

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

2 oktober 2001

WETSONTWERP

**houdende wijziging van de wet van 21 maart
1991 betreffende de hervorming van
sommige economische overheidsbedrijven**

AMENDEMENTEN

Nr. 1 VAN DE HEREN **LETERME EN VAN EETVELT**

Art. 3

Dit artikel weglaten.

VERANTWOORDING

Het grensoverschrijdend reizigersverkeer met gewone treinen is veelal bijzonder onrendabel en het is niet verantwoord om het op te nemen in de exploitatie van het binnenlands reizigersvervoer.

Hier volgen de grenspunten:

- Essen-Roosendaal (lijn Brussel-Amsterdam);
- Moeskroen (lijn Kortrijk-Rijsel);
- Blandain (lijn Doornik-Rijsel);
- Quévy (lijn Bergen-Aulnoye (Parijs));

Voorgaande document :

Doc 50 **1422/ (2000/2001)** :
001 : Wetsontwerp.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

2 octobre 2001

PROJET DE LOI

**portant modification de la loi du 21 mars
1991 portant réforme de certaines
entreprises publiques économiques**

AMENDEMENTS

N° 1 DE MM. **LETERME ET VAN EETVELT**

Art. 3

Supprimer cet article.

JUSTIFICATION

D'une façon générale, le transport transfrontalier de voyageurs au moyen de trains ordinaires est particulièrement peu rentable et il n'est pas justifié de l'intégrer à l'exploitation du transport intérieur de voyageurs. Les raisons en sont exposées ci-dessous.

Les points frontières sont les suivants :

- Essen-Roosendaal sur la ligne Bruxelles-Amsterdam ;
- Mouscron sur la ligne Courtrai - Lille ;
- Blandain sur la ligne Tournai - Lille ;
- Quévy sur la ligne Mons - Aulnoye (Paris) ;

Document précédent :

Doc 50 **1422/ (2000/2001)** :
001 : Projet de loi.

– Erquelines (lijn Charleroi-Aulnoye), zij het dat dit punt maar beperkt wordt gebruikt voor vooral internationale treinen;

- Esplechin (hogesnelheidslijn Brussel-Parijs);
- Aarlen (lijn Namen-Luxemburg);
- Gouvy (lijn Luik-Luxemburg);
- Visé (lijn Luik-Maastricht);
- Hergenrath (lijn Luik-Aken).

Bovendien wordt onderzocht om ook (via de HSL) een treinverbinding in te leggen naar Valenciennes en om het grenspunt Heer-Agimont op de lijn Dinant-Givet terug te openen.

Het belang van deze grenspunten is het volgende (uitgedrukt in aantal reizigers per dag en aantal reizigerstreinen per dag, met dien verstande dat het aantal reizigers is opgegeven volgens de tellingen van 1997; voor de volgende jaren werd het aantal reizigers per grenspunt niet meer opgegeven):

– Essen :	4807 reizigers	167 treinen
– Moeskroen :	837	60
– Blaindain :	2458	88
– Quevy :	156	9
– Erquelines ⁽¹⁾ :	988	17
– Esplechin :	3757	151
– Aarlen :	2610	124
– Gouvy :	156	29
– Visé :	617	50
– Hergenrath :	2638	48

Volgens de huidige tekst van de wet van 21 maart 1991 zijn al deze grensoverschrijdende verbindingen « internationale verbindingen » en worden ze dus niet betoelaagd. De nieuwe formulering impliceert dat al deze verbindingen worden betoelaagd. Vast staat dat een aantal onrendabele grensovergangen zullen worden betoelaagd in het kader van het binnenlands reizigersverkeer, wat de exploitatiekosten natuurlijk de hoogte zal injagen. Dit lijkt ons niet verantwoord.

Nr. 2 VAN DE HEREN LETERME EN VAN EETVELT

Art. 9

Het voorgestelde artikel 162bis, § 1, wijzigen als volgt:

A) De woorden «tien leden» vervangen door de woorden «dertien leden»;

B) Deze paragraaf aanvullen als volgt :

«Drie leden worden benoemd op voordracht van de gewesten, één per gewest.».

⁽¹⁾ HSL-grenspunt dat toen nog niet lang in gebruik was; dit moet nu veel hoger liggen.

– Erquelines sur la ligne Charleroi - Aulnoye (Paris), ce point n'étant toutefois utilisé que de façon limitée, essentiellement pour les trains internationaux ;

- Esplechin sur la ligne à grande vitesse Bruxelles - Paris ;
- Arlon sur la ligne Namur – Luxembourg ;
- Gouvy sur la ligne Liège - Luxembourg ;
- Visé sur la ligne Liège - Maastricht ;
- Hergenrath sur la ligne Liège - Aix-la-Chapelle.

On examine est en outre la possibilité de prévoir une liaison ferroviaire (par la ligne à grande vitesse) vers Valenciennes et de rouvrir le point frontière Heer-Agimont sur la ligne Dinant – Givet.

L'importance de ces points frontières est la suivante (exprimée en nombre de voyageurs/jour et en nombre de trains de voyageurs/jour, étant entendu que le nombre de voyageurs résulte des comptages de 1997 ; le nombre de voyageurs par point frontière n'a plus été communiqué pour les années ultérieures) :

– Essen :	4 807 voyageurs	167 trains
– Mouscron :	837	60
– Blandain :	2458	88
– Quevy :	156	9
– Erquelines ⁽¹⁾ :	988	17
– Esplechin :	3757	151
– Arlon :	2610	124
– Gouvy :	156	29
– Visé :	617	50
– Hergenrath :	2638	48

Conformément au texte actuel de la loi du 21 mars 1991, toutes ces liaisons transfrontalières sont des « liaisons internationales » qui ne sont dès lors pas subsidiées. Le libellé proposé implique que toutes ces liaisons seront subsidiées. Il est établi qu'un certain nombre de liaisons frontalières non rentables seront subsidiées dans le cadre du trafic voyageurs intérieur, ce qui ne manquera bien entendu pas de faire augmenter les coûts d'exploitation. Cela ne nous paraît pas justifié.

N° 2 DE MM. LETERME ET VAN EETVELT

Art. 9

Dans l'article 162bis, § 1^{er}, proposé, apporter les modifications suivantes :

A) Remplacer les mots «dix membres» par les mots «treize membres»;

B) Compléter ce paragraphe comme suit :

«Trois membres sont nommés sur proposition des régions, à raison d'un membre par région.»

⁽¹⁾ Ce point frontière situé sur une ligne à grande vitesse, venait d'être mis en service ; actuellement, ce nombre doit être nettement plus élevé.

VERANTWOORDING

De gewesten hebben veruit de meeste sleutels van het mobiliteitsbeleid in handen: ruimtelijke ordening, huisvesting, wegenbouw, openbaar stads- en streekvervoer, binnenvaart, enzovoort. Al deze elementen dienen te worden afgestemd op het spoorbeleid, en het is dan ook niet meer dan normaal dat de gewesten worden vertegenwoordigd in de raad van bestuur.

Nr. 3 VAN DE HEREN **LETERME EN VAN EETVELT**

Art. 3

Dit artikel vervangen als volgt:

«Art. 3. — Aan artikel 156 van dezelfde wet wordt een lid toegevoegd, luidend als volgt:

«Gedeelten van de infrastructuur en treinbediening kunnen, mits goedkeuring bij een besluit opgesteld na overleg in Ministerraad en mits akkoord van het betrokken gewest, beschouwd worden als niet functioneel voor het spoorverkeer en worden overgedragen aan de gewesten.».

Nr. 4 VAN DE HEREN **LETERME EN VAN EETVELT**

Art. 8

Het voorgestelde artikel 161quinquies, § 2, tweede lid, aanvullen als volgt:

«Bovendien onderzoekt het oriënteringscomité ook welke infrastructuurgedeelten en bediening beschouwd kunnen worden als niet functioneel voor het spoorverkeer en overgedragen kunnen worden aan de gewesten.».

VERANTWOORDING

Bepaalde gedeelten van het spoorwegnet en dienstverlening hebben zulke lokale betekenis, dat men ze moeilijk bij het spoorverkeer kan rekenen, maar eerder bij het openbaar stads- en streekvervoer. Een dynamisch mobiliteitsbeleid veronderstelt deze soepelheid in benadering, die een integratie van deze puur lokale infrastructuur en bediening in het openbaar stads- en streekvervoer mogelijk maakt.

JUSTIFICATION

Les régions détiennent la plupart des clefs de la politique de mobilité : l'aménagement du territoire, le logement, la voirie, les transports publics urbains et régionaux, la navigation intérieure, etc. Tous ces éléments doivent être en concordance avec la politique menée en matière de transport ferroviaire, et il est dès lors tout à fait normal que les régions soient représentées au conseil d'administration.

N° 3 DE M. **LETERME ET VAN EETVELT**

Art. 3

Remplacer cet article par la disposition suivante :

« Art. 3. — A l'article 156 de la même loi, il est ajouté un alinéa, libellé comme suit :

« Des portions de l'infrastructure et du service ferroviaire peuvent être considérées, moyennant approbation d'un arrêté délibéré en Conseil des ministres et moyennant l'accord de la région concernée, comme non fonctionnelles pour le transport ferroviaire et être transférées aux régions. ».

N° 4 DE M. **LETERME ET VAN EETVELT**

Art. 8

Compléter l'article 161quinquies, § 2, alinéa 2, proposé, comme suit :

« En outre, le comité d'orientation examine aussi quelles portions de l'infrastructure et du service peuvent être considérées comme non fonctionnelles pour le transport ferroviaire et être transférées aux régions. »

JUSTIFICATION

Certaines portions du réseau ferroviaire et du service ont un caractère tellement local qu'il serait plus logique de considérer qu'elles relèvent du transport public urbain et régional, plutôt que du transport ferroviaire. Une politique de mobilité dynamique suppose cette souplesse dans l'approche, souplesse qui permet une intégration de cette infrastructure et de ce service purement locaux dans le transport public urbain et régional.

Nr. 5 VAN DE HEREN **LETERME EN VAN EETVELT**

Art. 9

In het voorgestelde artikel 162^{quater}, het derde, vierde en vijfde lid weglaten.

VERANTWOORDING

De gedelegeerd bestuurder wordt reeds voldoende gecontroleerd (bijvoorbeeld door de raad van bestuur, auditcomité, regeringscommissaris...). Bijkomende controle door een directeur-generaal – van welke taalrol dan ook – is overbodig en verzwaart alleen maar de procedures.

Nr. 6 VAN DE HEREN **LETERME EN VAN EETVELT**

Art. 9

Het voorgestelde artikel 162^{bis}, § 2, vierde lid, vervangen als volgt :

«De leden van de raad van bestuur die door de Koning worden benoemd kunnen ontslagen worden bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, op eensluidend gemotiveerd advies van de raad van bestuur, goedgekeurd bij twee derde van de uitgebrachte stemmen. De betrokkene of betrokkenen nemen niet deel aan de bespreking en de stemming betreffende dit advies».

Nr. 7 VAN DE HEREN **LETERME EN VAN EETVELT**

Art. 9

Het voorgestelde artikel 162^{quater}, wijzigen als volgt :

A) In het tweede lid, de woorden «Hij wordt ontslagen door de Koning bij in Ministerraad overlegd besluit» **vervangen door de woorden** «*Hij wordt ontslagen bij een in besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, op eensluidend gemotiveerd advies van twee derde van de leden van de raad van bestuur. De gedelegeerd-bestuurder neemt niet deel aan de bespreking en de stemming betreffende dit advies*»;

B) in het zevende lid de woorden «zij worden afgezet door de raad van bestuur» **vervangen door de woorden** «*Zij worden ontslagen bij besluit van twee derde van de leden van de raad van bestuur, mits goedkeuring door de minister die bevoegd is voor de spoorwegen. De gedelegeerd bestuurder neemt niet deel aan de bespreking en de stemming betreffende dit ontslag.*».

N°5 DE MM. **LETERME ET VAN EETVELT**

Art. 9

Dans l'article 162^{quater} proposé, supprimer les alinéas 3, 4 et 5.

JUSTIFICATION

L'administrateur délégué est d'ores et déjà suffisamment contrôlé (par exemple, par le conseil d'administration, le comité d'audit, le commissaire du gouvernement,...). Un contrôle supplémentaire exercé par un directeur général – de quelque rôle linguistique que ce soit – est superflu et ne fait qu'alourdir les procédures.

N° 6 DE MM. **LETERME ET VAN EETVELT**

Art. 9

Remplacer l'article 162^{bis}, § 2, alinéa 4, proposé, par la disposition suivante :

« Les membres du conseil d'administration qui sont nommés par le Roi peuvent être révoqués par arrêté délibéré en Conseil des ministres, sur avis motivé unanime du conseil d'administration, approuvé par deux tiers des voix émises. L'intéressé ou les intéressés ne prennent pas part à la discussion ni au vote sur cet avis.»

N° 7 DE MM. **LETERME ET VAN EETVELT**

Art. 9

Dans l'article 162^{quater} proposé, apporter les modifications suivantes :

A) à l'alinéa 2, remplacer les mots « Il est révoqué par le Roi par arrêté délibéré en Conseil des ministres » **par les mots** « *Il est révoqué par arrêté délibéré en Conseil des ministres, sur avis motivé et unanime de deux tiers des membres du conseil d'administration. L'administrateur délégué ne prend pas part à la discussion ni au vote sur cet avis.* » ;

B) à l'alinéa 7, remplacer les mots « Ils sont révoqués par le conseil d'administration » **par les mots** « *Ils sont révoqués par décision de deux tiers des membres du conseil d'administration, moyennant approbation du ministre qui a les chemins de fer dans ses attributions. L'administrateur délégué ne prend pas part à la discussion ni au vote sur cette révocation.* » .

VERANTWOORDING

Te soepele ontslagprocedures, zoals voorgesteld in het wetsontwerp, tasten *de facto* de autonomie van het bedrijf aan, en dragen het risico in zich van politisering, terwijl meteen ook een langetermijnbeleid wordt bemoeilijkt.

Indien de overheid haar mobiliteitsdoelstellingen wil opleggen is dat perfect mogelijk via een andere weg dan de politisering, namelijk de uitbouw van een eigen spoor-knowhow via een instituut voor het spoorvervoer, zodat de overheid zelf sterk gewapend is in de onderhandelingen met het autonome spoorbedrijf, én met knowhow, én met de nodige financiële middelen.

Nr. 8 VAN DE HEREN LETERME EN VAN EETVELT

Art. 9

In het voorgestelde artikel 162decies, het tweede lid, 2, tussen de woorden «en de infrastructuurbehoefte» en de woorden «uiteengezet in een voorstel» de woorden «, berekend op basis van objectieve criteria», invoegen.

Nr. 9 VAN DE HEREN LETERME EN VAN EETVELT

Art. 9

Het voorgestelde artikel 162undecies, 1°, aanvullen met de woorden «, gebaseerd op objectieve criteria».

VERANTWOORDING

De cijfers als bijlage schetsen zeer scherp en onomstotelijk de behoefte aan objectieve criteria. Er dient zeer dringend een objectieve netnormering te komen, zoals dat bijvoorbeeld bij decreet geregeld is in het Vlaams Gewest voor De Lijn. Een parlementair initiatief van collega D. Schalck pleit overigens reeds voor een objectieve benadering (zie wetsvoorstel).

Als illustratie voor de acute nood aan objectieve criteria schetsen we hierbij in bijlage een zwakke spoorregio in Vlaanderen (Kempen en Limburg), en vergelijken de dienstverlening in deze kleine stationnetjes met de dienstverlening in vergelijkbare kleine stationnetjes elders in het land (vooral Wallonië).

JUSTIFICATION

Des procédures de licenciement trop souples, telles qu'elles sont proposées dans le projet de loi, portent en fait atteinte à l'autonomie de l'entreprise, constituent un risque de politisation et entravent également la mise en œuvre d'une politique à long terme.

S'ils veulent imposer leurs objectifs en matière de mobilité, les pouvoirs publics peuvent très bien y parvenir par un autre moyen que la politisation, à savoir en créant un institut pour le transport par rail qui développerait un savoir-faire propre en matière de chemins de fer, afin que les pouvoirs publics soient en position de force dans les négociations avec l'entreprise autonome, grâce à la fois au savoir-faire et aux moyens financiers nécessaires.

N° 8 DE MM. LETERME ET VAN EETVELT

Art. 9

Dans l'article 162decies, alinéa 2, 2, proposé, entre les mots « et les besoins en infrastructure » et les mots « traduits dans une proposition », insérer les mots « , calculés sur la base de critères objectifs, ».

N° 9 DE MM. LETERME ET VAN EETVELT

Art. 9

Compléter l'article 162undecies, 1°, proposé, par les mots «, en fonction de critères objectifs».

JUSTIFICATION

Les chiffres en annexe exposent de manière très précise et incontestable la nécessité de se baser sur des critères objectifs. Il convient de toute urgence de créer une norme objective en matière de réseau, à l'instar, par exemple, de celle qui a été réglée par décret en Région flamande en ce qui concerne *De Lijn*. Dans une initiative parlementaire, M. D. Schalck a d'ailleurs déjà plaidé en faveur d'une approche objective (cf. la proposition de loi).

Pour illustrer le besoin pressant de critères objectifs, nous prenons, en annexe, l'exemple d'une région de Flandre mal desservie par le chemin de fer (la Campine et le Limbourg) et nous comparons le service fourni dans ces petites gares au service proposé dans d'autres petites gares similaires situées ailleurs dans le pays (principalement en Wallonie).

	Aantal Reizigers (werkdag)	Aantal treinen (werkdag)		Aantal Reizigers (werkdag)	Aantal treinen (werkdag)
Beringen	114	23	Momalle	112	60
			Faux	114	68
			Voroux	114	44
Balen	132	22	Juslenville	130	37
			Bierset Awans	132	44
Overpelt	123	42	Fontaine Valmont	122	42
			Trois Ponts	124	24
Heusden-Zolder	159	23	Beuzet	155	47
			Floreffe	156	44
			Tilff	158	32
Lommel	320	42	Franchimont	319	37
			Thuin	324	42
			Verviers Palais	324	45
			Liers	327	121
Neerpelt	331	42	Philippeville	327	35
Leopoldsburg	345	22	Walcourt	332	39
Olen	343	64	Statte	341	90
			Erquelines	343	42
Tielen	433	43	Fleurus	454	48
			Chastre	404	47
			Marche-en-Famenne	394	26
Turnhout	1.429	43	Herstal	970	170
			Châtelet	1.280	108
			Genvai	1.389	89
			Ans	1.509	88
Geel	1.657	64	Luttre	1.884	141
			Waver	1.659	106
			Tamines	1.570	165
			Liège Jonfosse	1.672	205
Mol	2.153	86	Waterlo	1.959	96
			L.Louvière Centre	1.922	130
			St.Ghislain	2.185	99
			Moeskroen	2.206	100
Herentals	2.547	143	Tubize	2.351	94
			L.Louvière Sud	2.625	197
			Arlon	2.437	111

Nr. 10 VAN DE HEREN **LETERME EN VAN EETVELT**

Art. 7

Het voorgestelde artikel 161 *ter*, § 5, wijzigen als volgt:

A) het vijfde lid aanvullen als volgt:

« en op voordracht van de betrokken vakorganisatie ».

B) het zevende lid, aanvullen als volgt :

« en mits akkoord van de betrokken vakorganisatie. ».

VERANTWOORDING

De benoeming van de vertegenwoordigers van de vakorganisatie in het strategisch comité mag niet worden gepolitiseerd. Daarom moet de betrokken vakorganisatie zelf de kandidaten voordragen.

Het ontslag van de vertegenwoordigers van de vakorganisatie dient het akkoord te krijgen van de betrokken vakorganisatie. Het mag niet zijn dat iemand wordt ontslagen omdat hij zijn eigen vakorganisatie goed heeft verdedigd, maar daardoor eventueel als een lastpost ervaren wordt.

Nr. 11 VAN DE HEREN **LETERME EN VAN EETVELT**

Art. 8

Het voorgestelde artikel 161 *quinquies*, § 1, aanvullen met een nieuw lid, luidend als volgt :

« Om geldig zitting te houden moeten ten minste 10 leden aanwezig zijn ».

VERANTWOORDING

Als men deze bepaling niet opneemt zal men in de praktijk tot toestanden komen waarbij de vertegenwoordigers van de gewestelijke openbare vervoermaatschappijen in de meerderheid zijn, en bindende adviezen kunnen formuleren die de NMBS betreffen.

Nr. 12 VAN DE HEREN **LETERME EN VAN EETVELT**

Art. 7

Het voorgestelde artikel 161 *ter*, § 5, als volgt wijzigen :

A) Telkens het woord « vakorganisaties » vervangen door de woorden « representatieve vakorganisaties ».

N°10 DE MM. **LETERME ET VAN EETVELT**

Art. 7

Dans l'article 161 *ter*, § 5, proposé, apporter les modifications suivantes :

A) compléter l'alinéa 5 comme suit :

« et sur présentation de l'organisation représentative des travailleurs concernée » ;

B) compléter l'alinéa 7 comme suit :

« et moyennant l'accord de l'organisation représentative des travailleurs concernée ».

JUSTIFICATION

La nomination des représentants de l'organisation représentative des travailleurs au sein du comité stratégique ne peut être politisée. Aussi l'organisation représentative des travailleurs concernée doit-elle présenter elle-même les candidats.

La révocation des représentants des organisations représentatives des travailleurs doit être acceptée par l'organisation représentative des travailleurs concernée. Il serait inadmissible que l'on révoque un membre du comité stratégique qui aurait bien défendu sa propre organisation et qui avait dès lors éventuellement perçu comme un gèneur.

N° 11 DE MM. **LETERME ET VAN EETVELT**

Art. 8

Compléter l'article 161 *quinquies*, § 1^{er}, proposé, par un nouvel alinéa, libellé comme suit :

« Le comité ne siège valablement que si dix membres au moins sont présents. »

JUSTIFICATION

Si l'on ne prévoit pas cette exigence, il se trouvera que les représentants des sociétés régionales de transport public seront majoritaires et pourront formuler des avis obligatoires concernant la SNCB.

N° 12 DE MM. **LETERME ET VAN EETVELT**

Art. 7

Dans l'article 161 *ter*, § 5 proposé, apporter les modifications suivantes :

A) remplacer chaque fois, dans le texte néerlandais, le mot « vakorganisaties » par les mots « representatieve vakorganisaties »;

B) in het vierde lid het woord «vakorganisatie» vervangen door de woorden «representatieve vakorganisatie».

VERANTWOORDING

Deze term komt overeen met de Franstalige tekst.

Nr. 13 VAN DE HEREN **LETERME EN VAN EETVELT**

Art. 9

Het voorgestelde artikel 162sexies, wijzigen als volgt:

A) in §1, 6°, weglaten;

B) een § 1 bis invoegen, luidend als volgt :

«§1bis. De functie van bestuurder, met uitzondering van deze van gedelegeerd bestuurder, is onverenigbaar met de functie van personeelslid van de NMBS».

VERANTWOORDING

De libellering van het wetsontwerp heeft tot gevolg dat personeelsleden van de NMBS geen lid kunnen worden van het directiecomité. Wij veronderstellen niet dat dit de bedoeling van de regering is.

Nr. 14 VAN DE HEREN **LETERME EN VAN EETVELT**

Art. 9

Het voorgestelde artikel 162bis, § 1, aanvullen als volgt:

«De voorzitter uitgezonderd, zijn 60% van de leden Nederlandstaligen en 40% Franstaligen.»

VERANTWOORDING

Deze verdeling beantwoordt ongeveer aan de samenstelling van de bevolking.

Nr. 15 VAN DE HEREN **LETERME EN VAN EETVELT**

Art. 6

In het voorgestelde artikel 161bis, § 1, zesde lid, de woorden «waar ze geld heeft geleend» vervangen door de woorden «van wie ze geld heeft geleend».

B) à l'alinéa 4 du texte néerlandais, remplacer le mot « vakorganisatie » par les mots « representatieve vakorganisatie ».

JUSTIFICATION

Ces mots correspondent à ceux utilisés dans le texte français.

N° 13 DE MM. **LETERME ET VAN EETVELT**

Art. 9

Dans l'article 162sexies proposé, apporter les modifications suivantes :

A) au § 1^{er}, supprimer le 6° ;

B) insérer un § 1^{er} bis, libellé comme suit :

« § 1^{er} bis. La fonction d'administrateur, à l'exception de celle d'administrateur délégué, est incompatible avec la fonction de membre du personnel de la SNCB. ».

JUSTIFICATION

Il résulte du libellé du projet de loi que les membres du personnel de la SNCB ne peuvent pas faire partie du comité de direction. Nous supposons que tel n'est pas l'objectif visé par le gouvernement.

N° 14 DE MM. **LETERME ET VAN EETVELT**

Art. 9

Compléter l'article 162bis, § 1^{er}, proposé comme suit :

« Le président excepté, 60 % des membres sont d'expression néerlandaise et 40 %, d'expression française. »

JUSTIFICATION

Cette clé de répartition correspond *grosso modo* à la composition de la population.

N° 15 DE MM. **LETERME ET VAN EETVELT**

Art. 6

Dans le texte néerlandais de l'article 161bis, § 1^{er}, alinéa 5, proposé, remplacer les mots « waar ze geld heeft geleend » par les mots « van wie ze geld heeft geleend »

VERANTWOORDING

Dit is een tekstverbetering.

Nr. 16 VAN DE HEREN **LETERME EN VAN EETVELT**

Art. 7

Het voorgestelde artikel 161 ter, § 2, wijzigen als volgt:

A) in het eerste lid, het woord «uitgezonderd» vervangen door de woorden «andere dan»;

B) in het tweede lid de woorden «Deze comités mogen de gedelegeerd bestuurder uitnodigen op hun vergaderingen» vervangen door de zinsnede «Deze comités nodigen de gedelegeerd bestuurder uit op hun vergaderingen».

VERANTWOORDING

De term «andere dan» correspondeert meer met de Franstalige tekst «à l'exclusion».

Wat het tweede element van het amendement betreft: het is niet meer dan normaal dat de gedelegeerd bestuurder wordt uitgenodigd, vermits de bestuursleden niet met het bedrijf zelf vertrouwd zijn, en hun adviezen toch wel een verstrekkende betekenis kunnen hebben.

Nr. 17 VAN DE HEREN **LETERME EN VAN EETVELT**

Art. 7

Het voorgestelde artikel 161 ter, § 1, aanvullen als volgt:

«Deze comités tellen evenveel leden van de Nederlandse als van de Franse taalrol».

VERANTWOORDING

De taalpariteit is hier een essentieel gegeven.

Nr. 18 VAN DE HEREN **LETERME EN VAN EETVELT**

Art. 7

In het voorgestelde artikel 161 ter, § 6, tussen het eerste en tweede lid een nieuw lid invoegen, luidend als volgt :

JUSTIFICATION

Il s'agit d'une correction d'ordre rédactionnel.

N°16 DE MM. **LETERME ET VAN EETVELT**

Art. 7

Dans l'article 161 ter, § 2, proposé, apporter les modifications suivantes :

A) à l'alinéa 1^{er} du texte néerlandais, remplacer le mot « uitgezonderd » par les mots « andere dan » ;

B) à l'alinéa 2, remplacer les mots « Ces comités peuvent inviter à leurs réunions l'administrateur délégué » par les mots « Ces comités invitent à leurs réunions l'administrateur délégué ».

JUSTIFICATION

Les termes « andere dan » correspondent davantage aux termes français « à l'exclusion ».

En ce qui concerne la deuxième partie de l'amendement, il n'est que normal que l'administrateur délégué soit invité, étant donné que les administrateurs ne connaissent pas bien l'entreprise même et que leurs avis peuvent malgré tout avoir une portée considérable.

N° 17 DE MM. **Y. LETERME ET VAN EETVELT**

Art. 7

Compléter l'article 161 ter, § 1^{er}, proposé, par la disposition suivante :

« Ces comités comptent autant de membres du rôle linguistique français que de membres du rôle linguistique néerlandais ».

JUSTIFICATION

La parité linguistique est essentielle.

N° 18 DE MM. **LETERME ET VAN EETVELT**

Art. 7

Dans l'article 161 ter, § 6, proposé, entre les alinéas 1^{er} et 2, insérer un nouvel alinéa, libellé comme suit :

«De raad van bestuur kan aan het strategisch comité een termijn opleggen, die niet korter mag zijn dan 10 dagen, waarbinnen de adviezen moeten worden verstrekt».

VERANTWOORDING

Het element van de termijnen werd in het wetsontwerp vergeten.

Nr. 19 VAN DE HEREN **LETERME EN VAN EETVELT**

Art. 7

In het voorgestelde artikel 161ter, §5, derde lid, de woorden «de drie» vervangen door het woord «deze».

VERANTWOORDING

Het is een feit dat er op dit ogenblik drie representatieve vakorganisaties zijn binnen de NAR, maar niets zegt dat daarin geen verandering kan komen. Daarom mag de wettekst zich niet vastspinnen op het getal «drie».

Yves LETERME (CD&V)
Jo VAN EETVELT (CD&V)

« Le conseil d'administration peut imposer au comité stratégique de rendre les avis dans un délai, qui ne peut être inférieur à dix jours. ».

JUSTIFICATION

Les auteurs du projet de loi ont oublié de prévoir des délais.

N° 19 DE MM. **LETERME ET VAN EETVELT**

Art. 7

À l'article 161ter, § 5, alinéa 3, remplacer les mots « des trois » par les mots « de ces ».

JUSTIFICATION

S'il est vrai que le C.N.T. compte actuellement trois organisations représentatives des travailleurs, rien n'indique qu'il n'interviendra aucun changement à ce niveau. C'est pourquoi le texte légal ne doit pas se figer sur le nombre « trois ».