

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

11 oktober 2001

WETSONTWERP

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

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Olivier CHASTEL**

INHOUD

- | | |
|--|----|
| I. Inleidende uiteenzetting door mevrouw I. Durant,
vice-eerste minister en minister van Mobiliteit
en Vervoer | 3 |
| II. Algemene bespreking | 12 |
| III. Artikelsgewijze bespreking | 50 |

Voorgaande documenten :

Doc 50 **1422/ (2000-2001)** :
001 : Wetsontwerp.
002 en 003 : Amendementen.

Zie ook :

005 : tekst verbeterd door de commissie.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

11 octobre 2001

PROJET DE LOI

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

RAPPORT

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

SOMMAIRE

- | | |
|---|----|
| I. Exposé introductif de Mme I. Durant, vice-premier
ministre et ministre de la Mobilité et des Transports . | 3 |
| II. Discussion générale | 12 |
| III. Discussion des articles | 50 |

Documents précédents :

Doc 50 **1422/ (2000-2001)** :
001 : Projet de loi.
002 et 003 : Amendements.

Voir aussi:

005 : Texte corrigé par la commission.

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

A. — Vaste leden / Membres titulaires

VLD	Hugo Philtjens, Bart Somers, Ludo Van Campenhout.
CD&V	Jos Ansoms, Marcel Hendrickx, Jozef Van Eetvelt.
Agalev-Ecolo	Marie-Thérèse Coenen, Lode Vanooost.
PS	Jacques Chabot, Jean Depreter.
PRL FDF MCC	Olivier Chastel, N.
Vlaams Blok	Jan Mortelmans, Francis Van den Eynde.
SP	Marcel Bartholomeeussen.
PSC	André Smets.
VU&ID	Frieda Brepoels.

B. — Plaatsvervangers / Membres suppléants

Hugo Coveliers, Aimé Desimpel, Martial Lahaye, Arnold Van Aperen.
Pieter De Crem, Luc Goutry, Yves Leterme, Servais Verherstraeten.
Kristien Grauwels, Mirella Minne, Géraldine Pelzer-Salandra
Jean-Pol Henry, Karine Lalieux Bruno Van Grootenbrulle.
Pierette Cahay-André, Denis D'hondt, Robert Hondermarcq.
Filip De Man, Luc Sevenhans, Jaak Van den Broeck.
Els Haegeman, Daan Schalck.
Jean-Pierre Grafé, Luc Paque.
Alfons Borginon, Karel Van Hoorebeke.

AGALEV-ECOLO	:	<i>Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
CD&V	:	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
FN	:	<i>Front National</i>
PRL FDF MCC	:	<i>Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement</i>
PS	:	<i>Parti socialiste</i>
PSC	:	<i>Parti social-chrétien</i>
SP	:	<i>Socialistische Partij</i>
VLAAMS BLOK	:	<i>Vlaams Blok</i>
VLD	:	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
VU&ID	:	<i>Volksunie&ID21</i>

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

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

I.— INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR ME-VROUW ISABELLE DURANT, VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN MOBILITEIT EN VERVOER

Dames en Heren,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergaderingen van 3, 4 en 10 oktober 2001.

Het voorontwerp van wet betreffende de hervorming van de wet van 1991 op de economische overheidsbedrijven streeft drie doelstellingen na:

de verbetering van de verhouding overheid - NMBS,
de verbetering van de prestaties van het bedrijf als mobiliteitsverschaffer,
de verbetering van de boekhoudkundige transparantie.

De Kamer keurde in maart 2000 de resolutie goed om aan het Rekenhof de opdracht toe te vertrouwen de goede besteding van de rijksmiddelen door de NMBS te controleren. Dit gebeurde als gevolg van de vaststelling dat de wet van 21 maart 1991 zoals zij momenteel van kracht is leemtes vertoont wat betreft de moeilijkheden waarmee de overheid kampt bij de uitoefening van haar prerogatieven.

Vervolgens heeft het Rekenhof, toen het in juni 2001 zijn rapport voorstelde aan de Kamer (in de subcommissie Financiën), expliciet de wens geuit dat «dit rapport niet alleen beschouwd wordt als informatie die in het kader van de uitoefening van zijn controle aan het Parlement wordt verschaft, maar ook de gelegenheid zou bieden om een debat aan te gaan over de hervorming van de wet van 1991 die 10 jaar geleden werd ontworpen en waarvan in bepaalde gevallen is vastgesteld dat zij leemtes vertoont of dat zij ingevolge de ontwikkeling van het bedrijf niet langer geschikt is». «Dit rapport formuleert dus een reeks van aanbevelingen aan zowel het Parlement als de regering en de NMBS om het geheel van de bepalingen te verbeteren die de relaties tussen de overheid en de NMBS regelen, waarbij de overheid zowel het aandeelhouderschap als het voogdijschap uitoefent ».

De regering heeft zich dus ingespannen om te beginnen met de hervorming van de wet van 1991, die de voorbije 10 jaar door de ontwikkeling van het bedrijf en de vervoermarkt als instrument inefficiënt is geworden om tegelijkertijd de naleving te garanderen van het principe van de autonomie van het bedrijf en van de doelstellingen die de regering vastlegde inzake mobiliteit (rekening houdend met het feit dat jaarlijks een enveloppe

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE MME ISABELLE DURANT, VICE-PREMIÈRE MINISTRE ET MINISTRE DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS

Mesdames, Messieurs,

Votre commission a examiné le présent projet au cours de ses réunions des 3, 4 et 10 octobre 2001.

Le projet de loi portant réforme de la loi de 1991 sur les entreprises publiques économiques qui vous est soumis aujourd'hui poursuit un triple objectif:

l'amélioration de la relation Etat – SNCB,

l'amélioration des performances de l'entreprise comme acteur de mobilité,
le renforcement de la transparence comptable.

En mai 2000, la Chambre adoptait la résolution de confier à la Cour des comptes la mission de contrôler le bon emploi, par la SNCB, des deniers publics. Cela faisait suite au constat que, au regard des difficultés rencontrées par l'Etat à exercer ses prérogatives, tant en qualité d'organe de tutelle qu'en qualité d'actionnaire, la loi du 21 mars 1991, telle qu'elle est en vigueur actuellement, présente des lacunes.

Par la suite, lorsque la Cour des Comptes est venue présenter son rapport à la Chambre en juin 2001 (en sous-commission Finances), elle a explicitement énoncé le souhait que « ce rapport soit non seulement une information donnée au Parlement dans le cadre de l'exercice de son contrôle mais soit également l'occasion d'engager un débat sur une réforme de la loi de 1991 conçue il y a 10 ans déjà et dont il est constaté dans certains cas qu'elle présente des lacunes ou qu'elle est devenue inadaptée suite à l'évolution de l'entreprise ». « Ce rapport formule donc une série de recommandations tant à l'égard du Parlement, que du Gouvernement et de la SNCB afin d'améliorer l'ensemble du dispositif réglant les relations Etat-SNCB, Etat tantôt actionnaire, tantôt tutélaire ».

Le Gouvernement s'est employé à engager cette réforme de la loi de 91, outil légal qui, au regard de l'évolution de l'entreprise et du marché du transport intervenue depuis 10 ans, est devenu inefficace pour garantir à la fois le respect du principe d'autonomie de l'entreprise mais également des objectifs fixés par le gouvernement en matière de mobilité (compte tenu qu'une enveloppe de l'ordre de 90 milliards est consacrée annuellement

van 90 miljard wordt besteed aan de spoorwegen, wat ongeveer 85 % van het algemene budget van het MVI is). Deze doelstellingen werden overeenkomstig het politieke akkoord van 17 oktober 2000 gedefinieerd in de federale beleidsverklaring. Deze identificeerde als voornaamste uitdaging de organisatie van een efficiënte mobiliteit die in de lijn ligt van een duurzaam ontwikkelingsconcept, waarbij de economie, de samenleving en het leefmilieu met elkaar worden verzoend, met name ten opzichte van de Kyoto-akkoorden, de Europese Conferentie van ministers van Vervoer en het Witboek. Op deze basis heeft de regering besloten tot een voluntaristische maar realistische doelstelling, waarbij het marktaandeel van het spoor en de waterwegen tegen 2010 met 15 % stijgen (rekening houdend met de ramingen van een algemene stijging van de mobiliteit met 30 %, komt dit overeen met een stijging met 50 % van het aantal reizigers tegen 2010).

In dit opzicht heeft het door de regering ingediende voorontwerp van wet als doel meer transparantie en leesbaarheid te brengen in de relatie tussen de overheid en de NMBS en het mogelijk te maken binnen het bedrijf een beheersdynamiek te stimuleren die gericht is op de opdrachten van openbare dienst: diensten aanbieden die zijn aangepast aan de huidige noden waarbij rekening wordt gehouden met de studies ter zake en met de bestaande diensten van openbaar vervoer (aanbod afgestemd op mogelijke synergieën en complementariteiten, op de mobiliteitbeheersplannen die door de bedrijven zullen worden uitgewerkt, ...).

Daarom moet het bedrijf een strategie bepalen voor de ontwikkeling op middellange en lange termijn, genormaliseerd in een «bedrijfsplan», dat is opgesteld overeenkomstig de verwachtingen van elk van de bestaande of mogelijke partijen-gebruikers, het personeel van het bedrijf (motiverend personeelsbeheer, geruststellende toekomstperspectieven) en de overheid. De afwezigheid van een dergelijke strategie vormt een factor van onzekerheid voor elke betrokkene en is a fortiori en in alle opzichten schadelijk voor de uiteindelijke doelstelling van duurzame mobiliteit door middel van de spoorwegen.

Het Rekenhof heeft het ontbreken van een dergelijke strategie bij de NMBS en het gebrek aan transparantie tussen de betrokkenen duidelijk aangetoond.

Ziehier hoe het wetsontwerp dat wordt voorgelegd beantwoordt aan de leemtes die door het Rekenhof werden aangetoond¹:

¹ Er werd eveneens rekening gehouden met de privé-audit die in het bijzonder was gewijd aan de analyse van de boekhoudkundige mechanismen voor het geheel van de sectoren van de NMBS, evenals met de audit over corporate governance die op vraag van de NMBS zelf werd uitgevoerd op basis van het akkoord voor de hervorming van het bedrijf dat binnen de regering tot stand kwam tijdens de uitwerking van dit wetsontwerp.

au transport ferroviaire, soit près de 85% du budget global du MCI). Ces objectifs ont été définis dans la déclaration de politique fédérale conformément à l'accord politique du 17 octobre 2000. Celle-ci a identifié comme défi principal l'organisation d'une mobilité efficace inscrite dans un concept de développement durable conciliant l'économique, le social et l'environnemental, au regard notamment des accords de Kyoto, de la Conférence européenne des Ministres des Transports et du Livre Blanc. Sur cette base, le gouvernement a retenu un objectif volontariste, mais réaliste, d'une augmentation des parts de marché du rail et de la voie d'eau de 15% à l'horizon 2010 (cela équivaut à une augmentation de 50% du nombre de voyageurs d'ici 2010 compte tenu des estimations d'un accroissement mobilité globale de 30% à ce même terme).

A cet égard, l'avant-projet de loi déposé par le gouvernement a pour objectif d'apporter davantage de transparence et de lisibilité dans la relation Etat-SNCB et permettre d'impulser au sein de l'entreprise une dynamique de gestion orientée en fonction des missions de service public : offrir un service adapté aux besoins actuels et tenant compte des études en la matière et des services de transport en commun existants (offre calibrée en fonction des synergies et complémentarités possibles, des plans de gestion de mobilité qui vont être élaborés par les entreprises,...).

Pour ce faire, il faut que l'entreprise définisse une stratégie de développement à moyen et long termes, formalisée dans un « plan d'entreprise » réalisé dans le respect des attentes de chacune des parties - utilisateurs existants ou potentiels, personnel de l'entreprise (gestion du personnel motivante ; perspectives rassurantes), Etat. L'absence d'une telle stratégie constitue un facteur d'insécurité pour chacun de ces acteurs, nuisible à tous égards et a fortiori, à l'objectif final d'une mobilité durable par le biais du transport ferroviaire.

La Cour des comptes a très clairement relevé l'absence d'une telle stratégie dans le chef de la SNCB et le manque de transparence entre les acteurs.

Voici donc comment le projet de loi soumis à la Chambre répond aux lacunes relevées par la Cour des comptes¹:

¹ Il a également été tenu compte de l'audit privé consacré en particulier à l'analyse des mécanismes comptables pour l'ensemble des secteurs de la SNCB ainsi que de l'audit sur le corporate governance réalisé à la demande de la SNCB elle-même sur base de l'accord de réforme de l'entreprise intervenu en gouvernement au cours du processus d'élaboration de ce projet de loi.

1. De relatie overheid-NMBS

Het Rekenhof meent dat «een beter onderscheid tussen de twee functies van voogdijschap en aandeelhouderschap van bijzonder belang is in de AOB waarin de overheid als hoofdaandeelhouder de verantwoordelijkheid van het beheer en de controle van het bedrijf waarneemt. Het Rekenhof meent dat de inachtneming van deze overheidsfuncties op zijn plaats zou kunnen zijn in een algemene bespiegeling over de wijzigingen die in de wet van 1991 moeten worden aangebracht».

Het voorontwerp beantwoordt op tal van vlakken aan deze opmerking, zowel wat betreft de doelstellingen van de regering-voogd, en dus de naleving van de uitoefening van de opdrachten van openbare dienst en de Belgische en Europese wetsbepalingen, als wat betreft de doelstellingen van de overheid-aandeelhouder die berusten op de economische en financiële positionering van het bedrijf op middellange en lange termijn, en zulks zonder afbreuk te doen aan het maatschappelijk doel van het bedrijf (spoorvervoer!).

De bezorgdheid van de regering bij het opstellen van dit wetsontwerp was te waken over de naleving van de erkende autonomie van het bedrijf bij het doorvoeren van een verheldering en een rationalisering van het beslissingsproces, de beheersorganen, de interne bedrijfsstructuur en de strategische keuzen op middellange en lange termijn.

Daarom hebben de concrete maatregelen die in de nieuwe bepaling werden goedgekeurd, rekening gehouden met de volgende conclusies van het Rekenhof²:

Wat betreft corporate governance bij de NMBS, wijst het Rekenhof duidelijk op de nood aan een verbetering van de organisatie en de werking van de structuren van de NMBS. Het Rekenhof stelt met name :

«Het Rekenhof is van mening dat de raad van bestuur zich moet concentreren op zijn basisopdrachten en legt meer verantwoordelijkheden bij de directie en de managers.

Het Rekenhof pleit voor een duidelijk verschillende rol voor de functie van bestuurder en de rol van directeur en bepleit ook de afschaffing van het beperkt comité dat iet va die aard is het onderscheid te bevorderen tussen de verantwoordelijkheden van de raad van bestuur en die van de directie.

² Bepaalde vastgestelde disfuncties betreffen nu eens rechtstreeks en uitsluitend de NMBS, dan weer de controlewerkzaamheden die door de administratie worden verricht. Hieraan zal binnen deze instellingen iets moeten worden gedaan.

1. La relation Etat-SNCB

La Cour estime qu' «une meilleure distinction entre les 2 fonctions de tutelle et d'actionnaire revêt une importance particulière dans les EPA où l'Etat assume, en tant qu'actionnaire dominant, la responsabilité de la gestion et du contrôle de la société...La Cour estime que la prise en compte de ces fonctions de l'Etat pourrait trouver sa place dans une réflexion générale sur les modifications à apporter à la loi de 1991».

L' avant-projet répond à cette observation en de nombreux aspects, les uns axés sur les objectifs du Gouvernement-tutelle, et donc le respect de l'exercice des missions de service public et des dispositions légales belges et européennes, les autres axés sur les objectifs de l'Etat-actionnaire qui reposent sur le positionnement économique et financier de l'entreprise à moyen et long terme, et cela sans compromettre la réalisation de l'objet social de l'entreprise (le transport ferroviaire!).

La préoccupation du gouvernement tout au long du travail d'élaboration de ce projet de loi a été de veiller tout à la fois à garantir le respect de l'autonomie reconnue à l'entreprise, tout en amenant une clarification et une rationalisation du processus décisionnel, des organes de gestion, de la structure interne de l'entreprise, et des choix stratégiques à moyen et long terme.

Pour ce faire, les mesures concrètes adoptées dans le nouveau dispositif ont tenu compte des conclusions suivantes de la Cour²:

En ce qui concerne la corporate governance à la SNCB, la Cour relève très clairement la nécessité d'une amélioration de l'organisation et du fonctionnement des structures de la SNCB. Elle dit notamment :

« La Cour estime que le conseil d'administration doit se recentrer sur ses missions de base et responsabilise davantage la direction et les managers.

Elle préconise un rôle clairement distinct entre fonctions d'administrateur et de directeur et recommande également la suppression du comité restreint qui n'est pas de nature à favoriser la distinction entre les responsabilités du conseil d'administration et celles de la direction.

² Certains dysfonctionnements relevés concernent tantôt directement et uniquement la SNCB, tantôt le travail de contrôle effectué par l'administration. Il devra donc y être remédié au sein de celles-ci et non par la loi.

De implementatie van de principes inzake corporatie governance bij de NMBS noopt tot de, herziening van de selectie- en benoemingsprocessen van de bestuurders... zodat de bekwaamheidsprofielen beantwoorden aan de bedrijfsactiviteiten.

Voor de afzetting van bestuurders is momenteel het gelijklopend advies van de raad van bestuur uitgebracht hij twee derde van de stemmen noodzakelijk. Deze toestand lijkt strijdig met het principe van de verantwoordelijkheid van de bestuurders, evenals met de noodzakelijke soepelheid om het profiel van de bestuurders te kunnen aanpassen aan de ontwikkeling van de onderneming en aan de context waarin de onderneming zijn activiteiten ontwikkelt.

Een herziening van de wet van 21 maart 1991 zou de principes moeten bepalen van een selectie- en benoemingsprocedure van de, bestuurders en de modaliteiten voor hun afzetting versoepelen. Deze aanpassing zo ook gepaard kunnen gaan met de oprichting van een benoemingscomité dat is belast met het formuleren van de voorstellen».

Het wetsontwerp voorziet dus in een hervorming van de raad van bestuur, zowel wat de samenstelling als de werking ervan betreft

- Het wetsontwerp voorziet erin dat er met inbegrip van de gedelegeerd bestuurder 10 NMBS-bestuurders komen in plaats van 18 zoals thans het geval is.
- De raad van bestuur moet de taalpariteit respecteren en voor minstens een derde bestaan uit personen van het andere geslacht. Hierdoor wordt de NMBS de het eerste overheidsbedrijf dat een systeem instelt dat een vertegenwoordiging volgens geslacht waarborgt.
- De functie van bestuurder zal niet meer kunnen worden gecumuleerd met de functie van directeur. Momenteel bestaan er bij de NMBS immers twee soorten bestuurders :
 - gewone bestuurders die hun mandaat niet voltijds waarnemen : per jaar wonen zij een bepaald aantal vergaderingen bij, maar zij beschikken niet altijd over de nodige tijd of hebben de nodige documenten niet op tijd in hun bezit.
 - bestuurders-directeuren (momenteel 6) die zeten in de raad van bestuur en die er een derde van uitmaken. Zonder wie ook zwaar op de korrel te nemen, moet worden opgemerkt dat dit systeem waarin wordt voorzien door de wetgever van 1991 als gevolg heeft dat deze bestuurders slechts geplaatst zijn om als bestuurders vragen te stellen bij beslissingen die zij als directeuren hebben genomen.

La mise en œuvre des principes du corporate governance à la SNCB nécessite que le processus de sélection et de nomination des administrateurs soit revu,..., de manière à réunir les profils de compétences correspondant aux activités de la société.

Quant à la révocation des administrateurs, elle requiert actuellement l'avis conforme du conseil d'administration à la majorité des deux tiers des voix. Cette situation paraît contraire au principe de responsabilité des administrateurs, ainsi qu'à la souplesse nécessaire afin de pouvoir adapter le profil des administrateurs à l'évolution de l'entreprise et du contexte dans lequel elle développe ses activités.

Une révision de la loi du 21 mars 1991 devrait définir les principes d'une procédure de sélection et de nominations des administrateurs et assouplir les modalités de leur révocation. Cette adaptation pourrait aussi instituer un comité de nomination chargé de formuler des propositions ».

Le projet de loi prévoit donc une réforme du conseil d'administration, tant par rapport à sa composition que par rapport à son fonctionnement

- Le projet de loi prévoit que le nombre d'administrateurs de la S.N.C.B sera fixé à dix en ce compris l'administrateur délégué, au lieu de 18 à l'heure actuelle.
- Le conseil d'administration respectera la parité linguistique et devra compter au moins un tiers de personnes de l'autre sexe. La SNCB devient à ce titre la première entreprise publique à ériger un système garantissant une représentation par genre.
- Il ne pourra plus y avoir de cumul entre la fonction d'administrateur et de directeur. A l'heure actuelle, il existe en effet deux sortes d'administrateurs à la SNCB :
 - des administrateurs ordinaires qui n'exercent pas leur mandat à temps plein : ils assistent à un certain nombre de réunions par an, mais ils ne disposent pas toujours du temps nécessaire ou des documents utiles dans un délai suffisant:
 - des administrateurs-directeurs (actuellement au nombre de 6) qui siègent au conseil d'administration et qui représentent un tiers de celui-ci. Sans faire de procès à quiconque, ce système prévu par le législateur de 1991 a pour conséquence que ces administrateurs sont mal placés pour remettre en cause en tant qu'administrateurs les décisions qu'ils ont prises en tant que directeurs.

In de toekomst zullen deze twee functies duidelijk worden gescheiden, waardoor de raad van bestuur overeenkomstig de regels van het corporate governance zijn rol als controleorgaan van het management volledig kan uitoefenen en zich kan concentreren op de strategie, het risicobeheer en de interne controle.

- Het directiecomité zal belast zijn met het dagelijks bedrijfsbeheer en de uitvoering van de beslissingen van de raad van bestuur. Het zal bestaan uit de gedelegeerd bestuurder en directeurs-generaal die na een selectieprocedure door een extern bureau zullen worden benoemd door de raad van bestuur (de RB bepaalt hun aantal, maar de regering wil dat het er minstens 9 worden).

- De bevoegdheden die worden toevertrouwd aan de gedelegeerd bestuurder, zullen gezamenlijk met een directeur-generaal worden uitgeoefend die wordt aangeduid door de raad van bestuur en die tot een andere taalrol behoort. Op die manier worden beheerhandelingen gezamenlijk ondertekend door deze twee leidinggevenden.

- De leden van de raad van bestuur zullen door de ministerraad worden gekozen overeenkomstig hun bekwaamheden. De volgende criteria komen in aanmerking beheersing financiële en boekhoudkundige analyse, juridische kennis, kennis van de vervoersector, expertise inzake mobiliteit, personeelsstrategie en sociale relaties. De procedure beginnen met een oproep tot kandidaten in het Staatsblad.

- Het verbod op het uitoefenen van een politiek mandaat voor bestuurders, zal ook gelden voor leden van het strategisch comité, het oriënteringscomité en het directiecomité.

- Bij de bepaling van hun bezoldiging volgens een transparant en variabel principe, zal rekening worden gehouden met de bedrijfsresultaten, meer in het bijzonder wat betreft de regelmatigheid en de veiligheid van de spoordienst.

2. Het beheer gevoerd door de NMBS - Prestaties inzake mobiliteit en economische en financiële prestaties

a. Strategie en toekomstperspectieven

Het Rekenhof betreurt dat de NMBS nooit een strategisch plan, opgevat als een echt werkinstrument, heeft

A l'avenir, ces deux fonctions seront clairement scindées, ce qui permettra, conformément aux règles de la gouvernance d'entreprise, au conseil d'administration d'exercer pleinement son rôle de contrôle du management et de se concentrer sur la stratégie, la gestion des risques et le contrôle interne.

- Le comité de direction sera, quant à lui, chargé de la gestion journalière de l'entreprise et de l'exécution des décisions du conseil d'administration. Il sera composé de l'administrateur délégué et des directeurs généraux qui seront nommés par le conseil d'administration (le CA fixera le nombre mais le Gouvernement souhaite qu'ils soient au nombre de 9) au terme d'une procédure de sélection réalisée par un bureau externe à la SNCB.

- Les compétences conférées à l'administrateur délégué seront exercées conjointement avec un directeur général désigné par le conseil d'administration et appartenant à un autre rôle linguistique. Ainsi les actes de gestion seront co-signés conjointement par ces deux responsables.

- Les membres du conseil d'administration seront choisis par le Conseil des Ministres en fonction de leurs compétences. Seront retenus comme critères : la maîtrise de l'analyse financière et comptable, les connaissances juridiques, la connaissance du secteur du transport, l'expertise en matière de mobilité, la stratégie du personnel et les relations sociales. La procédure commencera par un appel à candidatures publié au Moniteur belge.

- L'incompatibilité de l'exercice d'un mandat politique pour les administrateurs sera étendue aux membres du comité stratégique, d'orientation et de direction.

- Pour établir leur rémunération selon un principe de transparence et de variabilité, il sera notamment tenu compte des performances de l'entreprise particulièrement en ce qui concerne la régularité et la sécurité du service ferroviaire.

2. Gestion menée par la SNCB – Performances de mobilité et performances économiques et financières

a. Stratégie et perspectives

La Cour déplore que la SNCB n'a jamais réalisé, et a fortiori, présenté à l'Etat, de plan stratégique constitué

opgesteld en, a fortiori, aan de overheid voorgelegd. Het Rekenhof onderstreept veelvuldig dat de herziening van het plan Doelstelling 2005 uitsluitend lineaire voorspellingen bevatte en geen enkel betekenisvol scenario voor de verbetering van de beheersprestaties. Het Rekenhof haalt ook het feit aan dat de ontwikkeling van ABX eerder voortvloeit uit aankoopkansen dan uit een op voorhand door de RB besproken en goedgekeurd strategisch plan

Wat dit betreft, legt het wetsontwerp nu aan de NMBS op 12 maanden voor het verstrijken van het beheerscontract een bedrijfsplan op te stellen dat in het bijzonder zal moeten bestaan uit : de structuur en de eigenschappen van het vervoeraanbod, de relatie tussen dit aanbod en de noden inzake infrastructuur vertaald in een voorstel van meerjarig investeringsplan (infrastructuur en rollend materieel), het personeelsbeheer, de ontwikkeling van de exploitatierekeningen vertaald in een financieel plan. Het bedrijf zal dit plan elk jaar moeten aanpassen en overmaken aan de minister die bevoegd is voor de spoorwegen.

De NMBS zal dit plan elk jaar moeten aanpassen en overmaken aan de voogdijminister

Om de raad van bestuur bij het opstellen van deze strategie voor de ontwikkeling op lange termijn, maar ook bij de daadwerkelijke verwezenlijking van deze strategie bij te staan, zal de raad van bestuur intern drie comités vormen die een bepalende rol zullen spelen op essentiële gebieden van het beleid van de NMBS.

Het benoemings- en bezoldigingscomité

Het bestaat uit vier bestuurders en zal worden belast met het raadplegen van een extern human resourcesbureau omtrent de kandidaturen voor het directiecomité die het zal ontvangen van de gedelegeerd bestuurder. Op basis van dit onderzoek zal het een voorstel overmaken aan de raad van bestuur. Het is op voorstel van dit comité dat de bezoldiging en de voordelen zullen worden bepaald die worden toegekend aan de leden van het directiecomité en aan de hogere kaderleden. Exact zoals door het Rekenhof werd aanbevolen, zal de bezoldiging van de leden van de beheerorganen eveneens bestaan uit een variabel deel dat zal afhangen van hun bijdrage aan de prestaties van het bedrijf.

Het auditcomité

Het bestaat eveneens uit vier bestuurders en zal met name als opdracht hebben de raad van bestuur bij te staan door financiële gegevens te onderzoeken, zoals

comme un véritable outil de gestion. Elle souligne abondamment que la révision du plan Objectif 2005 comprenait uniquement des prévisions linéaires et aucun scénario significatif d'amélioration de la performance de la gestion. Elle cite également le fait que le développement d'ABX résulte davantage d'opportunités d'acquisitions que d'un plan stratégique préalablement débattu et approuvé par le CA.

A cet égard, le projet de loi impose maintenant à la SNCB d'élaborer, 12 mois avant l'expiration du contrat de gestion, un plan d'entreprise qui devra comporter en particulier : la structure et les caractéristiques de l'offre de transport, la relation entre cette offre et les besoins en infrastructure traduits dans une proposition de plan pluriannuel d'investissements (infrastructure et matériel roulant), la gestion du personnel, l'évolution des comptes d'exploitation traduits dans un plan financier. L'entreprise devra adapter ce plan chaque année et le communiquer au ministre qui a le transport ferroviaire dans ses attributions.

La SNCB devra adapter ce plan chaque année et le communiquer au ministre de tutelle.

Pour l'aider dans cette tâche de confectionner cette stratégie de développement à long terme mais aussi de réalisation effective de cette stratégie, et dans le respect des principes de gouvernance d'entreprise, le conseil d'administration constituera en son sein trois comités qui joueront un rôle déterminant dans des domaines essentiels de la politique de la SNCB :

Le comité de nomination et de rémunération

Composé de quatre administrateurs, il sera chargé de consulter un bureau externe de ressources humaines sur les candidatures pour le comité de direction qui lui seront soumises par l'administrateur délégué. Sur base de cet examen, il transmettra un avis au conseil d'administration. C'est sur proposition de ce comité que la rémunération et les avantages accordés aux membres du comité de direction et aux cadres supérieurs seront fixés.

La rémunération des membres des organes de gestion comprendra également une partie variable qui dépendra de leur contribution aux performances de l'entreprise, exactement comme le recommandait la Cour des Comptes.

Le comité d'audit

Composé également de quatre administrateurs, il aura notamment pour mission d'assister le conseil d'administration par l'examen d'informations financières,

jaarrekeningen, het beheerverslag en de tussentijdse verslagen. Het zal zich eveneens vergewissen van de betrouwbaarheid en de integriteit van de financiële verslagen inzake risicobeheer. Bovendien zal de raad van bestuur veertien dagen voor de vergadering tijdens welke de jaarrekeningen zullen worden besproken het advies van het auditcomité aangaande deze rekeningen vragen.

Om de raad van bestuur te helpen bij het vormen van een oordeel over de beslissingen die werden genomen door de beheerders, bestaat er momenteel een interne auditdienst waarvan de gedelegeerd bestuurder de hiërarchische overste is. **Zoals het Rekenhof heeft onderstreept, beschikt deze dienst beschikt dus niet over voldoende onafhankelijkheid om beslissingen in vraag te stellen die werden genomen door bestuurders-directeur en door de gedelegeerd bestuurder zelf.**

Het strategisch comité

Dit comité zal bestaan uit de raad van bestuur en zes vertegenwoordigers van werknemers die zijn aangesloten bij een vakvereniging die zetelt in de Nationale Arbeidsraad (het ABVV, het ACV en het ACLVB). De toekenning van de zetels zal gebeuren overeenkomstig hun vertegenwoordiging binnen de NMBS. Elk van deze drie verenigingen zal over minstens één zetel beschikken.

Dit Comité moet voor de raad van bestuur adviezen uitbrengen over het meerjarige investeringsplan, over het beheerscontract en over alle maatregelen die de werkgelegenheid op middellange en lange termijn kunnen beïnvloeden. Wanneer men niet tot een akkoord komt, zal de raad van bestuur zijn ontwerp moeten aanpassen. Wanneer er onenigheid blijft bestaan, zal de raad van bestuur slechts van het advies van het comité kunnen afwijken op voorwaarde dat het de weigering ervan motiveert. Bovendien zal er een **oriënteringscomité** worden opgericht, bestaande uit de leden van de raad van bestuur en 6 vertegenwoordigers van de gewestelijke vervoermaatschappijen. Het zal worden belast met het uitbrengen van adviezen over alle maatregelen die de samenwerking met de gewestelijke vervoermaatschappijen kunnen beïnvloeden. Dit comité zal meer bepaald de gevolgen bestuderen die het meerjarige investeringsplan heeft voor de mobiliteit en de aansluitingen op plaatselijke vervoerwijken.

Tenslotte heeft de regering de wens uitgedrukt dat het bedrijf zich herorganiseert in een beperkt aantal

comme les comptes annuels, le rapport de gestion et les rapports intermédiaires. Il s'assurera également de la fiabilité et de l'intégrité des rapports financiers en matière de gestion des risques. En outre, quinze jours avant la réunion au cours de laquelle il engagera les comptes annuels, le conseil d'administration demandera l'avis du comité d'audit à propos de ces comptes.

A l'heure actuelle, pour aider le conseil d'administration à se forger un jugement sur les décisions qui ont été prises par les gestionnaires, il existe un service d'audit interne qui est placé sous la seule responsabilité hiérarchique de l'administrateur - délégué. **Il ne dispose donc pas de l'indépendance suffisante pour mettre en question les décisions prises par les administrateurs directeurs et par l'administrateur délégué lui-même, comme l'a souligné la Cour des Comptes.**

Le comité stratégique

Ce comité regroupera le conseil d'administration et six représentants des organisations représentatives des travailleurs affiliées à une organisation interprofessionnelle siégeant au Conseil National du Travail (la FGTB, la CSC et la CGSLB). L'attribution des sièges se fera en fonction de leur représentation respective au sein de la SNCB. Chacune de ces trois organisations disposera d'un siège minimum.

Son rôle sera de rendre des avis au conseil d'administration sur le plan pluriannuel d'investissements et le contrat de gestion et sur toutes les mesures susceptibles d'influencer l'emploi à moyen et à long terme. En cas de désaccord, le conseil d'administration devra adapter son projet. Si le désaccord persiste, le conseil d'administration ne pourra s'écarter de l'avis du comité qu'à la condition qu'il motive son refus.

Par ailleurs, il sera créé **un comité d'orientation** (comprenant les membres du conseil d'administration et 6 membres représentant les sociétés de transport régionales). Il sera chargé de rendre des avis sur toutes les mesures susceptibles d'influencer la coopération avec les sociétés régionales de transport. Ce comité examinera plus spécifiquement les conséquences que le plan d'investissement aura sur la mobilité et les connexions avec les modes de transport locaux.

Enfin, le gouvernement a exprimé le souhait que l'entreprise se réorganise en un nombre de restreint

eenheden. De regering stelt 6 eenheden voor, volgens de grote activiteitssectoren waarin het bedrijf actief is, in plaats van de 22 bestaande eenheden, en dit in het kader van de eenheid die bewaart blijft. Bij deze 6 eenheden zullen drie horizontale eenheden worden gevoegd

- Financiën, Thesaurie en Reporting;
- Human Resources, waarin onder meer personeelsbeleid, sociale relaties, personeelsadministratie en veiligheid opgaan;
- Technologie en research inzake mobiliteit en integrale kwaliteit, met inbegrip van strategische ontwikkeling, telecommunicatie en informatica.

De regering heeft altijd de wens gehad deze structuur niet in de wet op te nemen, maar in de memorie van toelichting, om de beheersorganen te laten beslissen over de beste organisatie die zij moeten aannemen, overeenkomstig de vooruitzichten voor de ontwikkeling die zij zelf zullen moeten vaststellen. Uit bezorgdheid om de goede relatie overheid-NMBS, heeft de regering op die manier vastgehouden aan haar gedragslijn ten overstaan van de principes van corporatie governance, door een aanwijzing te geven van haar verwachtingen ter zake, met bezorgdheid voor de goede relatie overheid-NMBS en het bevorderen van samenvallen van de doelstellingen van de overheid en het bedrijf.

Deze reorganisatie volgens activiteits- en beheerssectoren zou het volgens de regering mogelijk maken de grote uitdagingen van het bedrijf beter te bevatten.

b. Uitoefening van de controle van het beheer en de beslissingen

Het Rekenhof betreurt ook de wijze waarop de vergaderingen van de raad van bestuur worden georganiseerd: de overhandiging van voorafgaandelijke verslagen gebeurt soms tijdens de zitting zelf, een veel te omvangrijke hoeveelheid werk die het niet mogelijk maakt zich te concentreren op de essentiële opdrachten, **maar de bestuurders, noch de regeringscommissaris ook niet in staat stelt tot een conforme en geschikte controle.**

Het Rekenhof is immers van mening dat «*de bevoegdheden die de wet toekent aan de commissaris en de manier waarop hun uitoefening wordt georganiseerd (inzonderheid de delegaties, de massa te laat overhandigde documenten,...) kunnen leiden tot een beperking van hun reële draagwijdte*».

d'unités. Le gouvernement suggère qu'il y en ait 6, correspondant aux grands secteurs d'activités sur lesquels elle opère, au lieu des 22 unités existantes, et cela dans le cadre de l'unicité qui demeure maintenue. A ces 6 unités viendraient s'ajouter trois directions horizontales :

- les Finances, la Trésorerie et le Reporting;
- les Ressources humaines qui englobent entre autres la politique en matière de personnel, les relations sociales, l'administration du personnel et la sécurité;
- Technologie et recherche en matière de mobilité et de qualité intégrale, y compris le développement stratégique, les télécommunications et l'informatique.

Le gouvernement a toujours eu la volonté de ne pas inscrire cette structure dans la loi mais bien dans l'exposé des motifs afin de laisser les organes de gestion décider de la meilleure à adopter selon eux, en fonction des perspectives de développement qu'ils devront définir eux-mêmes. Le gouvernement a de la sorte maintenu sa ligne de conduite par rapport aux principes de bonne gouvernance d'entreprise, tout en donnant une indication de ses attentes en la matière, dans un souci de bonne relation Etat-entreprise et de convergence des objectifs entre l'Etat et l'entreprise.

Cette réorganisation par secteurs d'activités et de gestion permettrait, selon le gouvernement, de mieux appréhender chacun des grands enjeux de l'entreprise.

b. Exercice du contrôle de gestion et des décisions

La Cour des comptes regrette également la manière dont sont organisées les réunions du conseil d'administration : communication des rapports préalables parfois en séance, volume beaucoup trop important **qui ne permet pas de se centrer sur ses missions essentielles mais ne permet pas non plus un contrôle conforme et opportun tant des administrateurs que du commissaire de gouvernement.**

En effet, elle considère que «*les pouvoirs attribués par la loi au commissaire et la manière dont leur exercice est organisé (notamment les délégations, la masse de documents remis trop tard,...) peuvent aboutir à en limiter la portée réelle*».

De nieuwe wet zal de controle op de beslissingen van de bedrijfsorganen door de voogdijminister via tussenkomst van de regeringscommissaris doeltreffender maken. Tot slot zal ook het Parlement betere informatie en controle krijgen via de verbetering van zijn controlemiddelen.

Om te oordelen over de naleving van de regels op de uitoefening van de opdrachten van openbare dienst voorziet de wet van 21 maart 1991 thans wel degelijk in een voogdijstelsel via de tussenkomst van de regeringscommissaris. Deze laatste kan een beslissing van het bedrijf opschorten als ze in tegenstrijd zou zijn met de wet, het organieke statuut of het beheerscontract en ze ter beoordeling aan de bevoegde minister voorleggen. Hij beschikt evenwel slechts over 4 kalenderdagen om dit te doen. In de toekomst zal deze termijn worden verlengd tot 4 werkdagen.

Voor de handelingen die worden gesteld op grond van delegaties zal deze delegatie duidelijk moeten geïdentificeerd worden en op regelmatige tijdstippen worden herzien.

De uiteindelijke controle die het Parlement zal kunnen verrichten, zal dus ook doeltreffender worden gemaakt.

c. Naleving van de door de Regering bepaalde doelstellingen inzake mobiliteit: de investeringskeuzes van de NMBS

Het Hof benadrukt het volgende «*tot en met het tienjareninvesteringsplan 1996-2005 werd er geen evaluatie a priori uitgevoerd aangaande de vraag of elke investering bijdraagt tot de goetle uitvoering van de opdrachten van openbare dienst*»

- het voorontwerp van wet start een proces voor het aannemen van het investeringsplan en van het beheerscontract. Het investeringsplan zal worden ontworpen overeenkomstig de vooraf door de regering bepaalde doelstellingen inzake mobiliteit waarmee rekening zal moeten worden gehouden in het bedrijfsplan dat de maatschappij zal moeten opstellen. Vervolgens zal het dienen als basis voor de onderhandeling van het beheerscontract.

- Overigens wordt gevraagd aan de NMBS om een specifieke boeking van de in het meerjarenplan voorziene investeringen op te stellen en het voogdij-orgaan ervan op de hoogte te stellen. Dit beantwoordt ook aan een kritiek van het Rekenhof over het feit dat de overheid niet in de mogelijkheid verkeert de stand van voortgang van de investeringen die ze financiert en hun reële kostprijs te volgen.

La nouvelle loi rendra plus effectif le contrôle du ministre de tutelle via l'intervention du commissaire du gouvernement sur les décisions posées par les organes de l'entreprise. Finalement, par la biais de l'amélioration de son dispositif de contrôle, le Parlement verra lui aussi la qualité de son information et de son contrôle renforcée.

A l'heure actuelle, pour juger du respect des règles régissant l'exercice des missions de service public, la loi du 21 mars 1991 prévoit bien un mécanisme de tutelle via l'intervention du commissaire de gouvernement. Celui-ci peut suspendre une décision de l'entreprise qui serait contraire à la loi, au statut organique ou au contrat de gestion et la soumettre à l'appréciation du ministre compétent. Mais il ne dispose que d'un délai de 4 jours calendriers pour ce faire. A l'avenir, ce délai sera porté à 4 jours ouvrables.

D'autre part, les actes posés sur base de délégations devront clairement identifier cette délégation et elle devra être revue périodiquement.

Le contrôle final qui pourra être opéré par le Parlement sera donc lui aussi rendu plus opérant.

c. Respect des objectifs de mobilité fixés par le gouvernement : les choix d'investissements de la SNCB

La Cour met en exergue le fait que «*jusque et y compris le plan décennal 96-2005, il n'existait pas d'évaluation a priori de l'adéquation de la relation entre chaque investissement et la bonne exécution des MSP*».

- l'avant-projet de loi initie un processus d'adoption du plan d'investissements et du contrat de gestion. Le plan d'investissements sera conçu conformément aux objectifs de mobilité définis préalablement par le gouvernement et il devra en être tenu compte dans le plan d'entreprise que la société devra confectionner. Il servira ensuite de base à la négociation du contrat de gestion.

- Par ailleurs, il est demandé à la SNCB d'établir une comptabilisation spécifique des investissements prévus dans le plan pluriannuel et d'en informer l'organe de tutelle. Ceci répond aussi à la critique de la Cour des Comptes à l'égard du manque de suivi possible par l'Etat de l'état d'avancement des investissements qu'il finance et de leur coût réel.

3. De boekhoudkundige transparantie en het naleven van de Europese reglementering

De minister citeert het Rekenhof : « de Europese richtlijnen beogen voornamelijk de organisatie van billijke concurrentie tussen de vervoermaatschappijen zowel als tussen de vervoermiddelen ».

De richtlijn 2001/12, tot wijziging van richtlijn 91/440, die de boekhoudkundige transparantie beoogt voor elk van de activiteitssectoren, zal van toepassing worden in 2003. Er moest dus gezorgd worden voor alle nodige transparantie inzake de opvolging van de geldstromen binnen de NMBS en vanaf nu over te gaan tot de omzetting van deze maatregelen, zodat de NMBS meteen kan beginnen zijn boekhouding hiermee in overeenstemming te brengen.

Hierover gaan artikel 5 en 6 van het wetsontwerp, die met name een einde stellen aan het systeem van een enkele thesaurie voor alle activiteitssectoren samen. Ze leggen immers onder meer op een algemene boekhouding te voeren en dus ook een thesaurierekening per activiteitssector.

Deze maatregel zal een perfecte identificatie van de geldstromen rechtstreeks mogelijk maken in de algemene boekhouding en niet langer door middel van verdeelsleutels in de tabellen van middelen en bestedingen.

II.— ALGEMENE BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Olivier Chastel (PRL FDF MCC), uw rapporteur, verheugt zich over de hoofddoelstelling van het wetsontwerp : de relatie tussen de directie van het overheidsbedrijf – de NMBS, waar het ter bespreking voorliggend ontwerp zich toe beperkt – en de Staat in zijn hoedanigheid zowel van aandeelhouder als toezichthouder, dringend verbeteren. Bovendien slurpt de NMBS massa's belastinggeld op ; de regering was het dus zowel aan de bevolking als aan Europa verplicht een structuur te creëren waarbinnen de aanwending van overheidsmiddelen, zowel om redenen van deugdelijk beheer als van eerlijke mededinging, op meer transparante wijze gebeurt als tot dusver het geval was. Ten slotte speelt het spoor een hoofdrol in het mobiliteitsgebeuren en moet het overheidsbedrijf derwijze geleid worden dat het, benevens zijn commerciële doelstelling, zijn maatschappelijke rol ten volle kan vervullen. Terzake werd de kritiek van het Rekenhof op de huidige werking

3. La transparence comptable et le respect de la réglementation européenne

La ministre cite la Cour des Comptes: « les directives européennes visent essentiellement l'organisation d'une concurrence équitable tant entre sociétés de transport qu'entre modes de transport ».

La directive 2001/12, modifiant la directive 91/440, qui vise la transparence comptable pour chacun des secteurs d'activité, sera d'application en 2003. Il convenait donc d'apporter toute la transparence requise en matière de suivi des flux financiers au sein de la SNCB et de procéder dès maintenant à la transposition de ces mesures afin que la SNCB puisse dès à présent s'organiser pour rendre sa comptabilité conforme à celles-ci.

Ceci a fait l'objet des articles 5 et 6 du projet de loi qui mettent notamment fin au système de trésorerie unique pour l'ensemble des secteurs d'activité. Ils imposent en effet notamment la tenue d'une comptabilité générale, et donc d'un compte de trésorerie, par secteur d'activités.

Cette mesure permettra une parfaite identification des flux financiers directement en comptabilité générale et non plus par l'intermédiaire de clés de répartition dans des tableaux de ressources et emplois.

II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

A. Questions et observations des membres

M. Olivier Chastel (PRL FDF MCC), rapporteur, se félicite de l'objectif principal que poursuit le projet de loi à savoir: améliorer d'urgence les relations entre la direction de l'entreprise publique - la SNCB, à laquelle se limite le projet à l'examen - et l'Etat, tant en sa qualité d'actionnaire qu'en sa qualité d'autorité de tutelle. La SNCB absorbant par ailleurs une partie considérable du produit de l'impôt, le gouvernement se devait, tant à l'égard de la population qu'à l'égard de l'Europe, de mettre en place des structures qui permettent une utilisation des deniers publics plus transparente qu'elle ne l'a été jusqu'à présent, et ce, tant pour des raisons de bonne administration que pour assurer une concurrence loyale. Enfin, le rail joue un rôle essentiel en matière de mobilité, et l'entreprise publique doit être dirigée de manière à ce qu'elle puisse assumer pleinement son rôle social tout en réalisant ses objectifs commerciaux. C'est sur les critiques émises par la Cour des comptes au sujet

als uitgangspunt genomen. Schaduwzijden van het ontwerp zijn volgens uw rapporteur zowel de vier nieuwe comités – die het aantal vergaderingen van de bestuursleden ten zeerste zullen verhogen – en de verplichte adviesprocedure van zowel het oriënterings- als het strategisch comité, die de normale werking van het bedrijf zou kunnen verlammen.

De vakorganisaties spelen terzake een cruciale rol. Uw rapporteur vraagt zich af of de NMBS nog wel enige autonomie bewaart, want het aantal rapporten en beroepen wordt door het ontwerp dermate verhoogd dat, in plaats van meer transparantie, vooral meer bureaucratie in het leven wordt geroepen zonder enige garantie dat de werking van het bedrijf er wel bij vaart. De vereiste dat minimum vier bestuurders van de vrouwelijke kunne moeten zijn, is goed. Hopelijk zal het aantal mannen daardoor niet onder het minimum dalen. De onverenigbaarheid van een bestuursmandaat met politieke mandaten – de overeenigbaarheden worden in detail in het ontwerp opgesomd – zouden volgens uw rapporteur nog tot andere mandaten kunnen worden uitgebreid. Hij betreurt dat de afwezigheid van het advies van de minister van Begroting heeft geleid tot een vertraging in het verstrekken van het advies van de Raad van State, want niet minder dan negen bestuurders moeten voor 14 oktober eerstkomend – dit wil zeggen binnen amper tien dagen – worden vervangen. Wat zal er met deze bestuursmandaten gebeuren zolang het voorliggend ontwerp geen wet is geworden? Uw rapporteur spreekt ten slotte zijn voldoening uit over het feit dat de door huidig ontwerp nagestreefde reorganisatie van de NMBS wordt gekoppeld aan het jongste investeringsplan – waarin ook met regionale eisen rekening werd gehouden – en aan een in het vooruitzicht gestelde samenwerkingsakkoord, dat door de parlementen zowel op federaal als regionaal vlak geratificeerd zal moeten worden.

*
* *

Mevrouw Karine Lalieux (PS) geeft aan dat de hervorming van de wet van 1991 een ambitieuze doelstelling wil waarmaken: onze spoorwegmaatschappij in staat stellen in te gaan op de uitdagingen inzake mobiliteit en modernisering en de dienstverlening te verbeteren.

De spreekster gaat in op een aantal elementen van die hervorming.

Om te beginnen is er de goedkeuring van het investeringsplan van 688 miljard BEF: sinds de Tweede Wereldoorlog werd niet meer uitgekapt met een derge-

du du fonctionnement actuel que l'on s'est basé en l'es-pèce. Selon l'intervenant, les points faibles du projet sont, d'une part, la création de quatre nouveaux comités - qui vont multiplier considérablement le nombre de réunions auxquelles devront assister les membres du conseil d'administration - et, d'autre part, l'obligation de demander l'avis du comité d'orientation et du comité stratégique, ce qui pourrait paralyser l'entreprise dans son fonctionnement normal.

Les organisations syndicales jouent un rôle crucial en la matière. Votre rapporteur se demande si la SNCB conserve encore quelque autonomie, dès lors que le projet augmente à ce point le nombre de rapports et de recours qu'au lieu d'accroître la transparence, il créera plutôt davantage de bureaucratie, sans garantir pour autant que l'entreprise fonctionnera mieux. Il est positif d'imposer au moins quatre administrateurs de sexe féminin. Reste à espérer que le nombre d'hommes ne tombe pas au-dessous du minimum. Votre rapporteur estime que l'incompatibilité prévue entre l'exercice d'un mandat d'administrateur et celui d'un mandat politique – le projet détaille les incompatibilités – pourrait être étendue à d'autres mandats. Il déplore que l'absence d'avis du ministre du Budget ait retardé l'avis donné par le Conseil d'État, dès lors que pas moins de neuf administrateurs doivent être remplacés avant le 14 octobre prochain, soit dans un délai de dix jours à peine. Qu'advient-il de ces mandats tant que le projet à l'examen n'aura pas acquis force de loi? Votre rapporteur se félicite enfin que la réorganisation de la SNCB visée par le projet à l'examen soit liée au dernier plan d'investissement – qui tient également compte de revendications régionales – et à un futur accord de coopération, qui devra être ratifié à la fois par le parlement fédéral et par les parlements régionaux.

*
* *

Madame Karine Lalieux (PS) soutient que la réforme de la loi de 1991 répond à un objectif ambitieux : permettre à notre entreprise ferroviaire de faire face aux défis de la mobilité et de sa modernisation et d'améliorer ses services.

Voici les éléments de cette réforme.

Premièrement, l'approbation du plan d'investissements de 688 milliards : jamais depuis la Seconde Guerre mondiale, un tel programme de réno-

lijk programma voor renovatie en uitbreiding van het spoorwegnet. De spreekster kan zich in dat plan terugvinden, zowel op het stuk van de uitgetrokken geldmiddelen als dat van de principes die in dat plan worden bekrachtigd; ter zake denkt ze in het bijzonder aan de 60/40-verdeelsteutel, maar ook aan de beklemtoning van het feit dat de NMBS een nationale spoorwegmaatschappij is.

Op een bepaald ogenblik viel te vrezen voor dat evenwicht, onder de druk die van sommigen uitgaat; *in fine* heeft de regering evenwel kunnen weerstaan aan de regionalistische lokroep en heeft ze die bekende 60/40-verdeelsteutel ondubbelzinnig gehandhaafd. De spreekster wil als inwoner van Brussel onderstrepen dat als dit zoveelste communautaire relletje kleine overwinningen heeft opgeleverd voor het Vlaams Gewest en compensaties voor het Waals Gewest, het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest uit deze episode het meest voordeel haalt; voor het GEN wordt nu bepaald dat in 2005 twee lijnen operationeel zullen zijn en dat het federale niveau een deel van het vereiste rollend materieel zal financieren.

Voorts hebben sommigen er alles aan gedaan om ook de gewesten in de raad van bestuur van de NMBS op te nemen; die poging is op niets uitgedraaid omdat de NMBS (en inzonderheid de raad van bestuur van die maatschappij) onverkort alle bevoegdheden behoudt die het gemene vennootschapsrecht aan de raad toekent. De gewesten hebben uiteraard hun stem in het oriënteringscomité, maar er mag ter zake geen misverstand bestaan: het zijn niet de gewesten zelf, maar de gewestelijke vervoersmaatschappijen die daar zitting in hebben. Het verschil is groot, te meer daar die nieuwe instantie bevoegd is om adviezen uit te brengen en voorstellen te formuleren die een invloed kunnen hebben op de samenwerking tussen de NMBS en de gewestelijke vervoersmaatschappijen. Uit een en ander blijkt dat dit comité dus zeker geen politieke instantie is, die als forum voor mogelijke eisen van de gewesten had kunnen dienen.

Een tweede aspect is dat met deze hervorming een bijsturing en een vereenvoudiging van de structuur van de NMBS werden bereikt. De 22 activiteitencentra die werden opgericht krachtens de in 1998 door de NMBS aangenomen nieuwe structuur, worden nu ondergebracht in 9 DG. Die rationalisering van de structuren zal gepaard gaan met een doeltreffende besluitvorming omdat de leden van het directiecomité bij de uitoefening van hun verantwoordelijkheid meer armslag zullen hebben.

Ten derde verheugt de PS zich over het feit dat in het uitgewerkte compromis het principe van de dubbele handtekening aan de top van de onderneming definitief verworven is, ook inzake de daden van beheer. Zulks

vation et d'étoffement du réseau ferroviaire n'a été mis sur pied. Ce plan satisfait l'oratrice tant pour la somme qu'il dégage que pour les principes qu'il confirme et elle pense évidemment à la clé de répartition 60/40 mais aussi au renforcement du caractère national de l'entreprise.

L'on pouvait craindre un moment que la pression exercée par certains ne remette en cause cet équilibre ; mais *in fine*, le gouvernement a résisté aux sirènes régionalistes et a maintenu sans hésiter cette fameuse clé de 60/40. Comme Bruxelloise, l'intervenante voudrait souligner que si cette énième querelle communautaire a engendré des mini-victoires pour la Région flamande, des compensations pour la Région wallonne, c'est la Région de Bruxelles-Capitale qui tire les marrons du feu de cet épisode. En effet, il est maintenant prévu pour le RER que deux lignes seront opérationnelles en 2005 et que le fédéral paiera une partie du matériel roulant nécessaire.

Certains avaient aussi fait le forcing pour faire monter les Régions au Conseil d'administration : il n'en est rien, la SNCB, son Conseil d'administration plus précisément, garde toutes les compétences que le droit commun des sociétés lui confie. Evidemment, les Régions seront présentes dans le Comité d'orientation. Mais là, il faut être très clair : ce ne sont pas les Régions qui siègeront mais bien les sociétés régionales de transport. La différence est plus qu'appréciable ; d'autant que ce nouvel organe a des attributions d'avis, de suggestions sur les mesures qui pourraient influencer la coopération de la SNCB avec les sociétés de transport : on est donc loin d'un organe politique qui aurait pu être le creuset de revendications régionales.

Deuxièmement, la révision et la simplification de la structure de la SNCB sont un acquis de cette réforme. Les 22 centres d'activités mis en place dans la nouvelle structure adoptée en 1998 par la SNCB seront regroupés en 9 DG. L'efficacité décisionnelle accompagnera cette rationalisation de structure puisque les membres du Comité de direction auront une grande marge de manoeuvre pour exercer leur responsabilité.

Troisième point que les socialistes saluent dans le compromis déposé :

Le principe de la double signature à la tête de l'entreprise est définitivement acquis, y compris pour les actes

maakt met name een taalpariteit mogelijk aangezien de handtekening van de gedelegeerd bestuurder voortaan vergezeld moet gaan door die van de directeur-generaal, die van de andere taalrol is. Dat principe van dubbele handtekening is meer dan een louter symbolische ingreep: zo wordt de vervlaamsing van het personeel van de onderneming voorkomen, een scenario dat jammer genoeg aan de gang is bij De Post.

Bij een compromis moet altijd water bij de wijn worden gedaan. Bepaalde beslissingen liggen uiteraard moeilijk voor de PS. Ter zake denkt de spreekster vanzelfsprekend aan wat op 30 maart 2001 is gebeurd met de vakbonden, toen ze uit de raad van bestuur werden gezet en doorverwezen naar een tweederangsstructuur. Het enige positieve element toen was de handhaving van het paritair comité, hoewel het principe van sociale verkiezingen op de helling werd gezet. Met de overeenkomst van 6 juli 2001 werd het evenwicht enigszins hersteld: de raad van bestuur (die bestaat uit tien leden) richt een strategisch comité op, dat zal bestaan uit de tien leden van de raad van bestuur, aangevuld met zes vertegenwoordigers van de representatieve vakorganisaties van het personeel. Dat comité krijgt een relatief omvangrijke taak; het wordt met name bevoegd inzake het meerjarige investeringsplan en de opvolging van de uitvoering van het beheerscontract, maar ook inzake personeelsbeleid.

Toch vallen een aantal zaken te betreuren. Het is immers moeilijk aanvaardbaar dat een zetel van dat comité zal gaan naar een vertegenwoordiger van een vakbond die binnen de onderneming niet eens voor 10 % van het personeel staat. Gelet op het feit dat diezelfde vakbond het niet nodig achtte te kandideren voor de vervanging van het paritair comité, heeft de spreekster vragen bij de motivering van die vakbond en in het verlengde daarvan bij de motivering van de regering. Het was louter de bedoeling de twee grote vakbonden, de socialistische en de christelijke, een slag toe te dienen. Hun uitsluiting uit de raad van bestuur laat diepe sporen na.

De spreekster komt terug op het investeringsplan en de daarmee samenhangende samenwerkingsakkoorden. In de overeenkomst, zoals die vandaag is goedgekeurd, vallen drie zaken toe te juichen:

- de bekrachtiging van het investeringsplan;
- de verplichting voor de gewesten om de bouwvergunningen te verlenen; dat is van belang om zich van de loyaliteit van de deelgebieden te verzekeren;
- de prefinanciering van een gewest, mits de bouwvergunningen worden verleend.

de gestion. Ce qui permettra notamment d'observer une parité linguistique puisque la signature de l'administrateur délégué sera accompagnée par celle du directeur général qui ressortira de l'autre rôle linguistique. Ce principe de double signature est bien plus que symbolique : il permettra d'éviter la flamandisation du personnel de l'entreprise, scénario qu'on est en train de vivre malheureusement à La Poste.

Un compromis comporte toujours des déceptions. Il va de soi que certains choix ont été vécu comme une blessure pour le parti socialiste. L'intervenante pense bien évidemment au sort réservé aux syndicats le 30 mars dernier qui étaient éjectés du Conseil d'administration et relégués dans une structure de second ordre. La seule consolation à l'époque était le maintien de la Commission paritaire, alors qu'on avait essayé de vendre le principe d'élections sociales. L'accord du 6 juillet dernier a permis de redresser quelque peu la situation : le Conseil d'administration composé de dix membres, constituera en son sein un Comité stratégique. Ce Comité stratégique comprendra les dix administrateurs plus six représentants effectifs des organisations représentatives du personnel. La mission de ce comité est relativement étendue, il est notamment compétent pour le plan pluriannuel d'investissements, le suivi du contrat de gestion et il a aussi des compétences en matière de gestion de personnel.

Néanmoins, il y a plus d'un regret à formuler. Il est en effet difficilement acceptable de voir un siège de ce comité réservé à un représentant d'un syndicat qui n'atteint pas 10% de représentation au sein de l'entreprise. Et lorsqu'on sait que ce même syndicat n'a pas daigné poser sa candidature au renouvellement de la Commission paritaire, l'intervenante se permet de s'interroger sur sa motivation et par conséquent sur les motivations du gouvernement. On a simplement voulu porter un coup aux deux grands syndicats socialiste et chrétien. Leur éviction du Conseil d'administration reste une blessure.

L'intervenante revient sur le plan d'investissement et les accords de coopération y afférant. Dans l'accord tel qu'il est agréé aujourd'hui, l'on peut se féliciter de trois acquis :

- confirmation du plan d'investissement,
- obligation pour les Régions de délivrer les permis de bâtir : c'est important pour assurer la loyauté des entités fédérées
- et préfinancement d'une Région soumis à la délivrance des permis de bâtir.

Die drie garanties voldoen zeker, maar de spreekster wil thans een bijkomende, meer bepaald politieke waarborg: aangezien deze regenboogcoalitie immers overal met luide stem en ondubbelzinnig heeft aangekondigd dat dit wetsontwerp zou worden goedgekeurd samen met de samenwerkingsakkoorden met de gewesten, wil de spreekster zeker zijn dat de agenda van het in deze assemblee ter bespreking voorliggende wetsontwerp niet haaks staat op die vereiste inzake gelijktijdigheid.

Thans valt evenwel te vrezen dat die gelijktijdigheid niet in acht kan worden genomen omdat in de gewestparlementen de bespreking op heden niet eens werd aangevat. De PS-fractie zal in plenaire vergadering het wetsontwerp niet goedkeuren zolang de gewestparlementen de samenwerkingsakkoorden niet hebben bekrachtigd. De geloofwaardigheid van de regering staat op het spel; zij mag geen afstand nemen van haar eerdere verklaringen en van de haalbaarheid zelf van dit redelijk vergelijk.

De spreekster heeft nog twee precieze vragen.

- De eenheid van de onderneming wordt alleen in de memorie van toelichting aangehaald. Wat bedoelt de minister met die eenheid? De spreekster zelf ziet die als een juridisch en economisch begrip. Ze wil ter zake zekerheid: *quid* met de filialiseringsmogelijkheden, *quid* met de taak inzake openbare dienstverlening en *quid* met het statuut van de spoorwegaanbidders?

- Hoe worden de zes zetels bij het strategisch comité toegewezen? Op grond van welke criteria, daar niets werd bepaald, op uitzondering van de taalpariteit en de aansluiting bij een interprofessionele organisatie? Ware het niet eenvoudiger geweest om de vakbonden in de raad van bestuur te handhaven, gelet op de loodzware procedures (er komt, voorafgaand aan elke raad van bestuur, een strategische raad)?

*
* *

Mevr. Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV) merkt op dat de wet van 1991 het principe van de autonomie van bepaalde economische overheidsbedrijven, waaronder de NMBS, heeft vooropgesteld. De NMBS-structuren die op dat moment zijn opgebouwd, hadden zeker begrijpelijke doelstellingen. Men moet bij elke hervorming omzichtig te werk gaan, ook al omdat 40.000 personeelsleden rechtstreeks betrokken zijn bij de hervorming en omdat mobiliteit een zeer belangrijke sector is in onze moderne samenleving. In zijn advies stelt de Raad van State dat de gegevenheid dat sommige actoren zowel deel uitmaken van de Raad van Bestuur als van het directiecomité onwenselijk is; met dit advies dient rekening te worden gehouden. De audit van het Rekenhof heeft een aantal gebreken blootgelegd en vraagt meer duidelijkheid inzake boekhouding, financiële stromen en toewijzing van gelden.

Ces trois garanties sont pleinement satisfaisantes, mais aujourd'hui, l'intervenante réclame une garantie supplémentaire, une garantie politique : Comme il a été claironné sur tous les toits et sur tous les tons de la majorité arc-en-ciel que ce projet serait voté en même temps que les accords de coopération avec les Régions, elle voudrait être certaine que l'agenda de discussion du projet en examen dans cette enceinte ne brise pas cette exigence de simultanéité. Or, il est à craindre aujourd'hui que cette simultanéité ne puisse être respectée puisque à ce jour, les débats n'ont même pas commencé dans les parlements régionaux. Le groupe socialiste ne votera pas le projet en séance plénière tant que les chambres fédérées n'auront pas entériné les accords de coopération. Il y va de la crédibilité du gouvernement qui ne peut se déjuger de ses précédentes déclarations et de la viabilité même de ce compromis raisonnable.

L'oratrice a deux questions précises :

- l'unicité de l'entreprise : celle-ci n'est évoquée que dans l'exposé des motifs. Qu'est-ce que la ministre entend par cette unicité ? L'oratrice, elle, l'entend comme un concept juridique et économique et aimerait avoir des assurances : quid des possibilités de filialisation, quid des missions de service public et du statut des cheminots ?

- sur le conseil stratégique : d'abord, comment va-t-on organiser la répartition des six sièges ? Sur quels critères puisqu'à part préciser la parité linguistique et l'affiliation à l'interprofessionnelle, on ne voit rien ? Vu la lourdeur des procédures (un Conseil stratégique avant chaque Conseil d'administration), n'aurait-il pas été plus simple de laisser les syndicats au sein du Conseil d'administration ?

*
* *

Mme Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV) fait observer que la loi de 1991 a consacré le principe de l'autonomie de certaines entreprises publiques économiques, dont la SNCB. Les structures de la SNCB, qui ont été créées à l'époque, visaient assurément à répondre à des objectifs qui se justifiaient. Chaque réforme appelle la prudence, d'autant que le sort de 40.000 travailleurs en dépend directement et que la mobilité est une donnée primordiale dans notre société moderne. Dans son avis, le Conseil d'État estime qu'il n'est pas souhaitable que certains acteurs fassent partie tant du conseil d'administration que du comité de direction. Il convient de tenir compte de cet avis. L'audit de la Cour des comptes a pointé une série de manques et demande plus de clarté en matière comptable, des flux financiers et de l'affectation des montants.

De eindconclusie van de ECOLO-AGALEV-fractie met betrekking tot het NMBS-akkoord is positief, ook al blijft het uiteraard een compromis. Onder meer het punt van het behoud van juridische en economische eenheid is positief. De verdwijning van de vakbonden uit de Raad van Bestuur kan gerelativeerd worden door de vaststelling dat ze ook in de huidige structuur slechts een minderheid vormen binnen de Raad van Bestuur en omdat in de bestaande structuur de echte beslissingen soms buiten dit formeel bevoegde orgaan worden genomen. Ook leidde het systeem er nog al eens toe dat de vakbondsleiding beslissingen nam die niet aanvaard werden door hun leden, wat tot interne vakbondsconflicten kon leiden. Het is belangrijk dat in de toekomst de informatiedoorstroming naar de vakbonden vlot blijft verlopen, medebeheer in hoofde van de vakbonden is dan van minder groot belang.

De oprichting van een oriënteringscomité, waarin vertegenwoordigers van de gewestelijke vervoersmaatschappijen zitting hebben, kan als positief geëvalueerd worden omdat dit een betere integratie en onderlinge afstemming tussen de verschillende openbare vervoersmodi (trein, tram, bus, metro, gewestelijk expressnet) mogelijk maakt in domeinen als uurroosters en tarifiering; een goede samenwerking tussen gelijke partners biedt ook voor de NMBS kansen om te innoveren

*
* *

Volgens *Jean Depreter (PS)* is het van essentieel belang dat het door de NMBS gevoerde beleid werkelijk transparant is.

Het wetsontwerp brengt een aantal verbeteringen aan op het vlak van de concrete werking en het klaart de specifieke verantwoordelijkheden uit die bij de Staat dan wel bij de NMBS berusten. De wijze waarop de besluitvorming tot stand komt en beslissingen worden genomen, worden er duidelijk in kaart gebracht; dat geldt inzonderheid voor het investeringsplan en voor de beheersovereenkomst.

De «structuurhervorming» wordt in het ruimer raam van verreikende doestellingen inzake mobiliteit geplaatst die zowel op het goederentransport als op het reizigersvervoer betrekking hebben.

Ook houdt men rekening met het verslag van het Rekenhof, met name inzake de onmogelijkheid om tegelijk een bestuurders- en een managersfunctie uit te oefenen. De noodzakelijke tweede handtekening vormt een ander positief element.

La conclusion finale du groupe ECOLO-AGALEV à propos de l'accord sur la SNCB est positive, même si cet accord demeure bien entendu un compromis. Le maintien de l'unité juridique et économique est notamment une bonne chose. L'éloignement des syndicats du conseil d'administration doit être relativisé, étant donné que dans la structure actuelle, ils ne constituent jamais qu'une minorité au sein du conseil d'administration et que les véritables décisions sont parfois prises en dehors de cet organe compétent sur le plan formel. Force est aussi de constater que ce système amenait parfois la direction syndicale à prendre des décisions qui n'étaient pas acceptées par les membres, ce qui pouvait donner lieu à des conflits intrasyndicaux. Ce qui est important, c'est qu'à l'avenir, les syndicats continuent à être correctement informés. La participation des syndicats à la décision devient alors secondaire.

Il y a lieu d'être satisfait de la création d'un comité d'orientation, au sein duquel siègent des représentants des sociétés régionales de transports, parce qu'elle permet une meilleure intégration et une meilleure harmonisation des différents moyens de transport publics (train, tram, bus, métro, réseau express régional) dans des domaines tels que les horaires et la tarification; une bonne collaboration entre des partenaires égaux ouvre également des perspectives d'innovation pour la SNCB.

*
* *

M. Jean Depreter (PS) estime qu'il est essentiel de faire en sorte que la politique menée par la SNCB soit réellement transparente.

Le projet de loi apporte des améliorations à propos des modalités de fonctionnement, les responsabilités spécifiques de l'Etat et de la SNCB sont mises en évidence. Les processus d'élaboration et de prise de décision sont clairement établis, c'est notamment le cas en ce qui concerne le plan d'investissement et le contrat de gestion.

La «réforme de structure» se conçoit dans le cadre d'objectifs de mobilité ambitieux, objectifs qui concernent aussi bien le transport marchandises que le transport voyageurs.

Le rapport de la Cour des Comptes est pris en considération, c'est notamment le cas en ce qui concerne l'impossibilité de cumul entre la fonction d'administrateur et la fonction de «manager». Un autre élément positif, la nécessité de la double signature.

Terloops zij gesteld dat de zogenaamde “*Corporate governance*” een vlag is die zowat alle ladingen blijkt te dekken: iedereen geeft een eigen invulling aan dat uit de Engelstalige wereld overgewaaid “*trendy*” begrip, waar de PS niet achter staat.

Bedrijfsbeheer kan op een andere wijze worden opgevat: de landen die het “kapitalistische Rijnlandmodel” voorstaan, hanteren een model dat meer plaats voor participatie inruimt. Daarbij gaat het zelfs om medebeheer. Duitsland kan terzake als een modelvoorbeeld gelden.

Bij wijze van boutade: een behoorlijke «controle door de arbeiders» vergt voor een deel dat medebeheer. Wat meer specifiek het spoor betreft, zij erop gewezen dat in 11 Europese landen de vakbondsorganisaties zitting hebben in de raad van bestuur.

Als voormalig vakbondsafgevaardigde heeft de spreker de verwijdering van de vakorganisaties niet gemakkelijk verteerd. De PS heeft zeer uitdrukkelijk en publiekelijk de handhaving van de huidige toestand verdedigd. Het mocht niet baten! Het feit dat we met een regeringscoalitie te maken hebben, leidt ertoe dat ons verplichtingen wordt opgelegd. Voorts zij erop gewezen dat de PS het investeringsplan wil verdedigen.

Uit een strategisch oogpunt ware het ongetwijfeld veel interessanter de steun te hebben van de vakbondsorganisaties. De manier waarop de besluitvorming verloopt, leidt tot frustraties en er worden acties aangekondigd om de eisen kracht bij te zetten.

Eén element is van aard om de zaken te nuanceren: de vakbondsorganisaties zullen zitting hebben in het strategisch comité, dat is samengesteld uit tien bestuurders en zes vakbondsmensen. Het heeft weliswaar niet het laatste woord, maar het kan tenminste functioneren. Op lange termijn moet de raad van bestuur in samenspraak met het strategisch comité de NMBS beheren.

Wie de dingen uit een optimistisch oogpunt wil bekijken, kan erop wijzen dat de vakbonds aanwezigheid – althans in aantal – groter is. Op voorwaarde dat er een degelijke informatie-uitwisseling plaatsvindt, dat reële participatie een feit wordt en alle actoren blijf geven van een zeer grote dosis *goodwill*, moet het geheel behoorlijk kunnen functioneren. De raad van bestuur zal het zich niet kunnen veroorloven «tegen» het strategisch comité in te werken.

Une parenthèse: « Corporate governance », notion mise à toutes les sauces, chacun donne une définition et la conception du monde anglo-saxon est à la mode. Cette conception n'est pas défendue par le PS.

La gestion des entreprises peut se concevoir d'une autre manière, les pays qui se réclament du « capitalisme rhénan » proposent un modèle davantage participatif. Il s'agit même de cogestion. L'Allemagne donne un bon exemple à ce propos.

Comme boutade : un bon « contrôle ouvrier » demande une part de cogestion. En ce qui concerne plus spécifiquement le chemin de fer, il convient de rappeler que dans 11 pays européens, les organisations syndicales sont présentes au sein du conseil d'administration.

Comme ancien délégué syndical, l'intervenant n'a pas facilement digéré le départ des organisations syndicales, écartées du conseil d'administration. Le PS a très explicitement, publiquement défendu le maintien. Il n'a pas réussi ! Le contexte d'une coalition gouvernementale dicte les contraintes et par ailleurs, le PS veut défendre le plan d'investissement.

Stratégiquement il était sans doute beaucoup plus intéressant d'avoir les organisations syndicales « avec soi ». Un éloignement de l'appareil de décision amène la frustration, des mouvements de revendication sont annoncés.

Un élément vient cependant nuancer les choses : les organisations syndicales vont siéger au sein du Comité stratégique, comité composé de dix administrateurs et de six syndicalistes. Ce comité n'a pas le dernier mot, cependant, il peut fonctionner. A long terme, le conseil d'administration doit gérer en bonne entente avec le Comité stratégique.

Par ailleurs, d'un point de vue optimiste, on peut estimer que la présence syndicale est plus importante, du moins en nombre. L'ensemble doit fonctionner avec une bonne information partagée, une réelle participation et une énorme bonne volonté. Le conseil d'administration ne pourra pas se permettre de travailler « contre » le comité stratégique.

Het op gang brengen van de hervorming zal een kiese aangelegenheid worden. Dat zal – gelet op de voor de vervanging van de raad van bestuur geldende vervaldata - inzonderheid tijdens de overgangperiode het geval zijn. Voorzichtigheid is tevens geboden omtrent de samenstelling en het opstarten van het strategisch comité.

Wat het principiële feit betreft dat een en ander terzelfder tijd moet geschieden, wenst de spreker de zaken te preciseren maar tevens de partners gerust te stellen. De commissie is in vergadering bijeengekomen en in die commissie zal de PS “voor” stemmen. Wat ook logisch is ! De Ministerraad dient een “wetsontwerp” in, en de volksvertegenwoordigers van de meerderheidspartijen steunen het.

Er is reeds sprake van enig parallellisme. De federale en gewestministers hebben het samenwerkingsakkoord ondertekend en terzelfder tijd keurt de commissie het ontwerp met betrekking tot “de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven” goed.

Een laatste kaap - de bekrachtiging voor de parlementen - moet nog worden gerond.

De PS wenst dat beide dossiers – rond de “structuurhervorming” en rond het “investeringsplan” – succesvol worden afgerond. De PS eist daaromtrent een aantal waarborgen. De bevestiging van het vertrouwen door de PS zal afhangen van het engagement dat de gewestparlementen terzake opnemen. Voor de socialisten vormen structuren en investeringen één geheel.

Conclusie: met enig optimisme - een wat wrange nasmaak en het tegen een aantal punten gemaakte voorbehoud niet te na gesproken – heeft de meerderheid beslist het geheel te steunen. Gelijktijdigheid betekent geenszins dat men op exact hetzelfde tijdstip op alle knoppen tegelijk hoeft te drukken. Het is zaak dat wederzijds een aantal waarborgen worden gegeven. Op het ogenblik waarop het parlement over dit ontwerp stemt, mag geen enkele dubbelzinnigheid meer bestaan.

*
* *

De heer André Smets (PSC) verklaart zichzelf een fervent aanhanger van het spoor. Hij betreurt wel dat de onveiligheid de jongste jaren, zowel ten aanzien van de reizigers als van de conducteurs, aanzienlijk is toegenomen. Twee jaar geleden verklaarde de minister reeds dat, om het toenmalig beheerscontract met de NMBS te kunnen herzien, een herziening van de wet van 1991 op de overheidsbedrijven noodzakelijk was. Waarom heeft

La mise en route de la réforme sera délicate. Ce sera notamment le cas pendant la période de transition, du fait des échéances concernant le renouvellement du conseil d'administration. Précautions également en ce qui concerne la composition et la mise en route du comité stratégique.

A propos du principe de simultanéité, l'intervenant veut préciser les choses mais aussi rassurer les partenaires. La Commission est réunie et le PS votera « pour » dans cette commission. Démarche logique ! Le Conseil des Ministres dépose un « projet de loi », les députés de la majorité le soutiennent .

Il y a déjà un certain parallélisme. D'une part, les Ministres fédéraux et régionaux ont signé l'accord de coopération, d'autre part, la Commission vote le projet concernant la « réforme de certaines entreprises publiques économiques » .

Une étape doit encore être franchie : la confirmation devant les Parlements.

Le PS veut que les deux dossiers aboutissent, d'une part, la « réforme de structure », d'autre part, le « plan d'investissement ». Il exige des garanties à ce propos. La confiance du PS sera confirmée en fonction de l'engagement des Parlements régionaux. Pour les Socialistes, structures et investissements constituent un ensemble.

Conclure avec optimisme, amertumes et réserves exprimées, la majorité a décidé de promouvoir l'ensemble. Simultanéité ne veut pas dire appuyer la même seconde sur tous les boutons. Il s'agit de se donner des garanties réciproques. Au moment du vote de ce projet au Parlement, il ne peut subsister aucune ambiguïté.

*
* *

M. André Smets (PSC) déclare être un fervent partisan du chemin de fer. Il déplore toutefois l'augmentation sensible, ces dernières années, de l'insécurité, tant pour les voyageurs que pour les conducteurs. Il y a deux ans, la ministre déclarait déjà qu'une révision de la loi de 1991 relative aux entreprises publiques était indispensable pour pouvoir revoir le contrat de gestion conclu, à l'époque, avec la SNCB. Pourquoi a-t-il fallu attendre si long-

ze er zo lang over gedaan om met een ontwerp over de brug te komen ? In het regeerakkoord van 1999 was reeds sprake van de modernisering van de overheidsbedrijven, maar het is slechts voor de gemeenteraadsverkiezingen in 2000 dat een mobiliteitsplan met een ruwe schets van hoe de NMBS er voortaan zou moeten uitzien, werd voorgesteld. De spreker betwijfelt dat het huidig ontwerp ook maar enigszins zal bijdragen tot de verbetering van de mobiliteit. Allicht zal er meer vergaard worden, het aantal nieuwe comités is werkelijk indrukwekkend, maar wat heeft de modale treingebbruiker daaraan ? Onderhavig ontwerp is een mooi staaltje van retoriek, maar zal het ook een nieuwe dynamiek op gang kunnen brengen ? Voorts is de spreker van oordeel dat nogal eens uit het oog wordt verloren dat wie betaalt, beslist : de Belgische Staat levert de centen, het is dus normaal dat hij in het reilen en zeilen van de NMBS intervenueert. Het omgekeerde is echter ook waar : wie beslist, betaalt ; als de regering het spoorbedrijf iets oplegt, moet het ook voorzien in de financiering ervan. Dat laatste wordt wel eens vergeten.

De spreker vindt het ook van levensbelang dat het personeel van een overheidsbedrijf weet wat de directie verdient. Hij pleit, net als collega Leterme, voor de oprichting van een Federaal Instituut voor de Mobiliteit die zou instaan voor de regelgeving terzake en controle zou uitoefenen op de werking van de NMBS. Het is kras dat de minister haar toevlucht heeft moeten nemen tot een audit van het Rekenhof om de NMBS door te lichten. Waarom oefende de minister niet gewoon haar voorgedij uit ? Uitgerekend zij die een vurig pleidooi heeft gehouden voor de zogeheten responsabilisering van de NMBS, legt thans een ontwerp ter tafel waarin met de NMBS niet werd onderhandeld. De spreker brengt vervolgens de talrijke incidenten in herinnering die hebben geleid tot het laattijdig indienen van onderhavig ontwerp : het voornemen om Jacky Morael voorzitter van de raad van bestuur te maken, wat tot een oprisping van de voorzitter van de PS – die de huidige voorzitter van de raad van bestuur levert – heeft geleid ; het al dan niet verwijderen uit de raad van bestuur van de vakorganisaties, waarvan de minister verklaart dat ze bij haar « onnodige wonden » heeft geslagen zonder dat haar dat op andere gedachten brengt, want ze volhardt wat dit betreft in de boosheid ; het uitblijven van het advies van de minister van Begroting, advies zonder hetwelk de Raad van State ook geen advies kon uitbrengen. De vervaldata van 13 oktober – voor de vernieuwing van de helft van het aantal bestuursmandaten – en die van 31 december – voor andere dwingende bepalingen – worden daardoor wellicht niet gehaald. Ook andere zaken, zoals de schuldenlawine van de NMBS en de liberalisering van het spoor – die een totaal nieuwe aanpak vereisen – worden door dit ontwerp niet alleen niet opgelost, maar zelfs niet aangeraakt. Dit zal de verwarring binnen de NMBS alleen maar doen toenemen. Deze verdachte haast staat in

temps pour qu'un projet de loi soit déposé ? L'accord gouvernemental de 1999 faisait déjà mention d'une modernisation des entreprises publiques, mais il a fallu attendre les élections communales de 2000 pour que soit proposé un plan de mobilité esquissant les grandes lignes de la structure que devrait adopter la SNCB à l'avenir. L'intervenant doute que le projet à l'examen contribue tant soit peu à améliorer la mobilité. Davantage de réunions seront certainement organisées, le nombre de nouveaux comités est, en effet, impressionnant, mais le navetteur moyen n'en a cure. Le projet à l'examen est un parangon de rhétorique, mais arrivera-t-il à mettre une nouvelle dynamique sur les rails ? En outre, l'intervenant constate qu'une fois de plus, on a oublié que c'est celui qui paie qui décide: c'est l'État belge qui tient les cordons de la bourse, il est dès lors normal qu'il se mêle des affaires de la SNCB. L'inverse est toutefois aussi vrai: celui qui décide, paie. Si le gouvernement impose quelque chose à la SNCB, il doit également en assurer le financement. On l'oublie parfois.

L'intervenant estime par ailleurs qu'il est essentiel que le personnel d'une entreprise publique sache ce que la direction gagne. Il plaide, à l'instar de M. Leterme, en faveur de la création d'un Institut fédéral pour la mobilité, qui s'occuperait de la réglementation en la matière et exercerait un contrôle sur le fonctionnement de la SNCB. Il est inouï que la ministre ait dû recourir à un audit de la Cour des comptes pour radiographier la SNCB. Pourquoi la ministre n'a-t-elle pas exercé tout simplement sa tutelle ? C'est précisément elle, qui a prononcé un ardent plaidoyer en faveur de la responsabilisation de la SNCB, qui dépose à présent un projet auquel la SNCB n'a quasi pas été associée. L'intervenant rappelle ensuite les nombreux incidents qui ont fait que le projet de loi à l'examen a été déposé tardivement : l'intention de nommer Jacky Morael à la présidence du conseil d'administration, intention qui a provoqué la mauvaise humeur du président du PS – qui fournit le président actuel du conseil d'administration- ; l'exclusion ou non du conseil d'administration des organisations syndicales, à propos desquelles la ministre déclare qu'elles l'ont « blessée inutilement » sans que cela la fasse changer d'avis, car elle persiste et signe en la matière ; l'absence d'avis du ministre du Budget, avis sans lequel le Conseil d'État ne pouvait pas non plus rendre d'avis. L'échéance du 13 octobre – pour le renouvellement de la moitié des mandats d'administrateur – et celle du 31 décembre – pour d'autres dispositions obligatoires – ne pourront de ce fait sans doute pas être respectées. D'autres problèmes, comme l'avalanche de dettes de la SNCB et la libéralisation du rail – qui nécessitent une approche tout à fait nouvelle- ne sont non seulement pas résolus, mais ne sont même pas abordés par le projet de loi à l'examen. Cette situation ne fera qu'accroître la confusion au sein de la SNCB. Cette pré-

schril contrast met de vertraging die levensnoodzakelijke infrastructuurwerken oplopen. In plaats daarvan creëert men een kader waarin een bepaald aantal posten te verdelen zijn, alsof dit de spoorwegmaatschappij vooruit kan helpen.

Hoe zal de eenheid van het bedrijf – die garant staat voor het statuut van het personeel – bewaard blijven indien men in de wet reeds wil inschrijven hoeveel afzonderlijke bedrijfsafdelingen de NMBS moet tellen? Wie gaat trouwens beslissen hoeveel bedrijfsafdelingen de NMBS uiteindelijk zal hebben, de minister of de raad van bestuur? In het ontwerp staat niets over het goederenvervoer, nochtans een essentieel onderdeel van het mobiliteitsgebeuren. Is bij de aanleg van de hogesnelheidslijnen gedacht aan hoe het goederenvervoer opgevangen zal worden? Niet slechts de reorganisatie van het spoorbedrijf – goed voor enkele extra mandaten – maar de noodzakelijke modernisering van de infrastructuur kan een verschil maken ten aanzien van de gebruikers. Onderhavig ontwerp is een achteruitgang. Het gaat aan de werkelijke noden voorbij. Het spoor gaat donkere dagen tegemoet.

*
* *

De heer Jan Mortelmans (Vlaams Blok) merkt op dat dit lang verwachte ontwerp niet in de beste omstandigheden tot stand is gekomen en niet in de beste omstandigheden wordt besproken en hoopt dat dit geen voorbode is van hetgeen komen gaat, van wat eigenlijk de bedoeling is van dit ontwerp.

Tijdens het reces werden we voortdurend geconfronteerd met ruziënde ministers. En minister Durant was daar nogal vaak bij betrokken. De ruzie tussen haarzelf en minister Stevaert inzake het verkeersveiligheidsbeleid wordt hier niet besproken maar zal later uitgebreid via vragen en interpellaties de nodige aandacht krijgen.

Tussen minister Durant en minister Vande Lanotte, met onder meer de Raad van State als inzet, vielen over en weer zelfs harde woorden als «politieke obstructie».

Maar tot de essentie werd helaas niet gekomen. De essentie is nochtans de uitbouw van een geïntegreerd mobiliteitsbeleid waarbij het spoor een bijzondere en belangrijke plaats inneemt zowel qua personenvervoer als wat het goederentransport betreft. En dit ontwerp voorstellen alsof dit een grote stap is in de goede richting, lijkt op zijn zachtst gezegd overdreven. Uiteraard

cipitation suspecte offre un contraste criant avec les retards enregistrés pour des travaux d'infrastructure essentiels. Au lieu de cela, on crée un cadre dans lequel il y a un certain nombre de mandats à partager, comme si cela pouvait aider la société des chemins de fer.

Comment l'unité de l'entreprise – qui est garante du statut du personnel – sera-t-elle préservée si l'on entend dès à présent préciser dans la loi le nombre de divisions organiques distinctes que devra compter la SNCB? Qui va d'ailleurs décider du nombre de divisions organiques que comptera la SNCB en définitive? Le projet de loi est muet au sujet du transport de marchandises, alors qu'il s'agit d'une composante essentielle de la politique de mobilité. A-t-on songé, lors de l'aménagement de lignes à grande vitesse, à la manière dont le transport de marchandises sera assuré? Ce n'est pas tant la réorganisation de l'entreprise ferroviaire – qui entraînera l'attribution de quelques mandats supplémentaires – que l'indispensable modernisation de l'infrastructure qui pourrait améliorer la situation pour les utilisateurs. Le projet de loi à l'examen constitue un recul. Il ne tient pas compte des besoins réels. L'avenir du rail est sombre.

*
* *

M. Jan Mortelmans (Vlaams Blok) fait remarquer que ce projet tant attendu n'a pas vu le jour dans les meilleures conditions et n'a pas été examiné dans un climat des plus propices. Il espère que ce n'est pas un mauvais présage pour la suite, pour ce qui est en fait le but de ce projet.

Au cours des vacances parlementaires, nous avons été confrontés en permanence à des querelles de ministres, querelles dans lesquelles la ministre Durant était assez souvent impliquée. Le différend entre cette dernière et le ministre Stevaert concernant la politique de sécurité routière ne sera pas évoqué ici mais il fera ultérieurement l'objet de toute l'attention requise par le biais de questions et d'interpellations.

Lors de l'accrochage entre la ministre Durant et le ministre Vande Lanotte, dont l'enjeu était notamment la décision du Conseil d'État, des mots aussi durs que «obstruction politique» ont même été échangés.

Hélas, ces querelles ont occulté l'essence même du débat, à savoir le développement d'une politique de mobilité intégrée, dans laquelle le rail occupe une place importante et particulière, tant en termes de transport de personnes que de transport de marchandises. Or, présenter ce projet comme un grand pas dans la bonne direction paraît, à tout le moins, exagéré. Bien entendu,

kon niet naast opmerkingen van het Rekenhof inzake het bestuur van de maatschappij worden gekeken. Spreker wijst op het niet jaarlijks herzien van het ondernemingsplan; het niet bestaan van een onderscheid tussen de activiteiten van openbaar nut en de commerciële activiteiten en het bestaan van het zogenaamde Beperkt Comité. Daar komt, gelukkig maar, verandering in. Ook inzake technieken van investeringen en boekhouding zijn er wijzigingen. En de spreker erkent dit ook.

De vraag is echter of dit ontwerp dat de bedoeling heeft dat de NMBS op termijn komt tot een betere uitvoering van de opdrachten van openbare dienst en tot een verbetering van de kwaliteit van de diensten aan reizigers en klanten van het goederenvervoer, daar enige serieuze verbetering in brengt.

De heer Mortelmans vreest dat het hier voornamelijk bij «kurieren am Symptom» blijft.

Transparantie, het verbeteren van relaties en prestaties is op zich een goede zaak maar het raakt niet aan de essentie van de problematiek van het Belgisch spoorbeleid.

Sleutelen aan technische zaken met betrekking tot de NMBS zonder fundamenteel in te gaan op de essentie van het tot nu falende mobiliteitsbeleid leidt niet tot een oplossing. Het probleem kan niet beperkt worden tot de 40.000 rechtstreeks betrokkenen. Uiteraard is het van het grootste belang (ook voor hun gezin) dat deze 40.000 werknemers kunnen werken in een moderne en efficiënte onderneming. Maar het ganse mobiliteitsgebeuren en onze economie hangen er van af en dat wordt al te vaak over het hoofd gezien.

De PS-fractie triomfeert omdat niet geraakt werd aan de 60/40-verdeling. Dit betekent niet meer of minder dan dat de Waalse politici, dat Wallonië niet geïnteresseerd is in objectieve investeringsnormen en enkel denken in termen van welke voordelen er uit te halen en zijn niet aan het algemeen belang. Dit is natuurlijk volledig in de lijn van de Waalse regeringsleider Jean-Claude Van Cauwenberghe die verklaarde: «het akkoord stemt volledig overeen met het federale karakter van de spoorwegen, zeker nog tot 2012 en betonneert ook de 60/40-verdeelsleutel tussen Vlaanderen en Wallonië en de gewesten komen niet in de raad van bestuur.»

En de gewesten komen inderdaad niet in de raad van bestuur. De gewestelijke vervoersmaatschappijen mogen zich wel wat bezig houden in een nog op te richten oriënteringscomité.

les observations de la Cour des comptes concernant la gestion de la société ne pouvaient pas être ignorées. L'intervenant fait allusion à l'absence d'une révision annuelle du plan d'entreprise, à l'absence d'une distinction entre les activités d'utilité publique et les activités commerciales et à l'existence du « Comité restreint ». Les modifications qui s'imposent ont été, fort heureusement, apportées. Des modifications concernant les techniques d'investissement et la comptabilité sont également prévues. L'intervenant le concède aussi.

Reste à savoir si le projet à l'examen, qui vise à faire en sorte qu'à terme, la SNCB puisse mieux remplir ses missions de service public et améliorer la qualité de ses services aux voyageurs et aux clients du transport de marchandises, permettra quelque amélioration réelle.

M. Mortelmans craint qu'en l'occurrence on ne se borne essentiellement à traiter les symptômes.

Si la transparence et l'amélioration des relations et des prestations sont en soi positives, elles ne touchent cependant pas à l'essence même de la problématique de la politique ferroviaire belge.

Apporter des modifications techniques concernant la SNCB sans aborder fondamentalement l'essence de la politique de mobilité, qui jusqu'à présent s'est soldée par un échec, ne constitue pas une solution. On ne peut limiter le problème aux 40 000 personnes directement concernées. Il est bien évidemment capital (pour leur famille également) que ces 40 000 travailleurs puissent travailler dans une entreprise moderne et efficace. Mais on oublie trop souvent que l'ensemble de la problématique de la mobilité et notre économie en dépendent.

Le groupe PS triomphe parce que la clé de répartition 60/40 est restée intacte. Cela signifie ni plus ni moins que les politiques wallons et la Wallonie ne se soucient pas d'élaborer des normes d'investissement objectives et ne réfléchissent qu'en termes d'avantages à engranger, sans penser à l'intérêt général. Ce raisonnement s'inscrit bien sûr dans le droit fil des déclarations du ministre-président wallon, Jean-Claude Van Cauwenberghe: «l'accord cadre parfaitement avec le caractère fédéral des chemins de fer, certainement jusqu'en 2012, et bétonne également la clé de répartition 60/40 entre la Flandre et la Wallonie et les régions n'entrent pas au conseil d'administration.»

Et, en effet, les régions ne siègent pas au conseil d'administration. Les sociétés régionales de transport pourront toutefois s'occuper quelque peu au sein du futur comité d'orientation.

De evenredige vertegenwoordiging tussen mannen en vrouwen is een overbodige maatregel want echte gelijkheid moet uit zichzelf tot stand komen.

Anderzijds ziet men er geen graten in om in de Raad van Bestuur geen waarborgen vast te leggen voor een vertegenwoordiging die een werkelijke afspiegeling is van de bevolking. Het is dus perfect mogelijk dat het spoorbeleid in Vlaanderen door Wallonië wordt gedicteerd.

Tot slot, wijst het lid er op dat met dit ontwerp de unitaire structuur van de NMBS bevestigd en zelfs versterkt wordt. Dit wordt trouwens ook verklaard door de vertegenwoordiger van de PS.

De Vlaams-Blok-fractie is voorstander van een eigen Vlaams spoorwegbeleid en zal dit ontwerp niet goedkeuren, temeer daar het ook aanleiding zal geven tot verdere politisering.

*
* *

De heer Bartholomeeussen (SP) merkt op dat de fundamentele doelstellingen van dit wetsontwerp zijn :

- 1) Te komen tot een meer doorzichtige financiële structuur waarbij de overheid haar controle op het gebruik van de publieke middelen versterkt;
- 2) Te komen tot een beter bestuur en tot betere relaties tussen de NMBS en de federale overheid.

Uiteraard deelt de SP-fractie deze bekommernissen en beschouwt ze als de belangrijkste toetssteen voor de beoordeling van dit wetsontwerp.

Wat de financiële transparantie betreft, wordt alleszins een belangrijke stap voorwaarts gezet. Zo komt het aanleggen van een analytische boekhouding, met een aparte resultatenrekening en een balans voor elk van de NMBS-activiteiten tegemoet aan de opmerkingen die o.a. door het Rekenhof in zijn audit geformuleerd werden. Het is trouwens een optie waarvan de NMBS binnen haar autonomie reeds werk maakte en die ook door de Europese Unie als voorwaarde wordt gesteld.

Ook de aparte boekhouding voor de opvolging en beoordeling van de investeringsprojecten en de oprichting van een auditcomité in de schoot van de raad van bestuur zijn verbeteringen t.o.v. de huidige toestand en beantwoorden aan de noodzaak om als overheid een voldoende zicht te hebben op het gebruik van de ingezette middelen.

Meer twijfels heeft spreker over de maatregelen die moeten bijdragen tot een beter bestuur van de NMBS.

L'instauration de la représentation proportionnelle entre hommes et femmes est une mesure superflue étant donné que la véritable parité doit être spontanée.

Par ailleurs, personne ne voit d'inconvénient à ce que l'on ne garantisse pas, pour le conseil d'administration, une composition reflétant réellement la composition de la population. Il est dès lors parfaitement possible que la politique ferroviaire flamande soit dictée par la Wallonie.

En guise de conclusion, le membre souligne que ce projet confirme et même renforce la structure unitaire de la SNCB. Cette constatation a d'ailleurs également été formulée par le représentant du PS.

Le groupe *Vlaams Blok* est partisan d'une politique des chemins de fer propre à la Flandre et ne votera pas le projet à l'examen, d'autant que celui-ci entraînera également une politisation accrue.

*
* *

M. Bartholomeeussen (SP) fait observer que les objectifs fondamentaux du projet de loi à l'examen sont les suivants :

- 1) Accroître la transparence de la structure financière en renforçant le contrôle qu'exercent les pouvoirs publics sur l'utilisation des moyens publics ;
- 2) Améliorer la gestion et les relations entre la SNCB et l'autorité fédérale.

Il va de soi que le groupe SP partage ces préoccupations et considère qu'elles constituent la principale pierre de touche pour porter une appréciation sur ce projet de loi.

En ce qui concerne la transparence financière, il est en tout cas fait un grand pas en avant. C'est ainsi que la tenue d'une comptabilité analytique, assortie de bilans et de comptes de résultats pour chacun des secteurs d'activité de la SNCB, vise à tenir compte des observations qui ont notamment été formulées par la Cour des comptes dans son audit. C'est là d'ailleurs une option que la SNCB a déjà mise en œuvre dans le cadre de son autonomie et qui a également été posée comme condition par l'Union européenne.

La comptabilité spécifique destinée au suivi et à l'évaluation des projets d'investissements et la création d'un Comité d'audit au sein de conseil d'administration constituent également des améliorations par rapport à la situation actuelle. Elles répondent en outre à la nécessité, pour l'autorité, de disposer d'un aperçu suffisamment explicite de l'utilisation faite des moyens investis.

L'intervenant est plus sceptique en ce qui concerne les mesures devant contribuer à une meilleure adminis-

Men kan moeilijk ontkennen dat het wetsontwerp de besluitvorming aan de top van de maatschappij behoorlijk zwaarder maakt.

In de schoot van de Raad van Bestuur worden niet minder dan 4 comités opgericht. Het auditcomité en het benoemings- en bezoldigingscomité hebben een beperkte omvang (4 bestuurders) en een welomschreven bevoegdheid. Zij kunnen allicht een nuttige rol spelen in de voorbereiding van de dossiers, naar analogie met de huidige rol van het Beperkt Comité.

Daarnaast wordt ook tegemoet gekomen aan de vraag naar medebestuur door de vakbonden en door de Gewesten via de oprichting van respectievelijk een strategisch comité en een oriënteringscomité. Beide beschikken over een erg uitgebreide bevoegdheid. Zo is het strategisch comité bevoegd voor de uitwerking, de onderhandeling en de opvolging van de uitvoering van het meerjarig investeringsprogramma van de NMBS, in overleg met het oriënteringscomité en de onderhandeling en de opvolging van het beheerscontract eveneens in overleg met het oriënteringscomité.

Dit zijn taken die tot nu toe werden waargenomen door het directiecomité dat het resultaat van de onderhandelingen over het investeringsplan en het beheerscontract ter goedkeuring dan voorlegde aan de Raad van Bestuur. Het is logisch dat dit soort dossiers voorbereid wordt door de dagelijkse leiding van het bedrijf en niet door de bestuurders, in naam van de Raad van Bestuur of van één of ander comité.

De wijze van betrokkenheid van de werknemersorganisaties en de gewesten in deze comités dreigt de besluitvorming enkel nog moeilijker te maken. Uiteraard dienen zowel de vakbonden als de gewesten betrokken te worden in de besluitvorming over essentiële zaken als het investeringsplan en het beheerscontract. De vraag is of men deze betrokkenheid moet voorzien in de fase van de voorbereiding en de onderhandeling van de dossiers, dan wel bij de definitieve besluitvorming.

Verder dreigt ook de nieuwe functie van directeur-generaal, die samen met de gedelegeerd-bestuurder alle beslissingen moet mede-ondertekenen, de besluitvorming enkel ingewikkelder te maken. Een situatie waarbij beide persoonlijkheden – uiteraard van een verschillende taalrol – elkaar zouden blokkeren, is mijns inziens allerminst denkbeeldig.

Spreker beoogt dat na de goedkeuring van deze wet werk wordt gemaakt van het ontwikkelen van een

tration de la SNCB. On peut difficilement nier que le projet de loi alourdit considérablement la prise de décision au sommet de la société.

Au sein du Conseil d'administration, ce ne sont pas moins de quatre comités qui sont mis en place. Le Comité d'audit et le Comité de nominations et de rémunération sont d'une taille restreinte (quatre administrateurs), et possèdent des compétences bien définies. Ils peuvent sans doute jouer, dans la préparation des dossiers, un rôle utile semblable à celui que joue actuellement le Comité restreint.

En outre, il est également donné suite à la demande de participation à la gestion, formulée par les syndicats et les régions, par la mise en place d'un Comité stratégique, d'une part, et d'un Comité d'orientation, d'autre part, qui disposent tous deux de compétences très étendues. Ainsi, le Comité stratégique est compétent pour l'élaboration, la négociation, et le suivi de l'exécution du plan pluriannuel d'investissements de la SNCB, en concertation avec le comité d'orientation, ainsi que pour la négociation et le suivi de l'exécution du contrat de gestion, également en concertation avec le comité d'orientation.

Il s'agit là de tâches qui étaient remplies jusqu'à présent par le comité de direction, qui soumettait ensuite le résultat des négociations relatives au plan d'investissement et au contrat de gestion à l'approbation du conseil d'administration. Il est logique que ce genre de dossier soit préparé par l'organe chargé de la direction journalière de l'entreprise et non pas par les administrateurs, au nom du conseil d'administration ou de l'un ou l'autre comité.

La manière dont les organisations représentatives des travailleurs et les régions sont associées à ces comités risque de compliquer encore la prise des décisions. S'il va de soi que les organisations syndicales et les régions doivent être associées à la prise des décisions relatives à des matières essentielles telles que le plan d'investissement et le plan de gestion, on peut se demander s'il faut prévoir cette association dans la phase de préparation et de négociation des dossiers ou lors de la prise de décision définitive.

De plus, créer une nouvelle fonction de directeur général, et charger ce dernier de signer toutes les décisions conjointement avec l'administrateur délégué, risque d'avoir pour seul effet de compliquer la prise de décisions. L'intervenant souligne qu'il se pourrait parfaitement que ces deux personnes – qui ne relèveront évidemment pas du même rôle linguistique – se bloquent mutuellement.

L'intervenant souhaite qu'après l'adoption du projet de loi à l'examen, le nécessaire soit fait pour développer

spoorwegbeleid waarin de trein opnieuw aan marktaandeel wint inzake het personenvervoer. De voorgestelde structuurhervormingen kunnen bijdragen tot een dynamische creatieve bedrijfsvoering.

*
* *

De heer Yves Leterme (CD&V) hekelt de haast waarmee dit wetsontwerp door het parlement wordt gejaagd. Omdat een aantal bestuursmandaten binnenkort vervallen, moet de bespreking van dit wetsontwerp blijkbaar op een drafje worden afgehandeld.

Op inhoudelijk vlak vertoont dit wetsontwerp flagrante tekortkomingen. De belangrijkste wensen van het grote publiek – verruiming van het aanbod en kortere files – worden genegeerd. Er wordt geen enkele geloofwaardige oplossing uitgewerkt voor het fileprobleem. Op het verzoek van de gewesten om nauwer betrokken te worden bij de uitstippeling van het beleid van de NMBS wordt niet ingegaan. De inspraakmogelijkheden van de gewesten blijven uiterst beperkt. Op dit vlak wordt er niet voorzien in bindende garanties.

In zijn uiteenzetting zal de spreker zijn fundamentele kritiek bundelen rond acht grote knelpunten. Deze thema's zullen één na één worden toegelicht.

1. Er wordt geen instituut voor het spoorvervoer opgericht.

Op dit ogenblik beschikt de overheid over onvoldoende knowhow op het vlak van het spoorbeleid. De oprichting van een instituut voor het spoorvervoer is dan ook een absolute noodzaak. Dat het wetsontwerp hierin niet voorziet, is een bijzonder grote lacune. Net zoals in het verleden het geval was, zal de Belgische Staat bij het uittekenen van haar spoorbeleid zich ook in de toekomst moeten baseren op de gegevens die de NMBS haar heeft verstrekt. Om haar onderhandelingspositie met de spoorwegmaatschappij te versterken, zou de overheid een beroep moeten kunnen doen op een onafhankelijk kennisinstituut dat over de vereiste knowhow beschikt.

2. De hervorming van de raad van bestuur is niet gebaseerd op de principes van corporate governance.

In flagrante tegenstelling tot wat in de teksten wordt beweerd, wordt de raad van bestuur van de NMBS niet hervormd vanuit de principes van corporate governance. De hervorming leidt tot een verdere verstaatsing van de NMBS en staat dus haaks op het gedachtegoed van

une politique ferroviaire permettant au train de regagner des parts de marché dans le domaine du transport de personnes. Les réformes structurelles proposées peuvent contribuer à une gestion dynamique et créative de l'entreprise.

*
* *

M. Yves Leterme (CD&V) fustige la précipitation avec laquelle le parlement doit examiner le projet de loi à l'examen. Il s'avère en effet que ce projet doit être examiné au pas de charge parce qu'un certain nombre de mandats d'administrateur arrivent bientôt à expiration.

Pour ce qui est du contenu, le projet de loi à l'examen présente des lacunes flagrantes. Il ne répondra pas aux principaux desiderata du grand public, à savoir une extension de l'offre et une réduction des files. Le projet ne présente aucune solution crédible pour résoudre le problème des files. Il n'est pas répondu à la demande des régions visant à être plus étroitement associées à la définition de la politique de la SNCB. Les possibilités de participation des régions restent extrêmement limitées. Aucune garantie contraignante n'est prévue en la matière.

Dans son exposé, l'intervenant focalisera ses critiques sur huit problèmes majeurs, qui seront successivement passés en revue.

1. Il n'est pas créé d'institut pour le transport ferroviaire

Les pouvoirs publics manquent actuellement d'un savoir-faire suffisant dans le domaine de la politique ferroviaire. La création d'un institut pour le transport par rail constitue dès lors une nécessité absolue. Le fait que le projet de loi ne prévoit rien à cet égard constitue une lacune particulièrement importante. Tout comme par le passé, l'État belge devra continuer à se baser sur les données qui lui sont fournies par la SNCB pour définir sa politique ferroviaire. Pour renforcer leur position dans les négociations avec la société des chemins de fer, les pouvoirs publics devraient pouvoir faire appel à un institut de connaissance indépendant possédant le savoir-faire requis.

2. La réforme du conseil d'administration ne s'appuie pas sur les principes de la corporate governance

Contrairement à ce qui est prétendu dans les textes, la réforme du conseil d'administration de la SNCB ne s'effectue absolument pas selon les principes de la *corporate governance*. La réforme se traduit en effet par un renforcement du processus d'étatisation de la SNCB

corporate governance. Vanuit bedrijfseconomisch standpunt is deze hervorming uitermate nefast : de te grote invloed van de referentie-aandeelhouder, in casu de Belgische staat, zal de vennootschap beletten om winstmaximalisatie na te streven. In geen enkel handboek over corporate governance staat trouwens te lezen dat de werknemersvertegenwoordigers geen deel mogen uitmaken van de raad van bestuur. De hervorming druist in tegen een van de kernideeën van corporate governance, nl. dat de belangen van alle aandeelhouders slechts gewaarborgd kunnen worden door voldoende onafhankelijke bestuurders. De spelregels voor de nieuwe samenstelling van de raad van bestuur hebben juist tot gevolg dat de bestuurders elke onafhankelijkheid verliezen : ze kunnen alleen door de overheid worden benoemd en nergens is voorzien in een coöptatie of voordrachtrecht. De oprichting van een benoemings- en bevorderingscomité verandert niets aan deze situatie, aangezien dit comité niet bevoegd is voor de aanwijzing van de leden van de raad van bestuur. Bescherming tegen politieke druk is in de nieuwe constructie onbestaand : bestuurders die niet in de pas lopen, kunnen zonder veel moeite door de regering worden ontslagen.

De spreker vindt het dan ook ironisch dat de huidige samenstelling van de raad van bestuur wel beantwoordt aan de criteria van corporate governance, aangezien de directieleden van NMBS nu slechts een derde van de raad vormen en dus steeds een minderheidspositie bekleden.

3. Als gevolg van de nieuwe samenstelling van de raad van bestuur zal er binnen de raad onvoldoende deskundigheid aanwezig zijn.

De regering motiveert haar hervormingsplannen door erop te wijzen dat de huidige samenstelling van de raad van bestuur, waarbij de leden van het directiecomité wel deel uitmaken van de raad, tot gevolg heeft dat de gecontroleerden ook de taak van controleur vervullen. Door de leden van het directiecomité uit de raad van bestuur te verwijderen, verhoogt men de zelfstandigheid van de raad geenszins. Het enige gevolg van deze maatregel is dat de raad geconfronteerd zal worden met een groot gebrek aan knowhow over de werking van de spoorwegmaatschappij. De motivering van de regering is een drogreden, die haar ware bedoeling, nl. een sterkere politisering van de NMBS, moet verhullen.

et n'est par conséquent pas conforme à l'esprit de la *corporate governance*. Sous l'angle de l'économie d'entreprise, cette réforme est extrêmement néfaste : la trop grande influence exercée par l'actionnaire de référence, l'Etat belge en l'occurrence, empêchera en effet la société de poursuivre un objectif de maximisation du bénéfice. Il n'est par ailleurs écrit dans aucun ouvrage sur la *corporate governance* que les représentants des travailleurs ne peuvent pas siéger au conseil d'administration. La réforme est du reste en contradiction avec l'une des idées de base de la *corporate governance*, à savoir que les intérêts de tous les actionnaires ne peuvent être garantis que par des administrateurs suffisamment indépendants. Or, les règles qui président à la nouvelle structure du conseil d'administration ont précisément pour conséquence de priver les administrateurs de toute indépendance. En effet, ils peuvent uniquement être nommés par les pouvoirs publics et le projet ne prévoit ni cooptation ni droit de présentation des candidats. La création d'un comité de nominations et de rémunération ne change rien à la situation, étant donné que ce comité n'est pas habilité à désigner les membres du conseil d'administration. La nouvelle structure ne protège dès lors aucunement contre les pressions politiques : les administrateurs qui ne marchent pas au pas peuvent être révoqués sans peine par le gouvernement.

L'intervenant fait remarquer en outre, ironie du sort, que la structure actuelle du conseil d'administration est, elle, bel et bien conforme aux critères de la *corporate governance*, puisque les membres de la direction de la SNCB ne représentent qu'un tiers du conseil et occupent donc toujours une position minoritaire.

3. Par suite de sa nouvelle composition, le conseil d'administration manquera d'expertise.

Le gouvernement justifie ses projets de réforme en soulignant que, du fait de la composition actuelle du conseil d'administration, les membres du comité de direction faisant partie du conseil d'administration, les contrôlés sont également les contrôleurs. En écartant les membres du comité de direction du conseil d'administration, on n'accroît en rien l'indépendance du conseil. Cette mesure aura pour seule conséquence de faire en sorte que le conseil manquera cruellement de savoir-faire concernant le fonctionnement de la société ferroviaire. La justification du gouvernement est un argument captieux destiné à masquer sa véritable intention, à savoir renforcer la politisation de la SNCB.

4. Het creëren van een aantal comités die de raad van bestuur moeten bijstaan, leidt tot georganiseerde onverantwoordelijkheid.

Met een verwijzing naar de situatie binnen de Europese instellingen kan men stellen dat de comitologie zijn intrede doet binnen de NMBS. Door de oprichting van een hele reeks nieuwe comités wordt de complexiteit verhoogd en de bureaucratie verzwaard, zonder dat er enige toegevoegde waarde wordt gecreëerd. De oprichting van deze comités heeft alles weg van een schijnvertoning. De spreker heeft het dan ook schamper over "spook"-comités, die geen echte inspraak hebben in het te voeren beleid.

- *Het strategisch comité*

In de optiek van een normale bedrijfsvoering zou dit comité een zuiver hulporgaan moeten zijn, waarvan de opdrachten louter beperkt blijven tot het formuleren van adviezen. In dergelijk kader kan een strategisch comité worden beschouwd als een onderdeel van de raad van bestuur waarvan de uitvoerende bestuurders deel uitmaken of kan het zijn samengesteld uit bestuurders en de directieleden die geen deel uitmaken van de raad van bestuur. Deze laatsten beschikken trouwens over heel wat nuttige expertise die van cruciaal belang kan zijn voor het verstrekken van met kennis van zaken onderbouwde adviezen. In een dergelijk klassiek scenario blijft het strategisch comité een hulporgaan dat hiërarchisch ondergeschikt is aan de raad van bestuur, die volledig verantwoordelijk blijft voor haar bestuursdaden.

De regering heeft evenwel een andere regeling uitgewerkt. In haar wetsontwerp voorziet ze in de oprichting van een strategisch comité dat is samengesteld uit de leden van de raad van bestuur en zes vertegenwoordigers van de vakorganisaties, wat neerkomt op een derde van het strategisch comité. De vertegenwoordigers van de vakorganisaties hebben als leden van dit comité een belangrijke stem in het kapittel bij o.a. de uitwerking van het meerjarig investeringsplan, de onderhandeling over het beheerscontract, het uittekenen van de bedrijfsstrategie. In tegenstelling tot de huidige situatie, waarbij de vertegenwoordigers van de vakorganisaties volwaardig lid zijn van de raad van bestuur van de NMBS, dragen deze vertegenwoordigers in de door de regering uitgetekende comitologiestructuur evenwel geen verantwoordelijkheid meer voor het gevoerde beleid van de onderneming. Als lid van de raad van bestuur konden wel tot verantwoording worden geroepen. Hun rol beperkt zich nu tot advisering.

4. La création d'un certain nombre de comités chargés d'assister le conseil d'administration conduit à une irresponsabilité organisée.

Si l'on se réfère à la situation prévalant au sein des institutions européennes, on peut dire que la comitologie fait son entrée à la SNCB. La création d'une série de nouveaux comités accroît la complexité et alourdit la bureaucratie sans créer la moindre valeur ajoutée. La création de ces comités s'apparente en tous points à une mascarade. Narquois, l'intervenant parle dès lors de comités « fantômes », qui ne peuvent réellement participer à la définition de la politique à suivre.

- *Le comité stratégique*

Dans l'optique d'une gestion normale, ce comité devrait être un organe auxiliaire pur et simple, dont les missions se limitent simplement à la formulation d'avis. Dans un tel cadre, un comité stratégique pourrait être considéré comme une composante du conseil d'administration dont les administrateurs exécutifs font partie ou pourrait être composé d'administrateurs et des membres de la direction qui ne font pas partie du conseil d'administration. Ces derniers disposent d'ailleurs d'une expertise utile considérable qui peut revêtir une importance cruciale pour la formulation d'avis émis en connaissance de cause. Dans un scénario classique de ce type, le comité stratégique demeure un organe auxiliaire qui, du point de vue hiérarchique, est subordonné au conseil d'administration, qui demeure intégralement responsable de ses actes d'administration.

Le gouvernement a toutefois retenu une formule différente. Son projet de loi prévoit la création d'un comité stratégique, composé des membres du conseil d'administration et de six représentants des organisations représentatives des travailleurs, soit un tiers des membres du comité stratégique. En tant que membres de ce comité, les représentants des organisations représentatives des travailleurs ont largement voix au chapitre, notamment pour l'élaboration du plan pluriannuel d'investissements, les négociations portant sur le contrat de gestion et l'élaboration de la stratégie d'entreprise. Dans le nouveau schéma prévu par le gouvernement, les représentants des organisations représentatives des travailleurs ne seront plus membres à part entière du conseil d'administration de la SNCB et ne seront donc plus responsables de la politique menée par l'entreprise. Lorsqu'ils étaient membre du conseil d'administration, on pouvait leur demander de s'expliquer, tandis que leur rôle sera désormais uniquement consultatif.

De spreker vestigt er ook de aandacht op dat de vertegenwoordigers van de vakorganisaties op volstrekt willekeurige wijze kunnen worden benoemd door de regering. Het wetsontwerp voorziet namelijk niet in een benoeming op voordracht van de vakorganisaties.

*
* *

De minister van Mobiliteit en Vervoer antwoordt hierop dat de benoeming door de regering een louter formele aanstelling is. Het spreekt toch vanzelf dat de vakorganisaties zelf zullen bepalen wie hen binnen het strategisch comité zal vertegenwoordigen. De door de heer Leterme geschetste hypothese is onzinnig.

*
* *

De heer Leterme deelt de interpretatie van de minister, maar stelt tegelijkertijd vast dat de wettekst op dit punt geen duidelijkheid schept. Een loutere vermelding van de zienswijze van de minister in het parlementair verslag heeft trouwens veel minder juridische draagkracht dan een werkelijke opname in de wetteksten. Om te vermijden dat over deze kwestie in de toekomst misverstanden ontstaan, stelt hij voor om de tekst te amenderen.

Een ander punt van kritiek is dat het strategisch comité haar werkzaamheden kan aanvatten zodra een quorum van ten minste tien leden is bereikt. Aangezien de vertegenwoordigers van de vakorganisaties nog niet zijn benoemd, is het gevaar niet denkbeeldig dat het strategisch comité zitting houdt zonder dat de vertegenwoordigers van de vakorganisaties bij deze vergaderingen aanwezig zijn. Zo kan op een sluikse manier hun inspraakrecht worden gefnuikt.

Verder is er een reëel risico dat de toekenning van een reeks bevoegdheden aan het strategisch comité indruist tegen de wijze waarop in België het sociaal overleg is georganiseerd. De adviesverlenende bevoegdheid van het strategisch comité inzake tewerkstelling (art. 161 *ter*, § 6, 3^o) kan leiden tot een overlapping met de bevoegdheden van het nationaal paritair comité. Ditzelfde gevaar bestaat ook bij de bevoegdheden van het benoemings- en bezoldigingscomité inzake vergoeding en voordelen die worden toegekend aan de leden van het directiecomité en aan de hogere kaderleden (art. 161 *ter*, § 4, tweede lid).

- Het oriënteringscomité

Met de oprichting van dit comité moet de indruk worden gewekt dat de gewesten daadwerkelijk grotere in-

L'intervenant souligne également que les représentants des organisations représentatives des travailleurs pourront être nommés par le gouvernement de manière totalement arbitraire. Le projet de loi ne prévoit en effet pas qu'ils seront nommés sur présentation des organisations représentatives des travailleurs.

*
* *

La ministre de la Mobilité et des Transports répond que la nomination par le gouvernement est une désignation strictement formelle. Il va de soi, cependant, que les organisations syndicales détermineront elles-mêmes par qui elles seront représentées au sein du comité stratégique. L'hypothèse évoquée par M. Leterme n'a pas de sens.

*
* *

M. Leterme partage l'interprétation de la ministre, mais constate également que le texte de la loi manque de clarté sur ce point. La simple mention de l'opinion de la ministre dans le rapport parlementaire a d'ailleurs une portée juridique bien moindre que l'inscription effective d'une disposition dans les textes légaux. Afin d'éviter que cette question soit à l'origine de malentendus à l'avenir, il propose d'amender le texte.

Un autre point litigieux réside dans le fait que le comité stratégique peut entamer ses travaux dès qu'un quorum minimum de dix membres est atteint. Dès lors que les représentants des organisations syndicales n'ont pas encore été nommés, le comité stratégique risque de se réunir en l'absence de représentants syndicaux, ce qui porterait atteinte par la bande à leur droit de participer à ses délibérations.

De plus, le risque est bien réel que l'attribution de diverses compétences au comité stratégique ne soit pas compatible avec la manière dont la concertation sociale s'organise en Belgique. Il est possible que la compétence d'avis du comité stratégique en matière d'emploi (art. 161 *ter*, § 6, 3^o) empiète sur les compétences de la commission paritaire nationale. Un même risque existe en ce qui concerne les compétences du comité de nominations et de rémunération quant à la rémunération et aux avantages accordés aux membres du comité de direction et aux cadres supérieurs (art. 161 *ter*, § 4, alinéa 2).

- * Le comité d'orientation

La création de ce comité sert à donner l'impression que les régions seront effectivement associées de ma-

spraak krijgen in het spoorwegbeleid in België. Ook op dit punt wordt er een schijnvertoning opgevoerd. De gewesten krijgen alleen een onrechtstreekse inbreng.

In het oriënteringscomité zullen naast de leden van de raad van bestuur zes vertegenwoordigers van de gewestelijke vervoermaatschappijen zetelen.

Via overleg met het strategisch comité wordt het oriënteringscomité o.a. betrokken bij de uitwerking van het meerjarig investeringsplan, dat ook handelt over de investeringen in het goederenvervoer. De spreker vraagt zich af welke inbreng de vertegenwoordigers van de gewestelijke vervoermaatschappijen kunnen bieden bij een discussie over het goederenverkeer. Wat is de legitimiteit van deze vertegenwoordigers om hierover uitspraken te doen ?

Het gevaar is reëel dat deze vertegenwoordigers zullen lijden aan myopie : ze zullen enkel oog hebben voor het belang van het personenvervoer, het enige beleids-terrein waar ze mee vertrouwd zijn.

Door vertegenwoordigers aan te wijzen die geen enkele affiniteit hebben met het goederenvervoer, zal de impact van de gewesten in deze sector uiterst gering zijn.

Noch het strategisch comité, noch het oriënteringscomité beschikken over een bindende beslissingsbevoegdheid. Zal men trouwens voldoende bekwame vertegenwoordigers van gewestelijke vervoermaatschappijen kunnen vinden die bereid zijn om lid te worden van een oriënteringscomité dat geen bindende impact heeft op het beleid van de onderneming?

In plaats van de NMBS in staat te stellen voldoende slagkracht te ontwikkelen, heeft men het bedrijf een verlamdende organisatiestructuur opgelegd, die op juridisch vlak tot kafkaïaanse toestanden kan leiden.

In de teksten wordt er geen termijn vastgelegd waarbinnen deze comités hun adviezen moeten verlenen. Is dit een opzettelijke lacune ?

In principe zijn de adviezen van beide comités wel bindend voor de raad van bestuur die de adviezen alleen kan verwerpen of aannemen. Gaat de raad evenwel niet akkoord met een advies, dan moet het comité binnen een termijn van 10 dagen een nieuw advies uitbrengen. Stemt de raad evenmin in met dit nieuwe advies, dan kan de raad ervan afwijken op voorwaarde dat deze afwijking wordt gemotiveerd. Dergelijke procedures zijn toegespitst op de administratieve besluitvorming, maar zijn niet geschikt voor een onderneming.

nière plus étroite à la politique ferroviaire qui sera menée en Belgique. Sur ce point également le gouvernement ne fait que jeter de la poudre aux yeux, dans la mesure où les régions ne seront associées qu'indirectement aux délibérations.

Six représentants des sociétés régionales de transport siégeront au sein de ce comité d'orientation aux côtés des membres du conseil d'administration.

Par le biais de la concertation avec le comité stratégique, le comité d'orientation est notamment associé à l'élaboration du plan d'investissements pluriannuel, qui concerne également les investissements dans le domaine du transport de marchandises. L'intervenant se demande quelle contribution les représentants des sociétés régionales de transport peuvent bien apporter dans le cadre d'une discussion sur le transport de marchandises. De quelle légitimité ces représentants disposent-ils pour intervenir dans ce débat?

Il existe un risque réel que ces représentants souffrent de myopie: ils ne s'intéresseront qu'au transport de personnes, le seul domaine qu'ils connaissent.

De par la désignation des représentants qui n'ont aucune affinité avec le transport de marchandises, l'influence des régions dans ce secteur sera extrêmement minime.

Ni le comité stratégique ni le comité d'orientation ne disposent d'un pouvoir de décision. Parviendra-t-on d'ailleurs à trouver suffisamment de représentants compétents de sociétés régionales de transport qui soient disposés à devenir membres d'un comité d'orientation qui ne peut influencer de manière déterminante sur la politique de l'entreprise ?

Au lieu de permettre à la SNCB de développer une capacité d'action suffisante, l'on a imposé à cette entreprise une structure organisationnelle paralysante, qui risque d'engendrer des situations kafkaïennes sur le plan juridique.

Les textes n'impartissent à ces comités aucun délai pour donner leurs avis. S'agit-il là d'une lacune voulue ?

En principe, les avis de ces deux comités sont cependant contraignants pour le conseil d'administration, qui ne peut que les rejeter ou les accepter. Si le conseil d'administration ne peut souscrire à un avis, le comité devra émettre un nouvel avis dans un délai de dix jours. S'il ne peut pas non plus marquer son accord sur ce nouvel avis, le conseil d'administration pourra y déroger, à condition qu'il motive cette dérogation. Si elles sont parfaitement adaptées à la prise de décisions administratives, de telles procédures ne sont en revanche pas appropriées pour une entreprise.

De verplichting die wordt opgelegd aan de raad van bestuur om de afwijking van een advies te motiveren, heeft op juridisch vlak trouwens verstrekkende gevolgen. Hierdoor kunnen dergelijke beslissingen immers worden beschouwd als administratieve rechtshandelingen, waartegen een beroep kan worden aangetekend bij de Raad van State. Wordt het dus mogelijk om beslissingen waarbij deze logge adviesprocedure niet strikt werd gevolgd, te laten vernietigen op grond van niet-naleving van substantiële vormvereisten? Kan de Raad van State in het kader van een contentieux toetsen of de verplichte motivering die de raad van bestuur moet geven bij het nemen van een beslissing – die we moeten beschouwen als een administratieve rechtshandeling – voldoende is?

Het antwoord op deze vragen is van groot belang. Indien er geen vernietigingsberoep tegen dergelijke beslissingen kan worden ingesteld, heeft dit tot gevolg dat de procedures niet afdwingbaar zijn, terwijl men met deze procedures juist een aantal garanties wilde inbouwen.

Is de Raad van State wel bevoegd om te toetsen of een afwijking van een advies voldoende gemotiveerd is, ontstaat er evenwel een contradictorische situatie. In artikel 3, § 5 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven wordt namelijk uitdrukkelijk gesteld dat het beheerscontract geen administratieve akte is. In de wet wordt verder verwezen naar het Wetboek van Venootschappen, dat het privaatrechterlijk statuut van venootschappen regelt.

Dit heeft tot gevolg dat in een beperkt aantal gevallen beslissingen van de raad van bestuur die van minder belang zijn, aanvechtbaar zouden zijn voor de burgerlijke rechtbanken. Voor geschillen over belangrijke beslissingen waarbij de raad het advies van de comités moet inwinnen, zou de Raad van State bevoegd zijn. Bovendien zouden er dan ook gemengde beslissingen kunnen ontstaan, waarvan niet onmiddellijk duidelijk is tot welke categorie ze behoren. Kan men ze aanvechten voor een burgerlijke rechtbank of zijn het administratieve rechtshandelingen waartegen men een vernietigingsberoep kan aantekenen bij de Raad van State?

5. De hetze tegen de huidige gedelegeerd bestuurder

De indruk wordt gewekt dat de minister met dit wetsontwerp haar krachtmeting met de gedelegeerd bestuurder van de NMBS definitief in haar voordeel wil beslechten.

Nochtans kan er niet worden getwijfeld aan de deskundigheid, de gedrevenheid en de integriteit waarmee de heer Etienne Schouppe zijn functie steeds heeft uitgeoefend. De spreker had trouwens meermaals de in-

L'obligation imposée au conseil d'administration de motiver toute dérogation à un avis est du reste lourde de conséquences sur le plan juridique. De telles décisions peuvent dès lors être considérées comme des actes juridiques d'ordre administratif, susceptibles de recours auprès du Conseil d'État. Est-il dès lors possible d'invoquer le non-respect de conditions de forme substantielles pour faire annuler des décisions pour lesquelles cette lourde procédure d'avis n'aurait pas été strictement respectée? Le Conseil d'État peut-il, dans le cadre d'un contentieux, vérifier si la justification dont le conseil d'administration est tenu d'assortir une décision – que nous devons considérer comme un acte juridique d'ordre administratif – est suffisante?

La réponse à ces questions revêt une grande importance. Si de telles décisions ne sont susceptibles d'aucun recours en annulation, cela implique que les procédures ne sont pas contraignantes, alors qu'elles visaient précisément à inclure un certain nombre de garanties.

Toutefois, si le Conseil d'État est effectivement compétent pour examiner si la décision de déroger à un avis est suffisamment motivée, on se trouverait dans une situation contradictoire. L'article 3, § 5, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques dispose en effet explicitement que le contrat de gestion n'est pas un acte administratif. La loi renvoie en outre au Code des sociétés qui règle le statut des sociétés au regard du droit privé.

Il s'ensuit que, dans un nombre limité de cas, des décisions de moindre importance prises par le conseil d'administration pourraient être attaquées devant les tribunaux civils, le Conseil d'État étant compétent en matière de litiges portant sur des décisions importantes, pour lesquelles le conseil doit recueillir l'avis des deux comités. On pourrait dès lors être confronté à des décisions mixtes qu'il serait malaisé de classer immédiatement dans une catégorie. Peut-on attaquer ces décisions devant les tribunaux civils ou s'agit-il d'actes administratifs contre lesquels on peut former un recours en annulation devant le Conseil d'État?

5. La campagne de dénigrement menée contre l'actuel administrateur délégué

On a l'impression qu'en déposant le projet de loi à l'examen, la ministre tient à conclure définitivement à son avantage le bras de fer qu'elle a engagé avec l'administrateur délégué de la SNCB.

Rien ne permet cependant de douter de l'expertise, du dévouement et de l'intégrité dont M. Etienne Schouppe a toujours fait preuve dans l'exercice de ses fonctions. L'intervenant a du reste eu à plusieurs reprises l'impres-

druk dat de gedelegeerd bestuurder zijn dossiers beter beheerste dan de minister. Voor sommige leden van deze meerderheid is de heer Etienne Schouppe kop van jut. Verscheidene malen werd hardop zijn ontslag geëist. In haar streven naar een grotere politisering wenst de regering zich zo snel mogelijk te ontdoen van een gedelegeerd bestuurder die onafhankelijk durft op te treden.

Aangezien er weinig valt aan te merken op de bekwamheid en de doeltreffendheid waarmee de heer Schouppe de NMBS leidt, heeft de meerderheid nogmaals een beschamend compromis uitgewerkt : ze heeft in de figuur van een directeur-generaal een waakhond gecreëerd die voortaan samen met de gedelegeerd bestuurder de NMBS zal vertegenwoordigen. Dit kan niet anders dan beschouwd worden als een motie van wantrouwen tegen het beleid van de huidige gedelegeerd bestuurder. Dit compromis is ook communautair gekleurd, aangezien wordt vereist dat de bewuste directeur-generaal tot een andere taalrol behoort dan de gedelegeerd bestuurder. De spreker had trouwens graag vernomen hoe men van plan is de taalrol van de gedelegeerd bestuurder vast te stellen.

Hij hekelt ook de wijze waarop de regering ad hoc-bestuursmodellen voor de verschillende overheidsbedrijven ontwikkelt. Waarom moet dit schema waarbij de gedelegeerd bestuurder een waakhond in de figuur van een directeur-generaal naast zich krijgt, worden toegepast op de NMBS en geldt het niet voor de andere overheidsbedrijven ?

Blijkbaar hangt veel af van de politieke kleur van de voorgedijminister. Voor BIAC en De Post werd een bestuursmodel ontwikkeld dat manifest indruist tegen de richtsnoeren die zijn opgenomen in de wet betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. Bij deze overheidsbedrijven is alle macht geconcentreerd bij de gedelegeerd bestuurder, die helemaal alleen bevoegd is voor zowel het dagelijks bestuur als de vertegenwoordiging van de onderneming. Het directiecomité heeft er geen enkele statutaire bevoegdheid.

Bij de NMBS is steeds het wettelijk model van toepassing geweest, waarbij het directiecomité als college bevoegd is voor het dagelijks bestuur en de uitvoering van de beslissingen van de raad van bestuur en de gedelegeerd bestuurder de bevoegdheid heeft om ten aanzien van derden de vennootschap te vertegenwoordigen. De gedelegeerd bestuurder is in dit model een soort *primus inter pares*, aangezien ook alle leden van het directiecomité lid zijn van de raad van bestuur.

sion que l'administrateur délégué maîtrisait mieux ses dossiers que la ministre. M. Etienne Schouppe est la tête de Turc de certains membres de cette majorité. Sa démission a été exigée plusieurs fois à voix haute. Pour suivre une politisation accrue, le gouvernement souhaite se débarrasser au plus vite d'un administrateur délégué qui n'hésite pas à faire preuve d'indépendance.

Étant donné qu'il n'y a pas grand chose à redire sur la compétence et l'efficacité avec lesquelles M. Schouppe dirige la SNCB, la majorité a de nouveau élaboré un compromis honteux : elle a créé, en la personne d'un directeur général, un chien de garde qui représentera dorénavant la SNCB conjointement avec l'administrateur délégué. On ne peut considérer cela que comme une motion de défiance à l'égard de la gestion de l'actuel administrateur délégué. Ce compromis a également une teinte communautaire, puisqu'il est exigé que le directeur général en question appartienne à un rôle linguistique différent de celui de l'administrateur délégué. L'intervenant aurait d'ailleurs aimé apprendre comment on envisage de déterminer le rôle linguistique de l'administrateur délégué.

Il fustige également la manière dont le gouvernement développe des modèles d'administration *ad hoc* pour les différentes entreprises publiques. Pourquoi ce schéma, dans le cadre duquel l'administrateur délégué se voit flanquer d'un chien de garde en la personne d'un directeur général doit-il être appliqué à la SNCB et non aux autres entreprises publiques ?

Visiblement, beaucoup dépend de la couleur politique du ministre de tutelle. Pour BIAC et La Poste, on a développé un modèle de gestion qui est manifestement contraire aux directives contenues dans la loi portant réforme de certaines entreprises publiques économiques. Dans ces entreprises publiques, tous les pouvoirs sont concentrés entre les mains de l'administrateur délégué, qui est seul responsable de la gestion journalière et seul compétent pour représenter l'entreprise. Le comité de direction n'y a aucune compétence statutaire.

Pour sa part, la SNCB a toujours appliqué le modèle légal, en vertu duquel le comité de direction est collégalement chargé de la gestion journalière et de l'exécution des décisions du conseil d'administration, alors que l'administrateur délégué est habilité à représenter la société à l'égard des tiers. Dans ce modèle, l'administrateur est une sorte de *primus inter pares*, étant donné que tous les membres du comité de direction sont également membres du conseil d'administration.

Met het voorliggende wetsontwerp wil men ook bij de NMBS afstappen van het wettelijk model. De wijzigingen die worden aangebracht, zijn trouwens niet vrij van inconsequenties. Enerzijds kan alleen nog de gedelegeerd bestuurder in de raad van bestuur zetelen, anderzijds kan hij niet meer alleen de maatschappij vertegenwoordigen. De vertegenwoordiging ten opzichte van derden wordt gezamenlijk uitgeoefend met een daartoe aangestelde directeur-generaal.

Deze constructie dreigt de traditionele taalevenwichten binnen de NMBS brutaal te verstoren. Vroeger behoorden de voorzitter en de gedelegeerd bestuurder tot een andere taalrol. In het nieuwe systeem wordt er een bijzonder lid van het directiecomité gecreëerd die als waakhond bij de directeur-generaal wordt geplaatst en volgens de gehanteerde logica tot dezelfde taalrol zal behoren als de voorzitter van de raad van bestuur. In de huidige stand van zaken betekent dit dat er een Franstalige machtsgreep wordt gepleegd binnen de NMBS.

6. De problematiek van de verzelfstandiging en het behoud van één enkele juridische structuur

De autonomisering van bepaalde bedrijfsactiviteiten, die evenwel deel blijven uitmaken één juridische structuur, heeft heel wat beroering veroorzaakt, zowel binnen de meerderheid als tijdens het overleg met de vakorganisaties. Niet iedereen is blijkbaar overtuigd van de wenselijkheid van deze verzelfstandiging. Ook over de eventuele valorisatie van bepaalde bedrijfsonderdelen en het afstoten van een aantal dochterondernemingen blijven er binnen deze meerderheid grote meningsverschillen bestaan. Een van de cruciale vragen in dit debat is welke rechtstreekse impact de politieke overheid wenst te behouden op de autonome overheidsbedrijven.

De oplossing die de meerderheid met dit wetsontwerp heeft uitgewerkt voor deze moeilijke vraagstukken, is opnieuw een beschamend compromis, dat bovendien blijkt geeft van een ontstellend gebrek aan feitenkennis over de NMBS en haar verschillende dochterondernemingen.

De relevantie van het in de memorie van toelichting uitgetekende organisatiemodel met zes bedrijfsafdelingen en drie horizontale directies, is bijzonder twijfelachtig. Bovendien wordt ook de interne organisatiewijze van de verschillende bedrijfsentiteiten reeds vastgelegd. In een omstandige omschrijving wordt in de memorie van toelichting (DOC 50 1422/001, pag. 5) bepaald uit welke diensten de bedrijfsentiteiten moeten worden opgebouwd.

En déposant ce projet de loi, le gouvernement souhaite également, en ce qui concerne la SNCB, s'écarter du modèle légal. Les modifications apportées ne sont d'ailleurs pas sans conséquences. D'une part, seul, l'administrateur délégué peut encore siéger au conseil d'administration, et d'autre part, il ne peut plus représenter seul la société. La représentation à l'égard de tiers est exercée conjointement avec un directeur général désigné à cet effet.

Cette organisation menace de bouleverser l'équilibre linguistique qui règne traditionnellement au sein de la SNCB. Jusqu'à présent, le président et l'administrateur délégué appartenaient chacun à un rôle linguistique différent. Le nouveau système prévoit la création d'une fonction de membre spécial du comité directeur, qui jouera, en quelque sorte, le rôle de chien de garde auprès du directeur général et qui, selon la logique suivie, appartiendra au même rôle linguistique que le président du conseil d'administration. Dans la situation actuelle, cela signifie une mainmise des francophones sur la SNCB.

6. La problématique de l'autonomisation et du maintien d'une structure juridique unique

L'autonomisation de certaines activités d'exploitation, qui continuent toutefois à faire partie d'une structure juridique unique, a suscité beaucoup de remous tant dans les rangs de la majorité que dans le cadre de la concertation avec les organisations syndicales. Tout le monde n'est visiblement pas convaincu de l'opportunité de cette autonomisation. De même, l'éventuelle valorisation de certaines branches d'activité et la cession d'une série de filiales continuent à faire l'objet d'importantes dissensions au sein de cette majorité. L'une des questions cruciales dans ce débat est de savoir quel est l'impact direct du pouvoir politique que l'on souhaite maintenir sur les entreprises publiques autonomes.

La solution que la majorité a élaborée par le biais du projet de loi à l'examen est une nouvelle fois un compromis honteux, qui dénote en outre une méconnaissance effarante de la réalité de la SNCB et de ses diverses filiales.

Il est permis de douter de la pertinence de la structure définie dans l'exposé des motifs et comprenant six unités d'entreprise et trois directions horizontales. L'organisation interne des différentes entités d'entreprise est en outre déjà définie. L'exposé des motifs donne une description détaillée (DOC 50 1422/001, p. 5) des services devant constituer les entités d'entreprise.

De spreker hekelt deze keizer-koster aanpak, die nogmaals illustreert dat deze meerderheid uit is op een verdere etatisering van de NMBS.

Indien de regering werkelijk van plan dit organisatie-model op te leggen aan de NMBS, dan druist deze intentie in tegen de Europese richtlijnen over de organisatie van de spoorbedrijven, die de politieke overheden verbieden zich in te laten met het beleid en de interne organisatie van de spoorwegondernemingen. De interne organisatie moet onder verantwoordelijkheid vallen van de raad van bestuur. Met haar diepgaande ingrepen in de bedrijfsorganisatie begaat de regering een flagrante overtreding tegen de Europese regelgeving.

Heeft de regering dit wetsontwerp trouwens voorgelegd aan de Europese Commissie ?

*
* *

De minister wijst erop dat de Europese Commissie op de hoogte werd gebracht. Daarmee voldoet de regering aan haar Europese verplichtingen, aangezien de richtlijn alleen voorziet in een informatieprocedure. In artikel 6 van het wetsontwerp wordt bovendien uitdrukkelijk gesteld dat het wetsontwerp geen afbreuk zal doen aan de naleving van de betreffende Europese richtlijnen. Door de huidige logge organisatie met 22 bedrijfs-eenheden om te vormen in een soepele structuur met zes bedrijfsafdelingen en drie entiteiten zal de onderneming meer slagkracht krijgen. Dit is de wens van de regering, maar het is de raad van bestuur van de NMBS die uiteindelijk zal beslissen hoe de nieuwe organisatiestructuur van de NMBS wordt uitgetekend. Daarom zijn deze ideeën ook in de voorwaardelijke wijze geformuleerd (DOC 50 1422/001, memorie van toelichting pag. 4). Het geschetste organogram kan dus beschouwd worden als een door de regering geformuleerde suggestie, die louter ter informatie is opgenomen en bijgevolg niet bindend is voor de raad van bestuur. Daarom is deze organisatiestructuur ook niet opgenomen in de eigenlijke wettekst.

*
* *

De heer Yves Leterme (CD&V) merkt op dat de regeringscommissaris dus geen bezwaar zal kunnen aantekenen indien de raad van bestuur afwijkt van het door de regering voorgestelde organisatieschema. Anders moet hij er niet alleen de wettelijkheid van de beslissingen van de raad van bestuur garanderen, maar moet hij

L'intervenant fustige cette volonté de vouloir régler jusqu'aux moindres détails, qui démontre une fois de plus que cette majorité entend étatiser davantage la SNCB.

Si le gouvernement a véritablement l'intention d'imposer cette structure à la SNCB, ce serait contraire aux directives européennes relatives à l'organisation des sociétés ferroviaires, qui interdisent aux pouvoirs politiques de s'occuper de la politique et de l'organisation interne des sociétés ferroviaires. L'organisation interne doit relever de la responsabilité du conseil d'administration. En s'immiscant à ce point dans l'organisation de l'entreprise le gouvernement enfreint de manière flagrante la réglementation européenne.

Le gouvernement a-t-il du reste soumis le projet de loi à l'examen à la commission européenne ?

*
* *

La ministre fait observer que la Commission européenne a été informée. Le gouvernement respecte ainsi ses obligations à l'égard de l'Europe, étant donné que la directive prévoit uniquement une procédure d'information. L'article 6 du projet à l'examen dispose du reste expressément que la loi en projet respectera parfaitement les directives européennes correspondantes. La transformation de l'organisation actuelle comprenant 22 entités d'entreprise et caractérisée par la lourdeur, en une structure souple composée de six divisions d'entreprise et trois entités, renforcera la capacité concurrentielle de l'entreprise. Tel est le vœu du gouvernement, mais il appartiendra au conseil d'administration de la SNCB de décider, en dernier ressort, de la manière dont sera définie la nouvelle structure organisationnelle de la SNCB. C'est la raison pour laquelle ces idées sont également formulées au conditionnel (DOC 50 1422/001, exposé des motifs, p. 4). L'organigramme dont on a présenté les grandes lignes peut dès lors être considéré comme une suggestion du gouvernement, suggestion reprise à titre purement informatif et qui n'est dès lors absolument pas contraignant pour le conseil d'administration. C'est également la raison pour laquelle cette structure d'organisation n'est pas non plus reprise dans le texte du projet de loi proprement dit.

*
* *

M. Yves Leterme (CD&V) fait observer que le commissaire du gouvernement ne pourra donc introduire de réclamation si le conseil d'administration déroge au schéma organisationnel proposé par le gouvernement. Autrement, il devrait non seulement garantir la légalité des décisions du conseil d'administration, mais il devrait

er ook over waken dat de intenties van de regering worden nageleefd. Dit laatste betekent dat de opdracht van de regeringscommissaris aanzienlijk zou worden uitgebreid.

Het door de regering uitgetekende organisatiegram holt niet alleen de autonomie van NMBS uit, maar kan bovendien leiden tot een desorganisatie van de spoorwegmaatschappij. Hoe is de autonomie van de bedrijfseenheden te verenigen met de verantwoordelijkheid van het directiecomité voor het dagelijks bestuur en de uitvoering van de beslissingen van de raad van bestuur ?

In haar benadering maakt de regering ook geen onderscheid tussen fundamenteel verschillende entiteiten als B. Cargo, IFB, ABX logistics. Dit wijst op een schromelijk gebrek aan dossierkennis, aangezien bedrijfseenheden van de NMBS hier worden verward met dochterondernemingen.

Bovendien wordt dit organisatiemodel ook doorgetrokken op het vlak van de boekhouding en de jaarrekening. Nochtans beantwoorden de boekhouding en de jaarrekeningen van de NMBS op dit ogenblik reeds aan de Europese richtlijnen. Door de verplichting op te leggen om afzonderlijke jaarrekeningen per bedrijfseenheid op te stellen, wil de minister blijkbaar inzage verkrijgen in de resultaten van de afzonderlijke afdelingen om op deze wijze de autonomie van de NMBS nog verder te kunnen beknotten. Dit is een absurde verzwaring van de boekhoudkundige procedure, die niets te maken heeft met een omzetting van Europese richtlijnen.

De intentie van de minister om zich voortdurend te gaan mengen in de beleidsvoering van de NMBS, blijkt ook uit de bepaling waarin de NMBS verplicht wordt iedere maand aan de minister een verslag voor te leggen van de rekeningen per activiteitssector, samen met een verslag van de thesauriedienst (art. 161 *bis*, §1, zesde lid).

Ten slotte wijst de spreker nog op een aantal slordigheden in de wettekst. In artikel 161 *ter*, §3 legt de regering de NMBS de verplichting op om *financiële verslagen inzake risicobeheer* op te stellen, maar verzuimt ze wel te definiëren wat deze wettelijke termen precies inhouden.

7. De rol van het auditcomité en het benoemings- en bevorderingscomité

De spreker vestigt er de aandacht op dat beide comités reeds bestaan. Ze werden opgericht op grond van een beslissing van de raad van bestuur. Het grote pluspunt

également veiller à ce que les intentions du gouvernement soient respectées, ce qui signifie que sa mission serait considérablement élargie.

L'organigramme élaboré par le gouvernement porte non seulement atteinte à l'autonomie de la SNCB, mais il peut en outre entraîner une désorganisation de la société de chemins de fer. Comment l'autonomie des unités d'entreprise peut-elle être conciliée avec la responsabilité du comité de direction pour la gestion journalière et l'exécution des décisions du conseil d'administration ?

Dans son approche, le gouvernement ne fait pas non plus la distinction entre des unités fondamentalement différentes telles que B. Cargo, IFB et ABX Logistics. Cela dénote une grave méconnaissance du dossier, étant donné que l'on confond ici des entités d'entreprise de la SNCB avec des filiales.

En outre, ce modèle organisationnel est également étendu à la comptabilité et aux comptes annuels. Pourtant, la comptabilité et les comptes annuels de la SNCB sont dès à présent conformes aux directives européennes. En imposant l'obligation d'établir des comptes annuels distincts par entité d'exploitation, la ministre souhaite manifestement pouvoir prendre connaissance des résultats des différents départements afin de pouvoir restreindre encore davantage l'autonomie de la SNCB. Cette obligation alourdit de manière absurde la procédure comptable et est totalement étrangère à la transposition des directives européennes.

L'intention de la ministre de s'immiscer continuellement dans le processus décisionnel de la SNCB ressort également de la disposition qui contraint la SNCB à lui remettre mensuellement un rapport des comptes par secteur d'activités, ainsi qu'un rapport du service de la trésorerie (art. 161 *bis*, § 1^{er}, alinéa 6).

Enfin, l'intervenant relève également certaines négligences dans le texte légal. À l'article 161 *ter*, § 3, le gouvernement oblige la SNCB à établir des *rapports financiers en matière de gestion des risques*, mais il omet de définir précisément la portée de ces termes légaux.

7. Le rôle du comité d'audit et du comité de nominations et de rémunération

L'intervenant souligne que ces deux comités existent déjà. Ils ont été créés par suite d'une décision du conseil d'administration. Le grand avantage en est qu'ils pré-

hiervan is dat deze comités een grote soepelheid hebben op het vlak van de hen toegewezen taken, hun samenstelling en werkwijze. De comités kunnen zich steeds probleemloos aanpassen aan de snel evoluerende realiteit.

Door de samenstelling en werking van beide comités omstandig vast te leggen in de wet, vervangt de regering soepelheid door rigiditeit. Hierbij worden overigens een aantal inconsequenties begaan. Het is bijvoorbeeld heel merkwaardig te moeten vaststellen dat het benoemings- en bevorderingscomité niet betrokken wordt bij de benoeming van de leden van de raad van bestuur.

Hoewel in artikel 162*bis*, §2, tweede lid, uitdrukkelijk wordt bepaald dat de bestuurders worden gekozen overeenkomstig de complementariteit van hun competentie inzake financiële en boekhoudkundige analyse en juridische aspecten, heeft de regering blijkbaar weinig vertrouwen in de door haar aangestelde bestuurders, aangezien in artikel 161*ter*, §3, derde lid, wordt voorzien in de aanstelling van een externe auditeur in het auditcomité. Moet bovendien niet duidelijk worden gesteld dat deze externe auditeur geen deel uitmaakt van het college van revisoren ?

De spreker verwondert er zich over dat het college van revisoren blijkbaar niet kan worden gehoord door het auditcomité, maar wordt vervangen door een externe auditor, die zeker in de aanvangsfase veel minder vertrouwd zal zijn met de waarderings- en boekingsregels van de NMBS.

De vernieuwende visie van de minister op de taak van de regeringscommissaris in het auditcomité roept eveneens vele vragen op.

Volgens de klassieke opvattingen heeft de regeringscommissaris bij een autonoom overheidsbedrijf als opdracht erop toe te zien dat de raad van bestuur de belangen van de overheid als overheid - dus niet als aandeelhouder - niet schendt. Is hij van oordeel dat die belangen worden geschaad, dan kan hij de beslissingen van de raad van bestuur schorsen. Het is een toezichtsfunctie die rechtstreeks verband houdt met de taken van openbare dienst.

Volgens de spreker kan de regeringscommissaris dan ook geen deel uitmaken van het auditcomité, dat werkt als een soort subcomité in opdracht van de raad van bestuur en niet ten behoeve van de algemene vergadering of de politieke overheid.

De bevoegdheid van het auditcomité bestaat eigenlijk uit twee hoofdpodochten : enerzijds de controle op de

sentent une grande souplesse pour ce qui est des tâches qui leur sont confiées, de leur composition et de leur mode de travail. Les comités sont toujours capables de s'adapter sans problème à l'évolution rapide de la réalité.

En fixant la composition et le fonctionnement de deux comités dans la loi, le gouvernement remplace la souplesse par la rigidité. Un certain nombre d'inconséquences ont par ailleurs été commises. C'est ainsi qu'il est curieux de constater que le comité de nominations et de rémunération ne prend pas part à la nomination des membres du conseil d'administration.

Même si l'article 162*bis*, § 2, alinéa 2, dispose explicitement que les administrateurs sont choisis en fonction de la complémentarité de leurs compétences telles que l'analyse financière et comptable et les aspects juridiques, le gouvernement ne fait apparemment guère confiance aux administrateurs qu'il désigne, puisque l'article 161*ter*, § 3, alinéa 3, prévoit la désignation d'un auditeur externe au comité d'audit. Ne conviendrait-il en outre pas de préciser que cet auditeur externe ne fait pas partie du collège des réviseurs ?

L'intervenant s'étonne que le collège des réviseurs ne puisse manifestement pas être entendu par le comité d'audit, mais qu'il soit remplacé par un auditeur externe qui sera bien moins familiarisé, à coup sûr durant la phase initiale, avec les critères d'évaluation et les règles comptables de la SNCB.

La vision innovante que se fait la ministre de la mission du commissaire du gouvernement au comité d'audit soulève également de nombreuses interrogations.

Selon les conceptions classiques, la mission du commissaire du gouvernement dans une entreprise publique autonome consiste à veiller à ce que le conseil d'administration ne porte pas préjudice aux intérêts des pouvoirs publics en tant que tels, donc pas en tant qu'actionnaire. S'il estime que ces intérêts sont lésés, il peut suspendre les décisions du conseil d'administration. Il s'agit d'une fonction de contrôle qui est directement liée aux missions de service public.

Selon l'intervenant, le commissaire du gouvernement ne peut par conséquent pas faire partie du comité d'audit, qui fonctionne comme une espèce de sous-comité pour le compte du conseil d'administration et non pas à l'usage de l'assemblée générale ou du pouvoir politique.

La compétence du comité d'audit couvre en fait deux missions principales : d'une part, contrôler l'organisa-

organisatie en de werking van de interne controle-diensten, anderzijds het bepalen van de waarderings- en boekhoudingsregels die gebruikt worden bij de opstelling van de jaarrekening. In het licht van deze laatste taak is de aanwezigheid van de regeringscommissaris in het auditcomité zinloos, aangezien de jaarrekening op voordracht van de raad van bestuur ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de algemene vergadering.

8. Overwegingen van politieke aard

a. Beoordeling vanuit het Vlaams belang

- Ontgoochelend resultaat inzake inspraak van de gewesten

De pogingen van de Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement om meer inspraak te verwerven in het beleid van NMBS zijn zonder enig resultaat gebleven.

Het denkspoor van aanvullende regionale beheerscontracten tussen de gewesten en de NMBS inzake bijkomende treindiensten blijft een taboe. De mogelijkheid om sommige spoordiensten door de vervoermaatschappij De Lijn te laten exploiteren, wordt evenmin gerealiseerd. De gewesten worden niet vertegenwoordigd in de raad van bestuur. Vlaanderen heeft dus geen enkel medebeslissingsrecht.

Als zoethouder krijgt Vlaanderen alleen een vertegenwoordiging in het oriënteringscomité. De vertegenwoordigers van de gewestelijke vervoermaatschappijen zijn in dit oriënteringscomité evenwel in de minderheid, aangezien de voltallige raad van bestuur ook lid is van dit comité.

- Motie van wantrouwen ten opzichte van de huidige gedelegeerd bestuurder

Zoals reeds uitvoerig werd aangetoond in punt 5, krijgt de heer Etienne Schouppe voortaan een Franstalige waakhond naast zich. Met de invoering van de dubbele handtekening wordt de gedelegeerd bestuurder onder Franstalige voogdij geplaatst.

Aangezien de traditie binnen de NMBS wil dat de voorzitter van een andere taalaanhorigheid is dan de gedelegeerd bestuurder, krijgen we een Franstalig overwicht aan de top van de onderneming. Tegenover de Nederlandstalige gedelegeerd bestuurder Etienne Schouppe staan de Franstalige voorzitter van de raad van bestuur Michel Damar en de nog aan te stellen Franstalige directeur-generaal. Op deze wijze kunnen voor de Vlaamse treinreiziger nadelige beslissingen worden afgedwongen.

tion et le fonctionnement des services de contrôle interne, d'autre part, déterminer les critères d'évaluation et les règles comptables qui sont utilisées pour arrêter les comptes annuels. A la lumière de cette dernière mission, la présence du commissaire du gouvernement au comité d'audit est dépourvue de sens, étant donné que les comptes annuels sont soumis à l'approbation de l'assemblée générale sur proposition du conseil d'administration.

8. Considérations d'ordre politique

a. Évaluation sous l'angle de l'intérêt de la Flandre

- Résultat décevant en ce qui concerne la participation des régions

Les tentatives du gouvernement flamand et du Parlement flamand visant à accroître leur participation à l'élaboration de la politique de la SNCB ont été totalement infructueuses.

La piste de réflexion de contrats de gestion régionaux complémentaires à conclure entre les régions et la SNCB en ce qui concerne des trains supplémentaires demeure un tabou. La possibilité de confier l'exploitation de certaines lignes ferroviaires à la société de transport *De Lijn* n'est pas non plus concrétisée. Les régions ne sont pas représentées au sein du conseil d'administration. La Flandre n'a donc aucun droit de codécision.

La Flandre se voit uniquement octroyer, à titre de consolation, une représentation au sein du comité d'orientation. Les représentants des sociétés régionales de transport sont toutefois minoritaires au sein de ce comité d'orientation, étant donné que tous les membres du conseil d'administration siègent également au sein de ce comité.

- Motion de méfiance à l'égard de l'actuel administrateur délégué

Ainsi qu'il a été démontré à suffisance au point 5, M. Etienne Schouppe se voit désormais adjoindre un chien de garde francophone. Avec l'instauration de la double signature, l'administrateur délégué est placé sous tutelle francophone.

Étant donné que la tradition à la SNCB veut que le président soit d'un autre régime linguistique que l'administrateur délégué, il y aura donc une prépondérance francophone à la tête de l'entreprise. Face à l'administrateur délégué d'expression néerlandaise, Etienne Schouppe, se trouvent le président du d'expression française du conseil d'administration, Michel Damar, et le directeur général d'expression française, qui doit encore être nommé. Cette structure permet d'imposer des décisions défavorables aux usagers flamands des chemins de fer.

- Het gebrek aan objectieve criteria en netnormeringen bij de exploitatie en het onderhoud van de lijnen

Hierdoor kunnen de communautaire onevenwichten blijven verder bestaan. Meer rendabele lijnen in Vlaanderen krijgen dikwijls een minder aantrekkelijke dienstverlening dan zeer onrendabele lijnen in Wallonië.

Volgende cijfers die afkomstig zijn uit de reizigersstellingen 2000 van de NMBS ondersteunen deze stelling.

De regionale opsplitsing van de opstappende reiziger levert volgende verdeling op : 45 % in Vlaanderen, 26 % in Brussel en 29 % in Wallonië.

Van de 100 zwakste stations bevinden er zich 80 in Wallonië en 20 in Vlaanderen, van de 200 zwakste stations zijn er 134 in Wallonië, 63 in Vlaanderen en 3 in Brussel, van de 250 zwakste stations zijn er in 160 in Wallonië, 86 in Vlaanderen en 4 in Brussel.

Van de 100 sterkste stations zijn er dan weer 40 in Wallonië, 49 in Vlaanderen en 11 in Brussel. Van de 50 sterkste stations bevinden er zich 16 in Wallonië, 26 in Vlaanderen en 8 in Brussel.

Nochtans wil de spreker het principe van de universele dienstverlening niet in vraag stellen. Ook een dun bevolkte regio moet aanspraak kunnen maken op degelijke dienstverlening. Het is dan ook nuttig om het trein-aanbod binnen een zwakke Vlaamse spoorregio als de Kempen en Limburg te vergelijken met dit van minder sterke spoorregio's in Wallonië (zie DOC50 1422/002), amendement nr 9).

De resultaten van deze vergelijking wijzen op een eenzijdig Franstalig voordeel. Dit is een onhoudbare situatie. Door de invoering van objectieve criteria en netnormeringen zou men daarentegen wel in staat zijn om een duurzame, op transparante afspraken gebaseerde solidariteit tussen de gewesten te organiseren. Dit geldt trouwens ook voor andere beleidsterreinen zoals de sociale zekerheid en het arbeidsmarktbeleid.

De heer Lode Vanoost (Agalev-Ecolo) merkt op dat in de lijst van de heer Leterme ook voorbeelden te vinden zijn, waarbij Vlaanderen een voordeliger regeling heeft dan Wallonië. De gehanteerde selectiemethode vindt hij allerminst overtuigend. Solidariteit moet in de eerste plaats georganiseerd worden op basis van relevante criteria.

De heer Jean Depreter (PS) vindt dat de heer Leterme een karikaturaal beeld heeft geschetst. Een dergelijke vergelijking is alleen zinvol als er wetenschappelijke criteria worden gebruikt.

- L'absence de critères objectifs et de normes en matière de réseau pour l'exploitation et l'entretien des lignes

Cette lacune permet de maintenir les déséquilibres communautaires. Certaines lignes plus rentables situées en Flandre se voient souvent offrir un service moins avantageux que certaines lignes très déficitaires en Wallonie.

Les chiffres suivants, provenant des comptages de voyageurs de la SNCB en 2000, étayent cette thèse.

Il ressort de la ventilation régionale des voyageurs à l'embarquement que la répartition est la suivante : 45% en Flandre, 26% à Bruxelles et 29% en Wallonie. Sur les 100 gares les moins bien desservies, 80 sont situées en Wallonie et 20 en Flandre ; sur les 200 gares les moins bien desservies, 134 sont situées en Wallonie, 63 en Flandre et 3 à Bruxelles ; sur les 250 gares les moins bien desservies, 160 sont situées en Wallonie, 86 en Flandre et 4 à Bruxelles.

Quant aux 100 gares les mieux desservies, 40 sont situées en Wallonie, 49 en Flandre et 11 à Bruxelles. Sur les 50 gares les mieux desservies, 16 sont situées en Wallonie, 26 en Flandre et 8 à Bruxelles.

L'intervenant ne veut toutefois pas remettre en question le principe du service universel. Une région à faible densité de population doit, elle aussi, pouvoir bénéficier d'un service de qualité. Il est dès lors utile de comparer l'offre de trains dans une région flamande mal desservie par le chemin de fer, comme la Campine et le Limbourg, avec celle existant dans des régions aussi mal desservies situées en Wallonie (voir DOC 50 1422/002, amendement n° 9)

Il ressort de cette comparaison que les francophones bénéficient d'un avantage unilatéral. Cette situation est inadmissible. L'instauration de critères objectifs et de normes objectives en matière de réseau permettrait par contre d'organiser une solidarité durable, basée sur des accords transparents entre les régions. C'est d'ailleurs également vrai dans d'autres domaines tels que la sécurité sociale et la politique en matière d'emploi.

M. Lode Vanoost (Agalev-Ecolo) fait observer que l'on trouve également dans la liste de M. Leterme des cas où la Flandre est favorisée par rapport à la Wallonie. Il trouve que la méthode appliquée n'est absolument pas convaincante. La solidarité doit être organisée en premier lieu sur la base de critères pertinents.

M. Jean Depreter (PS) estime que M. Leterme a donné une image caricaturale de la situation. Une telle comparaison n'a de sens que si l'on utilise des critères scientifiques.

De 60/40-verdeelsleutel beantwoordt aan de realiteit en leidt niet tot flagrante onevenwichten bij de verdeling van de middelen tussen de gewesten.

De spreker gelooft evenwel niet zogenaamde « objectieve » maatstaven. Zo berust de vergelijking van de heer Leterme op een beperkt aantal criteria zoals reizigers-aantal en het aantal treinen per werkdag. Door uit te gaan van andere maatstaven kan men een heel ander beeld creëren.

*
* *

De heer François Bellot (PRL FDF MCC) wijst erop dat het nuttig zou zijn om de vergelijking uit te breiden tot het aantal reizigers per afgelegde kilometer. De afstand tussen Antwerpen en Brussel bedraagt bijvoorbeeld 55 km, terwijl een traject zoals Libramont-Brussel 125 km lang is. Een op deze maatstaf uitgevoerde vergelijking zou een heel ander beeld opleveren. Bovendien moet men spoorlijnen van hetzelfde belang vergelijken. Ten slotte moet worden opgemerkt dat het huidige treinaanbod het resultaat is van de invoering van het IC/IR-plan, dat werd uitgewerkt door de huidige raad van bestuur.

Het vraagstuk moet ook vanuit de aanbodzijde worden bekeken. Door het creëren van betere treinverbindingen in de Ardennen met het Groot-Hertogdom Luxemburg is bijvoorbeeld het aantal pendelaars naar het Groot-Hertogdom sterk gestegen.

*
* *

De heer Yves Leterme (CD&V) vervolgt zijn betoog. In zijn overwegingen van politieke aard wenst hij nog aandacht te besteden aan twee belangrijke knelpunten.

b. De verzelfstandiging van de bedrijfseenheden is een dubbelzinnige operatie.

De verzelfstandiging van de bedrijfseenheden kan door dit wetsontwerp worden bemoeilijkt. In de memorie van toelichting is er weliswaar sprake van een hergroepering, maar in de wettekst wordt hierin niet voorzien. Volgens de wettekst is dit slechts een mogelijkheid.

De voorgestelde reorganisatie bemoeilijkt alleszins de verzelfstandiging van het internationaal reizigersvervoer. Waarom moeten de treinbestuurders in een aparte eenheid worden ondergebracht en kunnen zij niet verdeeld worden over de entiteiten *binnenlands personenvervoer*, *internationaal personenvervoer* en *goederenvervoer*.

La clé de répartition 60/40 répond à la réalité et ne crée donc pas de déséquilibres flagrants dans la répartition des moyens entre les régions.

L'intervenant rejette toutefois ces critères dits « objectifs ». C'est ainsi que la comparaison de M. Leterme s'appuie sur un nombre limité de critères, comme le nombre de voyageurs et le nombre de trains par jour ouvrable. En se basant sur d'autres critères, il est possible d'obtenir une image tout à fait différente.

*
* *

M. François Bellot (PRL FDF MCC) fait observer qu'il serait utile d'élargir la comparaison au nombre de voyageurs par kilomètre parcouru. La distance entre Anvers et Bruxelles représente par exemple 55 km, alors qu'un trajet tel que celui entre Libramont et Bruxelles fait 125 km. Une comparaison basée sur ce critère donnerait un résultat radicalement différent. En outre, il faut comparer des lignes ferroviaires de même importance. Enfin, il y a lieu de remarquer que l'offre de trains actuelle est le résultat de l'instauration du plan IC/IR, qui a été élaboré par le conseil d'administration actuel.

La question doit également être abordée sous l'angle de l'offre. La création de meilleures liaisons ferroviaires entre les Ardennes et le Grand-Duché de Luxembourg a par exemple eu pour effet d'accroître sensiblement le nombre de navetteurs vers le Grand-Duché.

*
* *

M. Yves Leterme (CD&V) poursuit son exposé en attirant l'attention sur deux problèmes importants dans le cadre de reconsidérations d'ordre publiques.

b. L'autonomisation des entités d'entreprise est une opération ambiguë.

L'autonomisation des entités d'entreprise peut être rendue difficile par ce projet de loi. On parle certes de regroupement dans l'exposé des motifs, mais rien n'est prévu à cet égard dans le texte de la loi. Selon celui-ci, il ne s'agit que d'une possibilité.

La réorganisation proposée entravera en tout état de cause l'autonomisation la privatisation du transport international de voyageurs. Pourquoi les conducteurs de train doivent-ils être regroupés dans une entité distincte et ne peuvent-ils pas être répartis parmi les entités *transport national de personnes*, *transport international de personnes* et *transport de marchandises*.

Behoort het trouwens tot de bevoegdheid van de regering om dergelijke keuzes te maken en in de plaats te treden van de raad van bestuur van de NMBS ? De Europese richtlijnen garanderen de spoorbedrijven immers een ruime autonomie inzake hun interne organisatie.

c. Het fileprobleem wordt niet doortastend aangepakt.

De regering heeft als mobiliteitsdoelstelling vooropgesteld dat de spoorwegen in het jaar 2010 50 % meer reizigers en goederen moeten vervoeren. De financiering blijft evenwel in gebreke, aangezien de NMBS verplicht wordt het investeringsplan te financieren via de vervreemding van een deel van haar patrimonium. Het valt dan ook te betwijfelen of het investeringsplan deze doelstelling zal kunnen waarmaken.

Het opdrijven van de capaciteit tijdens de daluren lost het file-probleem trouwens niet op, aangezien de files in hoofdzaak worden veroorzaakt door het pendelverkeer van en naar het werk.

Conclusie

De CD&V-fractie betwist niet dat aanpassingen van de structuur van de NMBS noodzakelijk zijn.

In het ter bespreking voorliggende wetsontwerp zitten er evenwel een aantal storende lacunes. Nergens wordt er gesproken over de oprichting van een instituut voor het spoorvervoer. Er worden geen netnormeringen ingevoerd.

Verder schuilen er in het wetsontwerp een reeks zeer nefaste elementen die de bureaucratiesering en politisering zullen doen toenemen.

Zonder grondige amendering kan dit wetsontwerp niet op de steun rekenen van de CD&V-fractie.

*
* *

Mevrouw Brepoels (VU&ID) geeft aan dat de herstructurering van de NMBS reeds meermalen werd besproken binnen de regeringscoalitie. Het doel van de herstructurering is – volgens de tweede beleidsverklaring van de eerste minister – de mobiliteit te bevorderen en het treinvervoer van reizigers en goederen tegen 2010 met 50% te verhogen. De vraag is of deze doelstelling met het huidige ontwerp kan worden bereikt.

Le gouvernement a-t-il d'ailleurs compétence pour opérer de pareils choix et se substituer au conseil d'administration de la SNCB ? Les directives européennes garantissent en effet aux sociétés de chemin de fer une large autonomie interne en matière d'organisation.

c. Le problème des embouteillages n'est pas réglé efficacement

L'objectif poursuivi par le gouvernement en matière de mobilité est d'accroître le transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises de 50 % d'ici 2010. Cependant, le financement fait défaut dès lors que la SNCB est contrainte de financer le plan d'investissements en vendant une partie de son patrimoine. On peut dès lors se demander si le plan d'investissements permettra d'atteindre cet objectif.

Augmenter la capacité pendant les heures creuses ne résout d'ailleurs pas le problème des embouteillages, ceux-ci essentiellement occasionnés par les navetteurs qui se rendent au travail et qui en reviennent.

Conclusion

La fraction CD&V ne conteste pas qu'il est nécessaire d'apporter certaines modifications à la structure de la SNCB. Le projet de loi à l'examen présente cependant des lacunes gênantes. Il n'est aucunement question de la création d'un institut du transport ferroviaire. Aucune norme concernant le réseau n'est prévue.

En outre, le projet de loi comprend un certain nombre de points très négatifs qui renforceront la bureaucratiesation et la politisation.

S'il n'est pas amendé en profondeur, le projet de loi à l'examen ne sera pas soutenu par le groupe CD&V.

*
* *

Mme Brepoels (VU&ID) indique que la restructuration de la SNCB a déjà été examinée à de nombreuses reprises au sein de la coalition gouvernementale. Selon la deuxième déclaration de politique du premier ministre, l'objectif de la restructuration est de favoriser la mobilité et d'accroître de 50% le transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises d'ici 2010. Se pose la question de savoir si le projet à l'examen permettra d'atteindre cet objectif.

De spreekster gaat uitgebreid in op de historiek van het totstandkomen van het huidige wetsontwerp. Zij onderstreept hierbij dat het ontwerp het akkoord weergeeft van de regeringscoalitie na een onderhandelingsproces van 2 jaar en dat dit niet zonder hindernissen is gebeurd. De spreekster onderlijnt dat een eerste plan tot herstructurering van de NMBS dateert van oktober 2000. In de Ministerraad van maart 2001 wordt een nieuw plan aangenomen. De meest belangrijke punten uit dit laatste ontwerp zijn volgens het lid dat de gewesten niet zeten in de raad van bestuur, zoals was bepaald in het plan van oktober 2000, en dat de verdeelsleutel 40/60 voor de investeringen het haalt op objectieve criteria.

Het lid merkt op dat het huidige ontwerp ook nog op andere punten afwijkt van de twee vorige herstructureringsplannen en een compromis blijkt te zijn, waarbij een totaalvisie op langere termijn ontbreekt. Bovendien betreurt het lid dat de aanbevelingen van de audit van het Rekenhof, weinig of niet aan bod komen. Deze aanbevelingen hadden onder meer betrekking op: de noodzaak van het creëren van een onafhankelijke instantie die zou moeten optreden bij de toekenning en tarifiering van de infrastructuurcapaciteit; de wijze van benoeming en selectie van onafhankelijke bestuurders; de dubbele rol van de regeringscommissaris; het voorkomen van belangenvermenging tussen het personeel van de NMBS en van de filialen. Ook deze punten verdienen uitleg.

De spreekster formuleert de volgende opmerkingen en vragen:

1. In het kader van "corporate governance" moet een efficiënte en doelmatige werking van de raad van bestuur worden bereikt. Het aantal leden van de raad van bestuur wordt beperkt. Er worden echter een aantal bijkomende comités gecreëerd, zoals bv het strategisch comité en het oriënteringscomité. De bevoegdheden en de werking van deze verschillende instanties zijn echter niet altijd duidelijk afgelijnd. Een voorbeeld daarvan is de voorbereiding en onderhandeling van het investeringsplan. Zowel het strategisch comité, de raad van bestuur als het oriënteringscomité spelen een rol bij de totstandkoming van het investeringsplan. Het is echter niet duidelijk waar het zwaartepunt ligt bij het totstandkomen van de beslissing. Over het algemeen is aldus Mevrouw Brepoels meer duidelijkheid over de afbakening van de bevoegdheid en de werking van al de in het wetsontwerp opgenomen organen nodig.

2. De beslissing van de Ministerraad van maart stelde dat een duidelijke strategie moet worden uitgewerkt in-

L'intervenante détaille l'historique de l'élaboration du projet de loi à l'examen, et souligne à cette occasion que le projet reflète l'accord intervenu au sein de la coalition gouvernementale au terme d'un processus de négociation qui a duré deux ans et qui ne s'est pas déroulé sans heurt. L'intervenante souligne également qu'un premier plan de restructuration de la SNCB date d'octobre 2000. Le Conseil des ministres adopte un nouveau plan en mars 2001. Selon la membre, les caractéristiques principales de ce dernier projet sont que les régions ne siègent pas au conseil d'administration, contrairement à ce que prévoyait le plan d'octobre 2000, et que la clef de répartition 40/60 en matière d'investissements prévaut sur des critères objectifs.

La membre observe que le projet à l'examen diffère des deux plans de restructuration précédents sur d'autres points également, et qu'il est manifestement un compromis dépourvu d'une vision globale à long terme. La membre déplore en outre que l'on n'ait guère, voire pas du tout tenu compte des recommandations de l'audit de la Cour des comptes. Ces recommandations portaient notamment sur : la nécessité de créer une instance indépendante chargée d'intervenir dans l'octroi et dans la tarification de la capacité d'infrastructure; le mode de nomination et de sélection d'administrateurs indépendants; le double rôle du commissaire du gouvernement; la nécessité de prévenir toute confusion d'intérêts entre le personnel de la SNCB et celui de ses filiales. Ces points nécessitent également des explications.

L'intervenante formule les observations et questions suivantes:

1. Dans le cadre de la « *corporate governance* », il faut que le conseil d'administration fonctionne efficacement. Le nombre de membres du conseil d'administration est limité. Un certain nombre de comités sont toutefois créés, comme, par exemple, le comité stratégique et le comité d'orientation. Les compétences et les modalités de fonctionnement de ces différentes instances ne sont toutefois pas toujours définies clairement. La préparation et la négociation du plan d'investissements constituent un exemple à cet égard. Tant le comité stratégique que le conseil d'administration et le comité d'orientation jouent un rôle dans l'élaboration du plan d'investissements. On ne sait toutefois pas très bien quelle instance a le plus de poids dans le processus décisionnel. D'une manière générale, Mme Brepoels estime qu'il faudrait préciser les compétences et les modalités de fonctionnement de tous les organes prévus dans le projet de loi.

2. La décision du Conseil des ministres du mois de mars prévoyait qu'il fallait élaborer une stratégie précise

zake de mandaten van de bestuurders van de filialen. Niets is daarvan opgenomen in het ontwerp. Kan de minister aanduiden waar dit eventueel wel wordt behandeld?

3. De discretieplicht van de bestuurders is in het wetsontwerp ingeschreven weliswaar zonder sanctie. De politieke banden tussen bestuurders en politieke partijen zullen deze plicht alvast niet bevorderen.

4. De transparantie met betrekking tot de totale vergoedingen van de bestuursleden van de NMBS en de filialen moet worden gewaarborgd, evenals de omschrijving van duidelijke criteria over gecumuleerde verloningen. Het wetsontwerp zou dit moeten regelen.

5. De benoeming van de leden van de raad van bestuur moet gebeuren op grond van bekwaamheid. Het huidig ontwerp maakt echter niet duidelijk hoe politieke benoemingen kunnen worden uitgesloten. Bovendien beperkt het huidig ontwerp de mogelijkheid van de bestuurders om te beslissen op grond van louter objectieve criteria. In welke mate kan bv. een bestuurder een investeringsplan goedkeuren dat per definitie niet optimaal is voor de onderneming omdat hij gebonden is aan de 40/60 sleutel. De in het wetsontwerp beoogde onafhankelijkheid is dus onmogelijk te bereiken, indien dergelijke beperkingen blijvend door de minister kunnen worden opgelegd.

6. De strategische raad zoals bepaald in het ontwerp van maart is uiteengevallen in een strategisch comité en een oriënteringscomité. De vraag is waarom deze raad weer is uiteengevallen in twee comités. Is dit op aanvraag van de gewesten zelf of op aanvraag van de vakbonden? Om de vertegenwoordiging van de gewesten te regelen zijn er volgens mevrouw Brepoels twee mogelijkheden. Ofwel worden ze opgenomen in de raad van bestuur. Ofwel worden ze samen met de vakbonden vertegenwoordigd in het strategisch comité, zoals bepaald was in het voorstel van maart. In dit laatste geval moet het oriënteringscomité terug worden afgeschaft. Een vertegenwoordiging van de werkgeversorganisaties in het strategisch comité zou ook opportuun zijn. Zij kunnen maatregelen nemen en voorstellen doen om zowel het goederen als het reizigersverkeer te bevorderen.

7. In het huidig ontwerp wordt de rol van de gewesten niet geconcretiseerd. De vraag is of het samenwerkingsakkoord tussen de NMBS en de gewesten reeds werd afgesloten. Zo ja, graag kopie.

en ce qui concerne les mandats des administrateurs des filiales. Rien de tel ne se retrouve dans le projet. La ministre pourrait-elle préciser où ces questions sont éventuellement abordées ?

3. Le devoir de discrétion des administrateurs est inscrit dans la loi, même s'il n'est assorti d'aucune sanction. Les liens politiques qui existent entre les administrateurs et les partis politiques.

4. La transparence concernant les rémunérations totales des membres des organes de gestion de la SNCB et des filiales doit également être garantie, tout comme la fixation de critères précis en matière de cumul de rémunérations. Cela devrait être prévu dans le projet de loi.

5. Les membres du conseil d'administration doivent être nommés en fonction de leurs compétences. On ne voit toutefois pas bien, à la lecture du projet à l'examen, comment les nominations politiques peuvent être exclues. Il limite en outre la possibilité des administrateurs de décider sur la base de critères purement objectifs. Dans quelle mesure un administrateur peut-il, par exemple, approuver un plan d'investissement qui n'est, par définition, pas idéal pour l'entreprise puisqu'il est soumis à la clé de répartition 40/60. L'objectif d'indépendance poursuivi par le projet ne peut donc être atteint si le ministre peut continuer à imposer de telles contraintes.

6. Le conseil stratégique prévu dans le projet du mois de mars a éclaté en un comité stratégique et un comité d'orientation. Reste à savoir pourquoi ce conseil a été scindé en deux comités. Est-ce à la demande des régions mêmes ou à la demande des organisations syndicales ? Mme Brepoels estime qu'il existe deux possibilités pour régler la représentation des régions. Ou bien, elles sont intégrées au conseil d'administration, ou bien, elles sont représentées avec les organisations syndicales au sein du comité stratégique, ainsi que le prévoyait la proposition du mois de mars. Dans ce dernier cas, il conviendrait de supprimer le comité d'orientation. Il serait également opportun que les organisations patronales soient représentées au sein du comité stratégique. Elles peuvent prendre des mesures et formuler des propositions tendant à promouvoir tant le transport de marchandises que le transport de voyageurs.

7. Le rôle des régions n'est pas concrétisé dans le projet à l'examen. On peut se demander si l'accord de coopération entre la SNCB et les régions a déjà été conclu. Si c'est la cas, l'intervenante souhaite en obtenir une copie.

8. Het bindend advies van de comités is zeer relatief gezien de mogelijke afwijking ervan door een beslissing van de raad van bestuur.

9. Wat is er gebeurd met de oprichting van het intergouvernementeel comité voor openbaar vervoer waartoe besloten was in de beslissing van de Minister-raad van maart. Dit comité zou de permanente samenwerking met de gewesten op vlak van openbaar vervoer regelen. Moet of zal dit comité worden opgericht in het kader van deze wet of door middel van een apart besluit? De uitvoering van het meerjarenplan inzake investeringen zou immers ook door dit intergouvernementeel comité moeten worden opgevolgd en gecontroleerd.

10. De adviesraad voor gebruikers moest worden hervormd op basis van een dynamische formule. Ook daarover is niets opgenomen in het voorliggend ontwerp. Zal dit in een afzonderlijk besluit worden opgenomen?

11. De structuur van het bedrijf wordt in de memorie van toelichting tot in de details beschreven. Waarom wordt dit niet herhaald in het wetsontwerp? Wie zal de definitieve structuur bepalen en wat is de waarde van de voorstellen van de regering in de memorie van toelichting?

12. De regeringscommissaris heeft meer bevoegdheden gekregen, doch ook het Rekenhof had aanbevelingen daarover geformuleerd, die echter nergens zijn opgenomen. De periode van het opschortend beroep blijkt beperkt tot 4 dagen. De pro-actieve rol, ook van de bevoegde minister, wordt daardoor bemoeilijkt.

*
* *

De heer Ludo Van Campenhout (VLD) merkt op dat met dit wetsontwerp twee doelstellingen worden nagestreefd: enerzijds de verbetering van de relaties tussen de staat en de NMBS, anderzijds de verbetering van de prestaties van de NMBS, zowel bij de uitoefening van haar opdrachten van openbare dienst als voor haar commerciële activiteiten.

Aangezien de problematiek van de vakbondsvertegenwoordiging in vorige uiteenzettingen reeds uitvoerig is belicht, wenst de spreker bij de beoordeling van dit wetsontwerp de aandacht toe te spitsen op de belangen van de gebruikers en de overheid als aandeelhouder van de NMBS.

Het voorliggende wetsontwerp is het resultaat van moeilijk compromis. Voor de VLD is het dan ook geen volmaakte tekst. De modernisering van een complex en bureaucratisch overheidsbedrijf als de NMBS mag even-

8. Le caractère obligatoire de l'avis des comités est très relatif, étant donné que les décisions du conseil d'administration, peuvent y déroger.

9. Qu'est-il advenu de la création du comité intergouvernemental pour les transports en commun, qui avait été décidée en Conseil des ministres en mars dernier. Ce comité devait régler la collaboration permanente avec les régions en ce qui concerne les transports en commun. Sera-t-il constitué dans le cadre de la loi en projet ou par la voie d'un arrêté distinct? Ce Comité intergouvernemental devrait en effet aussi assurer le suivi et le contrôle de la mise en œuvre du plan pluriannuel en matière d'investissements.

10. Le conseil consultatif des usagers devait être réformé sur la base d'une formule dynamique. Le projet à l'examen ne contient aucune disposition à ce sujet. Cette réforme fera-t-elle l'objet d'un arrêté distinct?

11. La structure de l'entreprise est décrite en détail dans l'exposé des motifs. Pourquoi ne pas avoir procédé de même dans le dispositif? Qui déterminera la structure définitive et quelle est la valeur des propositions gouvernementales figurant dans l'exposé des motifs?

12. Le commissaire du gouvernement s'est vu conférer davantage de compétences, mais la Cour des comptes avait, elle aussi, formulé à ce sujet des recommandations qui ne figurent toutefois nulle part. La période de recours suspensif est limitée à quatre jours. Celui-ci compromet la fonction proactive, y compris celle incombant au le ministre compétent.

*
* *

M. Ludo Van Campenhout (VLD) fait remarquer que l'objectif de ce projet de loi est double: d'une part, l'amélioration des relations entre l'État et la SNCB et, d'autre part, l'amélioration des performances de la SNCB, tant dans l'accomplissement de ses missions de service de public que dans l'exercice de ses activités commerciales.

Étant donné que la problématique de la représentation syndicale a déjà été examinée en détail précédemment, l'intervenant souhaite attirer l'attention, à l'occasion de l'examen de ce projet de loi, sur les intérêts des usagers et de l'État, en tant qu'actionnaire de la SNCB.

Le projet de loi à l'examen est le résultat d'un compromis difficile. Le VLD ne le considère dès lors par comme un texte parfait. La modernisation d'une entreprise publique complexe et bureaucratique comme la

wel niet onderschat worden. De grote verdienste van deze regering is dat ze de moed heeft gehad om hervormingen door te voeren die in de eerste plaats de reiziger ten goede zullen komen. Er wordt gezorgd voor meer transparantie, objectiviteit en onafhankelijkheid. De kwaliteit van de NMBS staat opnieuw centraal. In het wetsontwerp wordt een nieuw proces uitgetekend om tot een degelijk beheerscontract te komen. De nieuwe bestuurders moeten dan ook zo snel mogelijk worden aangesteld. Zij zullen worden geselecteerd op basis van hun onafhankelijkheid en managementkwaliteiten. Wat betreft de diverse bezoldigingen van de bestuurders, wordt er ook een grotere transparantie gecreëerd. Deze transparantie zou trouwens mogen uitgebreid worden tot de bestuurders van andere overheidsbedrijven, parastalen en alle andere instellingen die toelagen van de overheid ontvangen.

De voorgestelde hervormingen gaan evenwel niet ver genoeg. De spreker betreurt het dat een aantal kansen onbenut zijn gebleven en verwijst hierbij naar volgende pijnpunten waar onvoldoende aandacht aan werd besteed :

- De complexe en ondoorzichtige relatie tussen de NMBS en de overheid, de stroeve werking van de beheersorganen van de spoorwegmaatschappij ;
 - De oprichting van afzonderlijke bedrijfseenheden met gescheiden boekhouding voor reizigersvervoer, infrastructuur en goederenvervoer, waar inbreng van privékapitaal mogelijk is, is niet tot stand gekomen. Nochtans ligt een dergelijke opsplitsing volledig in de lijn van de Europese regelgeving.
 - Het ontbreken van een rechtstreekse vertegenwoordiging in de gewesten in de bestuursorganen. Wil men werkelijk dat het investeringsplan en het beheerscontract de resultanten worden van een geïntegreerd mobiliteitsbeleid, dan is het ontbreken van een vertegenwoordiging van de gewesten in de raad van bestuur een gemiste kans om deze doelstelling te verwezenlijken. Zowel het wegvervoer, de binnenvaart als de havenbeleid zijn immers gewestelijke bevoegdheden.
 - Het behoud van de 60/40 verdeelsleutel.
- Het triomfalisme van sommigen over het behoud van deze verdeelsleutel wekt jammer genoeg de indruk dat deze verdeling niet gebaseerd zou zijn op een objectieve bedrijfseconomische benadering, maar louter regionale belangen moet dienen.
- Voor het structurele exploitatietekort worden er geen oplossingen uitgewerkt.
 - Er wordt niet ingespeeld op de evolutie in de Europese regelgeving i.v.m. de spoorwegen, waarbij een afzonderlijke "netprovider", los van mogelijke exploitanten, verplicht wordt.

SNCB ne doit toutefois pas être sous-estimée. Le grand mérite de ce gouvernement est d'avoir eu le courage d'opérer des réformes qui bénéficieront en premier lieu à l'utilisateur. Celles-ci sont de nature à créer davantage de transparence, d'objectivité et d'indépendance. La qualité de la SNCB figure de nouveau au centre des préoccupations. Le projet de loi définit une nouvelle procédure visant à aboutir à l'élaboration d'un contrat de gestion correct. Les nouveaux administrateurs doivent dès lors être nommés le plus rapidement possible. Ils seront sélectionnés en fonction de leur indépendance et de leurs qualités de gestionnaire. Les diverses rémunérations accordées aux administrateurs font également l'objet d'une plus grande transparence, transparence qui pourrait d'ailleurs être étendue à la rémunération des administrateurs des autres entreprises publiques, des parastataux et de tous les autres organismes qui reçoivent des subventions des pouvoirs publics.

Les réformes proposées ne vont toutefois pas assez loin. L'intervenant déplore que l'on ait laissé passer certaines occasions et renvoie à cet égard aux problèmes suivants, qui n'ont pas fait l'objet d'une attention suffisante :

- La relation complexe et opaque entre la SNCB et les pouvoirs publics, le mauvais fonctionnement des organes de gestion de la société des chemins de fer ;
 - On n'a pas créé d'entités distinctes, dotées d'une comptabilité séparée, pour le transport de voyageurs, pour l'infrastructure et pour le transport de marchandises, permettant l'apport de capitaux privés. Une telle scission s'inscrit pourtant dans le droit fil de la réglementation européenne.
 - L'absence de représentation directe des régions au sein des organes de gestion. Si l'on voulait vraiment que le plan d'investissements et le contrat de gestion soient les résultantes d'une politique intégrée en matière de mobilité, on aurait dû veiller à ce que les régions soient représentées au conseil d'administration. Tant le transport par routes, la navigation intérieure que la politique portuaire constituent en effet des compétences régionales.
 - Le maintien de la clé de répartition 60/40.
- Le triomphalisme affiché par certains à propos du maintien de cette clé de répartition porte malheureusement à croire que cette répartition ne serait pas fondée sur une approche objective en matière d'économie d'entreprise, mais doit servir des intérêts purement régionaux.
- Aucune solution n'est élaborée en ce qui concerne le déficit d'exploitation structurel.
 - Il n'est pas tenu compte de l'évolution de la réglementation européenne en matière de chemins de fer, réglementation rendant obligatoire la présence d'un « netprovider » distinct, indépendant d'exploitants éventuels.

- De ABX-problematiek wordt niet doortastend genoeg aangepakt.

Toch verdient het wetsontwerp een positieve beoordeling, aangezien er een hele reeks verbeteringen worden gerealiseerd. Volgende pluspunten kunnen worden aangestipt :

- Door de scheiding tussen de raad van bestuur en het directiecomité vermindert de kans op belangenvermenging.
- De invoering van een analytische boekhouding zorgt voor een grotere transparantie in de boekhouding.
- De introductie van het bedrijfsprincipe dat de overheid als aandeelhouder kan beoordelen of het management de belangen van de overheid nog langer dient en indien nodig, kan ingrijpen.
- De onverenigbaarheid van mandaten met een politiek mandaat.

Ten slotte wijst de spreker erop dat de goedkeuring van dit wetsontwerp in geen geval gekoppeld kan worden aan de ratificatie van het samenwerkingsakkoord met betrekking tot het tienjarig investeringsplan. Aangezien dit samenwerkingsakkoord reeds is goedgekeurd op federaal niveau, creëert de ratificatie ervan trouwens geen bijkomende garanties.

B. Antwoorden van de minister

Voorgeschiedenis wetsontwerp

Het ter bespreking voorliggend wetsontwerp kan niet als een zogenaamde « motie van wantrouwen » worden gezien ten aanzien van één of meerdere personen die de NMBS tot dusver geleid hebben. De historiek van het wetsontwerp spreekt dit tegen. De wet van 1991 op de overheidsbedrijven, die nu al tien jaar oud is, regelde de verhouding tussen de noodzakelijke autonomie van de NMBS en het even noodzakelijk toezicht van de Belgische Staat, niet alleen als aandeelhouder à 99,8 %, maar vooral als behoeder van de overheidsmiddelen die naar de NMBS zijn gevloeid en nog zullen vloeien. Het toezicht van de overheid beperkte zich tot dusver tot de wettelijkheid van de door de raad van bestuur genomen beslissingen en strekte zich niet uit tot de doelmatigheid en doeltreffendheid ervan. Men diende zich de vraag te stellen of de genomen beslissingen het gestelde doel wel ten goede kwamen, niet alleen of alle wettelijke voorschriften waren nageleefd, nota bene de taak van de Regeringscommissaris. Ook diende worden nagegaan of de ter beschikking gestelde middelen goed werden aangewend om het gestelde doel te bereiken, niet alleen of alle rekeningen wel klopten, nota bene de taak van de auditeurs van het Rekenhof. Recentelijk heeft datzelfde Rekenhof, op initiatief van de minister en na

- La problématique ABX nécessite des mesures plus énergiques.

L'intervenant peut cependant porter une appréciation positive sur le projet de loi, étant donné qu'il apporte toute une série d'améliorations. On peut relever les points positifs suivants :

- La séparation entre le conseil d'administration et le comité de direction permet de réduire les risques de confusion d'intérêts.
- L'instauration d'une comptabilité analytique permet d'accroître la transparence de la comptabilité.
- L'introduction du principe de gouvernance d'entreprise selon lequel les pouvoirs publics peuvent, en tant qu'actionnaire, examiner si la gestion sert encore leurs intérêts et intervenir au besoin.
- L'incompatibilité de mandats avec un mandat politique.

Enfin, l'intervenant fait observer que l'adoption du projet de loi à l'examen ne saurait en aucun cas être liée à la ratification de l'accord de coopération concernant le plan décennal d'investissement. Étant donné que cet accord de coopération est déjà approuvé au niveau fédéral, sa ratification n'offre d'ailleurs pas de garanties supplémentaires.

B. Réponses de la ministre

Historique du projet de loi

Le projet de loi à l'examen ne peut pas être considéré comme une « motion de méfiance » à l'égard d'une ou de plusieurs personnes ayant dirigé la SNCB à ce jour. L'historique du projet de loi contredit en effet cette thèse. La loi de 1991 sur les entreprises publiques, qui a déjà dix ans, régissait le rapport entre l'autonomie nécessaire de la SNCB et le contrôle – tout aussi nécessaire – de l'État belge, non seulement en tant qu'actionnaire à 99,8 %, mais aussi en tant que gardien des deniers publics qui ont été affectés à la SNCB et le seront encore à l'avenir.

Jusqu'ici, les pouvoirs publics se bornaient à contrôler la légalité des décisions prises par le conseil d'administration et n'examinaient pas si elles étaient adéquates et efficaces. On aurait dû se demander si les décisions prises servaient bien l'objectif visé et pas se contenter de vérifier si toutes les prescriptions légales étaient respectées, une mission qui, entre parenthèses, incombe au Commissaire du gouvernement. On aurait également dû vérifier si les moyens mis à disposition étaient bien utilisés pour atteindre l'objectif visé, pas seulement si tous les comptes étaient bien justes, une mission qui, entre parenthèses, incombe aux auditeurs de la Cour des comptes. Sur l'initiative du ministre et après avoir

daartoe de opdracht te hebben gekregen van het parlement, een grondige doorlichting gemaakt van de toepassing van de wet van 1991 op de NMBS. Uit deze audit en uit het regeerakkoord – dat een grotere rol aan het spoor wil toebedelen in het mobiliteitsgebeuren – is onderhavig wetsontwerp gesproken. De bewering als zouden de spoorreizigers niet wakker liggen van hoe de NMBS uiteindelijk wordt bestuurd, is manifest onwaar. Integendeel. Vele gebruikers zijn tot het besluit gekomen dat om zich werkelijk toe te leggen op zijn taken van openbare dienstverlening, de NMBS hervormd moest worden omdat met de huidige structuren de belangenvermenging en de verstengeling tussen de commerciële activiteiten en die welke het voorwerp maken van een beheerscontract, niet kon worden tegengegaan. De mensen begrijpen wel degelijk dat hervormingen een weerslag kunnen hebben op hun dagelijks doen en laten.

Fileprobleem

Het zou waanzin zijn te beweren dat het fileprobleem door dit wetsontwerp zal worden opgelost. Er bestaan terzake geen mirakeloplossingen. Duidelijk is alleen dat, vooral voor wat de pendelaars betreft, uitgerekend diegenen die het meest met files af te rekenen hebben, een alternatief moet worden geboden voor de auto. Het spoor kan daar in niet geringe mate toe bijdragen, zowel door zijn aanbod uit te breiden als door het in de tijd te spreiden, het grote verschil tussen piek- en daluren enigszins reducerend. Men kan de mensen niet verplichten hun auto in de garage of op een parking te laten staan als men niet alles in het werk stelt om hen een geldig alternatief te bieden.

«Comitologie» en papierberg

Er is gepoogd een caricatuur te maken van de nieuwe comités, die naast de raad van bestuur worden opgericht. Wat zou men zeggen van een parlement dat alleen plenaire vergaderingen zou houden en zich in de onderscheiden commissies niet verder in detail over de haar voorgelegde problemen zou buigen? Ook hier is gepoogd alle betrokken partijen voor elk aspect afzonderlijk rond de tafel te brengen in een daartoe gespecialiseerd comité: de sociale dialoog kan binnen het strategisch comité worden gevoerd, niet alleen in het belang van het spoorpersoneel maar ook in dat van het openbaar vervoer als zodanig, terwijl het oriënteringscomité de complementariteit nastreeft van het openbaar vervoer op zowel lokaal als interregionaal vlak; de taken van het auditcomité en het benoemings- en bezoldigingscomité liggen voor de hand en beogen de werking van het spoorbedrijf doeltreffender te ma-

été chargée de cette mission par le parlement, cette même Cour des comptes s'est récemment livrée à un audit approfondi de l'application de la loi de 1991 à la SNCB. Le projet de loi à l'examen est issu de cet audit et de l'accord de gouvernement, qui vise à renforcer le rôle du rail dans la mobilité. L'affirmation selon laquelle les usagers du chemin de fer ne se soucieraient guère de savoir comment la SNCB est finalement dirigée est manifestement fautive. Au contraire, de nombreux usagers sont parvenus à la conclusion que, pour se consacrer réellement à ses missions de service public, la SNCB doit être réformée parce que les structures actuelles ne permettent pas de lutter contre les confusions d'intérêts et l'imbrication des activités commerciales et de celles qui font l'objet d'un contrat de gestion. Les gens se rendent parfaitement compte que les réformes peuvent avoir une incidence sur leurs faits et gestes quotidiens.

Le problème des embouteillages

Il serait insensé d'affirmer que le projet à l'examen va régler le problème des embouteillages. Il n'y a pas de solution miracle en la matière. La seule chose qui soit évidente est qu'il faut proposer une alternative à l'usage de la voiture, et ce, surtout pour les navetteurs, qui sont précisément les personnes qui sont confrontées le plus directement au problème des embouteillages. Le rail peut contribuer dans une mesure non négligeable, à offrir une telle alternative, aussi bien en élargissant son offre qu'en la répartissant dans le temps en réduisant quelque peu la forte différence entre les heures de pointe et les heures creuses. On ne peut pas obliger les gens à laisser leur voiture au garage ou sur un parking si l'on ne met pas tout en œuvre pour offrir une alternative valable.

Prolifération des comités et paperasserie

D'aucuns ont tenté de donner une image caricaturale des nouveaux comités qui ont été créés à côté du conseil d'administration. Que dirait-on d'un parlement qui ne se réunirait qu'en assemblée plénière et qui n'examinerait pas de manière approfondie, au sein des différentes commissions, les problèmes qui lui sont soumis? On a également tenté, en l'occurrence, de réunir autour de la table, pour chaque aspect particulier, toutes les parties concernées au sein d'un comité *ad hoc*: le dialogue social peut être mené au sein du comité stratégique, non seulement dans l'intérêt du personnel des chemins de fer, mais également dans celui des transports publics en tant que tels, tandis que le comité d'orientation vise à promouvoir la complémentarité des transports publics tant au niveau local qu'au niveau interrégional; les missions du comité d'audit et du comité de nominations et de rémunération sont évidentes et tendent à

ken. Zoals in de Europese instanties wordt de verschillende betrokken partijen aldus medebeslissingsrecht verleend, terwijl de verplichte adviesprocedure er moet voor zorgen dat de zorgvuldig uitgewerkte adviezen niet zonder meer worden genegeerd. Er moet een goeie reden voor zijn. Al deze comités zijn overigens stuk voor stuk beleidsvoorbereidende comités. Zij zullen de informatiestroom kanaliseren en de raad van bestuur in staat stellen met kennis van zaken de ultieme keuzes te maken.

Ook de maandelijkse verslagen nopens de toestand van de rekeningen en het verslag aan de thesaurie worden haast als het maken van een overbodige papierberg afgedaan. Zij moeten de voorgedij-overheid echter in staat stellen over voldoende informatie te beschikken om tijdig te kunnen ingrijpen. Een miljardenverlies zoals in het geval van de GTS-aandelen had hiermee wellicht voorkomen kunnen worden omdat de aandacht zou zijn gevestigd op aanzienlijke schommelingen van bepaalde posten.

Eenheid van de onderneming

De eenheid van de onderneming ligt de minister na aan het hart. Zij werd niet alleen in de memorie van toelichting benadrukt, zij zal ook in het samenwerkingsakkoord betreffende de investeringen en de financiering ervan worden vastgelegd, dat door ratificering wet zal worden. Die eenheid zal ook in het beheerscontract worden opgenomen.

Instituut spoorvervoer

Zestien personen zijn van de NMBS gedetacheerd naar het ministerie van Verkeer en Infrastructuur en stellen de noodzakelijke deskundigheid ter beschikking van het departement. Een probleem stelt zich doordat het ambtenarenstatuut niet hetzelfde is als dat van personeelslid van de NMBS. Tussen die gedetacheerden en de NMBS bestaat een band, te weten de vaste benoeming. Die band moet worden doorgeknipt om die mensen in onafhankelijkheid te doen handelen. In het verlengde daarvan zou de oprichting van een parastatale instelling een mogelijke oplossing zijn.

Raadgevend comité van de gebruikers

Dit comité zal worden hervormd en opgesplitst in een afdeling waarin de noden van de reizigers en een andere waarin die van de bedrijven besproken zullen worden.

améliorer l'efficacité du fonctionnement des chemins de fer. Comme au sein des instances européennes, les différentes parties concernées se voient dès lors octroyer un droit de codécision, tandis que la procédure d'avis contraignant vise à faire en sorte que les avis dûment formulés ne soient pas purement et simplement ignorés. Ces modalités répondent à un réel impératif. Tous ces comités ont en effet pour tâche de préparer la politique à mettre en œuvre et, pour ce faire, de canaliser les flux d'informations et de permettre au conseil d'administration de faire les choix ultimes en toute connaissance de cause.

Les rapports mensuels relatifs à la situation des comptes et le rapport à la trésorerie sont, eux aussi, pour ainsi dire relégués au rang de paperasserie superflue. Ils ont pourtant pour but de permettre à l'autorité de tutelle de disposer d'informations suffisantes pour intervenir en temps opportun. Ces rapports auraient probablement permis d'éviter une perte de plusieurs milliards, comme dans le cas des titres GTS en attirant l'attention sur d'importantes variations de postes.

Unicité de l'entreprise

La ministre est très attachée à l'unicité de l'entreprise. Cette indivisibilité a non seulement été mise en exergue dans l'Exposé des motifs, mais elle le sera également dans l'accord de coopération relatif aux investissements et à leurs financements, qui sera conclu en la matière et qui, une fois ratifié, acquerra force de loi et sera inscrite dans le contrat de gestion.

Institut du transport ferroviaire

Seize personnes ont été détachées de la SNCB auprès du ministère des Communications et de l'Infrastructure afin de mettre l'expertise nécessaire à la disposition du département. Il se pose un problème du fait que le statut des fonctionnaires n'est pas identique à celui des membres du personnel de la SNCB. Il est nécessaire de couper les liens statutaire qui unit ces agents détachés à la SNCB afin de garantir une parfaite indépendance de ceux-ci. Dans le cadre de cette réflexion, un parastatal pourrait être une solution.

Comité consultatif des usagers

Ce comité sera réformé et scindé en deux sections, l'une examinant les besoins des voyageurs, et l'autre ceux des entreprises.

Inbreng gewesten

De gewesten zijn vertegenwoordigd in de interministeriële conferentie voor verkeer en infrastructuur, waar alle problemen worden besproken die de invloed van het spoorgebeuren op gemeentelijk, provinciaal en gewestelijk vlak betreffen. Het oriënteringscomité buigt zich specifiek over de intermodaliteit. Het is logisch dat de beslissingsmacht inzake mobiliteit niet van de gewestelijke parlementen naar de raad van bestuur van de NMBS verschuift.

'Corporate governance'

'Corporate governance' is een vlag die verschillende ladingen kan dekken. Het impliceert hoofdzakelijk een goed beheer in het belang van alle aandeelhouders, in dit geval de Belgische Staat. De heer Leterme maakt een vergelijking tussen de regeling voor «corporate governance» uit het wetsontwerp houdende wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven en het wetsontwerp houdende wijziging, voor de beursgenoteerde bedrijven, van het Wetboek van vennootschappen. De vergelijking met beursgenoteerde bedrijven gaat niet op. Niet alleen zijn de aandelen van NMBS niet beursgenoteerd, maar de bovendien kan de Belgische Staat zich veroorloven op langere termijn te denken dan dit meestal het geval is bij beurs-aandeelhouders. De NMBS heeft ook sociale en milieudoelstellingen en denkt niet louter in termen van de winstmaximalisatie op de kortst mogelijke tijd. Het Rekenhof heeft van het huidige bestuur geoordeeld dat het geen strategie had. In verband met een degelijk bestuur werd eveneens rekening gehouden met de doorlichting die er is gekomen op verzoek van de NMBS zelf, en met de doorlichting die op verzoek van de regering werd verricht. De resultaten ervan zijn heel gelijklopend.

Inmenging minister

Het is niet zo dat de regering wettelijk wil opleggen hoe de uiteindelijke structuur – met zes bedrijfsafdelingen – van de NMBS er moet uitzien. Er wordt, ter wille van de efficiëntie en de transparantie, alleen een – weliswaar sterke, maar niet onontkoombare – suggestie gedaan. De raad van bestuur zal de knoop moeten doorhakken.

Opzegbaarheid bestuursleden

Tot dusver was een tweederde meerderheid van de raad van bestuur vereist om het mandaat van een bestuurslid te beëindigen. Aan de autonomie van het bedrijf kan niet lichtzinnig getornd worden. Daar staat even-

Apport des régions

Les régions sont représentées au sein de la conférence interministérielle des communications et de l'infrastructure, qui examine tous les problèmes relatifs à l'incidence du transport ferroviaire aux niveaux communal, provincial et régional. Le comité d'orientation examine la question spécifique de l'intermodalité. Il est logique que le pouvoir décisionnel en matière de mobilité ne passe pas des parlements régionaux au conseil d'administration de la SNCB.

Bonne gestion d'entreprise

La 'Corporate governance' est une notion qui peut recouvrir différentes choses. Elle implique essentiellement une bonne administration, et ce, dans l'intérêt de tous les actionnaires, en l'occurrence de l'Etat belge. Monsieur Leterme compare les règles de «corporate governance» fondant le projet de loi de réforme de la loi du 21 mars 1991 sur les EPA à celle du projet de loi visant à modifier le code de sociétés pour les sociétés cotées en bourse. La comparaison avec les sociétés cotées en Bourse n'est pas pertinente. Outre que les actions de la SNCB ne sont pas cotées en Bourse, l'Etat belge peut se permettre de raisonner à plus long terme que la plupart des détenteurs d'actions cotées en Bourse. De plus, la SNCB poursuit des objectifs sociaux et environnementaux, et elle ne vise pas simplement à maximiser ses profits en un minimum de temps. La Cour des comptes a estimé que la gestion actuelle de l'entreprise était dépourvue de stratégie à long terme. En ce qui concerne la saine gestion, il a également tenu compte de l'audit réalisé à la demande de la SNCB elle-même et aussi de l'audit réalisé à la demande du gouvernement. Leurs résultats convergeaient tout à fait.

Immixtion de la ministre

Il est faux que le gouvernement veuille déterminer dans la loi quelle doit être la configuration de la structure définitive de la SNCB – six divisions organiques. Il n'émet, en vue d'assurer l'efficacité et la transparence, qu'une suggestion – certes appuyée, mais pas incontournable. Il appartiendra au conseil d'administration de trancher la question.

Révocabilité des administrateurs

Jusqu'à présent, une majorité des deux tiers du conseil d'administration était requise pour mettre fin au mandat d'un administrateur. On ne saurait toucher inconsidérément à l'autonomie de l'entreprise. Toutefois, les

wel tegenover dat bestuursleden ook verantwoording moeten kunnen afleggen. Hun profiel moet – ook volgens de audit van het Rekenhof trouwens – worden aangepast om een maximale complementariteit te op het vlak van de bekwaamheid te bereiken. De afschaffing van het « beperkt comité », volgens een spreker een daad van willekeur, werd ook door het Rekenhof gesuggereerd en is logisch te verklaren vanuit de bekommernis de functies van lid van de raad van bestuur – het controlerend orgaan – en die van lid van de directie – het uitvoerend orgaan – niet met elkaar te vermengen.

Uitbreiding onverenigbaarheden

De overeenigbaarheid tussen een mandaat als bestuurder en een politiek mandaat, geldt nu ook voor de leden van het directiecomité omdat dit laatste mandaat een integrale beschikbaarheid vereist; dat mandaat moet overigens voltijds worden uitgeoefend, gelet op de omvang van de onderneming.

Overlapping bezoldigings-, strategisch en paritair comité

Het paritair comité is bevoegd voor het statuut en de basisbezoldiging van het personeel. Het bezoldigingscomité is alleen bevoegd voor de variabele elementen van de bezoldiging. Het strategisch comité ten slotte kan advies verstrekken aangaande de werkgelegenheid, maar is niet bevoegd voor het statuut van het personeel.

Transparantie bezoldiging

De regering zou de door een aantal sprekers van zowel de meerderheid als de oppositie gewenste transparantie inzake bezoldiging wettelijk voor alle autonome overheidsbedrijven willen regelen. Een wetsontwerp terzake zal eerlang worden ingediend.

Beroep Raad van State

Niet alle beslissingen die binnen de NMBS worden genomen zijn administratieve handelingen in de strikte zin van het woord, en staan in dezelfde mate ook niet open voor beroep bij de Raad van State. Het is niet zo, dat bij de minste afwijking van de verplichte adviezen door de raad van bestuur van de NMBS, een beroep bij de Raad van State zal kunnen worden ingesteld.

administrateurs doivent, en contrepartie, également pouvoir se justifier. Leur profil doit – d'ailleurs également selon l'audit de la Cour des comptes – être adapté afin d'atteindre une complémentarité maximale au niveau de la compétence. La suppression du « comité restreint », qui, selon un membre, relève de l'arbitraire, a également été suggérée par la Cour des comptes et s'explique logiquement par le souci d'éviter la confusion entre les fonctions de membre du conseil d'administration – l'organe de contrôle – et celles de membre de la direction – l'organe exécutif.

Extension des incompatibilités

L'incompatibilité d'un mandat d'administrateur et d'un mandat politique a été étendue aux membres du comité de direction, fonction qui nécessite une parfaite disponibilité et un exercice à plein temps au regard de l'importance de l'entreprise.

Chevauchement entre le comité de rémunération, le comité stratégique et la commission paritaire

La commission paritaire est compétente en matière de statut et de rémunération de base du personnel. La compétence du comité de rémunération se limite aux éléments variables de la rémunération. Quant au comité stratégique, il peut formuler des avis en matière d'emploi, mais n'a pas de compétence en ce qui concerne le statut du personnel.

Transparence de la rémunération

Le gouvernement voudrait régler la question de la transparence des rémunérations demandée par un certain nombre d'intervenants, tant de la majorité que de l'opposition, par le biais d'une loi applicable à l'ensemble des entreprises publiques autonomes. Un projet de loi sera déposé sous peu en la matière.

Recours devant le Conseil d'État

Toutes les décisions prises au sein de la SNCB ne sont pas des actes administratifs au sens strict et ne sont dès lors pas susceptibles dans la même mesure d'un recours auprès du Conseil d'État. En effet, il est faux de penser que la moindre dérogation du conseil d'administration de la SNCB aux avis obligatoires pourra donner lieu à la formation d'un recours devant le Conseil d'État.

Timing wetsontwerp

De minister is in de eerste plaats bezorgd om de continuïteit van de openbare dienstverlening. Op 14 oktober 2001 vervalt een substantieel deel van de huidige bestuursmandaten. Er staat een samenwerkingsakkoord op stapel, waarvoor de inspectie van financiën zijn advies reeds heeft verstrekt en dat na voorlegging aan de Ministerraad voor advies naar de Raad van State zal worden gezonden. Met de nieuwe ploeg zal over een nieuw beheerscontract onderhandeld moeten worden. Het twaalfjarig investeringsplan staat van zijn kant los van de tenuitvoerlegging van het wetsontwerp, eens het wet zal zijn geworden. Tegenover Europa hebben we voorsprong genomen ten aanzien van de verplichte omzetting van de richtlijn 2001/12 tegen 2003.

Moment choisi pour déposer le projet de loi

Le ministre est avant tout soucieux d'assurer la continuité du service public. Or, une partie importante des mandats d'administrateur actuels expirent le 14 octobre 2001. Un accord de coopération est actuellement en préparation, accord sur lequel l'Inspection des finances a déjà rendu son avis et qui, après avoir été présenté au Conseil des ministres, sera envoyé au Conseil d'État pour avis. Un nouveau contrat de gestion devra être négocié avec la nouvelle équipe. Le plan d'investissements duodécennal est, pour sa part, indépendant de la mise en œuvre de la loi qui sera issue du projet à l'examen. Vis-à-vis de l'Europe, nous avons pris une avance en ce qui concerne l'obligation de transposer la directive 2001/12 d'ici 2003.

III.— ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Art. 1

Dit artikel wordt zonder verdere bespreking aangenomen met 12 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 2

Dit artikel wordt zonder verdere bespreking aangenomen met 10 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 2bis (nieuw)

Amendement nr. 32 (DOC 50 1422/003) van de heer Yves Leterme (CVP) strekt ertoe een nieuw artikel 155bis in te voegen in de door het ontwerp te wijzigen wet van 1991 op de overheidsbedrijven. Door dit artikel zou de eenheid van het overheidsbedrijf in de wet zelf verankerd worden, terwijl ze thans slechts in de Memorie van Toelichting wordt benadrukt. De spreker stelt dat het statuut van het spoorpersoneel na de inwerkingtreding van het ter bespreking voorliggende ontwerp perfect kan worden afgebouwd. De filialisering zal versneld worden doorgevoerd. Met de ontmanteling van de NMBS kan eindelijk een begin worden gemaakt. ABX, de telecom- en informatica-afdelingen kunnen worden afgesplitst. De garantie van ondeelbaarheid van het bedrijf staat de transparantie – met onder meer gescheiden boekhoudingen – niet in de weg. Dat de ondeelbaarheid van het bedrijf niet in de wet wordt ingeschreven, is het gevolg van een eis van de liberale fractie, die naar believen liefst rendabele filialen wil kunnen creëren, die met het moederbedrijf geen uitstaans meer hebben.

De minister antwoordt dat de ondeelbaarheid – of juridische eenheid – van de NMBS nogmaals wordt onderstreept in het eerlang te ratificeren samenwerkingsakkoord. Het is echter onmogelijk deze ondeelbaarheid in de wet zelf in te schrijven.

*
* *

Amendement nr. 32 wordt verworpen met 10 tegen 4 stemmen.

Derhalve vervalt het voorgestelde artikel.

Art. 2ter (nieuw)

Amendement nr. 33 (DOC 50 1422/003) van de heer Yves Leterme (CD&V) strekt ertoe artikel 18 van de wet van 1991 op de overheidsbedrijven dusdanig te wijzi-

III. — DISCUSSION DES ARTICLES

Art. 1^{er}

Cet article ne donne lieu à aucune observation et est adopté par 12 voix et 2 abstentions.

Art. 2

Cet article ne donne lieu à aucune observation et est adopté par 10 voix contre 2 et 2 abstentions.

Art. 2bis (nouveau)

L'amendement n° 32 (DOC 50 1422/003) de M. Yves Leterme tend à insérer un nouvel article 155bis dans la loi de 1991 relative aux entreprises publiques que le projet vise à modifier. Cet article introduit dans la loi même le principe de l'unicité de l'entreprise, qui n'est actuellement souligné que dans l'exposé des motifs. L'intervenant estime que le statut du personnel peut parfaitement être démantelé après l'entrée en vigueur du projet de loi à l'examen. La filialisation sera accélérée. Le démantèlement de la SNCB pourra finalement être entamé. Le service ABX et les sections télécommunication et informatique pourront être scindés. La garantie d'unicité de l'entreprise ne porte pas préjudice à la transparence – impliquant notamment des comptabilités distinctes. Si l'unicité de l'entreprise n'est pas inscrite dans la loi, c'est parce que le groupe libéral l'a exigé afin de pouvoir créer à sa guise des filiales rentables, n'ayant plus aucun rapport avec la société mère.

La ministre répond que l'unicité – ou unité juridique – de la SNCB sera une nouvelle fois soulignée dans l'accord de coopération qui sera ratifié sous peu. Il est toutefois impossible d'inscrire cette unicité dans la loi elle-même.

*
* *

L'amendement n° 32 est rejeté par 10 voix contre 4.

Par conséquent, l'article proposé devient sans objet.

Art. 2ter (nouveau)

L'amendement n° 33 (DOC 50 1422/003) de M. Yves Leterme (CD&V) vise à modifier l'article 18 de la loi de 1991 sur les entreprises publiques de telle sorte

gen dat de minimumvereiste dat ten minste een derde van de bestuursleden van het andere geslacht moet zijn, niet alleen op de NMBS maar ook op alle andere overheidsbedrijven toepasselijk wordt verklaard.

De minister is dit idee zeker niet ongenegen, maar wijst erop dat onderhavig ontwerp zich tot de NMBS beperkt.

*
* *

Amendement nr 33 wordt verworpen met 11 tegen 3 stemmen.

Derhalve vervalt het voorgestelde artikel.

Art. 2^{quater} (nieuw)

Amendement nr 36 (DOC 50 1422/003) van de heer Yves Leterme (CVP) strekt ertoe artikel 20 van de wet van 1991 op de overheidsbedrijven dusdanig te wijzigen dat het principe dat de gedelegeerd bestuurder geen andere emolumenten dan zijn bezoldiging zou kunnen genieten, ook op de andere overheidsbedrijven toepasselijk wordt verklaard. Waarom zou dit principe alleen in de NMBS moeten worden toegepast, en niet bijvoorbeeld in De Post en bij Belgacom ? De niet-aanvaarding van de uitbreiding van dit principe zou het Arbitragehof tot het bestaan van een discriminerende behandeling kunnen doen besluiten. Onderhavig ontwerp heeft trouwens veel weg van een soort van motie van wantrouwen tegen de huidige gedelegeerd bestuurder, de heer Etienne Schouppe. Veel bepalingen zijn hem als het ware op het lijf geschreven. De regering moet echter de moed hebben om consequent te zijn en de principes die op de toekomstige gedelegeerd bestuurder van de NMBS van toepassing zullen worden, ook in de andere overheidsbedrijven ingang te doen vinden. De spreker vraagt de minister of de tantièmes ook als emolumenten kunnen worden beschouwd.

De minister herhaalt dat onderhavig ontwerp alleen betrekking heeft op het overheidsbedrijf dat onder haar bevoegdheid valt. De tantièmes zijn geen emolumenten.

*
* *

Amendement nr 36 wordt verworpen met 9 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen.

Derhalve vervalt het voorgestelde artikel.

que le critère selon lequel il doit y avoir au moins un tiers d'administrateurs de l'autre sexe s'applique non seulement à la SNCB, mais aussi à toutes les autres entreprises publiques.

La ministre n'est certainement pas hostile à cette idée, mais fait observer que le projet à l'examen se limite à la SNCB.

*
* *

L'amendement n° 32 est rejeté par 11 voix contre 3.

Par conséquent, l'article proposé devient sans objet.

Art. 2^{quater} (nouveau)

L'amendement n° 36 (DOC 50 1422/003) de M. Yves Leterme (CVP) tend à modifier l'article 20 de la loi de 1991 sur les entreprises publiques, afin que le principe selon lequel l'administrateur délégué ne pourrait percevoir d'autres émoluments que sa rémunération soit aussi applicable aux autres entreprises publiques. Pourquoi ce principe devrait-il être appliqué seulement à la SNCB et, par exemple, pas à La Poste ou chez Belgacom ? La non-acceptation de l'extension de ce principe pourrait amener la Cour d'arbitrage à conclure à l'existence d'un traitement discriminatoire. Le projet de loi à l'examen ressemble d'ailleurs fort à une motion de méfiance à l'encontre de l'administrateur délégué actuel, M. Etienne Schouppe. De nombreuses dispositions sont comme taillées sur mesure. Le gouvernement doit toutefois avoir le courage d'être logique et d'appliquer dans les autres entreprises publiques les principes qui s'appliqueront au futur administrateur délégué de la SNCB. L'intervenant demande au ministre si les tantièmes peuvent aussi être considérés comme des émoluments.

La ministre répète que le projet de loi à l'examen concerne uniquement l'entreprise publique qui relève de sa compétence. Les tantièmes ne constituent pas des émoluments.

*
* *

L'amendement n° 36 est rejeté par 9 voix contre 2 et 3 abstentions.

L'article proposé devient dès lors sans objet.

Art. 3

Amendement nr 1 (Doc 50 1422/002) van de heren Yves Leterme en Jo Van Eetvelt (CD&V) strekt ertoe dit artikel te schrappen. De regering wil verbindingen – die thans als internationale verbindingen worden beschouwd – blijkbaar betoelagen. Dit werpt twee bezwaren op : niet alleen zal de opname van het grensoverschrijdend verkeer in de taken van openbare dienstverlening niet rendabel zijn, maar bovendien zal dit vooral het Franstalig landsgedeelte ten goede komen, en uiteraard ook bestemmingen buiten onze landsgrenzen. De exploitatiekosten van de NMBS zullen erdoor in de hoogte worden gejaagd.

De heer Yves Leterme (CD&V) vraagt wat als «eerste halteplaats» wordt beschouwd. Is dit de eerste halteplaats in het raam van de gewone dienst of in dat van het internationaal treinverkeer ? Of is het een die nog moet gecreëerd worden ? Is een raming beschikbaar van wat deze uitbreiding tot het grensoverschrijdend verkeer van de openbare dienstverlening de belastingbetaler zal kosten ?

Mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) is van oordeel dat de tarifiering van het grensoverschrijdend verkeer niet in deze wet behoort te staan, maar op Europees niveau geregeld moet worden. Kan de minister meedelen waar de grensarbeiders zoal gaan werken ? Over hoeveel personen gaat het hier ? Is de budgettaire impact hiervan berekend ? Toen gevraagd werd de lijn Neerpelt-Weert te heropenen, stuitte dit op een «njet» omdat de lijn niet rendabel zou zijn. Thans echter wil men negen grensoverschrijdende verbindingen in Wallonië en in Vlaanderen plots zonder meer in de openbare dienstverlening stoppen. Naast het communautaire probleem stelt zich de vraag van de rentabiliteit.

Amendement nr. 3 (DOC 50 1422/002) van de heren Yves Leterme en Jo Van Eetvelt (CD&V) strekt ertoe het ontworpen artikel van de wet van 1991 op de overheidsbedrijven dusdanig aan te vullen dat overdracht van gedeelten van de spoorinfrastructuur aan de Gewesten mogelijk wordt omwille van hun lokale relevantie.

Mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) voegt hieraan toe dat de Vlaamse minister van Mobiliteit verklaard heeft vragende partij te zijn voor een dergelijke overdracht.

Amendement nr .25 (DOC 50 1422/003) van mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) strekt ertoe punt 2° van artikel 156 van de wet van 1991 op de overheidsbedrijven dusdanig te wijzigen dat het verwerven en het beheer van spoorinfrastructuur niet meer als taak van NMBS zou

Art. 3

L'amendement n° 1 (DOC 50 1422/002) de MM. Yves Leterme et Jo Van Eetvelt (CD&V) vise à supprimer cet article. Le gouvernement a manifestement l'intention de subventionner des liaisons qui sont actuellement considérées comme des liaisons internationales. Cela soulève deux objections : non seulement l'intégration du trafic transfrontalier dans les missions de service public ne sera pas rentable, mais en outre elle bénéficiera surtout à la partie francophone du pays et bien entendu également à des destinations situées hors de nos frontières nationales, ce qui aura pour effet de faire exploser les coûts d'exploitation de la SNCB.

M. Yves Leterme (CD&V) demande ce qu'il faut entendre par « premier point d'arrêt ». Est-ce le premier point d'arrêt dans le cadre du service ordinaire ou dans celui du trafic ferroviaire international ? Ou bien est-ce un point d'arrêt qui doit encore être créé ? Dispose-t-on d'une estimation du coût pour le contribuable de cette extension du service public au trafic transfrontalier ?

Mme Frieda Brepoels (VU&ID) estime que la tarification du trafic transfrontalier n'a pas sa place dans le projet de loi à l'examen, mais doit être réglée au niveau européen. La ministre pourrait-elle indiquer où travaillent les frontaliers ? De combien de personnes s'agit-il ? En a-t-on calculé l'incidence budgétaire ? Lorsque l'on a demandé la réouverture de la ligne Neerpelt-Weert, on s'est heurté à une fin de non-recevoir, parce que cette ligne ne serait pas rentable. Et voilà qu'aujourd'hui, on veut subitement inclure purement et simplement neuf liaisons transfrontalières en Wallonie et en Flandre dans l'offre de service public. L'autre aspect communautaire est dans la question de la rentabilité.

L'amendement n° 3 (1^{ère} partie) (DOC 50 1422/003) de MM. Yves Leterme et Jo Van Eetvelt (CD&V) tend à compléter l'article en projet de la loi de 1991 sur les entreprises publiques de manière à permettre le transfert aux régions de portions d'infrastructure ferroviaire en raison de leur importance au niveau local.

Mme Frieda Brepoels (VU&ID) ajoute que le ministre flamand de la Mobilité a déclaré être demandeur en ce qui concerne ce type de transfert.

L'amendement n° 25 (DOC 50 1422/003) de Mme Frieda Brepoels (VU&ID) tend à modifier le 2° de l'article 156 de la loi de 1991 relative aux entreprises publiques de manière à ce que l'acquisition et la gestion de l'infrastructure ferroviaire ne soient plus considérées

worden beschouwd. In het licht van de nakende liberalisering van het spoor zou het beter zijn dat de overheid opnieuw eigenaar wordt van de spoorinfrastructuur, in het licht en de openstelling ook voor andere operatoren.

Amendement nr. 43 (DOC 50 1422/002) van de heren Yves Leterme en Jo Van Eetvelt (CD&V) strekt ertoe in de ontworpen definitie het werkwoord «wordt» te schrappen omwille van de concordantie met de Franse definitie.

Dit wordt zowel door de minister als door de commissie als tekstcorrectie aanvaard.

Het amendement wordt vervolgens ingetrokken.

De minister antwoordt dat een taak van openbare dienstverlening niet in de eerste plaats wordt afgewogen op haar economische rendabiliteit, maar wel op haar maatschappelijk nut. Europa mengt zich niet in deze, daar de betoelaging zich louter tot het Belgische grondgebied beperkt. De inspectie van financiën heeft terzake een positief advies verstrekt. De eerste halteplaats is de eerste halteplaats waar men in het raam van de gewone dienst kan opstappen. Het gaat hier dus allerminst om internationale verbindingen. De NMBS zal de middelen moeten vrijmaken in het raam van het beheerscontract. In het geval van de lijn Neerpelt-Weert werd de heropening van een gesloten lijn gevraagd. De door dit artikel betrokken lijnen, zijn bestaande lijnen.

De noden van de gewesten kunnen in het oriënteringscomité worden aangekaart. De overdracht van infrastructuur heeft in onderhavige wet zijn plaats niet.

Wat de door Europa opgelegde scheiding van infrastructuur en exploitatie betreft : ze is op dit ogenblik nog niet aan de orde ; op dit ogenblik neemt Europa vrede met een boekhoudkundige scheiding. De richtlijn terzake die eerst in 2003 moest worden omgezet, wordt door onderhavig ontwerp gedeeltelijk omgezet, en dit twee jaar voor de omzetting een feit moet zijn.

*
* *

Amendement nr 1 wordt verworpen met 10 tegen 5 stemmen. H

Amendement nr 3 wordt verworpen met 10 tegen 5 stemmen.

Amendement nr 25 wordt verworpen met 10 tegen 3 stemmen en 2 onthoudingen.

Amendement nr 43 werd ingetrokken.

comme des missions de la SNCB. Eu égard à la libéralisation prochaine du rail, il serait préférable que les autorités redeviennent propriétaire de l'infrastructure ferroviaire dans la perspective de l'ouverture du réseau à d'autres opérateurs.

L'amendement n° 43 (DOC 50 1422/002) de MM. Yves Leterme et Jo Van Eetvelt (CD&V) tend à supprimer le mot « wordt » dans le texte néerlandais de la définition proposée, et ce, afin d'assurer la concordance avec la définition figurant dans le texte français.

Tant la ministre que la commission acceptent de considérer cette modification comme une correction technique.

L'amendement est ensuite retiré.

La ministre répond que le premier critère retenu pour apprécier une mission de service public n'est pas la rentabilité économique, mais bien l'utilité sociale. L'Europe ne s'immisce pas dans cette question dès lors que les subsides se limitent uniquement au territoire belge. L'inspection des finances a émis un avis positif à ce sujet. Le premier arrêt est le premier arrêt auquel il est possible de monter dans le cadre du service ordinaire. Il ne s'agit dès lors aucunement de liaisons internationales. La SNCB devra débloquer les moyens dans le cadre du contrat de gestion. Dans le cas de la ligne Neerpelt-Weert, on a demandé la réouverture d'une ligne fermée. Les lignes visées par cet article sont des lignes existantes.

Les besoins des régions peuvent être abordés au sein du comité d'orientation. Le transfert de l'infrastructure n'a pas sa place dans le cadre de la loi en projet.

Pour ce qui est de la scission entre l'infrastructure et l'exploitation imposée par l'Europe, elle n'est pas encore à l'ordre du jour, l'Europe se contentant actuellement d'une scission comptable. La directive en la matière, qui ne devait être transposée qu'en 2003, est déjà partiellement transposée par le projet de loi à l'examen, soit deux ans avant l'échéance prévue.

*
* *

L'amendement n° 1 est rejeté par 10 voix contre 5.

L'amendement n° 3 est rejeté par 10 voix contre 5.

L'amendement n° 25 est rejeté par 10 voix contre 3 et 2 abstentions.

L'amendement n° 43 a été retiré.

Het artikel wordt ongewijzigd – op hogervermelde tekstcorrectie na – aangenomen met 10 tegen 5 stemmen.

Art. 4

Dit artikel wordt zonder verdere bespreking aangenomen met 11 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 5

Mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) wijst op de inconsistentie, in een juridisch bindende wet, tussen de termijn van «veertien dagen» in de Nederlandse en die van «quinze jours» in de Franse tekst.

De heer Francis Van den Eynde, voorzitter, wijst erop dat «binnen veertien dagen» in het Frans door «dans quinze jours» wordt vertaald.

De heer Yves Leterme (CD&V) hekelt de slordigheid waarmee bij het opstellen van dit wetsontwerp is tewerkgegaan.

De commissie beslist ten slotte de Franse tekst in overeenstemming te brengen met de Nederlandse en ook in de Franse tekst van «quatorze jours» te gewagen. Ten slotte moet de tekst zo precies mogelijk zijn.

De minister aanvaardt deze tekstcorrectie.

*
* *

Het artikel wordt ongewijzigd – op hogervermelde tekstcorrectie na – aangenomen met 11 stemmen en 3 onthoudingen.

Art. 6

De heer Francis Van den Eynde, voorzitter, merkt op dat de gebruikte terminologie in de Nederlandse tekst «een bij in Ministerraad overlegd besluit» ingevolge de wetgevingstechnische aanwijzingen van de Raad van State moet worden gewijzigd in «een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad».

De commissie is het ermee eens deze wijziging door te voeren overal waar dezelfde terminologie, ook in de volgende artikelen, wordt gebruikt.

De heer Yves Leterme (CD&V) brengt de Europese richtlijnen in herinnering die betrekking hebben op de liberalisering van het spoor om ook op dit gebied de eerlijke mededinging mogelijk te maken : 2001/12, 2001/13 en 2001/14. De omzetting moet voor maart 2003 ge-

L'article est adopté sans modification – à l'exception de la correction de texte susmentionnée – par 10 voix contre 5.

Art. 4

Cet article est adopté sans autre discussion par 11 voix contre 2 et 2 abstentions.

Art. 5

Mme Frieda Brepoels (VU&ID) souligne l'incohérence, dans un texte juridiquement obligatoire, entre le délai de « veertien dagen » prévu dans le texte néerlandais et celui de « quinze jours » prévu dans le texte français.

M. Francis Van den Eynde, président, fait remarquer que « binnen veertien dagen » se traduit par « dans quinze jours » en français.

M. Yves Leterme (CD&V) critique vivement le manque de rigueur avec lequel ce projet de loi a été rédigé.

La commission décide finalement d'harmoniser le texte français avec le texte néerlandais et d'utiliser également « quatorze jours » dans le texte français. En fin de compte, le texte doit être le plus précis possible.

Le ministre accepte cette correction de texte.

*
* *

L'article est adopté sans modification, à l'exception de la correction de texte susmentionnée, par 11 voix et 3 abstentions.

Art. 6

M. Francis Van den Eynde, président, fait observer qu'eu égard aux recommandations légistiques du Conseil d'État, la terminologie utilisée dans le texte néerlandais « een bij in Ministerraad overlegd besluit » doit être modifiée en « een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad ».

La commission accepte d'apporter cette modification partout où la même terminologie est utilisée, y compris dans les articles suivants.

M. Yves Leterme (CD&V) rappelle les directives européennes (2001/12, 2001/13 et 2001/14), qui ont trait à la libéralisation du rail et qui visent à assurer une concurrence loyale dans ce domaine également. Ces directives doivent être transposées pour mars 2003. Quel est

beuren. Welk tijdschema hanteert de minister terzake ? Hoe wordt het begrip « sectoren » of « activiteitssectoren » gedefinieerd ? Hoe worden de intresten berekend van de leningen waarover sprake in dit artikel ? Voor welke investeringsprojecten kan vrijstelling worden verleend ? De spreker wijst er ten slotte op dat het eerste lid van het ontworpen artikel geen wettekst is in de eigenlijke zin. Hij schrijft niets voor, hij verklaart alleen maar iets, namelijk dat onderhavig artikel naar de omzetting van een Europese richtlijn streeft.

Mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) wenst te verneemen hoe de alternatieve financiering boekhoudkundig zal worden verwerkt. Wat is de werkelijke draagwijdte van de uitdrukking « geen afbreuk doen aan de naleving van richtlijn 91/440/CEE » ?

Amendement nr. 15 (DOC 50 1422/002) van de heren Yves Leterme en Jo Van Eetvelt (CD&V) strekt tot een verbetering van de tekst van het ontworpen artikel. In het vijfde lid van § 1 van het ontworpen artikel 161bis zou er beter staan : «van wie ze geld heeft geleend» in plaats van «waar ze geld heeft geleend».

De heer Francis Van den Eynde, voorzitter, is van oordeel dat «waar» grammaticaal beter zou worden vervangen door «waarvan».

De commissie is het eens met deze tekstcorrectie.

Dit amendement wordt derhalve ingetrokken.

Amendement nr. 28 (DOC 50 1422/003) van mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) alsook *amendement nr. 34 (DOC 50 1422/002) van de heren Yves Leterme en Jo Van Eetvelt (CD&V)* strekken ertoe in §1 van het ontworpen artikel 161bis van de wet van 1991 op de overheidsbedrijven de uitdrukking «streeft naar» (de omzetting van de Europese richtlijn), ingevolge een opmerking van de Raad van State hierover trouwens, te vervangen door «strekt tot», wat ook taalkundig beter is.

De minister alsook de commissie zijn het eens met deze tekstcorrectie.

Amendementen nrs. 28 en 34 worden vervolgens ingetrokken.

Amendement nr. 29 (DOC 50 1422/003) van mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) strekt ertoe in het ontworpen artikel 161bis van de wet van 1991 op de overheidsbedrijven een §3 toe te voegen teneinde in de wet zelf de Europese richtlijnen in te schrijven waar de NMBS zich voortaan aan zal moeten houden, onder meer inzake de toegang door andere operatoren tot de be-

le kalender envisagé par la ministre en la matière ? Comment la notion de « secteurs » ou de « secteurs d'activité » est-elle définie ? Comment les intérêts des prêts dont il est question dans cet article sont-ils calculés ? Pour quels projets d'investissement une dispense peut-elle être octroyée ? L'intervenant souligne enfin que l'alinéa 1^{er} de l'article en projet n'est pas un texte légal au sens propre. Il ne prescrit rien, mais précise uniquement que l'article vise à transposer une directive européenne.

Mme Frieda Brepoels (VU&ID) demande quelle manière le financement alternatif sera comptabilisé. Quelle est la portée exacte des mots « sans préjudice du respect de la directive 91/440/CEE » ?

L'amendement n° 15 (DOC 50 1422/002) de MM. Yves Leterme et Jo Van Eetvelt (CD&V) vise à améliorer le texte de l'article en projet. A l'alinéa 5 du § 1er du texte néerlandais de l'article 161bis en projet, mieux vaudrait écrire : '*van wie ze geld heeft geleend*' au lieu de '*waar ze geld heeft geleend*'.

M. Francis Van den Eynde, président, estime qu'il serait préférable, du point de vue grammatical, de remplacer '*waar*' par '*waarvan*'.

La commission approuve cette correction du texte.

Cet amendement est, dès lors, retiré.

L'amendement n° 28 (DOC 50 1422/003) de Mme Frieda Brepoels (VU&ID) et l'amendement n° 34 (Doc 50 1422/002) de MM. Yves Leterme et Jo Van Eetvelt (CD&V) visent à remplacer, à la suite d'une remarque du Conseil d'Etat, les mots «*streeft naar*» (de *gedeeltelijke omzetting van richtlijn 91/440/CEE*) par les mots «*strekt ertoe*» dans le texte néerlandais du § 1er de l'article 161bis en projet de la loi de 1991 sur les entreprises publiques, ces mots étant en outre plus corrects du point de vue linguistique.

La ministre et la commission marquent leur accord sur cette correction du texte.

Les amendements n°s 28 et n°s 34 sont ensuite retirés.

L'amendement n° 29 (DOC 50 1422/003) de Mme Frieda Brepoels (VU & ID) tend à insérer, dans l'article 161bis, *proposé*, de la loi de 1991 relative aux entreprises publiques, un § 3 visant à insérer dans la loi elle-même le texte des directives européennes auxquelles la SNCB devra désormais se tenir, en ce qui concerne, entre autres, l'accès d'autres opérateurs à l'infrastructure.

staande spoorinfrastructuur. Ook het Rekenhof wijst daar in zijn audit op, die het ter bespreking voorliggende ontwerp volgens de minister als uitgangspunt heeft genomen.

Amendement nr.37 (DOC 50 1422/003) van de heren Yves Leterme en Jo Van Eetvelt (CD&V) strekt tot de opheffing van artikel 20 van het koninklijk besluit van 20 februari 1997 tot uitvoering van de Europese richtlijn (91/440/EEG) van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, gevolgd door een opmerking van de Raad van State terzake. De boekhoudkundige scheiding waarover sprake werd door dit artikel reeds voorgeschreven.

Amendement nr.38 (DOC 50 1422/003) van de heren Yves Leterme en Jo Van Eetvelt (CD&V) strekt tot het definiëren van wat met « sectoren » en « activiteitssectoren » wordt bedoeld. Alleen de wet kan hier immers duidelijkheid over verschaffen. Thans blijft men op de vlakte. Dit is een wettekst onwaardig.

De minister herhaalt dat de regering uitdrukkelijk voor een gedeeltelijke omzetting van de Europese richtlijnen (*in casu* de richtlijn 2001/12) terzake heeft geopteerd, namelijk de richtlijn welke de boekhoudkundige scheiding tussen infrastructuur en exploitatie oplegt. Vooral de openbare dienstverlening moet strikt van de commerciële activiteiten onderscheiden worden. Wanneer het goederenvervoer bijvoorbeeld een voorschot van de thesaurie ontvangt, moet het daarop de geldende marktintrest betalen. De maandelijkse verslagen impliceren geenszins dat de rekeningen maandelijks worden afgesloten. Vrijstellingen worden bij koninklijk besluit verleend en zullen per geval worden onderzocht. De alternatieve financiering wordt boekhoudkundig net als om het even welke financiering verwerkt : de oorsprong van het geld is boekhoudkundig neutraal. De regering zal nagaan of het koninklijk besluit van 5 februari 1997 eventueel moet worden opgeheven. Ten slotte wil de minister zich niet vastpinnen op bepaalde sectoren in het bijzonder ; dit heeft veeleer met soepelheid dan met vaagheid te maken. In de Memorie van Toelichting ten slotte moet de verwijzing naar de maandelijkse verslagen in plaats van in het «vijfde lid» in het «zesde lid» worden gesitueerd.

*
* *

De amendementen nrs. 15, 28 en 34 werden ingetrokken.

Amendement nr 29 wordt verworpen met 9 tegen 4 stemmen.

De amendementen nrs. 37 en 38 worden achtereenvolgens verworpen met 10 tegen 4 stemmen.

ture ferroviaire existante. Dans son audit qui, aux dires de la ministre, a servi de base au projet à l'examen, la Cour des comptes a également souligné cet aspect.

L'amendement n° 37 (DOC 50 1422/003) de MM. Yves Leterme et Jo Van Eetvelt (CD&V) tend à abroger l'article 20 de l'arrêté royal du 20 février 1997 exécutant la directive du Conseil des Communautés européennes (91/440/CEE) du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires. Il est ainsi donné suite à une observation du Conseil d'État. La séparation comptable en question a déjà été prescrite par cet article.

L'amendement n° 38 (DOC 50 1422/003) de MM. Yves Leterme et Jo Van Eetvelt (CD&V) tend à définir ce qu'il y a lieu d'entendre par « secteurs » et « secteurs d'activité ». Seule la loi même peut préciser ces notions. L'auteur estime que le projet est, à cet égard, d'un flou indigne d'un texte de loi.

La ministre répète que le gouvernement a opté expressément pour une transposition partielle de la directive européenne (en l'occurrence, la directive 2001/12) en la matière, à savoir la directive qui impose une séparation comptable entre l'infrastructure et l'exploitation. Il convient essentiellement de distinguer strictement les missions de service public des activités commerciales. Si, par exemple, il perçoit une avance de trésorerie, le secteur « transport de marchandises » devra payer l'intérêt en vigueur sur le marché sur cette avance. Les rapports mensuels n'impliquent nullement que le compte soit clôturé chaque mois. Des dispenses seront accordées par arrêté royal et seront examinées au cas par cas. Le financement alternatif sera traité sur le plan comptable comme n'importe quel autre financement : l'origine des fonds n'aura pas d'incidence sur le plan comptable. Le gouvernement évaluera la nécessité d'éventuellement abroger l'arrêté royal du 5 février 1997. Enfin, la ministre n'entend pas se focaliser sur certains secteurs en particulier, et ce, moins pour entretenir un certain flou que pour permettre une certaine souplesse. Enfin, il convient de situer, dans l'exposé des motifs, la référence aux rapports mensuels à l'alinéa 6 et non à l'alinéa 5.

*
* *

Les amendements n^{os} 15, 28 et 34 sont retirés.

L'amendement n^o29 est rejeté par 9 voix contre 4.

Les amendements n^{os} 37 et 38 sont rejetés successivement par 10 voix contre 4.

Het artikel wordt ongewijzigd – op voormelde tekstcorrecties na – aangenomen met 10 tegen 2 stemmen en 1 onthouding.

Art. 7

De heer Yves Leterme (CD&V) merkt op – zoals overigens ook de Raad van State – dat het begrip ‘tussentijdse verslagen’ niet is gedefinieerd. Wat betekent ‘integriteit’ wanneer het over financiële verslagen gaat? Welke functies worden bedoeld als men gewaagt van de ‘hogere kaderleden’? Waarom kunnen alleen de drie historische vakbonden vertegenwoordigd zijn in het strategisch comité?

Mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) is van oordeel dat het werkwoord ‘oprichten’ beter dusdanig zou worden gesplitst dat de ‘op’ van ‘oprichten’ helemaal achteraan in de zin terecht komt en niet ergens in het midden.

De minister en de commissie aanvaarden dit als tekstcorrectie.

Mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) vervolgt dat de taalverdeling gespecificeerd moet worden. Men wil blijkbaar de taalpariteit invoeren, maar nergens wordt dit met zoveel woorden gezegd. Het lijkt spreekster ook dat de profielbepaling van deze comités krachtens het principe van de autonomie niet alleen in de memorie van toelichting moet staan, maar ook in de wet. Er is trouwens een contradictie tussen de memorie van toelichting – waarin wordt gesuggereerd dat een extern selectiebureau doorslaggevend is – en de wet waarin uitdrukkelijk wordt gesteld dat een benoeming slechts ‘na raadpleging van een extern consultatiebureau’ gebeurt. Dit schept alleen maar verwarring op een cruciaal onderdeel van de procedure, die erop gericht moet zijn zoveel mogelijk politieke benoemingen uit te sluiten.

Amendement nr. 10 (DOC 50 1422/002) van de heren Yves Leterme en Jo Van Eetvelt (CD&V) strekt ertoe § 5 van het ontworpen artikel 161 *ter* van de wet van 1991 op de overheidsbedrijven dusdanig te wijzigen dat de benoeming van de vertegenwoordigers van de vakorganisaties slechts door de minister kan gebeuren op voordracht van de betrokken vakorganisaties.

Amendement nr. 12 (DOC 50 1422/002) van de heren Yves Leterme en Jo Van Eetvelt (CD&V) strekt ertoe de Nederlandse tekst van § 5 van het ontworpen artikel 161 *ter* van de wet van 1991 op de overheidsbedrijven in

L’article est adopté sans modification – à l’exception des corrections de texte précitées – par 10 voix contre 2 et une abstention.

Art. 7

M. Yves Leterme (CD&V) fait observer – tout comme le Conseil d’État du reste – que la notion de « rapports intermédiaires » n’est pas définie. Qu’entend-on par « intégrité » lorsqu’il s’agit de rapports financiers? Quelles fonctions vise-t-on lorsqu’il est fait mention de « cadre supérieurs »? Pourquoi seules les trois organisations syndicales historiques peuvent-elles être représentées au sein du comité stratégique?

Mme Frieda Brepoels (VU&ID) estime que, dans le texte néerlandais, il conviendrait de scinder le verbe « *oprichten* » de sorte que la particule « *op* » soit renvoyée à la fin de la proposition plutôt que d’être insérée quelque part au milieu de celle-ci.

La ministre et la commission admettent qu’il s’agit d’une correction de texte.

Mme Frieda Brepoels (VU&ID) ajoute qu’il convient de préciser la répartition linguistique. L’objectif est apparemment d’introduire la parité linguistique, même cela ne figure pas textuellement dans le projet. Il lui paraît également qu’au regard du principe d’autonomie, il serait préférable que la définition du profil de ces comités ne figure pas uniquement dans l’exposé des motifs mais aussi dans la loi. Il y a du reste une contradiction entre l’exposé des motifs – qui suggère que l’intervention d’un bureau de sélection externe est déterminante – et le texte même de la loi, qui prévoit explicitement qu’une nomination ne peut intervenir avant qu’ait été « consulté un bureau de conseil externe ». Cela ne fait qu’accroître la confusion à un stade crucial de la procédure, qui doit tendre à exclure, dans toute la mesure du possible, les nominations politiques.

L’amendement n° 10 (DOC 50 1422/002) de MM. Yves Leterme et Jo Van Eetvelt (CD&V) tend à modifier le § 5 de l’article 161 *ter*, proposé, de la loi de 1991 relative aux entreprises publiques de manière à ce que les représentants des organisations représentatives des travailleurs ne puissent être nommés que par le ministre sur présentation desdites organisations représentatives des travailleurs.

L’amendement n° 12 (DOC 50 1422/002) de MM. Yves Leterme et Jo Van Eetvelt (CD&V) tend à mettre le texte néerlandais du § 5 de l’article 161 *ter*, proposé de la loi de 1991 relative aux entreprises publiques en concor-

overeenstemming te brengen met de Franse tekst. In deze laatste wordt van 'organisations représentatives des travailleurs' gesproken. In de Nederlandse tekst behoort men van 'representatieve vakorganisaties' te gewagen.

De minister alsook de commissie is het aanvankelijk eens met deze tekstcorrectie, maar verkiest ten slotte bij de oorspronkelijke versie van de Franse en Nederlandse tekst te blijven om begripsverwarring te voorkomen: 'representatieve vakorganisatie' is immers een juridisch begrip, waarbij vertegenwoordiging in de Nationale Arbeidsraad – zoals in dit artikel uitdrukkelijk vermeld – slechts een van de elementen is.

De indieners van het amendement dringen er niet op aan de intrekking van dit amendement ongedaan te maken.

De heer Ludo Van Campenhout (VLD) vraagt de minister of het enige criterium om te behoren tot het strategisch comité wel degelijk het lidmaatschap van de Nationale Arbeidsraad is.

De minister bevestigt deze interpretatie, maar wijst erop dat de toekenning van de zetels zal gebeuren overeenkomstig hun vertegenwoordiging binnen de NMBS.

Amendement nr. 16A (DOC 50 1422/002) van de heren Yves Leterme en Jo Van Eetvelt (CD&V) strekt ertoe § 2 van het ontworpen artikel 161 *ter* van de wet van 1991 op de overheidsbedrijven te verduidelijken: in de Nederlandse tekst moet 'uitgezonderd' worden vervangen door 'andere dan', wat in de Franse tekst afdoende wordt weergegeven door 'à l'exclusion de'; het gaat immers om alle bestuurders 'andere dan' de gedelegeerd bestuurder.

De minister en de commissie zijn het eens met deze tekstcorrectie.

Het amendement wordt derhalve ingetrokken.

Amendement nr. 16 B (DOC 50 1422/002) van de heren Yves Leterme en Jo Van Eetvelt (CD&V) strekt ertoe het tweede lid van § 2 van het ontworpen artikel 161 *ter* van de wet van 1991 op de overheidsbedrijven dusdanig te wijzigen dat de gedelegeerd bestuurder systematisch wordt uitgenodigd. Hij moet immers op de hoogte zijn van wat er in de onderscheiden comités wordt besproken. Of is het eens te meer een uiting van wantrouwen tegenover de huidige gedelegeerd bestuurder van de NMBS, in een wettekst gegoten?

dance avec le texte français. Dans ce dernier, on utilise les termes « organisations représentatives des travailleurs ». Il y a lieu, dans le texte néerlandais, d'utiliser les termes « *representatieve vakorganisaties* ».

Si, dans un premier temps, la ministre et la commission marquent leur accord sur la modification proposée, on en reste finalement à la version initiale des textes français et néerlandais afin d'éviter toute confusion: l'expression « *representatieve vakorganisatie* » est en effet une notion juridique dont la représentation au sein du Conseil national du travail – comme il est précisé expressément dans cet article – n'est qu'un des éléments.

Les auteurs de l'amendement n'insistent pas pour annuler le retrait de cet amendement.

M. Ludo Van Campenhout (VLD) demande au ministre si le seul critère pour siéger au comité stratégique et bien d'être membre du Conseil national du travail.

Le ministre confirme cette interprétation, mais souligne que la répartition des sièges se fera en fonction de la représentation au sein de la SNCB.

L'amendement n° 16A (DOC 50 1422/002) de MM. Yves Leterme et Jo Van Eetvelt (CD&V) vise à clarifier l'article 161 *ter*, § 2, proposé de la loi de 1991 sur les entreprises publiques: dans le texte néerlandais, il y a lieu de remplacer le mot « uitgezonderd » par les mots « andere dan », une idée qui est parfaitement rendue dans le texte français par les mots « à l'exclusion »; il s'agit en effet de tous les administrateurs « à l'exclusion de » l'administrateur délégué.

Le ministre et la commission marquent leur accord sur cette correction du texte.

L'amendement est par conséquent retiré.

L'amendement n° 16 B (DOC 50 1422/002) de MM. Yves Leterme et Jo Van Eetvelt (CD&V) vise à modifier l'article 161 *ter*, § 2, alinéa 2, proposé de la loi de 1991 sur les entreprises publiques de telle manière que l'administrateur délégué soit systématiquement invité. Il doit en effet être au courant de ce qui est examiné dans les différents comités. Où est-ce une nouvelle expression – coulée dans un texte de loi – de la méfiance témoignée à l'égard de l'actuel administrateur délégué?

Amendement nr. 17 (DOC 50 1422/002) van de heren Yves Leterme en Jo Van Eetvelt (CD&V) strekt ertoe §1 van het ontworpen artikel 161ter van de wet van 1991 op de overheidsbedrijven dusdanig aan te vullen te wijzigen dat de taalpariteit wettelijk wordt vastgelegd.

Het amendement wordt evenwel wegens overlapping met een ander amendement ingetrokken.

Amendement nr. 18 (DOC 50 1422/002) van de heren Yves Leterme en Jo Van Eetvelt (CD&V) strekt ertoe tussen het vierde en vijfde lid van § 6 van het ontworpen artikel 161ter van de wet van 1991 op de overheidsbedrijven een ogenschijnlijk vergeten termijn voor het verstrekken van een advies in te schrijven die niet korter zou zijn dan 10 dagen. Wanneer beroep wordt aangetekend tegen het oorspronkelijk advies is wel een termijn voorgeschreven. Voor het oorspronkelijk advies moet dus eveneens een termijn worden voorgeschreven.

Amendement nr. 19 (DOC 50 1422/002) van de heren Yves Leterme en Jo Van Eetvelt (CD&V) en amendement nr 21 (Doc 50 1422/002) van mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) strekken ertoe in het derde lid van punt 2° van §5 van het ontworpen artikel 161ter van de wet van 1991 op de overheidsbedrijven dusdanig te wijzigen dat niet naar de «drie» – historische – representatieve vakorganisaties (de christelijke, de socialistische en de liberale) wordt verwezen, maar naar de – ‘deze’ – vakorganisaties, zonder meer.

Amendement nr.22 (DOC 50 1422/003) van mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) strekt ertoe in het tweede lid van punt 2° van §5 van het ontworpen artikel 161ter van de wet van 1991 op de overheidsbedrijven, ingevolge een opmerking van de Raad van State overigens, het aantal zetels in het strategisch comité proportioneel te verdelen naargelang van het aantal zetels dat elke vakorganisatie in de Nationale Arbeidsraad heeft.

Amendement nr.24 (DOC 50 1422/003) van mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) strekt ertoe in het vijfde lid van §6 van het ontworpen artikel 161ter van de wet van 1991 op de overheidsbedrijven de vermelding dat het strategisch comité 16 leden telt te schrappen. Met 10 leden zal de raad van bestuur – van rechtswege in dit comité vertegenwoordigd – immers op die manier steeds de meerderheid hebben.

Amendement nr.26 (DOC 50 1422/003) van mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) strekt ertoe in het tweede lid van §7 van het ontworpen artikel 161ter van de wet van 1991 op de overheidsbedrijven te schrappen. Er is – zoals overigens ook de Raad van State terecht stelt – overlap-

L'amendement n° 17 (DOC 50 1422/002) de MM. Yves Leterme et Jo Van Eetvelt (CD&V) vise à compléter l'article 161ter, § 1^{er}, proposé de la loi de 1991 sur les entreprises publiques par une disposition inscrivant la parité linguistique dans la loi même.

L'amendement est toutefois retiré pour cause de double emploi avec un autre.

L'amendement n° 18 (DOC 50 1422/002) de MM. Yves Leterme et Jo Van Eetvelt (CD&V) vise à insérer, entre les alinéas 4 et 5 de l'article 161ter, § 6, proposé de la loi de 1991 relative aux entreprises publiques, une disposition prévoyant un délai pour rendre un avis, que l'on a apparemment oublié de prévoir et qui ne pourra être inférieur à dix jours. Un délai étant prévu pour l'introduction d'un recours contre l'avis initial, il faut également en prescrire un pour rendre cet avis initial.

L'amendement n° 19 (DOC 50 1422/002) de MM. Yves Leterme et Jo Van Eetvelt (CD&V) et l'amendement n° 21 (DOC 50 1422/002) de Mme Frieda Brepoels (VU&ID) visent à modifier l'article 161ter, § 5, 2°, alinéa 3, proposé de la loi de 1991 relative aux entreprises publiques de manière qu'il ne soit pas fait référence aux « trois » organisations représentatives des travailleurs historiques (chrétienne, socialiste et libérale), mais à « ces » organisations représentatives des travailleurs, sans plus de précision.

L'amendement n° 22 (DOC 50 1422/003) de Mme Frieda Brepoels (VU&ID) vise à préciser, dans l'article 161ter, § 5, 2°, alinéa 2, proposé de la loi de 1991 relative aux entreprises publiques, à la suite d'ailleurs d'une remarque du Conseil d'État que le nombre de sièges au comité stratégique est réparti proportionnellement au nombre de sièges que chaque organisation représentative des travailleurs détient au Conseil national du travail.

L'amendement n° 24 (DOC 50 1422/003) de Mme Frieda Brepoels (VU&ID) tend à supprimer, à l'alinéa 5 du § 6 de l'article 161ter proposé de la loi de 1991 relative aux entreprises publiques, la mention selon laquelle le comité stratégique compte seize membres. En effet, si le comité compte seize membres, le conseil d'administration – représenté de plein droit au sein de celui-ci – aura, avec ses dix membres, toujours la majorité.

L'amendement n° 26 (DOC 50 1422/003) de Mme Frieda Brepoels (VU&ID) vise à supprimer l'alinéa 2 du § 7 de l'article 161ter proposé de la loi de 1991 relative aux entreprises publiques. Comme l'indique d'ailleurs, à juste titre, le Conseil d'État, il y a double emploi avec

ping met het derde lid. Het strategisch comité kan hoe dan ook functioneren.

Amendement nr.27 (DOC 50 1422/003) van mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) strekt ertoe om in § 5 van het ontworpen artikel 161ter van de wet van 1991 op de overheidsbedrijven een punt 3° toe te voegen krachtens hetwelk de werkgeversorganisaties eveneens zitting zouden kunnen hebben in het strategisch comité vanwege de rol die ze spelen in het goederenvervoer.

Amendement nr.30 (DOC 50 1422/003) van mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) strekt ertoe om in §5 van het ontworpen artikel 161ter van de wet van 1991 op de overheidsbedrijven een punt 3° toe te voegen krachtens hetwelk de vertegenwoordigers van gewestelijke vervoersmaatschappijen niet in het oriënteringscomité – dat overbodig is – zouden zetelen, maar in het strategisch comité.

Amendement nr.39 (DOC 50 1422/003) van de heer Yves Leterme (CD&V) strekt ertoe §2 van het ontworpen artikel 161ter van de wet van 1991 op de overheidsbedrijven dusdanig te wijzigen dat de raad van bestuur de bestuurders kiest die zowel in het audit- als in het benoemings- en bezoldigingscomité zullen zetelen, met strikte naleving van de taalpariteit.

Amendement nr.40 (DOC 50 1422/003) van de heer Yves Leterme (CD&V) strekt ertoe het laatste lid van §3 van het ontworpen artikel 161ter van de wet van 1991 op de overheidsbedrijven te schrappen omdat de aanwezigheid van de regeringscommissaris in het auditcomité overbodig is.

Amendement nr.42 (DOC 50 1422/003) van de heer Yves Leterme (CD&V) strekt ertoe in het derde lid van §3 van het ontworpen artikel 161ter van de wet van 1991 op de overheidsbedrijven dusdanig te wijzigen dat het quorum tot 12 leden wordt verhoogd in plaats van het huidige aantal – 10 – daar met het huidige quorum, zoals de vakorganisaties overigens terecht doen opmerken, de raad van bestuur zonder de vakbonden geldig kan vergaderen.

Amendement nr.44 (DOC 50 1422/003) van de heer Yves Leterme (CD&V) strekt ertoe §4 van het ontworpen artikel 161ter van de wet van 1991 op de overheidsbedrijven dusdanig te wijzigen dat het woordje 'vergoeding' wordt vervangen door het woordje 'bezoldiging'.

De minister en de commissie zijn het ermee eens dit als een tekstcorrectie te beschouwen.

l'alinéa 3. Le comité stratégique peut de toute façon fonctionner.

L'amendement n° 27 (DOC 50 1422/003) de Mme Frieda Brepoels (VU&ID) tend à insérer, dans le § 5 de l'article 161ter proposé de la loi de 1991 relative aux entreprises publiques, un 3° en vertu duquel les organisations des employeurs pourraient également siéger au sein du comité stratégique en raison du rôle qu'elles jouent dans le transport de marchandises.

L'amendement n° 30 (DOC 50 1422/003) de Mme Frieda Brepoels (VU&ID) tend à insérer, dans le § 5 de l'article 161ter proposé de la loi de 1991 relative aux entreprises publiques, un 3° en vertu duquel les représentants des sociétés régionales de transport ne siègeraient pas au sein du comité d'orientation – qui est superflu –, mais au sein du comité stratégique.

L'amendement n° 39 (DOC 50 1422/003) de M. Yves Leterme (CD&V) tend à modifier le § 2 de l'article 161ter, proposé de la loi de 1991 relative aux entreprises publiques de manière à ce que le conseil d'administration élise, dans le respect le plus strict de la parité linguistique, les administrateurs qui siègent aussi bien dans le comité d'audit que dans le comité de nominations et de rémunération.

L'amendement n° 40 (DOC 50 1422/003) de M. Yves Leterme (CD&V) tend à supprimer le § 3, dernier alinéa, de l'article 161ter, proposé, de la loi de 1991 relative aux entreprises publiques, parce que la présence du commissaire du gouvernement au sein du comité d'audit est superflue.

L'amendement n° 42 (DOC 50 1422/003) de M. Yves Leterme (CD&V) tend à modifier le § 3, alinéa 3, de l'article 161ter, proposé, de la loi de 1991 relative aux entreprises publiques de manière à ce que le quorum soit porté de dix (c'est le cas actuellement) à 12 membres, étant donné que, comme le font observer à juste titre les organisations syndicales, le conseil d'administration peut se réunir valablement en l'absence des représentants syndicaux.

L'amendement n° 44 (DOC 50 1422/003) de M. Yves Leterme (CD&V) tend, dans le texte néerlandais du § 4 de l'article 161ter, proposé, de la loi de 1991 relative aux entreprises publiques, à remplacer le mot « vergoeding » par le mot « bezoldiging ».

La ministre et la commission s'accordent à considérer cet amendement comme une correction de texte.

Het amendement wordt dientengevolge ingetrokken.

De minister antwoordt :

1° Wat de begrippen 'integriteit' en 'hogere kaderleden' betreft : deze moeten niet in de wet verder gedefinieerd worden, deze begrippen zijn precies genoeg : 'integriteit' moet samen worden gelezen met 'betrouwbaarheid', en in elk bedrijf – zeker in een bedrijf als de NMBS – staat voldoende vast wat met 'hogere kaderleden' wordt bedoeld.

2° Wat het aantal vakbonden en hun representativiteit betreft : als het aantal representatieve vakbonden – zoals in het wetsontwerp omschreven – vier in plaats van drie zou worden, zouden ook andere beschikkingen van het wetsontwerp moeten worden aangepast.

3° Wat de benoeming door de minister van de vertegenwoordigers van de vakorganisaties in het strategisch comité betreft, is het evident dat deze benoeming slechts een formele benoeming is ; de minister kan zich terzake niet in de plaats stellen van de vakorganisaties en de zaken zo ver drijven eigenmachtig te beslissen wie in dit comité de vakorganisaties zal vertegenwoordigen ; uiteraard is dit een zaak van de vakorganisaties zelf.

4° Over het quorum van 10 leden in het strategisch comité krachtens hetwelk de leden van raad van bestuur als strategisch comité zouden kunnen zetelen zonder de vakbonden : derwijze wordt blokkering van dit comité vermeden ; de leden van de raad van bestuur zullen – in tegenstelling tot wat werd beweerd – trouwens niet altijd een meerderheid leveren, vermits ze niet noodzakelijk homogeen stemmen.

5° Over de gebeurlijke uitnodiging van de gedelegeerd bestuurder in de verschillende comités : de eindverantwoordelijkheid voor de uitnodiging ligt bij de comités zelf ; ze wordt geenszins uitgesloten.

6° Over de profielbepaling die door de raad van bestuur wordt gemaakt, in tegenstelling tot wat de vertegenwoordiger van de minister eventueel voor de Raad van State heeft verklaard, geeft de wettekst de doorslag.

*
* *

L'amendement est par conséquent retiré.

La ministre répond ce qui suit :

1° En ce qui concerne les notions d' « intégrité » et de « cadres supérieurs » : celles-ci ne doivent pas être précisées dans la loi, étant donné qu'elles sont suffisamment précises : il convient de rapprocher la notion d' « intégrité » de celle de « fiabilité » et l'on sait bien, dans toute entreprise – à coup sûr dans une entreprise telle que la SNCB –, ce qu'il y a lieu d'entendre par « cadres supérieurs ».

2° En ce qui concerne le nombre de syndicats et leur représentativité : si le nombre de syndicats représentatifs – tels qu'ils sont définis dans le projet de loi – passait de trois à quatre, il faudrait également adapter d'autres dispositions du projet de loi.

3° En ce qui concerne la nomination par le ministre des représentants des organisations représentatives au sein du comité stratégique, il est évident que cette nomination ne revêt qu'un caractère formel ; le ministre ne pourra, en l'occurrence, se substituer aux organisations représentatives des travailleurs et décider d'autorité qui représentera ces organisations au sein de ce comité ; il va de soi qu'il appartiendra aux organisations mêmes de prendre une telle décision.

4° En ce qui concerne le quorum de 10 membres qui doit être réuni au sein du comité stratégique et en vertu duquel les membres du conseil d'administration pourraient siéger en tant que comité stratégique sans les syndicats : cette disposition vise à éviter tout blocage au sein de ce comité ; les membres du conseil d'administration ne formeront d'ailleurs – contrairement à ce que l'on a prétendu – pas toujours une majorité, étant donné qu'ils ne voteront pas nécessairement de manière homogène.

5° En ce qui concerne l'invitation éventuelle de l'administrateur délégué dans les différents comités : la responsabilité finale de l'invitation incombera aux comités mêmes ; elle n'est nullement exclue.

6° En ce qui concerne la définition du profil qui sera établie par le conseil d'administration, c'est le texte de la loi qui fera foi, contrairement à ce que le délégué de la ministre a éventuellement déclaré devant le Conseil d'État.

*
* *

De amendementen nrs. 12, 16 A, 17, 19, 21 en 44 werden ingetrokken.

Amendement nr.9 wordt verworpen met 8 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen.

Amendement nr.16 B wordt verworpen met 10 tegen 1 stem en 3 onthoudingen.

Amendement nr.18 wordt verworpen met 8 tegen 1 stem en 4 onthoudingen.

De amendementen nrs. 19 en 21 worden verworpen met 9 tegen 4 stemmen.

Amendement nr.22 wordt verworpen met 10 tegen 1 stem en 3 onthoudingen.

Amendement nr.24 wordt verworpen met 10 tegen 1 stem en 2 onthoudingen.

De amendementen nrs 26, 27, 30, 39, 40 wordt en achtereenvolgens verworpen met 10 tegen 4 stemmen.

Amendement nr.41 wordt verworpen met 10 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

Amendement nr.42 wordt verworpen met 10 tegen 1 stem en 3 onthoudingen.

Het artikel wordt ongewijzigd – op voormelde tekstcorrecties na – aangenomen met 10 tegen 4 stemmen.

Art. 8

Amendement nr.11 (DOC 50 1422/002) van de heren Yves Leterme en Jo Van Eetvelt (CD&V) strekt ertoe §1 van ontworpen artikel 161quinquies van de wet van 1991 op de overheidsbedrijven dusdanig te wijzigen dat het quorum voor het oriënteringscomité 10 leden zou zijn. Blijkbaar gaat het hier om een vergetelheid waar voor alle andere comités wel in een quorum is voorzien.

Amendement nr.4 (DOC 50 1422/002) van de heren Yves Leterme en Jo Van Eetvelt (CD&V) strekt ertoe het tweede lid van §2 van ontworpen artikel 161quinquies van de wet van 1991 op de overheidsbedrijven dusdanig te wijzigen dat het oriënteringscomité ook zou kunnen voorstellen gedeelten van de spoorinfrastructuur over te dragen naar de Gewesten.

Amendement nr.20 (DOC 50 1422/003) van mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) strekt ertoe het vierde lid van §2 van ontworpen artikel 161quinquies van de wet van 1991 op de overheidsbedrijven te schrappen. Waarom zou er immers van deze adviezen worden afgeweken vermits de leden van de raad van bestuur in dit comité de meerderheid vormen ?

Amendement nr.23 (DOC 50 1422/003) van mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) strekt ertoe het tweede lid van §2 van ontworpen artikel 161quinquies van de wet van

Les amendements n^{os} 12, 16 A, 17, 19, 21 et 44 sont retirés.

L'amendement n^o 9 est rejeté par 8 voix contre 2 et 3 abstentions.

L'amendement n^o 16 B est rejeté par 10 voix contre une et 3 abstentions.

L'amendement n^o 18 est rejeté par 8 voix contre une et 4 abstentions.

Les amendements n^{os} 19 et 21 sont rejetés par 9 voix contre 4.

L'amendement n^o 22 est rejeté par 10 voix contre une et 3 abstentions.

L'amendement n^o 24 est rejeté par 10 voix contre une et 2 abstentions.

Les amendements n^{os} 26, 27, 30, 39 et 40 sont rejetés successivement par 10 voix contre 4.

L'amendement n^o 41 est rejeté par 10 voix contre 2 et 2 abstentions.

L'amendement n^o 42 est rejeté par 10 voix contre une et 3 abstentions.

Abstraction faite des corrections de texte susvisées, l'article est adopté sans modification par 10 voix contre 4.

Art. 8

L'amendement n^o 11 (Doc 50 1422/002) de MM. Yves Leterme et Jo Van Eetvelt (CD&V) tend à modifier le § 1er de l'article 161quinquies proposé de la loi de 1991 sur les entreprises publiques de manière à ce que le quorum soit de dix membres au sein du comité d'orientation. Il s'agit manifestement ici d'un oubli, un quorum étant bien prévu pour tous les autres comités.

L'amendement n^o 4 (DOC 50 1422/002) de MM. Yves Leterme et Jo Van Eetvelt (CD&V) tend à modifier l'article 161quinquies, § 2, alinéa 2, proposé, de la loi de 1991 sur les entreprises publiques de manière à ce que le comité d'orientation puisse également proposer de transférer des portions de l'infrastructure ferroviaire aux régions.

L'amendement n^o 20 (DOC 50 1422/003) de Mme Frieda Brepoels (VU&ID) tend à supprimer l'article 161quinquies, § 2, alinéa 4, proposé, de la loi de 1991 sur les entreprises publiques. On peut en effet se demander pour quelle raison il serait dérogé à ces avis dès lors que les membres du conseil d'administration détiennent la majorité des sièges dans ce comité.

L'amendement n^o 23 (DOC 50 1422/003) de Mme Frieda Brepoels (VU&ID) tend à modifier l'article 161quinquies, § 2, alinéa 2, proposé, de la loi de 1991

1991 op de overheidsbedrijven dusdanig te wijzigen dat het oriënteringscomité ook wijzigingen aan het vervoers- en ondernemingsplan zou kunnen onderzoeken.

Amendement nr.31 (Doc 50 1422/003) van mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) strekt ertoe het ontworpen artikel 161 quinquies van de wet van 1991 op de overheidsbedrijven – en dus het oriënteringscomité als zodanig – te schrappen. Wat nodig is, is een echte vertegenwoordiging van de Gewesten in de beslissingsorganen van de NMBS.

De minister herhaalt terzake wat ze in de algemene bespreking al over de plaats van de Gewesten in de nieuwe structuren van de NMBS heeft geantwoord.

*
* *

Amendement nr.11 wordt verworpen met 10 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

Amendement nr. 4 wordt verworpen met 10 tegen 4 stemmen.

Amendement nr. 20 wordt verworpen met 10 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

Amendement nr. 23 wordt verworpen met 10 tegen 4 stemmen.

Amendement nr.31 wordt verworpen met 10 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

Het artikel wordt derhalve ongewijzigd aangenomen met 10 tegen 4 stemmen.

Art. 9

De heer Yves Leterme (CD&V) vraagt de minister te verduidelijken hoe de taalrol wordt bepaald van de voorzitter van de raad van bestuur en de gedelegeerd bestuurder. Is de taal van het diploma of enig ander criterium doorslaggevend ? Indien bijvoorbeeld de inschrijving in het bevolkingsregister als criterium geldt, volstaat het deze inschrijving te wijzigen om van taalrol te veranderen. Voorts zal de regering haar benoemingen moeten motiveren aangezien ze voor een procedure van vacantverklaring en toewijzing na selectie heeft gekozen ; anders is het niet meer dan een maskerade voor een klassieke politieke benoeming ; aldus zal ze vatbaar zijn voor vernietiging of schorsing door de Raad van State. Zijn de vereiste bekwaamheden cumulatief ? Wat wordt met 'titels' bedoeld ? Zijn het alleen diploma's of wordt ook de ervaring in rekening gebracht ? Betekent het feit dat het aantal bestuurders dat door de regering wordt be-

sur les entreprises publiques de manière à ce que le comité d'orientation puisse également examiner les modifications apportées au plan de transport et au plan d'entreprise.

L'amendement n° 31 (DOC 50 1422/003) de Mme Frieda Brepoels (VU&ID) tend à supprimer l'article 161 quinquies proposé de la loi de 1991 relative aux entreprises publiques, et, par le fait même, le comité d'orientation en tant que tel. Ce qu'il faut, c'est une véritable représentation des régions au sein des organes de décision de la SNCB.

La ministre répète en l'occurrence ce qu'elle a déjà déclarée dans la discussion générale à propos du rôle imparti aux régions dans les nouvelles structures de la SNCB.

*
* *

L'amendement n° 11 est rejeté par 10 voix contre 2 et 2 abstentions.

L'amendement n° 4 est rejeté par 10 voix contre 4.

L'amendement n° 20 est rejeté par 10 voix contre 2 et 2 abstentions.

L'amendement n° 23 est rejeté par 10 voix contre 4.

L'amendement n° 31 est rejeté par 10 voix contre 2 et 2 abstentions.

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

Art. 9

M. Yves Leterme (CD&V) demande à la ministre de préciser de quelle manière l'on déterminera le rôle linguistique du président du conseil d'administration et de l'administrateur délégué. La langue du diplôme ou tout autre critère sera-t-il déterminant ? Si, par exemple, l'inscription au registre de la population est utilisée comme critère, il suffira de modifier cette inscription pour changer de rôle linguistique. Le gouvernement devra par ailleurs motiver ses nominations, étant donné qu'il a opté pour une procédure de déclaration de vacance et une attribution après sélection, sans quoi il ne s'agira que d'une mascarade qui dissimulera une nomination politique classique ; une telle nomination pourrait faire l'objet d'une annulation ou d'une suspension par le Conseil d'État. Les compétences requises sont-elles cumulatives ? Qu'entend-on par « titres » ? S'agit-il uniquement de diplômes ou l'expérience est-elle également prise en

noemd in verhouding staat tot het aantal aandelen dat de Staat bezit, dat niet alle bestuurders door de regering zullen worden benoemd, en ook andere aandeelhouders een vinger in de pap zullen hebben ?

Mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) vraagt of deze bepaling de voorbode van een mogelijke privatisering is. Hoe worden de bestuurders overigens bezoldigd ? Speelt de minister van Begroting terzake waakhond ?

Waarom wordt gespecificeerd dat de voorzitter van de raad van bestuur en de gedelegeerd bestuurder van een bepaalde taalrol moeten zijn ? Ten slotte komt het systeem van de dubbele handtekening nogal zinloos over. Hoe zullen de bestuurders openstaande bestuursmandaten invullen ?

Amendement nr.2 (DOC 50 1422/002) van de heren Yves Leterme en Jo Van Eetvelt (CD&V) strekt ertoe artikel 162bis van de wet van 1991 op de overheidsbedrijven derwijze te wijzigen dat het aantal leden van de raad van bestuur van 10 op 13 wordt gebracht, zodat ook de Gewesten in het hoogste beslissingsorgaan van de NMBS worden vertegenwoordigd, zoals overigens ooit in een recent verleden door het Vlaams Parlement en de Vlaamse Regering werd geëist.

Amendement nr.5 (DOC 50 1422/002) van de heren Yves Leterme en Jo Van Eetvelt (CD&V) strekt ertoe het derde, vierde en vijfde lid van ontworpen artikel 162quater van de wet van 1991 op de overheidsbedrijven te schrappen. De vereiste van een dubbele handtekening – die van de topman plus die van een waakhond – om de spoormaatschappij te kunnen verbinden, komt niet bepaald de doeltreffendheid ten goede.

Amendementen nrs. 6 en 7 (DOC 50 1422/002) van de heren Yves Leterme en Jo Van Eetvelt (CD&V) strekken ertoe respectievelijk het vierde lid van § 2 van ontworpen artikel 162bis, het tweede en zevende lid van ontworpen artikel 162quater van de wet van 1991 op de overheidsbedrijven te vervangen omdat de in deze artikelen ontworpen ontslagprocedure te soepel is en de bestuursleden derhalve blootstelt aan politieke druk.

Amendementen nrs. 8 en 9 (DOC 50 1422/002) van de heren Yves Leterme en Jo Van Eetvelt (CD&V) strekken ertoe in punt 2 van ontworpen artikel 162decies van de wet van 1991 op de overheidsbedrijven te verwijzen naar objectieve criteria inzake openbare dienstverlening, die thans onbestaande zijn aangezien het in de eerste plaats politieke evenwichten zijn die primeren, niet de op wetenschappelijke basis bepaalde noden.

compte ? Le fait que le nombre d'administrateurs nommés par le gouvernement est proportionnel au nombre d'actions détenues par l'État signifie-t-il que le gouvernement ne nommera pas tous les administrateurs et que d'autres actionnaires auront leur mot à dire ?

Mme Frieda Brepoels (VU&ID) demande si cette disposition préfigure une privatisation éventuelle. De quelle manière les administrateurs seront-ils d'ailleurs rémunérés ? Le ministre du Budget jouera-t-il le rôle de cèbre en la matière ?

Pourquoi est-il spécifié que le président du conseil d'administration et l'administrateur délégué doivent appartenir à un rôle linguistique déterminé ? Enfin, le système de la double signature paraît assez absurde. Comment les administrateurs rempliront-ils les mandats d'administrateur vacants ?

L'amendement n° 2 (DOC 50 1422/002) de MM. Yves Leterme et Jo Van Eetvelt (CD&V) vise à modifier l'article 162bis de la loi de 1991 relative aux entreprises publiques de manière à ce que le nombre de membres du conseil d'administration passe de dix à treize, de sorte que les régions soient également représentées au sein de la plus haute instance décisionnelle de la SNCB, ce qui d'ailleurs avait déjà été exigé dans un passé récent par le parlement et le gouvernement flamands.

L'amendement n° 5 (DOC 50 1422/002) de MM. Yves Leterme et Jo Van Eetvelt (CD&V) tend à supprimer les alinéas 3, 4 et 5 de l'article 162quater, proposé de la loi de 1991 relative aux entreprises publiques. Le fait d'exiger une double signature – celle du grand patron et celle d'un « chien de garde » – pour pouvoir engager la société de chemin de fer, n'est certainement pas un gage d'efficacité.

Les amendements n°s 6 et 7 (DOC 50 1422/002) de MM. Yves Leterme et Jo Van Eetvelt (CD&V) visent à remplacer respectivement l'alinéa 4 du § 2 de l'article 162bis proposé et les alinéas 2 et 7 de l'article 162quater proposé de la loi de 1991 sur les entreprises publiques, parce que la procédure de révocation proposée dans ces articles est trop souple et expose par conséquent les administrateurs aux pressions politiques.

Les amendement n° 8 et 9 (DOC 50 1422/002) de MM. Yves Leterme et Jo Van Eetvelt (CD&V) visent à faire référence, au point 2 de l'article 162decies proposé de la loi de 1991 sur les entreprises publiques, à des critères objectifs en matière de service public, critères qui sont à l'heure actuelle inexistantes, étant donné que ce sont avant tout les équilibres politiques qui priment et non certains besoins définis sur une base scientifique.

Amendement nr. 13 (DOC 50 1422/002) van de heren Yves Leterme en Jo Van Eetvelt (CD&V) strekt ertoe in het punt 6° van §1 van ontworpen artikel 162sexies van de wet van 1991 op de overheidsbedrijven te schrappen en te vervangen door een §1bis, waarin wordt gesteld dat een bestuursmandaat – uitgezonderd voor wat betreft de gedelegeerd bestuurder – onverenigbaar is met het statuut van personeelslid van de NMBS.

Amendement nr. 14 (DOC 50 1422/002) van de heren Yves Leterme en Jo Van Eetvelt (CD&V) strekt ertoe in §1 van ontworpen artikel 162bis van de wet van 1991 op de overheidsbedrijven te preciseren dat, de voorzitter niet meegerekend, 60 % van het aantal bestuursleden Nederlandstalig en 40 % Franstalig behoort te zijn.

Amendement nr. 35 (DOC 50 1422/003) van de heren Yves Leterme en Jo Van Eetvelt (CD&V) strekt ertoe §1 van artikel 162quinquies te schrappen indien het principe – gesteld in amendement 36 (zie hoger), namelijk dat de gedelegeerd bestuurder geen andere emolumenten dan zijn bezoldiging zou kunnen genieten – niet ook op de andere overheidsbedrijven toepasselijk wordt verklaard.

Amendement nr. 41 (DOC 50 1422/003) van de heer Yves Leterme (CD&V) strekt ertoe § 3 van het ontworpen artikel 162bis van de wet van 1991 op de overheidsbedrijven dusdanig aan te vullen dat de helft van de bestuurders bij de eerste samenstelling slechts voor drie jaar wordt benoemd. De vakorganisaties zijn, in het belang van de continuïteit van het bedrijf, voorstander van een systeem waarbij telkens slechts de helft van het aantal bestuurders wordt vernieuwd.

De minister verwijst – voor wat betreft de plaats van de Gewesten in de nieuwe structuren van de NMBS, de emolumenten van de gedelegeerd bestuurder, de opzegbaarheid van de bestuursleden, de objectieve criteria bij het bepalen van de mobiliteitsbehoeften – naar vorige antwoorden. Ze herinnert eraan dat de Staat tot nader order aandeelhouder à 99,8 % is. Privatisering is op dit ogenblik totaal niet aan de orde. De 0,2 % overige aandeelhouders zijn voornamelijk gepensioneerden met een aandeel van de NMBS. Een van de Staat onafhankelijke aandeelhouder zou ten minste 10 % moeten bezitten om een bestuurder te kunnen benoemen. De bezoldiging – aanwezigheidspenningen – van de bestuurders wordt door de algemene vergadering vastgesteld. Momenteel is het taalcriterium ofwel de taal van het diploma ofwel die van de identiteitskaart. De titels die in eerste instantie in ogenschouw worden genomen, zijn uiteraard de diploma's. De bekwaamheden van de verschillende bestuurders zijn niet cumulatief, maar complementair bedoeld. De gedelegeerd bestuurder is de

L'amendement n° 13 (DOC 50 1422/002) de MM. Yves Leterme et Jo Van Eetvelt (CD&V) vise à supprimer le point 6° du § 1^{er} de l'article 162sexies proposé de la loi de 1991 sur les entreprises publiques et à le remplacer par un § 1^{er}bis, qui dispose que le mandat d'administrateur – à l'exception de celui d'administrateur délégué – est incompatible avec le statut de membre du personnel de la SNCB.

L'amendement n° 14 (DOC 50 1422/002) de MM. Yves Leterme et Jo Van Eetvelt (CD&V) vise à préciser, au § 1^{er} de l'article 162bis proposé de la loi de 1991 sur les entreprises publiques, que, le président excepté, 60 % des membres sont d'expression néerlandaise et 40 %, d'expression française.

L'amendement n° 35 (DOC 50 1422/003) de MM. Yves Leterme et Jo Van Eetvelt (CD&V) tend à supprimer l'article 162quinquies, § 1^{er}, s'il n'est pas précisé que le principe – énoncé à l'amendement 36 (voir ci-dessus) et selon lequel l'administrateur ne peut percevoir d'autres émoluments que sa rémunération – s'applique également aux autres entreprises publiques.

L'amendement n° 41 (DOC 50 1422/003) de M. Yves Leterme (CD&V) tend à compléter l'article 162bis, § 3, proposé de la loi de 1991 relative aux entreprises publiques par une disposition précisant que, lors de la première constitution, la moitié des administrateurs ne sont nommés que pour un terme de trois ans. Dans l'intérêt de la continuité de l'entreprise, les organisations syndicales sont favorables à un système dans lequel la moitié seulement des administrateurs est remplacée chaque fois.

Pour ce qui concerne la place des régions dans les nouvelles structures de la SNCB, les émoluments de l'administrateur délégué, la révocabilité des administrateurs, les critères objectifs utilisés pour définir les besoins en matière de mobilité, la ministre renvoie à ses réponses précédentes. Elle rappelle que jusqu'à nouvel ordre, l'État est actionnaire à hauteur de 99,8%. Pour l'heure, il n'est absolument pas question de privatisation. Les 0,2% d'autres actionnaires sont essentiellement des pensionnés détenant un titre de la SNCB. Un actionnaire indépendant de l'État devrait détenir au moins 10% pour pouvoir nommer un administrateur. La rémunération – jetons de présence – des administrateurs est fixée par l'assemblée générale. Pour l'instant, les critères linguistiques sont bien le diplôme ou bien la langue de la carte d'identité. Il est clair que les titres pris en considération en premier lieu sont les diplômes. Le but n'est pas qu'il y ait un cumul de compétences des différents administrateurs, mais une complémentarité entre celles-ci. La fonction d'administrateur délégué est la seule

enige bestuursfunctie die door een personeelslid van de NMBS zelf kan worden vervuld.

*
* *

Amendementen nrs. 2 en 5 worden achtereenvolgens verworpen met 10 tegen 4 stemmen.

Amendementen nrs. 6 en 7 worden achtereenvolgens verworpen met 10 tegen 1 stem en 3 onthoudingen.

Amendementen nrs 8, 9, 13 en 14 worden achtereenvolgens verworpen met 10 tegen 4 stemmen.

Amendement nrs. 35 en 41 worden achtereenvolgens verworpen met 10 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

Het artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 10 tegen 4 stemmen.

Art. 10

Het artikel wordt zonder verdere bespreking aangenomen met 10 tegen 4 stemmen.

Art. 11

Mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) merkt op dat de lopende mandaten dertig dagen na de inwerkingtreding van de wet van rechtswege eindigen. Hoe zal men de leemte invullen gezien een aantal bestuursmandaten op 13 oktober eerstkomend reeds aflopen ?

De heer Yves Leterme (CD&V) herinnert eraan dat het mandaat van drie van de zes bestuurders-directeur ten einde loopt. Alle leden van het directiecomité zijn in principe tot 2004 benoemd. Wat gebeurt er met deze mandaten ? Hoe zal hun statuut er in de toekomst uitzien ?

De minister stelt dat de invulling van de nieuwe mandaten kan geschieden eens de vacatures in het Belgisch Staatsblad bekend zullen worden gemaakt. Aan het statuut van bestuurder wordt niets gewijzigd, op het feit na dat bestuurders voortaan niet meer terzelfder tijd directeur kunnen zijn.

*
* *

Het artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 10 tegen 4 stemmen.

fonction administrative pouvant être remplie par un membre du personnel de la SNCB même.

*
* *

Les amendements n^{os} 2 et 5 sont successivement rejetés par 10 voix contre 4.

Les amendements n^{os} 6 et 7 sont successivement rejetés par 10 voix contre une et 3 abstentions.

Les amendements n^{os} 8, 9, 13 et 14 sont successivement rejetés par 10 voix contre 4.

Les amendements n^{os} 35 et 41 sont successivement rejetés par 10 voix contre 2 et 2 abstentions.

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

Art. 10

Cet article ne donne lieu a aucune observation et est adopté par 10 voix contre 4.

Art. 11

Mme Frieda Brepoels (VU&ID) fait observer que les mandats en cours prendront fin de plein droit trente jours après l'entrée en vigueur de la loi. Comment va-t-on combler le vide résultant du fait que certains mandats d'administrateurs expireront dès le 13 octobre prochain ?

M. Yves Leterme (CD&V) rappelle que le mandat de trois des six administrateurs-directeurs s'achève. Tous les membres du comité de direction ont, en principe, été nommés jusqu'en 2004. Qu'advient-il de ces mandats ? Quel sera à l'avenir le statut de ces directeurs ?

La ministre déclare que les nouveaux mandats pourront être pourvus dès que les avis de vacance auront été publiés au *Moniteur belge*. Le statut d'administrateur ne subit aucune modification, à l'exception du fait que les administrateurs ne pourront dorénavant plus cumuler leur fonction avec celle de directeur.

*
* *

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

Art. 12

Dit artikel wordt zonder verdere bespreking aangenomen met 10 tegen 4 stemmen.

*
* *

Het geheel van het ontwerp wordt ongewijzigd – op de hogervermelde telkstcorrecties na – aangenomen met 10 tegen 4 stemmen.

Onderhavig verslag werd eenparig goedgekeurd door de 9 aanwezige leden.

De rapporteur,

Olivier Chastel

De voorzitter,

Francis Van den Eynde

Artikelen die uitvoeringsbepalingen vergen
(Règlement. artikel 18, 4 a, tweede lid)
(Art. 108 van de Grondwet)

Art. 6, art. 7 (§§ 5 & 6), art. 8 (161 *quinquies*, § 3), art. 9 (162 *bis*, §§ 2, 5 ; 162 *quater*), art. 12.

Art. 12

Cet article est adopté sans discussion, par 10 voix contre 4.

*
* *

L'ensemble du projet de loi est adopté sans modification (à l'exception des corrections de texte susmentionnées), par 10 voix contre 4.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité par les 9 membres présents.

Le rapporteur,

Olivier Chastel

Le président,

Francis Van den Eynde

Articles nécessitant des mesures d'exécution
(Règlement article 18, 4 a, deuxième alinéa)
(Art. 108 de la Constitution)

Art. 6, art. 7 (§§ 5 et 6), art. 8 (161 *quinquies*, § 3), art. 9 (162 *bis*, §§ 2, 5 ; 162 *quater*), art. 12.