINT AU PREMIER MINISTRE

Des services de médiation en matière de transport aérien et ferroviaire de personnes (Articles 1 à 20)

Le secrétaire d'État à la Mobilité, M. Etienne Schouppe, entend réformer la législation relative aux services de médiation en matière de transport aérien et ferroviaire de personnes.

Section 1^{re}

Services de médiation pour les passagers aériens et les riverains de l'aéroport de Bruxelles-National

La forte croissance du trafic aérien au cours des dernières décennies a induit un renforcement des droits des passagers, tant au niveau international qu'au niveau européen (indemnisation et assistance en cas de perte de bagages, de refus d'embarquement, d'annulation ou de retard important d'un vol, droits des personnes à mobilité réduite, etc.).

En raison d'un manque d'informations ou d'interprétations diverses de la réglementation, l'exercice de ces droits peut donner lieu à des divergences de vues entre passagers et compagnies aériennes ou exploitants d'aéroport. Afin d'opter pleinement pour une résolution consensuelle de ces divergences de vues, le projet à l'examen prévoit la création d'un Service de médiation pour les passagers aériens et les riverains de l'aéroport de Bruxelles-National.

Ce service traitera les plaintes adressées par les passagers à l'encontre de compagnies aériennes ou de l'exploitant de l'aéroport de Bruxelles-National et assurera une médiation afin de trouver un accord à l'amiable entre les parties. Le service interviendra aussi pour les riverains de l'aéroport de Bruxelles-National et exercera les missions qui sont actuellement confiées au Service de médiation de l'aéroport de Bruxelles-National.

Ce service sera compétent pour traiter les plaintes relatives aux services prestés par les compagnies

pijen gepresteerde diensten voor de vluchten vanuit of naar de Belgische luchthavens, de regionale inbegrepen. Wat de luchtvaartexploitanten betreft, zal die dienst gelet op de gewestelijke bevoegdheden terzake alleen maar bevoegd zijn voor Brussel-Nationaal.

Het Directoraat-generaal Luchtvaart zal bevoegd blijven om op de goede toepassing van de luchtvaartreglementering toe te zien, inclusief de goede toepassing van Verordening nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten.

Afdeling 2

Ombudsdienst voor de treinreizigers

Verordening nr. 1371/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer, die sinds 3 december 2007 van toepassing is en elke spoorwonderneming verplicht een klachtenbehandelingsmechanisme op te zetten, preciseert niet dat het om een ombudsdienst moet gaan. Een ombudsdienst blijft echter behouden om de geschillen die tussen de particulieren en de economische operatoren kunnen ontstaan, bij voorkeur bij consensus op te lossen.

De waarborgen van transparantie, onafhankelijkheid en onpartijdigheid van de ombudsmannen worden verstrekt en zij dienen te beschikken over wettelijke instrumenten die een efficiënte en billijke klachtenbehandeling waarborgen ten aanzien van alle bij het vervoer betrokken exploitanten.

De bijna voltooide liberalisering van de passagiersvervoersmarkt vereist dat ombudsmannen bevoegdheden krijgen ten aanzien van alle betrokken economische exploitanten, spoorwegbeheerders inbegrepen, zodat particulieren zo spoedig mogelijk hun klacht kunnen indienen bij een externe ombudsman.

De nieuwe ombudsdienst zal geleidelijk de huidige ombudsdienst vervangen. Die vervanging zal op 30 juni 2011 rond zijn. In de overgangsperiode, onder leiding van de twee huidige ombudsmannen, kan worden overgegaan tot de oprichting van de nieuwe ombudsdienst, die vanaf 1 juli 2011 onafhankelijk van het uit de spoorweggroep gedetacheerde personeel zal werken. De twee ombudsmannen in functie zullen hun huidige mandaat van vijf jaar in 2013 voleindigen.

aériennes pour les vols à partir ou à destination des aéroports belges, aéroports régionaux y compris. Pour ce qui est des exploitants d'aéroport, ce service ne sera compétent que pour Bruxelles-National, compte tenu des compétences régionales en la matière.

La Direction générale Transport aérien restera compétente pour surveiller la bonne application de la réglementation aéronautique et, y compris pour la bonne application du règlement 261/2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol.

Section 2

Le service de médiation pour les voyageurs ferroviaires

Le règlement 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, qui est d'application depuis le 3 décembre 2007 et qui impose à chaque entreprise ferroviaire de mettre en place un mécanisme de traitement des plaintes, ne précise pas qu'il doit s'agir d'un service de médiation. Toutefois, un service de médiation est maintenu en vue de privilégier la résolution consensuelle des litiges susceptibles de naître entre les particuliers et les opérateurs économiques.

Les garanties de transparence, d'indépendance et d'impartialité des médiateurs sont renforcées et il convient de doter ces derniers d'instruments légaux garantissant un traitement efficace et équitable des plaintes à l'égard de l'ensemble des opérateurs concernés par le transport.

En outre, la libéralisation du marché du transport de passagers qui est en voie d'achèvement nécessite de doter ces médiateurs de compétences à l'égard de l'ensemble des opérateurs économiques concernés, en ce compris les gestionnaires ferroviaires, de manière à ce que les particuliers puissent introduire au plus vite leur plainte auprès d'un médiateur externe.

Le nouveau service de médiation se substituera progressivement au service de médiation actuel. Cette substitution s'achèvera le 30 juin 2011. La période transitoire sous la direction des deux médiateurs actuels permettra de constituer le nouveau service de médiation qui, à partir du 1^{er} juillet 2011, fonctionnera indépendamment du personnel détaché du groupe ferroviaire. Les deux médiateurs actuels achèveront leur présent mandat de cinq ans en 2013.

Eerlang zal een na overleg in de Ministerraad vastgesteld koninklijk besluit worden ingediend om alle nadere regels van die overgangperiode te bepalen.

In het specifieke geval van de nationale spoorweggroep moest in dit wetsontwerp het begrip “spoorwegbeheerders” worden opgenomen, om er enerzijds rekening mee te houden dat de installaties in de stations verdeeld zijn over infrastructuurbeheerder Infrabel en NMBS-*Holding*, en anderzijds dat de ontvangst van de reizigers in de stations kan gebeuren door het personeel van de NMBS, NMBS-*Holding* dan wel Infrabel.

De ombudsdienst bestaat uit twee ombudsmannen waarvan de ene behoort tot de Nederlandse en de andere tot de Franse taalrol. Ze worden door de Koning benoemd bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, voor een hernieuwbare termijn van vijf jaar. De Koning bepaalt de menselijke en materiële middelen die aan de ombudsdienst ter beschikking moeten worden gesteld.

De begrotingsmiddelen bestaan al, aangezien in de begroting van de FOD Mobiliteit en Vervoer een bedrag van 1 412 000 euro is opgenomen, via een overheveling van kredieten van de nationale spoorweggroep. De Koning zal achteraf het tarief, de termijn en de betalingswijze van de door de sector te betalen vergoedingen vastleggen.

Mobiliteit en verkeersveiligheid (artikelen 21 tot 24)

De staatssecretaris geeft toelichting bij de artikelen 21 tot 24.

Afdeling 1

Wijziging van de wet van 19 juli 1991 betreffende de bevolkingsregisters, de identiteitskaarten, de vreemdelingenkaarten en de verblijfsdocumenten en tot wijziging van de wet van 8 augustus 1983 tot regeling van een Rijksregister van de natuurlijke personen

De omzetting in Belgisch recht van Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs gaat gepaard met de invoering van het bankkaartmodel van het rijbewijs en de oprichting van de kruispuntbank van de rijbewijzen.

De recuperatie van de foto en de handtekening van de houder van de elektronische identiteitskaart is noodzakelijk om de aflevering van het bankkaartmodel van

Un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres sera déposé prochainement pour régler l'ensemble des modalités de cette période transitoire.

Dans le cas spécifique du groupe ferroviaire national, il a fallu introduire dans le projet de loi à l'examen le concept de “gestionnaires ferroviaires” pour tenir compte du fait que les installations dans les gares se répartissent entre le gestionnaire de l'infrastructure, Infrabel, et la SNCB-Holding, d'une part, et du fait que l'accueil des voyageurs dans les gares peut se faire par le personnel de la SNCB, de la SNCB-Holding ou d'Infrabel, d'autre part.

Le service de médiation compte deux médiateurs, l'un appartenant au rôle linguistique français et l'autre, au rôle linguistique néerlandais. Ils sont nommés par le Roi par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres pour une durée renouvelable de cinq ans. Le Roi fixe les moyens humains et matériels qui doivent être mis à la disposition du service de médiation.

Les moyens budgétaires existent déjà, puisqu'un montant de 1 412 000 euros est inscrit au budget de SPF Mobilité et Transport, par transfert de crédits du groupe ferroviaire national. Le Roi fixera ultérieurement le tarif, le délai et le mode de paiement des redevances à charge du secteur.

Mobilité et sécurité routière (articles 21 à 24)

Le secrétaire d'État commente les articles 21 à 24.

Section 1^{re}

Modification de la loi du 19 juillet 1991 relative aux registres de la population, aux cartes d'identité, aux cartes d'étranger et aux documents de séjour et modifiant la loi du 8 août 1983 organisant un Registre national des personnes physiques

La transposition en droit belge de la directive 2006/126/EC du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire entraîne l'introduction du modèle carte bancaire du permis de conduire et la création de la banque-carrefour des permis de conduire.

La récupération de la photo et de la signature du titulaire de la carte d'identité électronique est indispensable pour la délivrance du modèle carte bancaire du

het rijbewijs te bewerkstelligen via de kruispuntbank van de rijbewijzen met het oog op het nastreven van administratieve vereenvoudiging.

De aanvraag van het bankkaartmodel van het rijbewijs door de burger gebeurt immers op elektronische wijze via de kruispuntbank van de rijbewijzen, door middel van de elektronische identiteitskaart en wordt rechtstreeks naar de fabrikant van het rijbewijs verstuurd.

Dankzij de recuperatie van de foto en de handtekening van de houder van de elektronische identiteitskaart moet de burger zich niet langer aanbieden bij de gemeentelijke autoriteiten om zijn handtekening te plaatsen onder zijn aanvraag om een rijbewijs.

Artikel 21 maakt het mogelijk de in het rijksregister bewaarde naam, voornamen, geboortedatum en foto van de houder van de elektronische identiteitskaart te gebruiken voor de identificatie en authenticatie van de burger wanneer deze een rijbewijs elektronisch aanvraagt via de kruispuntbank van de rijbewijzen. Dit artikel werd aangepast aan het advies van de Raad van State.

Krachtens artikel 6*bis*, § 1, van de organieke wet van 19 juli 1991 over de bevolkingsregisters en de registers van de identiteitskaarten is de foto van de houder van de identiteitskaart of van de vreemdelingenkaart al opgenomen in het register van de identiteitskaarten en in het register van de vreemdelingenkaarten, die allebei worden bijgehouden in het Rijksregister van de natuurlijke personen. Ingevolge artikel 22 wordt paragraaf 1, 1° van dat artikel 6*bis* aangevuld met de woorden "het elektronische beeld van de handtekening van de houder", zodat de handtekening van de houder van de kaart ook kan worden opgenomen in één van beide voornoemde registers, naargelang het om een Belg dan wel een vreemdeling gaat.

Het is aangewezen dat voor dergelijke dienstverlening een vergoeding wordt gevraagd, aangezien de aanmaak en de afgifte van een nummerplaat bepaalde kosten meebrengt die voor rekening zijn van de aanvrager. Bovendien gebeurt ongeveer de helft van de aanvragen per jaar voor nieuwe nummerplaten op naam van niet-natuurlijke personen, zoals bedrijven.

Het bedrag van de vergoedingen voor de inschrijving van voertuigen zal worden bepaald bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad.

permis de conduire par la banque-carrefour des permis de conduire et poursuivre de cette manière la simplification administrative.

La demande du modèle carte bancaire du permis de conduire par le citoyen s'effectuera en effet de façon électronique par la voie de la banque-carrefour des permis de conduire, au moyen de la carte d'identité électronique, et sera envoyée directement vers le fabricant du permis de conduire.

La récupération de la photo et de la signature du détenteur de la carte d'identité électronique implique que le citoyen ne doit plus se présenter aux autorités communales pour apposer sa signature au bas de sa demande de permis de conduire.

L' article 21 permet l'usage du nom, des prénoms, de la date de naissance et de la photo du titulaire de la carte d'identité électronique, conservés dans le registre national pour l'identification et l'authentification du citoyen lors de sa demande électronique d'un permis de conduire par la voie de la banque-carrefour des permis de conduire. Cet article a été adapté suite à l'avis du Conseil d'État.

En vertu de l'article 6*bis*, § 1^{er}, de la loi du 19 juillet 1991 organique des registres de la population et des cartes d'identité, la photo du titulaire de la carte d'identité ou de la carte d'étranger se trouve déjà enregistrée dans le registre des cartes d'identité et dans le registre des cartes d'étranger, tous deux tenus par le Registre national des personnes physiques. L'article 22 vise à compléter le paragraphe 1^{er}, 1°, de cet article 6*bis* par les mots "l'image électronique de la signature du titulaire", de façon à ce que la signature du porteur de la carte soit également enregistrée dans un de ces deux registres selon qu'il s'agit d'un Belge ou d'un étranger.

Il s'indique qu'une redevance soit demandée pour une telle prestation de service, étant donné que la fabrication et la délivrance d'une plaque minéralogique entraîne certains frais qui doivent être supportés par le demandeur. De plus, environ la moitié des demandes de plaques minéralogiques qui sont faites par an le sont au nom de personnes non physiques, comme, par exemple, des entreprises.

Le montant des redevances pour l'immatriculation des véhicules sera déterminé par un arrêté royal, délibéré en Conseil des ministres.

Afdeling 2

Wijziging van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968

België is één van de laatste landen van de Europese Unie om de nummerplaat naar Europees model in te voeren. Ter gelegenheid van het Europees voorzitterschap in de tweede helft van 2010 heeft de regering het voornemen om effectief tot de invoering van de Europese nummerplaat over te gaan.

Teneinde deze operatie mogelijk te maken, is het wenselijk dat de aanvrager voor de inschrijving van een voertuig, zoals dit trouwens vroeger altijd het geval is geweest, een vergoeding betaalt tot dekking van de kosten van productie en levering van de nummerplaat.

Op dit ogenblik bepaalt de wet dat enkel de kosten met betrekking tot het reserveren van een gepersonaliseerde nummerplaat aanleiding geven tot een vergoeding. De aflevering van alle andere nummerplaten dient gratis te gebeuren. Dit is ook het geval bij de aflevering van duplicaten, zonder enige vorm van beperking.

Het is aangewezen dat voor dergelijke dienstverlening een vergoeding wordt gevraagd, aangezien de aanmaak en de afgifte van een nummerplaat bepaalde kosten meebrengt die voor rekening zijn van de aanvrager. Bovendien gebeurt ongeveer de helft van de aanvragen per jaar voor nieuwe nummerplaten op naam van niet-natuurlijke personen, zoals bedrijven.

Het bedrag van de vergoedingen voor de inschrijving van voertuigen zal worden bepaald bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad.

II.— ALGEMENE BESPREKING

Ombudsdiensten voor het lucht- en spoorverkeer van personen (Artikelen 1 tot 20)

De heer David Geerts (sp.a) pleit er voor om hoorzittingen te organiseren met de betrokken ombudsmannen om de invloed van de voorgestelde wetgeving op het personeel en de klanten te kunnen evalueren, aangezien het aantal klachten naar het spoor en de luchtvaart toe zeer hoog ligt en de voorgestelde wetgeving als gevolg zal hebben dat de klanten met hun klachten op korte termijn niet meer terecht zullen kunnen bij een ombudsdienst.

De spreker steunt de visie van de staatssecretaris naar de toekomst toe, maar is van mening dat er meer

Section 2

Modification des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968

La Belgique est un des derniers pays de l'Union européenne à introduire la plaque minéralogique selon le modèle européen. À l'occasion de la présidence européenne dans le courant du 2^e semestre 2010, le gouvernement a l'intention de passer à l'introduction effective de la plaque minéralogique européenne.

Pour que cette opération soit possible, il est souhaitable que la personne qui demande l'immatriculation d'un véhicule paie, comme cela a d'ailleurs toujours été le cas dans le passé, une rétribution pour la couverture des frais de production et de délivrance de la plaque.

Actuellement, la loi prévoit que seuls les frais relatifs à la réservation d'une plaque minéralogique personnalisée donnent lieu à une redevance. La délivrance de toutes les autres plaques doit être gratuite. C'est aussi le cas pour la délivrance de duplicatas, sans restriction aucune.

Il est indiqué qu'une redevance soit demandée pour une telle prestation de service, étant donné que la fabrication et la délivrance d'une plaque minéralogique engendre certains frais qui doivent être supportés par le demandeur. De plus, environ la moitié des demandes de plaques minéralogiques qui sont faites par an le sont au nom de personnes non physiques, comme, par exemple, des entreprises.

Le montant des redevances pour l'immatriculation des véhicules sera déterminé par un arrêté royal, délibéré en Conseil des ministres.

II.— DISCUSSION GÉNÉRALE

Des services de médiation en matière de transport aérien et ferroviaire de personnes (Articles 1^{er} à 20)

M. David Geerts (sp.a) plaide pour que soient organisées des auditions des médiateurs concernés afin de pouvoir évaluer l'influence de la législation proposée sur le personnel et les clients, étant donné que le nombre de plaintes concernant les chemins de fer et l'aviation est très élevé et que la législation proposée aura pour conséquence que les clients ne pourront à court terme plus adresser leurs plaintes à un service de médiation.

L'intervenant soutient la vision du secrétaire d'État en ce qui concerne l'avenir, mais estime que l'on peut

tijd kan worden genomen om de wetgeving grondig aan te passen aan de Europese richtlijn aangezien het aantal ontvangen klachten hoofdzakelijk over binnenlands vervoer gaat dat vandaag nog tot de NMBS behoort. Hoeveel percent personenvervoer is vandaag reeds geliberaliseerd?

Mevrouw Valérie De Bue (MR) betreurt het feit dat er geen overgangsmaatregelen worden genomen. Ook de Raad van State heeft gewezen op het risico dat er juridische onzekerheid zal bestaan ingeval het koninklijk besluit niet binnen de vooropgestelde termijn van kracht is of ingaat na het van kracht worden van de wet.

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!) vreest dat de continuïteit van de ombudsdienst voor de omwonenden van Brussel-Nationaal in het gedrang zal komen en wijst er op dat de klachtenbehandeling voor de omwonenden niet in het ontwerp is opgenomen, al wordt het in de memorie van toelichting wel vermeld.

Hij pleit ervoor dat de ombudsmannen ook op eigen initiatief en niet uitsluitend op vraag van de bevoegde minister adviezen kunnen uitbrengen.

De heer Roel Deseyn (CD&V) is voorstander van de mogelijkheid om de federale wetgeving ook ten dienste te stellen van de regeringen van de Gewesten en de Gemeenschappen. Hij vraagt of ook regionale luchthavens in aanmerking komen voor de klachtenprocedure bij de ombudsdienst en of die procedure ook voor die luchthavens dezelfde is.

Hij wijst er op dat er bij de invulling van de taalkaders mee moet worden rekening gehouden met de vaststelling dat het aantal ingediende klachten niet evenredig verdeeld is per taalrol. Flexibiliteit in de organisatie moet voorkomen dat wanneer binnen één taalrol veel en binnen de andere weinig klachten worden ingediend, dat zou leiden tot achterstand in het behandelen van de klachten in één landstaal en ook tot wrevel tussen de anderstalige collega's waarvan sommigen teveel en anderen weinig taken hebben.

De heer François Bellot (MR) pleit ervoor om spoedig een geluidskadaster te laten opstellen door een onafhankelijk geluidsobservatorium om te voorkomen dat de ombudsdienst klachten niet kan behandelen bij gebrek aan een wetenschappelijke vaststelling van de geluidsoverlast.

De verantwoordelijkheid voor het opstellen van geluidskadaster ligt bij de Gewesten en noch de ombudsdienst, noch de federale regering heeft bevoegdheid

prendre plus de temps pour adapter en profondeur la législation à la directive européenne, étant donné que les plaintes reçues concernent essentiellement le transport intérieur, qui relève encore de la SNCB à l'heure actuelle. Quel est le pourcentage du transport de personnes qui est déjà libéralisé aujourd'hui?

Mme Valérie De Bue (MR) déplore que l'on ne prenne aucune mesure transitoire. Le Conseil d'État a, lui aussi, souligné le risque d'insécurité juridique si l'arrêté royal n'entre pas en vigueur dans le délai prévu ou s'il entre en vigueur après la loi.

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!) craint que la continuité des services de médiation pour les riverains de l'aéroport de Bruxelles-National soit menacée et souligne que la question du traitement des plaintes des riverains n'est pas abordée dans le projet bien qu'elle soit mentionnée dans l'exposé des motifs.

Il plaide pour que les médiateurs puissent également rendre des avis de leur propre initiative et pas seulement à la demande du ministre compétent.

M. Roel Deseyn (CD&V) est favorable à la possibilité d'également mettre la législation fédérale à la disposition des gouvernements régionaux et communautaires. Il demande si les aéroports régionaux sont également visés par la procédure de plainte auprès du service de médiation et si cette procédure est également identique pour ces aéroports.

Il souligne que la composition des cadres linguistiques devra également tenir compte du fait que les plaintes déposées ne sont pas réparties de manière égale entre les rôles linguistiques. La souplesse de l'organisation doit permettre d'éviter, d'une part, qu'un retard s'accumule dans le traitement des plaintes rédigées dans une langue si de nombreuses plaintes sont déposées dans une langue et peu de plaintes dans l'autre et, d'autre part, que cette situation crée des tensions entre les collègues de rôle linguistique différent dès lors que certains ont trop de travail et d'autres trop peu.

M. François Bellot (MR) plaide pour que l'on fasse rapidement réaliser un cadastre du bruit par un observatoire indépendant *ad hoc* afin d'éviter que le service de médiation soit dans l'impossibilité de traiter certaines plaintes faute de mesures scientifiques des nuisances sonores.

Ce sont les Régions qui sont responsables de l'élaboration du cadastre des bruits; ni le médiateur, ni le gouvernement fédéral ne possèdent de compétence en

in die materie. Toch is het zo dat bepaalde gemeenten uit het overleg rond geluidsoverlast door de luchtvaart worden uitgesloten omdat ze niet zijn opgenomen in de geluidsmetingen die op vraag van de federale overheid in het verleden werden uitgevoerd door de KUL.

De regionale bevoegdheid in die materie kan ook tot onregelmatigheden leiden indien de metingen per Gewest en niet op basis van dezelfde criteria voor het hele land worden uitgevoerd.

Mevrouw Ine Somers (Open Vld) stipt het feit aan dat een ombudsman niet alleen onafhankelijk moet functioneren ten opzichte van luchtvaartmaatschappijen, maar ook ten opzichte van de omwonenden van de luchthaven, aangezien de regering er voor moet zorgen dat alle omwonenden dezelfde behandeling krijgen, aan welke kant van Brussel ze ook wonen.

De heer Patrick De Groote (N-VA) betreurt de situatie die zich in het verleden reeds voordeed in andere sectoren, waar binnen één taalrol geen kandidaat ombudsman wordt gevonden waardoor de dienst niet kan functioneren. Zijn opmerking heeft geen betrekking op de situatie waarin een ombudsman aan zijn taak verzaakt wegens ziekte.

De heer Jan Mortelmans (VB) pleit voor twee onafhankelijke ombudsdiensten per taalrol. Hij vraagt of het Vlaams Gewest over het wetsontwerp advies heeft gegeven.

Zal de dienstverlening naar de klant toe dezelfde blijven wanneer de ombudsdienst onafhankelijk zal werken?

De staatssecretaris wijst er op dat het spoorwegaanbod geëvolueerd is en dat er vandaag, naast de NMBS-groep, ook andere maatschappijen actief zijn op het Belgische net. In uitvoering van de geest van de Europese reglementering moet de ombudsfunctie onafhankelijk kunnen werken en de klachten kunnen behandelen die betrekking hebben op alle maatschappijen die op het Belgisch net aanwezig zijn.

Overeenkomstig de Europese principes moeten een aantal functies die betrekking hebben op de spoorweg onafhankelijk zijn, waardoor een oplossing moet worden uitgewerkt voor personeel dat vandaag van de NMBS-groep gedetacheerd is. Het wetsontwerp voorziet in een termijn tot juni 2011 om die verschuiving te realiseren.

Er wordt nagegaan onder welke voorwaarden personen die nu bij de huidige ombudsdienst werken in de nieuwe structuren kunnen worden geplaatst. De

la matière. Toutefois, certaines communes sont exclues de la concertation sur les nuisances sonores dues aux avions car elles ne sont pas reprises dans les mesures de bruit effectuées dans le passé par la KUL à la demande de l'autorité fédérale.

La compétence régionale dans cette matière peut également donner lieu à des irrégularités si les mesures s'effectuent par Région et ne sont pas réalisées sur la base des mêmes critères dans l'ensemble du pays.

Mme Ine Somers (Open Vld) souligne qu'un médiateur doit travailler de manière indépendante non seulement vis-à-vis des compagnies aériennes, mais aussi vis-à-vis des riverains de l'aéroport, étant donné que le gouvernement doit veiller à ce que tous les riverains soient traités de la même manière, où ils habitent par rapport à Bruxelles.

M. Patrick De Groote (N-VA) déplore la situation, qui s'est déjà produite par le passé dans d'autres secteurs, où il est impossible de trouver un candidat médiateur dans un rôle linguistique, ce qui empêche le fonctionnement du service. Sa remarque ne concerne pas la situation où un médiateur ne peut remplir sa tâche pour cause de maladie.

M. Jan Mortelmans (VB) plaide pour qu'il y ait deux services de médiation indépendants par rôle linguistique. Il demande si la Région flamande a rendu un avis sur le projet de loi.

Le service aux clients restera-t-il identique si le médiateur travaille de manière indépendante?

Le secrétaire d'État souligne que l'offre ferroviaire a évolué et qu'aujourd'hui, en plus du groupe SNCB, d'autres sociétés sont actives sur le réseau belge. En exécution de l'esprit de la réglementation européenne, le médiateur doit pouvoir travailler de manière indépendante et traiter les plaintes concernant toutes les sociétés présentes sur le réseau belge.

Conformément aux principes européens, une série de fonctions relatives aux chemins de fer doivent être indépendantes; il faut dès lors élaborer une solution pour le personnel qui est maintenant détaché du groupe SNCB. Le projet de loi prévoit un délai courant jusqu'en juin 2011 pour réaliser ce glissement.

Il est vérifié sous quelles conditions les personnes travaillant au sein de l'actuel service de médiation peuvent être placées dans les nouvelles structures. Le transfert

overdracht mag evenwel niet gebeuren indien er een onmiskenbare band bestaat tussen de controleur en de gecontroleerde.

De ombudsdienst luchtvaart bestaat momenteel uit ambtenaren die na de veranderingen met een mandaat zullen werken met het oog op het garanderen van de onafhankelijkheid van de dienst ten opzichte van de FOD Mobiliteit.

Het internationaal personenvervoer is vandaag volledig geliberaliseerd en voor de liberalisering van het nationaal vervoer zijn de voorbereidende werkzaamheden reeds gebeurd.

Aangezien het eenvoudig en goedkoop is om beroep te doen op een reeds bestaande ombudsdienst, kan de ombudsfunctie ook worden uitgeoefend voor de regionale luchthavens, maar de verantwoordelijkheid daartoe moet formeel genomen worden door de deelregeringen.

Het milieu behoort tot de bevoegdheid van de Gewesten. Geluidsoverlast vanuit de luchtvaart wordt in overeenstemming met de Europese principes vastgesteld door het opstellen van een geluidskadaster door de bevoegde overheden, in onderhavig geval de Gewesten. De ombudsman kan echter wel beroep doen op alle beschikbare informatie.

De spreker bevestigt dat veel Waalse gemeenten, die niet tot het overlegforum behoren, aanvragen hebben ingediend en dat een herziening van de samenstelling van het forum daarom overwogen zal worden.

De ombudsdienst zal voornamelijk klachten van omwonenden en passagiers tegen luchtvaartmaatschappijen ontvangen, de onafhankelijkheid van de ombudsman is er dan ook in de eerste plaats op gericht een onpartijdige houding tegenover omwonenden en passagiers te vrijwaren.

De ombudsdienst zal uit meer personeel bestaan dan enkele één ombudsman per taalrol en zal kunnen verder functioneren bij ziekte van één of zelfs de twee ombudsmannen.

De EU staat op de onafhankelijkheid van de ombudsdienst ten opzichte van de exploitant. De ombudsdienst zal ook onafhankelijk zijn van de FOD waar het zijn werking betreft.

ne peut cependant avoir lieu s'il existe un lien incontestable entre le contrôleur et la personne contrôlée.

Le service de médiation pour le transport aérien emploie actuellement des fonctionnaires qui, lorsque les modifications auront été apportées, travailleront avec un mandat en vue de garantir l'indépendance du service vis-à-vis du SPF Mobilité.

Le transport international de voyageurs est actuellement entièrement libéralisé et les travaux préparatoires en vue de libéraliser le transport national ont déjà été réalisés.

Étant donné qu'il est facile et peu onéreux de faire appel à un service de médiation existant, la fonction de médiation peut également être exercée pour les aéroports régionaux, mais la responsabilité en la matière doit être assumée formellement par les gouvernements des entités fédérées.

L'environnement est une compétence régionale. Les nuisances sonores dues aux avions sont constatées, conformément aux principes européens, par l'élaboration d'un cadastre du bruit par les autorités compétentes, en l'occurrence par les Régions. Toutefois, le médiateur peut utiliser toutes les informations disponibles.

L'orateur confirme que de nombreuses communes wallonnes qui ne font pas partie du forum de concertation ont introduit des demandes et qu'une révision de la composition du forum sera dès lors envisagée.

Étant donné que le service de médiation recevra principalement des plaintes adressées par des riverains et des passagers à l'encontre de compagnies aériennes, l'indépendance du médiateur vise en premier lieu à garantir l'impartialité envers les riverains et les passagers.

L'effectif du service de médiation ne sera pas limité à un seul médiateur par rôle linguistique et continuera de fonctionner en cas de maladie d'un médiateur, voire des deux.

L'Union européenne exige l'indépendance du service de médiation vis-à-vis de l'exploitant. Le service sera également indépendant du SPF pour ce qui concerne son fonctionnement.

Mobiliteit en verkeersveiligheid
(artikelen 21 tot 24)

Mevrouw Ine Somers (Open Vld) vraagt wat de prijs zal zijn van de nieuwe nummerplaten.

Mevrouw Valérie De Bue (MR) dringt aan op degelijke informatieverstrekking naar de burgers toe over de nieuwe nummerplaten die worden aangekondigd voor juli 2010, omdat de informatie die erover in de pers verschijnt niet altijd accuraat is, wat tot onzekerheid leidt.

Zullen de twee nummerplaten samen geleverd worden en zal dat de handelaars die vandaag de tweede nummerplaat leveren geen schade toebrengen?

De spreekster is voorstander van het vaststellen van de retributie in de wet en niet via K.B.

De heer Jan Mortelmans (VB) vraagt wie de tweede nummerplaat zal afleveren.

De heer Patrick De Groote (N-VA) vraagt of de kostprijs reeds is bepaald en of ook in de buurlanden de aanvrager van de nummerplaat de kosten ervan draagt. Is er al een definitieve keuze gemaakt omtrent het model van de plaat?

De staatssecretaris schat de prijs voor de nummerplaat op ongeveer 20 euro.

Aangezien de vele kleine handelaars die vandaag de tweede nummerplaat leveren er schade van zouden ondervinden indien ze de tweede nummerplaat niet meer zouden leveren, werd die handelswijze behouden, mits kwaliteitsgarantie. Momenteel wordt daaromtrent in overleg Federauto en UNIZO een reglement uitgewerkt.

Het vaststellen van de retributie in een KB is te verkiezen omwille van de soepelheid waarmee op een later tijdstip daaraan wijzigingen kunnen worden aangebracht.

Voor de Belgische nummerplaat werd het Europees model weerhouden.

Ook in de buurlanden wordt door de aanvrager een tussenkomst in de kosten betaald.

Mobilité et sécurité routière
(articles 21 à 24)

Mme Ine Somers (Open Vld) demande combien coûteront les nouvelles plaques minéralogiques.

Mme Valérie De Bue (MR) plaide pour que l'on informe correctement les citoyens sur les nouvelles plaques minéralogiques qui sont annoncées pour juillet 2010, étant donné que les informations diffusées par la presse ne sont pas toujours exactes, ce qui est source d'incertitude.

Les deux plaques minéralogiques seront-elles délivrées conjointement et ce procédé ne va-t-il pas porter préjudice aux commerçants qui fournissent aujourd'hui la deuxième plaque minéralogique?

L'intervenante préconise de fixer la redevance dans la loi et non par le biais d'un arrêté royal.

M. Jan Mortelmans (VB) demande qui délivrera la seconde plaque minéralogique.

M. Patrick De Groote (N-VA) demande si le prix coûtant a déjà été fixé et si, dans les pays voisins également, le demandeur de la plaque minéralogique en supporte le coût. Un choix définitif a-t-il déjà été opéré en ce qui concerne le modèle de la plaque?

Le secrétaire d'État estime le prix de la plaque minéralogique à quelque 20 euros.

Étant donné que de nombreux petits commerçants qui fournissent aujourd'hui la seconde plaque minéralogique subiraient un préjudice s'ils ne la fournissaient plus, cette façon de faire a été maintenue, moyennant une garantie de qualité. Actuellement, un règlement est élaboré à ce sujet en concertation avec Federauto et l'UNIZO.

Il est préférable de fixer la redevance dans un arrêté royal, en raison de la souplesse avec laquelle des modifications peuvent y être apportées ultérieurement.

Pour la plaque minéralogique belge, c'est le modèle européen qui a été retenu.

Dans les pays voisins également, le demandeur paie une intervention dans les frais.

III.— ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Artikel 1

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 1 wordt eenparig aangenomen.

Art. 2

Amendement nr. 1 (DOC 52 2423/005) wordt ingediend door de heer Geerts c.s. en strekt tot weglating van de artikelen 2 tot 20.

De heer David Geerts (sp.a) wijst er op dat er tegen 30 juni 2011 een einde moet komen aan de huidige detachering van personeel uit de NMBS-Holding en dat het tevens minimaal 6 maand duurt voor de aangeworven personeelsleden in de nieuwe ombudsdienst de materie kennen. De dienst zal dan ook in de periode 2011-2012 niet degelijk kunnen functioneren, te meer omdat met het einde van hun contract in zicht, de werknemers van de dienst naar andere mogelijkheden zullen uitzien. De reizigers zullen met hun klachten nergens heen kunnen.

De spreker beoogt een langere periode in te lassen om grondig na te denken over het oprichten van de nieuwe dienst binnen een realistisch tijdsbestek. De liberalisering zal pas in 2017 voltooid zijn, waarom moet er reeds vandaag een nieuwe dienst worden opgericht?

Amendement nr. 5 (DOC 52 2423/005) van de heer Mortelmans strekt ertoe in de artikelen 2 tot 4, 7 en 8 en in het opschrift de woorden "Brussel-Nationaal" te vervangen door "Zaventem", omdat de luchthaven op het grondgebied van de Vlaamse gemeente Zaventem ligt.

Amendement nr. 1 wordt verworpen met 10 stemmen en 1 onthouding.

Amendement nr. 5 wordt verworpen met 9 tegen 2 stemmen.

Artikel 2 wordt vervolgens ongewijzigd aangenomen met 9 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 3

Amendement nr. 1 (DOC 52 2423/ 005) van de heer Geerts c.s. dat strekt tot weglating van de artikelen 2 tot 20, wordt verworpen met 10 stemmen en 1 onthouding.

III.— DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Article 1^{er}

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité.

Art. 2

M. Geerts et consorts présentent un amendement n° 1 (DOC 52 2423/005) tendant à supprimer les articles 2 à 20.

M. David Geerts (sp.a) souligne que le détachement actuel de membres du personnel de la SCNB-Holding doit prendre fin le 30 juin 2011, et qu'il faudra en outre au moins six mois pour que les agents recrutés dans le nouveau service de médiation connaissent la matière. Par conséquent, ce service ne pourra pas fonctionner correctement au cours de la période 2011-2012, d'autant que, voyant arriver la fin de leur contrat, les membres de ce service auront autre chose en vue. Les voyageurs n'auront aucun service où adresser leurs plaintes.

L'intervenant souhaite que l'on prévoie une période plus longue pour réfléchir en profondeur à la création du nouveau service dans un délai réaliste. La libéralisation ne s'achèvera qu'en 2017. Pourquoi faut-il déjà créer un nouveau service aujourd'hui?

L'amendement n° 5 (DOC 52 2423/005) de M. Mortelmans tend à remplacer chaque fois les mots "Bruxelles-National" par le mot "Zaventem" dans les articles 2 à 4, 7 et 8 et dans l'intitulé dès lors que l'aéroport est situé en Flandre sur le territoire de la commune de Zaventem.

L'amendement n° 1 est rejeté par 10 voix et une abstention.

L'amendement n° 5 est rejeté par 9 voix contre 2.

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

Art. 3

L'amendement n° 1 (DOC 52 2423/ 005) de M. Geerts et consorts, qui tend à supprimer les articles 2 à 20, est rejeté par 10 voix et une abstention.

Amendement nr. 5 (DOC 52 2423/ 005) van de heer Mortelmans, dat werd toegelicht in artikel 2, wordt verworpen met 9 tegen 2 stemmen.

Amendement nr. 4 (DOC 52 2423/ 005) van de heer Balcaen c.s. strekt ertoe in § 2, tweede lid, 1° het woord “, omwonende” in te voegen, zodat het duidelijk is dat de klachten van de omwonenden door de ombudsdienst eveneens behandeld kunnen worden.

Amendement nr. 6 (DOC 52 2423/ 005) van de heer Balcaen c.s. strekt ertoe in § 2, tweede lid, 6° de woorden “, onder andere” in te voegen, zodat niet alleen de bevoegde minister om adviesverstrekking kan verzoeken, maar de dienst ook op eigen initiatief adviezen kan formuleren

De staatssecretaris wijst er op dat de ombudsdienst een jaarverslag opmaakt waarin eigen adviezen worden opgenomen.

Amendement nr. 7 (DOC 52 2423/ 005) van de heer Balcaen c.s. strekt ertoe § 2, tweede lid, 6° aan te vullen met de woorden “of op eigen initiatief”. De toelichting is dezelfde als bij amendement nr. 6.

Amendement nr. 4 wordt aangenomen met 9 stemmen en 2 onthoudingen

Amendement nr. 6 wordt ingetrokken.

Amendement nr. 7 wordt aangenomen met 9 stemmen en 1 onthouding

Artikel 3, zoals geamendeerd, wordt aangenomen met 8 stemmen en 2 onthoudingen

Art. 4

Amendement nr. 1 (DOC 52 2423/005) van de heer Geerts c.s. dat strekt tot weglating van de artikelen 2 tot 20, wordt verworpen met 10 stemmen en 1 onthouding.

Amendement nr. 5 (DOC 52 2423/ 005) van de heer Mortelmans, dat werd toegelicht in artikel 2, wordt verworpen met 9 tegen 2 stemmen.

Artikel 4 wordt vervolgens ongewijzigd aangenomen met 9 stemmen en 1 onthouding.

L'amendement n° 5 (DOC 52 2423/ 005) de M. Mortelmans, qui a été commenté lors de l'examen de l'article 2, est rejeté par 9 voix contre 2.

L'amendement n° 4 (DOC 52 2423/ 005) de M. Balcaen et consorts tend à insérer, dans le § 2, alinéa 2, 1°, les mots “de riverains”, afin qu'il soit clair que le service de médiation puisse également traiter les plaintes des riverains.

L'amendement n° 6 (DOC 52 2423/ 005) de M. Balcaen et consorts tend à insérer, dans le § 2, alinéa 2, 6°, le mot “, notamment”, afin de permettre au service de formuler des avis non seulement à la demande du ministre compétent, mais aussi de sa propre initiative.

Le secrétaire d'État fait observer que le service de médiation rédige un rapport annuel dans lequel sont repris ses propres avis.

L'amendement n° 7 (DOC 52 2423/ 005) de M. Balcaen et consorts tend à compléter le § 2, alinéa 2, 6°, par les mots “ou de sa propre initiative”. La justification de cet amendement est identique à celle de l'amendement n° 6.

L'amendement n° 4 est adopté par 9 voix et 2 abstentions.

L'amendement n° 6 est retiré.

L'amendement n° 7 est adopté par 9 voix et une abstention.

L'article 3, ainsi modifié, est adopté par 8 voix et 2 abstentions.

Art. 4

L'amendement n° 1 (DOC 52 2423/005) de M. Geerts et consorts, tendant à supprimer les articles 2 à 20, est rejeté par 10 voix et une abstention.

L'amendement n° 5 (DOC 52 2423/ 005) de M. Mortelmans, qui a été commenté à l'article 2, est rejeté par 9 voix contre 2.

L'article 4 est ensuite adopté, sans modification, par 9 voix et une abstention.

Art. 5 en 6

Amendement nr. 1 (DOC 52 2423/005) van de heer Geerts c.s. dat strekt tot weglating van de artikelen 2 tot 20, wordt verworpen met 10 stemmen en 1 onthouding.

Artikelen 5 en 6 worden vervolgens ongewijzigd aangenomen met 10 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 7 en 8

Amendement nr. 1 (DOC 52 2423/ 005) van de heer Geerts c.s. dat strekt tot weglating van de artikelen 2 tot 20, wordt verworpen met 10 stemmen en 1 onthouding.

Amendement nr. 5 (DOC 52 2423/ 005) van de heer Mortelmans, dat werd toegelicht in artikel 2, wordt verworpen met 9 tegen 2 stemmen.

Artikelen 7 en 8 worden vervolgens ongewijzigd aangenomen met 10 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 9

Amendement nr. 1 (DOC 52 2423/005) van de heer Geerts c.s. dat strekt tot weglating van de artikelen 2 tot 20, wordt verworpen met 10 stemmen en 1 onthouding.

Amendement nr. 3 (DOC 52 2423/005) van de heer Deseyn en de heer Van den Bergh heeft tot doel in § 1 een derde lid toe te voegen om het mogelijk te maken dat de ombudsman van één taalrol de dienst alleen kan waarnemen, geïnspireerd op de wet van 30 december 2009 houdende diverse bepalingen die de wet van 29 april 1999 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt heeft gewijzigd met een artikel met dezelfde bewoordingen.

Amendement nr. 3 wordt aangenomen met 10 stemmen en 2 onthoudingen.

Het aldus gewijzigde artikel 9 wordt aangenomen met 10 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 10 tot 16

Amendement nr. 1 (DOC 52 2423/005) van de heer Geerts c.s. dat strekt tot weglating van de artikelen 2 tot 20, wordt verworpen met 10 stemmen en 1 onthouding.

Artikelen 10 tot 16 worden vervolgens ongewijzigd eenparig aangenomen.

Art. 5 et 6

L'amendement n° 1 (DOC 52 2423/005) de M. Geerts et consorts, tendant à supprimer les articles 2 à 20, est rejeté par 10 voix et une abstention.

Les articles de 5 et 6 sont ensuite adoptés, sans modification, par 10 voix et 2 abstentions.

Art. 7 et 8

L'amendement n° 1 (DOC 52 2423/005) de M. Geerts et consorts, tendant à supprimer les articles 2 à 20, est rejeté par 10 voix et une abstention.

L'amendement n° 5 (DOC 52 2423/ 005) de M. Mortelmans, qui a été commenté à l'article 2, est rejeté par 9 voix contre 2.

Les articles de 7 et 8 sont ensuite adoptés, sans modification, par 10 voix et 2 abstentions.

Art. 9

L'amendement n° 1 (DOC 52 2423/005) de M. Geerts et consorts, tendant à supprimer les articles 2 à 20, est rejeté par 10 voix et une abstention.

L'amendement n° 3 (DOC 52 2423/005) de M. Deseyn et M. Van den Bergh tend à ajouter un alinéa 3 dans le § 1^{er} afin que le médiateur d'un rôle linguistique puisse assurer seul le service. Cette disposition s'inspire de la loi du 30 décembre 2009 portant des dispositions diverses, qui a modifié la loi du 29 avril 1999 relative à l'organisation du marché de l'électricité en y insérant un article formulé dans les mêmes termes.

L'amendement n° 3 est adopté par 10 voix et 2 abstentions.

L'article 9, ainsi modifié, est adopté par 10 voix et 2 abstentions.

Art. 10 à 16

L'amendement n° 1 (DOC 52 2423/005) de M. Geerts et consorts, tendant à supprimer les articles 2 à 20, est rejeté par 10 voix et une abstention.

Les articles 10 à 16 sont ensuite adoptés à l'unanimité, sans modification.

Art. 17

Amendement nr. 1 (DOC 52 2423/005) van de heer Geerts c.s. dat strekt tot weglating van de artikelen 2 tot 20, wordt verworpen met 10 stemmen en 1 onthouding.

Amendement nr. 2 (DOC 52 2423/ 005) van de heer Deseyn en de heer Van den Bergh heeft tot doel in § 1 een derde lid toe te voegen. De toelichting werd reeds gegeven bij amendement nr. 3.

Amendement nr. 2 wordt aangenomen met 11 stemmen en 1 onthouding.

Het aldus gewijzigde artikel 17 wordt aangenomen met 11 stemmen en 1 onthouding.

Art 18 tot 20

Amendement nr. 1 (DOC 52 2423/ 005) van de heer Geerts c.s. dat strekt tot weglating van de artikelen 2 tot 20, wordt verworpen met 10 stemmen en 1 onthouding.

Artikelen 18 tot 20 worden vervolgens ongewijzigd eenparig aangenomen.

Art. 21 en 22

Deze artikelen geven geen aanleiding tot debat en worden achtereenvolgens eenparig aangenomen

Art. 23

Over dit artikel wordt geen opmerking gemaakt, het wordt aangenomen met 11 stemmen en 1 onthouding

Art. 24

Dit artikel geeft geen aanleiding tot debat en wordt vervolgens eenparig aangenomen.

Art. 17

L'amendement n° 1 (DOC 52 2423/005) de M. Geerts et consorts, tendant à supprimer les articles 2 à 20, est rejeté par 10 voix et une abstention.

L'amendement n° 2 (DOC 52 2423/ 005) de M. Deseyn et de M. Van den Bergh tend à ajouter un alinéa 3 dans le § 1^{er}. L'explication a déjà été donnée à propos de l'amendement n° 3.

L'amendement n° 2 est adopté par 11 voix et une abstention.

L'article 17, ainsi modifié, est adopté par 11 voix et une abstention.

Art 18 à 20

L'amendement n°1 (DOC 52 2423/ 005) de M. Geerts et consorts, qui vise à supprimer les articles 2 à 20, est rejeté par 10 voix et une abstention.

Les articles 18 à 20 sont ensuite adoptés sans modification à l'unanimité.

Art. 21 et 22

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation et sont successivement adoptés à l'unanimité.

Art. 23

Cet article ne donne lieu à aucune observation et est adopté par 11 voix et une abstention.

Art. 24

Cet article ne donne lieu à aucune observation et est ensuite adopté à l'unanimité.

IV.— STEMMING VAN HET GEHEEL

Het geheel van de aan de commissie voorgelegde bepalingen wordt aangenomen met 8 stemmen en 2 onthoudingen.

De rapporteur,

Valérie DE BUE

De voorzitters,

François BELLOT
Ludo VAN CAMPENHOUT

IV.— VOTE SUR L'ENSEMBLE

L'ensemble des dispositions soumises à la commission sont adoptées par 8 voix et 2 abstentions.

La rapporteuse,

Valérie DE BUE

Les présidents,

François BELLOT
Ludo VAN CAMPENHOUT