

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

8 december 2008

**ONTWERP  
VAN PROGRAMMAWET**

**(art. 14 tot 28)**

**VERSLAG**

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN  
UITGEBRACHT DOOR  
DE HEER **Roel DESEYN**

INHOUD

I. Inleidende uiteenzetting van de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister . . . . .	3
II. Algemene bespreking . . . . .	3
III. Stemmingen . . . . .	7

Voorgaande documenten:

Doc 52 **1607/ (2008/2009):**  
001: Wetsontwerp.  
002 tot 010: Amendementen.  
011 tot 014: Verslagen.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

8 décembre 2008

**PROJET  
DE LOI-PROGRAMME**

**(art. 14 à 28)**

**RAPPORT**

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

SOMMAIRE

I. Exposé introductif du secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre . . . . .	3
II. Discussion générale . . . . .	3
III. Votes . . . . .	7

Documents précédents:

Doc 52 **1607/ (2008/2009):**  
001: Projet de loi.  
002 à 010: Amendements.  
011 à 014: Rapports.

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

Voorzitter/Président: François Bellot

**A. — Vaste leden / Titulaires:**

CD&V Jenne De Potter, Roel Deseyn, Jef Van den Bergh  
MR François Bellot, Valérie De Bue, Olivier Destrebecq  
PS Linda Musin, Eric Thiébaud, Bruno Van Grootenbrulle  
Open Vld Guido De Padt, Ludo Van Campenhout  
VB Jan Mortelmans, Francis Van den Eynde  
sp.a+VI.Pro David Geerts, Bruno Tobback  
Ecolo-Groen! Thérèse Snoy et d'Oppuers  
cdH David Lavaux

**B. — Plaatsvervangers / Suppléants:**

Leen Dierick, Michel Doomst, Liesbeth Van der Auwera, Servais Verherstraeten  
Philippe Collard, Corinne De Permentier, Jean-Jacques Flahaux, Jacqueline Galant  
Camille Dieu, Karine Lalieux, André Perpète, N. Herman De Croo, Sofie Staelraeve, Luk Van Biesen  
Luc Sevenhans, Bruno Valkeniers, Linda Vissers  
Hans Bonte, Meryame Kitir  
Georges Gilkinet, Stefaan Van Hecke  
Josy Arens, Marie-Martine Schyns

**C. — Niet-stemgerechtigd lid / Membre sans voix délibérative:**

N-VA Peter Luykx

cdH	:	centre démocrate Humaniste	
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams	
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen	
FN	:	Front National	
LDD	:	Lijst Dedecker	
MR	:	Mouvement Réformateur	
N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie	
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten	
PS	:	Parti Socialiste	
sp.a+VI.Pro	:	Socialistische partij anders + VlaamsProgressieven	
VB	:	Vlaams Belang	
<b>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</b>		<b>Abréviations dans la numérotation des publications :</b>	
DOC 52 0000/000 :	Parlementair document van de 52 <sup>e</sup> zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 52 0000/000 :	Document parlementaire de la 52 <sup>ème</sup> législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA :	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA :	Questions et Réponses écrites
CRIV :	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)	CRIV :	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV :	Beknopt Verslag (blauwe kaft)	CRABV :	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
CRIV :	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)	CRIV :	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)
PLEN :	Plenum	PLEN :	Séance plénière
COM :	Commissievergadering	COM :	Réunion de commission
MOT :	moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT :	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

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

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft de artikelen 14 tot 28 van onderhavig wetsontwerp behandeld tijdens haar vergadering van 3 december 2008.

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

*De staatssecretaris voor Mobiliteit, de heer Etienne Schoupe, verwijst naar de memorie van toelichting bij de artikelen 14 tot 28 (DOC 52 1607/001, p. 13 tot 24).*

### II. — ALGEMENE BESPREKING

*De heer David Geerts (sp.a+VI.Pro) vraagt of de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen (DVIS) ook in het verleden verantwoordelijk was voor de certificatie van trams en metro's, zoals momenteel blijkbaar het geval is. Hoe wordt de instantie gefinancierd? Bestaat er een samenwerkingsakkoord tussen de Dienst en de betrokken vervoersmaatschappijen, waarin de specifieke bijdragen worden bepaald?*

Volgens sommige berichten leven sommige private cargobedrijven en ook B-cargo het geldende arbeidsrecht niet altijd na. Heeft DVIS de bevoegdheid om de naleving van de arbeidsreglementering te controleren?

*De heer Guido De Padt (Open Vld) wenst meer te vernemen over het nieuwe systeem van financiële steun voor het gecombineerd vervoer. Terwijl de belangrijkste doelstelling van die beleidsmaatregel de totstandkoming van een modal shift is, benadeelt het subsidiesysteem volgens de Vlaamse minister-president de binnenvaart in Vlaanderen, terwijl het aantal vrachtwagens op de weg er niet door zou afnemen. Erkent de staatssecretaris dat de subsidies hun doel niet bereiken? Zijn er aantoonbare effecten van de oude subsidieregeling, die vier jaar in voege is geweest, op een modal shift?*

In 2007 waren zes operatoren voor goederenvervoer actief op het Belgische spoorwegnet, waarbij B-cargo 95 % van de activiteiten voor zijn rekening nam. Hoe werd de steun van 30 miljoen euro per jaar over de operatoren verdeeld?

*De heer Jan Mortelmans (VB) vraagt volgens welke procedure de controle van DVIS op trams en metro's momenteel verloopt. Begeeft de federale overheid zich*

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné les articles 14 à 28 du projet de loi à l'examen au cours de sa réunion du 3 décembre 2008.

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

*M. Etienne Schoupe, secrétaire d'État à la Mobilité, renvoie à l'exposé des motifs en ce qui concerne les articles 14 à 28 (DOC 52 1607/001, pp. 13 à 24).*

### II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

*M. David Geerts (sp.a+VI.Pro) demande si le Service de Sécurité et de l'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) était également responsable de la certification des trams et des métros par le passé, comme c'est manifestement le cas aujourd'hui. Comment ce service est-il financé ? Existe-t-il un accord de coopération entre ce service et les sociétés de transport concernées qui fixe les contributions spécifiques ?*

Certains avis indiquent que certaines entreprises de fret privées et B-cargo ne respectent pas toujours le droit du travail en vigueur. Le SSICF est-il compétent pour contrôler le respect de la réglementation du travail ?

*M. Guido De Padt (Open Vld) souhaite un complément d'informations sur le nouveau système de soutien financier du transport combiné. Alors que le principal objectif de cette mesure politique est d'arriver à un transfert modal, le système de subventionnement porte, selon le ministre-président flamand, préjudice à la navigation intérieure en Flandre, alors que le nombre de camions sur la route n'en diminuera pas pour autant. Le secrétaire d'état reconnaît-il que les subventions n'atteignent pas leur but? Y a-t-il des effets démontrables de l'ancien système de subvention, qui a été en vigueur pendant quatre ans, sur un transfert modal?*

En 2007, six opérateurs de transport de marchandises étaient actifs sur le réseau ferroviaire belge, B-cargo s'adjugeant 95% des activités. Comment le soutien de 30 millions d'euros par an a-t-il été partagé entre les opérateurs?

*M. Jan Mortelmans (VB) demande selon quelle procédure le contrôle de la SSICF sur les trams et les métros s'effectue actuellement. Le pouvoir fédéral n'empêche-t-il*

daardoor niet op het terrein van de Gewesten, die voor de regionale vervoersmaatschappijen bevoegd zijn?

*De heer Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!)* vraagt of er nog diensten van Belgocontrol in het CCN-gebouw gevestigd zijn.

Heeft de Europese Commissie bevestigd dat de ontworpen regeling tot versterking van de onafhankelijkheid van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal een sluitend antwoord geeft op de problemen die in de ingebrekestelling werden opgenomen? Zal er nog voldoende transparantie zijn om parlementaire controle op de uitgaven die via dat fonds gebeuren mogelijk te maken?

*De heer David Lavaux (cdH)* vraagt of de bijdrage die aan Belgocontrol wordt opgelegd een eenmalige maatregel is of daarentegen een recurrent karakter zal krijgen.

*De heer François Bellot (MR)* vraagt aan welke instantie Belgocontrol het bedrag van 10 miljoen euro moet doorstorten.

*De heer Ludo Van Campenhout (Open Vld)* heeft vernomen dat volgens de een standpunt van de Europese Commissie enkel intrahavenvervoer tot 30 kilometer in aanmerking zou komen voor subsidies in het stelsel van het gecombineerd vervoer. Kan de staatssecretaris dat bevestigen?

*De staatssecretaris* geeft de volgende antwoorden:

Wat de verplichte bijdrage van Belgocontrol betreft:

Belgocontrol heeft al zijn diensten in Steenokkerzeel gevestigd en beschikt dus niet meer over kantoren in het CCN-gebouw. Omdat Belgocontrol de kantoren in het CCN-gebouw kosteloos van de Staat heeft gekregen naar aanleiding van de omvorming van de Regie der Luchtwezen, is het logisch dat de instantie nu aan de Staat een deel van de meerwaarde die gerealiseerd werd bij de verkoop van dat gebouw aan de Staat doorstort.

Aangezien de doorstorting samenhangt met één feit (de verkoop), heeft de gevraagde bijdrage een eenmalig karakter. Indien zich in de toekomst andere relevante feiten voordoen die aanleiding geven tot de betaling van een bijdrage aan de Staat, zal daarvoor een nieuwe beslissing moeten worden genomen.

pas sur le terrain des Régions, qui sont compétentes pour les sociétés de transport régionales?

*M. Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!)* demande si le bâtiment CCN héberge encore des services de Belgocontrol.

La Commission européenne a-t-elle confirmé que la réglementation élaborée pour renforcer l'indépendance du Service de Régulation du Transport Ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National répond de manière satisfaisante aux problèmes figurant dans la mise en demeure? Y aura-t-il encore une transparence suffisante pour permettre un contrôle parlementaire des dépenses effectuées via ce fonds?

*M. David Lavaux (cdH)* demande si la contribution imposée à Belgocontrol est une mesure unique ou aura, au contraire, un caractère récurrent.

*M. François Bellot (MR)* demande à quelle instance Belgocontrol doit verser le montant de 10 millions d'euros.

*M. Ludo Van Campenhout (Open Vld)* a appris que, selon le point de vue de la Commission européenne, seul le transport intraportuaire inférieur ou égal à 30 kilomètres entrerait en ligne de compte pour les subventions dans le système du transport combiné. Le secrétaire d'État est-il en mesure de confirmer cette information?

*Le secrétaire d'État* donne les réponses suivantes:

En ce qui concerne la contribution obligatoire de Belgocontrol:

Belgocontrol a établi tous ses services à Steenokkerzeel et ne dispose donc plus de bureaux dans l'immeuble CCN. Étant donné que Belgocontrol a reçu les bureaux situés dans l'immeuble CCN gratuitement de l'État à la suite de la transformation de la Régie des voies aériennes, il est logique que l'instance verse maintenant à l'État une partie de la plus-value réalisée à l'occasion de la vente de cet immeuble.

Étant donné que le versement est lié à un seul fait (la vente), la contribution demandée a un caractère ponctuel. Si, à l'avenir, d'autres faits pertinents donnant lieu au paiement d'une contribution à l'État se produisent, il faudra prendre une nouvelle décision à cet effet.

De toekomstige financiering van Belgocontrol wordt verzekerd door de bijdragen van de luchtvaartmaatschappijen die van zijn diensten gebruik maken, niet door belastingen.

Wat het Fonds betreffende de dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal betreft:

Het Fonds zal autonoom functioneren, met een eigen boekhouding en regelgeving. De transparantie wordt verzekerd via de controle op de FOD Mobiliteit en Vervoer.

De inhoud van de bepalingen werd rechtstreeks bepaald door de Europese Commissie, zodat niet hoeft te worden getwijfeld aan de conformiteit met de regelgeving van de EU.

Wat de hervorming van de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen (DVIS) betreft:

De veiligheidsinstantie van het spoorwegvervoer moet volledig onafhankelijk van de operatoren functioneren, wat impliceert dat de financiering van die instantie dient te worden verzekerd door bijdragen van de operatoren voor verleende diensten. Reeds in het verleden leverde de DVIS, die vóór de omvorming van de NMBS tot drie vennootschappen deel uitmaakte van de oude NMBS, prestaties voor de regionale vervoersmaatschappijen.

Nu de DVIS een volledig onafhankelijke instantie wordt, zal elke vervoersmaatschappij voor de diensten moeten betalen, dus ook de vennootschappen van de NMBS-groep. Omdat de regionale vervoersmaatschappijen sommige prestaties die tot het takenpakket van de DVIS behoren door hun eigen personeel laten leveren (in tegenstelling tot wat voor de NMBS-groep het geval is), wordt de facturatiebasis door een akkoord verfijnd: enkel de prestaties die echt door de DVIS worden geleverd, zullen worden aangerekend.

De DVIS heeft enkel een technische bevoegdheid en speelt dus geen rol in de controle op de naleving van het arbeidsrecht.

Wat de hervorming van het gecombineerd vervoer per spoor betreft:

Er vindt een dubbele aanpassing plaats: de subsidiebedragen worden geleidelijk verminderd en ze krijgen een andere oriëntatie.

Uit analyse blijkt dat de subsidies aan het gecombineerd vervoer per spoor in 7% van de gevallen aanleiding zouden kunnen geven tot deloyale concurrentie met de

Le financement futur de Belgocontrol est assuré par les contributions des compagnies aériennes qui utilisent ses services et non par des taxes.

En ce qui concerne le Fonds relatif au fonctionnement du Service de Régulation du Transport Ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National:

Le Fonds fonctionnera de manière autonome, avec une comptabilité et une réglementation propres. La transparence est assurée par le biais du contrôle exercé sur le SPF Mobilité et Transports.

Le contenu des dispositions a été défini directement par la Commission européenne, de sorte qu'il n'y a pas lieu de douter de la conformité à la réglementation de l'Union européenne.

En ce qui concerne la réforme du Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de fer (SSICF):

L'autorité de sécurité du transport ferroviaire doit opérer en totale indépendance par rapport aux opérateurs, ce qui implique que le financement de cette autorité doit être assuré au moyen de contributions des opérateurs pour les services fournis. Par le passé, le SSICF, qui faisait partie de l'ancienne SNCB avant la transformation de celle-ci en trois sociétés, fournissait déjà des prestations au profit des sociétés de transport régionales.

Le SSICF étant à présent une autorité totalement indépendante, chaque société de transport devra payer les services, c'est-à-dire également les sociétés du groupe SNCB. Dès lors que les sociétés de transport régionales confient à leur propre personnel certaines prestations relevant du paquet de missions du SSICF (à l'inverse de ce qui se fait au sein du groupe SNCB), la base de facturation est précisée dans un accord: seules les prestations réellement fournies par le SSICF seront facturées.

Disposant uniquement d'une compétence technique, le SSICF n'intervient pas dans le contrôle du respect du droit du travail.

En ce qui concerne la réforme du transport combiné ferroviaire:

Deux adaptations ont lieu: les montants des subsides sont progressivement réduits et ils prennent une nouvelle orientation.

Il ressort d'une analyse que, dans 7% des cas, les subsides accordés au transport combiné ferroviaire pourraient faire naître une concurrence déloyale avec la

binnenvaart, wat niet in overeenstemming is met de doelstelling van de subsidie. Daarom worden die gevallen uitgesloten van het subsidiesysteem, terwijl voor parallelle diensten de financiële steun tot de helft wordt teruggebracht. De focus blijft daardoor op een modal shift van het wegvervoer naar binnenvaart en spoorvervoer, waarbij door de overheid gefinancierde concurrentie tussen spoor en binnenvaart wordt uitgesloten.

Op vraag van de haven van Antwerpen zal het intrahavenvervoer, dat gebonden is aan een internationaal spoorvervoer, in rekening worden gebracht in het kader van de regeling voor het gecombineerd vervoer omdat er anders ongewenste concurrentie tussen havens kan ontstaan. Het gaat wel enkel om de verplaatsingen binnen de haven die deel uitmaken van een internationaal traject. De aangehaalde 30-kilomesternorm heeft enkel betrekking op het traject binnen de Antwerpse haven (maximaal van linkeroever naar Antwerpen Noord). Het volledige, grensoverschrijdende traject moet meer dan 51 kilometer zijn, wat in de praktijk geen probleem is: elke internationale bestemming vanuit de rand van de haven van Antwerpen bevindt zich immers op meer dan 20 kilometer afstand, waardoor samen met het intrahaventraject steeds een afstand van 51 kilometer wordt overschreden.

Er is wel waakzaamheid geboden met betrekking tot de aanvaarding van de aangepaste regeling door de Europese Commissie, die beklemtoont dat subsidie maatregelen de vrije mededinging tussen zeehavens niet mogen verstoren. Bij de opstelling van de uitvoeringsbesluiten zal dat risico moeten worden ondervangen; vooral voor het vervoer van linkeroever naar rechteroever in de Antwerpse haven dient de concrete regeling grondig te worden overwogen om juridische aanvechting van de regeling door buitenlandse zeehavens te vermijden.

In de periode 2003-2007 is het gesubsidieerd binnenlands vervoer van ITE's (eenheden equivalent met twintig voet) met 59% gestegen; de doelstelling van een groei van 20% werd daarmee ruimschoots overschreden. De verdeling van de subsidies over de operatoren is een complexe aangelegenheid, waarover de staatssecretaris later precieze informatie kan verstrekken.

navigation fluviale, ce qui n'est pas conforme à l'objectif du subsidie. Aussi ces cas sont-ils exclus du régime des subsides, alors que l'aide financière accordée aux systèmes parallèles sera réduite de moitié. L'attention se focalise dès lors sur le transfert modal du transport par route à la navigation fluviale et au transport ferroviaire, ce qui exclut la concurrence entre le rail et la navigation fluviale financée par les autorités.

À la demande du port d'Anvers, le transport intraportuaire par chemin de fer associé à un transport international par chemin de fer pourra désormais être pris en compte dans le cadre du régime du transport combiné, faute de quoi une concurrence non souhaitable pourrait naître entre certains ports. Il ne s'agit toutefois que des déplacements à l'intérieur du port, qui font partie d'un trajet international. La norme de 30 kilomètres qui a été citée ne concerne que le parcours au sein du port d'Anvers (tout au plus de la rive gauche vers Anvers Nord). L'ensemble du parcours transfrontalier doit dépasser 51 kilomètres, ce qui, en pratique, ne pose aucun problème: chaque destination internationale à partir de la limite du port d'Anvers se trouve en effet à une distance de plus de 20 kilomètres, de sorte qu'avec le parcours intraportuaire, la distance de 51 kilomètres est toujours dépassée.

Il faut toutefois être vigilant en ce qui concerne l'acceptation par la Commission européenne de la réglementation telle qu'adaptée, car la Commission insiste sur le fait que les mesures d'aide ne peuvent pas fausser la libre concurrence entre les ports maritimes. Lors de la rédaction des arrêtés d'exécution, il faudra parer à ce risque; il faudra, surtout pour ce qui concerne le transport de la rive gauche vers la rive droite dans le port d'Anvers, étudier à fond les règles concrètes pour éviter leur contestation juridique par des ports maritimes étrangers.

Pendant la période 2003-2007, le transport intérieur subsidié d'UTI (unités équivalent vingt pieds) a augmenté de 59%; l'objectif d'une croissance de 20% a ainsi été largement dépassé. La répartition des subsides entre les opérateurs est une matière complexe, au sujet de laquelle le secrétaire d'État pourra ultérieurement fournir des informations précises.

## III. — STEMMINGEN

De artikelen 14 tot en met 28 worden achtereenvolgens ongewijzigd aangenomen met 9 stemmen en 1 onthouding. Het geheel van de aan de commissie voorgelegde bepalingen werd vervolgens met dezelfde stemming aangenomen.

*De rapporteur,*

Roel DESEYN

*De voorzitter,*

François BELLOT

## III. — VOTES

Les articles 14 à 28 sont adoptés successivement sans modification par 9 voix et une abstention. L'ensemble des dispositions soumises à la commission est ensuite adopté par le même vote.

*Le rapporteur,*

Roel DESEYN

*Le président,*

François BELLOT