

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

3 maart 2009

WETSONTWERP
houdende diverse bepalingen (I)
(art. 1 tot 13, 151 en 152)

VERSLAG

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

INHOUD

I. Artikelen 1 tot 13.....	3
II. Artikelen 151 en 152.....	9

Voorgaande documenten:

Doc 52 1786/ (2008/2009):

001: Wetsontwerp.
002 tot 010: Amendementen.
011 en 012: Verslagen.
013 en 014: Amendementen.
015 tot 018: Verslagen.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

3 mars 2009

PROJET DE LOI
portant des dispositions diverses (I)
(art. 1^{er} à 13, 151 et 152)

RAPPORT

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

SOMMAIRE

I. Articles 1 ^{er} à 13.....	3
II. Articles 151 et 152.....	9

Documents précédents:

Doc 52 1786/ (2008/2009):

001: Projet de loi.
002 à 010: Amendements.
011 et 012: Rapports.
013 et 014: Amendements.
015 à 018: Rapports.

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

Voorzitter/Président: François Bellot

A. — Vaste leden / Titulaires:

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

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
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 Schyng
Ben Weyts

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

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties:</i>	<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>
DOC 52 0000/000: Parlementair document van de 52 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 52 0000/000: Document parlementaire de la 52 ^{ème} 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 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)

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

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergaderingen van 11 en 18 februari 2009.

I. — ARTIKELEN 1 TOT 13

A. 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 het wetsontwerp (DOC 52 1786/001, p. 3 tot 14).

Wat de hoofdstukken 2 en 3 betreft, beklemtoont hij de noodzaak om de onafhankelijkheid van spoorinfrastructuurbeheerder Infrabel ten aanzien van de spoorwegexploitanten, in het bijzonder de NMBS, te vergroten: omdat de EU de mededinging inzake spoorverkeer wil versterken, dient mogelijke vermenging van bevoegdheden tussen Infrabel en de exploitanten te worden uitgesloten. De concurrentie is in België overigens reeds een feit: acht bedrijven, waarvan er zes reeds actief zijn, hebben een aanvraag voor toegang tot de spoorinfrastructuur ingediend.

B. Vragen en opmerkingen van de leden van de commissie

De heer David Geerts (sp.a) vraagt verduidelijking van de begrippen professionele en niet-professionele opdrachtgever. Worden feitelijke verenigingen beschouwd als niet-professionele opdrachtgevers? Draagt de toevallige persoon die een autocar boekt dan medeverantwoordelijkheid?

Mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) verwijst naar de kritiek van de Europese commissie op de structurering van de NMBS-groep in drie vennootschappen. Op welke manier zal met die kritiek rekening worden gehouden?

Bestaat er in geval van verstoring van het spoorverkeer een gecoördineerd interventieplan, waaraan de drie vennootschappen participeren? Op welke manier krijgt die samenwerking concreet gestalte? Wie zal optreden in geval van inbreuken die met de infrastructuur te maken hebben?

De heer David Lavaux (cdH) stelt vast dat de opdrachtgever van niet-professioneel personenvervoer een kopie zal moeten vragen van de vergunning van de vervoerder. Die verplichting is noodzakelijk om effectieve controle van de opdrachtgever mogelijk te maken.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi au cours de ses réunions des 11 et 18 février 2009.

I.— ARTICLES 1^{ER} À 13

A. Exposé introductif du secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre

Le secrétaire d'État à la Mobilité, M. Etienne Schoupe, renvoie à l'exposé des motifs du projet de loi (DOC 52 1786/001, p. 3 à 14).

En ce qui concerne les chapitres 2 et 3, il souligne la nécessité d'accroître l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire Infrabel vis-à-vis des opérateurs ferroviaires, en particulier la SNCB. L'UE souhaitant renforcer la concurrence dans le secteur du transport ferroviaire, il convient d'exclure toute possibilité de confusion de compétences entre Infrabel et les opérateurs. D'ailleurs, en Belgique, la concurrence est déjà effective : huit entreprises, dont six déjà actives, ont introduit une demande d'accès à l'infrastructure ferroviaire.

B. Questions et observations des membres de la commission

M. David Geerts (sp.a) demande que l'on précise les notions de donneur d'ordre professionnel et non-professionnel. Les associations de fait sont-elles considérées comme des donneurs d'ordre non-professionnels? La personne qui, à l'occasion, réserve un autocar porte-t-elle dans ce cas une part de responsabilité?

Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) renvoie aux critiques formulées par la Commission européenne à l'encontre de la structuration du groupe SNCB en trois sociétés. De quelle manière ces critiques seront-elles prises en compte?

Existe-t-il, en cas de perturbation du trafic ferroviaire, un plan d'intervention coordonné auquel participent les trois sociétés? De quelle manière cette coopération est-elle concrétisée? Qui interviendra en cas d'infractions relatives à l'infrastructure?

M. David Lavaux (cdH) constate que le donneur d'ordre de transport de personnes non-professionnel devra demander une copie de la licence du transporteur. Cette obligation est nécessaire pour permettre un contrôle effectif du donneur d'ordre.

De tendens naar een heldere afbakening van de opdrachten van de drie vennootschappen van de NMBS-groep is duidelijk, maar op veel vlakken blijft er onduidelijkheid. Zo beheert de *NMBS-Holding* de grote stations, wat impliceert dat die vennootschap bij de uitwerking van een interventieplan door de NMBS moet worden betrokken.

Mevrouw Ine Somers (Open Vld) wijst op het feit dat de opdrachtgever op grond van artikel 2, § 4 verantwoordelijk zal kunnen worden gesteld indien hij instructies heeft gegeven die hebben geleid tot de overschrijding van de toegestane maximumsnelheid van voertuigen. Zal de eindverantwoordelijkheid van de bestuurder voor de naleving van de maximumsnelheid daardoor niet in het gedrang komen? Zal de aansprakelijkheid in voorkomend geval worden gelegd bij de bestuurder of de opdrachtgever? Moet de vervoerder bij de aanvang van elke rit nagaan of het maximale passagieraantal niet overschreden is?

Zal het verbod op dienstverlening aan een ongeoorloofd lage prijs in de huidige economische crisis niet worden misbruikt voor protectionisme? Kan die maatregel niet in tegenspraak zijn met de tendens naar liberalisering van cabotage in de Europese Unie? Dreigt het aanbod van vervoerders die goedkoop vervoer voor sommige personen organiseren omdat ze een grotere winstmarge genereren in andere activiteiten (onder meer goederenvervoer) te verdwijnen?

De invoering van medeverantwoordelijkheid van de opdrachtgever in het personenvervoer is gebaseerd op een analoge regeling voor het goederenvervoer. In welke mate heeft de maatregel in de markt van het goederenvervoer de druk op de bestuurders verminderd? Worden opdrachtgevers die aan vervoerders die voor hun rekening rijden ongeoorloofde instructies geven vaak bestraft?

De heer Jan Mortelmans (VB) vraagt om een duidelijke afbakening van het begrip «niet-professionele opdrachtgever».

De spreker wijst op de opmerking in het advies van de Raad van State dat de procedure van betrokkenheid van de gewesten moet worden gevolgd voor de hoofdstukken 4 en 5. Werd het overleg georganiseerd?

Mevrouw Linda Musin (PS) vraagt of de gedeelde verantwoordelijkheid tussen chauffeur, opdrachtgever en toezichthoudend persoon op de bus, er geen aanleiding toe zal geven dat er verwarring heerst en dat de schuld door de verschillende betrokkenen onderling naar elkaar wordt toegeschoven?

La tendance à clairement délimiter les missions des trois sociétés du groupe SNCB est nette, mais une certaine confusion subsiste dans de nombreux domaines. Ainsi la *SNCB Holding* gère-t-elle les grandes gares, ce qui implique que cette société doit être associée à l'élaboration d'un plan d'intervention par la SNCB.

Mme Ine Somers (Open Vld) souligne le fait que la responsabilité du donneur d'ordre pourra être engagée sur la base de l'article 2, § 4, s'il a donné des instructions qui ont entraîné le dépassement de la vitesse maximale autorisée des véhicules. Cela ne remettra-t-il pas en question la responsabilité finale du conducteur en matière de respect de la vitesse maximale autorisée? La responsabilité civile incombera-t-elle dans ce cas au conducteur ou au donneur d'ordre? Le transporteur doit-il vérifier au départ de chaque voyage que le nombre maximal de passagers n'est pas dépassé?

N'abusera-t-on pas de l'interdiction de fournir des services à un prix abusivement bas à des fins de protectionnisme au cours de la crise économique que nous traversons? Cette mesure ne risque-t-elle pas d'être en contradiction avec la tendance à la libéralisation du cabotage dans l'Union européenne? Ne risque-t-on pas d'assister à la disparition des offres des transporteurs qui organisent des transports à bon compte pour certaines personnes dès lors qu'ils dégagent une marge bénéficiaire plus importante avec d'autres activités (notamment grâce au transport de marchandises)?

L'introduction du concept de coresponsabilité des donneurs d'ordre dans le secteur du transport de personnes s'appuie sur une réglementation analogue applicable dans le secteur du transport de marchandises. Dans quelle mesure la disposition prise pour le marché du transport de marchandises a-t-elle réduit la pression sur les chauffeurs? Les donneurs d'ordre qui donnent des instructions non autorisées aux transporteurs qui roulent pour leur compte sont-ils souvent sanctionnés?

M. Jan Mortelmans (VB) demande une délimitation claire de la notion de «donneur d'ordre non-professionnel».

L'intervenant renvoie à l'observation du Conseil d'État selon laquelle la procédure d'association des régions doit être suivie pour les chapitres 4 et 5. Cette concertation a-t-elle été organisée?

M. Linda Musin (PS) demande si la responsabilité partagée entre le chauffeur, le donneur d'ordre et la personne chargée du contrôle dans le bus ne va pas semer la confusion et si les différents intervenants ne risquent pas, le cas échéant, de se rejeter la faute?

De heer Ludo Van Campenhout (Open Vld) heeft vragen bij de betekenis van het begrip «ongoorloofd lage prijs». In sommige gevallen kan het voor een transportonderneming verdedigbaar zijn om tegen een lage prijs te rijden omdat daardoor toch de afschrijvingen kunnen worden gedekt: de vaste kosten worden immers per afgelegde kilometer kleiner als een opdracht wordt vervuld, zelfs als het voor een lage prijs is. Het kan dus goorloofd zijn dat de prijs van een opdracht enkel de variabele en een deel van de vaste kosten dekt.

Welke organisaties worden beschouwd als professionele opdrachtgever? Het is niet wenselijk dat bijvoorbeeld sportclubs daar onder vallen omdat de persoon die een bus bestelt vaak een vrijwilliger is, die eerder toevallig wordt aangeduid voor de organisatie van een activiteit en daarvoor niet wordt bezoldigd.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) onderschrijft de invoering van medeverantwoordelijkheid van de opdrachtgever in de sector van het personenvervoer, waarvoor ook werd gepleit door de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid. De toepassing van de medeverantwoordelijkheid in het goederenvervoer, die al langer bestaat, is wel problematisch: de rechtszaken in deze leiden zeer zelden tot een veroordeling. Hoe zal de staatssecretaris ervoor zorgen dat de medeverantwoordelijkheid ook in de feiten hard kan worden gemaakt?

De rol van Infrabel als onafhankelijk infrastructuurbeheerder wordt verder versterkt, wat een stap in de goede richting is, al is de structurele hervorming van het spoorvervoer daarmee niet voltooid.

Het hoofdstuk met betrekking tot de verzameling van gegevens over het woon-werkverkeer is een letterlijke overname van de adviezen van de Nationale Arbeidsraad en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, op één uitzondering na: de datum waarop de werkgever het verslag moet indienen bij de FOD Mobiliteit (31 januari in plaats van 30 april). Waarom werd die wijziging doorgevoerd? Heeft de staatssecretaris indicaties dat de sociale partners met de verzamelde gegevens ook iets zullen aanvangen?

De heer François Bellot (MR) stelt vast dat de infrastructuurbeheerder *verondersteld wordt* in staat te zijn om zijn opdrachten zonder bijstand te vervullen. Waarom wordt de voorwaardelijke wijs gebruikt? Als de wet wordt aangenomen, moet het duidelijk zijn welke instantie verantwoordelijk is en volstaat het dus niet dat verondersteld wordt dat die instantie zijn opdrachten kan vervullen.

M. Ludo Van Campenhout (Open Vld) demande ce qu'il faut entendre par «prix abusivement bas». Dans certains cas, il peut se justifier qu'une entreprise de transport circule à un prix peu élevé dès lors que cette solution lui permet de couvrir ses amortissements. En effet, les frais fixes diminuent par kilomètre parcouru, même pour les missions effectuées à un prix peu élevé. Il peut dès lors être permis que le prix de la mission ne couvre que les coûts variables et une partie des coûts fixes.

Quelles sont les organisations considérées comme des donneurs d'ordre professionnels? Il n'est pas souhaitable, par exemple, que les clubs sportifs soient visés dès lors que la personne qui commande l'autobus est, dans ce cas, souvent un bénévole désigné de manière plutôt aléatoire pour l'organisation d'une activité et non rémunéré pour le faire.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) souscrit à l'instauration de la coresponsabilité du donneur d'ordre dans le secteur du transport de personnes, mesure en faveur de laquelle plaidait également la Commission fédérale pour la sécurité routière. L'application de la coresponsabilité dans le secteur du transport de marchandises, qui existe déjà depuis plus longtemps, pose cependant problème: les procès intentés en la matière débouchent très rarement sur une condamnation. Comment le secrétaire d'État veillera-t-il à ce que cette coresponsabilité se traduise aussi dans les faits?

Le rôle d'Infrabel en tant que gestionnaire indépendant de l'infrastructure est renforcé, ce qui constitue un pas dans la bonne direction, même si la réforme structurelle du transport ferroviaire n'en est pas pour autant achevée.

Le chapitre relatif à la collecte de données concernant les déplacements entre le domicile et le lieu de travail reprend littéralement les avis formulés par le Conseil national du travail et le Conseil central de l'économie, à une exception près: la date à laquelle l'employeur doit déposer le rapport auprès du SPF Mobilité (le 31 janvier au lieu du 30 avril). Quelle est la raison de cette modification? Le secrétaire d'état dispose-t-il d'éléments indiquant que les partenaires sociaux exploiteront également les données collectées?

M. François Bellot (MR) constate que le gestionnaire de l'infrastructure est supposé être en mesure d'accomplir ses missions sans assistance. Pourquoi utilise-t-on cette formulation? Si la loi est adoptée, il faut définir clairement quel est l'organe responsable et il ne suffit donc pas de supposer que cet organe est en mesure d'accomplir ses missions.

De spreker is van oordeel dat er pas een interventieplan voor gevallen van verstoring van het spoorverkeer in werking kan worden gesteld wanneer Infrabel volledige bevoegdheid zal hebben om op te treden.

Overeenkomstig regelgeving van de Europese Unie moeten de lokale overheden interventieplannen opstellen om een adequate reactie op noodgevallen mogelijk te maken. Welke instantie is dan verantwoordelijk voor de opstelling van interventieplannen voor ongevallen op de spoorweginfrastructuur? Is uitsluitend Infrabel daarvoor bevoegd of hebben ook de gemeenten een opdracht? De Europese regelgeving voorziet niet in uitzonderingen op de gemeentelijke bevoegdheid, zelfs niet voor militaire basissen.

Is de infrastructuurbeheerder verantwoordelijk voor het transport van gevaarlijke goederen per spoor of zijn integendeel de exploitanten bevoegd?

C. Antwoorden van de Staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister

De heer Etienne Schouppe stelt dat in de huidige situatie de chauffeur als enige de verantwoordelijkheid draagt bij personenvervoer in opdracht. Bij ongelukken met bussen zijn er vaak zwaar gewonde of dodelijke slachtoffers. De verantwoordelijkheid is heel groot. De chauffeur wordt er vaak door de opdrachtgever of de passagiers toe aangezet om overtredingen te begaan, sneller te rijden of meer mensen dan toegelaten te vervoeren. De personen die aanzetten tot die overtredingen, worden vandaag niet door de wet verantwoordelijk geacht. Dat moet veranderen: ieder die een rol speelt bij een georganiseerde busreis moet voor zijn aandeel verantwoordelijk worden gesteld.

De spreker wijst er op dat de werk-rustperiodes, zoals vastgesteld in de Europese regelgeving, vaak niet worden gerespecteerd door de opdrachtgevers, wanneer een chauffeur bijvoorbeeld een groep vakantiegangers naar het Zuiden van Frankrijk moet brengen.

Hij haalt als voorbeeld de schoolreis aan, georganiseerd door de school voor 50 leerlingen. Wanneer er 60 leerlingen op de bus stappen en er gebeurt een ongeluk, dan is de directie van de school die daartoe de opdracht gaf mede verantwoordelijk.

Er wordt afgestapt van de vooringenomen opstelling dat de buschauffeur verantwoordelijk is. De gerechtelijke instanties zullen moeten uitmaken hoe de medeverantwoordelijkheid in de praktijk wordt ingevuld.

L'intervenant considère qu'il n'est possible de mettre en œuvre un plan d'intervention en cas de perturbation du trafic ferroviaire que si Infrabel dispose pleinement de la compétence d'intervention.

Conformément à la réglementation de l'Union européenne, les pouvoirs locaux doivent établir des plans d'intervention en vue de réagir de manière adéquate aux cas d'urgence. Quel est dès lors l'organe responsable de l'établissement des plans d'intervention en cas d'accident sur l'infrastructure ferroviaire? Cette compétence relève-t-elle exclusivement d'Infrabel ou les communes ont-elle aussi une mission à remplir dans ce contexte? La réglementation européenne ne prévoit pas d'exceptions à la compétence communale, pas même pour les bases militaires.

Le gestionnaire de l'infrastructure est-il responsable du transport de produits dangereux sur le rail ou cette responsabilité échoit-elle au contraire aux exploitants?

C. Réponses du secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre

M. Etienne Schouppe déclare que dans la situation actuelle, le chauffeur est seul responsable dans le cas d'un transport de personnes réalisé pour un donneur d'ordre. En cas d'accidents avec des bus, il y a souvent des blessés graves ou des morts. La responsabilité est très lourde. Souvent, le donneur d'ordre ou les passagers incitent le chauffeur à commettre des infractions, à rouler plus vite ou à transporter plus de personnes qu'il n'est autorisé à le faire. Actuellement, les personnes qui incitent à commettre ces infractions ne sont pas tenues pour responsables par la loi. Cela doit changer: tous ceux qui jouent un rôle dans l'organisation d'un voyage en car doivent porter leur part de responsabilité.

L'intervenant souligne que, souvent, les périodes d'activité/de repos prévues par la réglementation européenne ne sont pas respectées par les donneurs d'ordre lorsqu'un chauffeur doit, par exemple, conduire un groupe de vacanciers dans le sud de la France.

Il cite comme exemple le voyage scolaire organisé par l'école pour 50 élèves. Si 60 élèves montent dans le car et qu'un accident survient, la direction de l'école qui a donné l'ordre est alors coresponsable.

On abandonne l'idée préconçue que le chauffeur de bus est responsable. Les instances judiciaires devront déterminer comment appliquer la coresponsabilité dans la pratique.

In verband met de verplaatsing van werknemers tijdens hun woon-werkverkeer, bevestigt de spreker dat het proces-verbaal van de vergadering met de gewesten op 31 oktober 2008 duidelijk aangeeft dat de procedure van betrokkenheid van de Gewesten werd gevolgd.

Wat betreft het begrip «ongeoorloofd lage prijs», verwijst het artikel naar de bradageprijzen die door maatschappijen worden toegepast en die rijden met voertuigen die niet meer beantwoorden aan de gestelde criteria.

De spreker wijst er op dat het algemeen geweten is dat bepaalde bussen rijden aan prijzen die hun kostprijs niet dekken.

De spreker verklaart dat de verantwoordelijkheid bij een verstoring van het spoorverkeer voor de Europese Commissie ofwel bij de beheerder ofwel bij de exploitant ligt. Een gedeelde verantwoordelijkheid van de drie vennootschappen van de NMBS-groep zou leiden tot een gebrek aan transparantie en zorgen voor verwarring. Dat gebrek aan transparantie op gebied van bevoegdheden wordt als problematisch ervaren voor Europa. Daarom beklemtoont de spreker de noodzaak om de onafhankelijkheid van Infrabel te vergroten.

De spreker wijst er op dat slechts wanneer het milieu door een ongeval wordt verstoord, de lokale overheid bij het incident wordt betrokken. Hij verwijst hieromtrent naar de treinbotsing in Pécrot in 2001, waarbij 8 mensen om het leven kwamen. De gouverneur en de procureur hebben de zaak toen onmiddellijk in handen genomen, de lokale overheid werd er niet bij betrokken.

D. Replieken van de leden van de commissie

De heer David Geerts verwijst naar de memorie van toelichting. Bij personenvervoer in opdracht wordt de verantwoordelijkheid er toegekend aan degene die het vervoer bestelt, organiseert of laat uitvoeren. Dit geeft de indruk dat de persoon die belt in naam van de groep en die vaak slechts één van de reizigers is zonder specifieke bevoegdheid, de verantwoordelijkheid zal moeten dragen wanneer de andere reizigers en de chauffeur wangedrag vertonen.

In de memorie van toelichting mag geen juridische tegenspraak staan. De verantwoordelijkheden en de verantwoordelijke personen moeten duidelijk omschreven worden.

De heer Ludo Van Campenhout (Open Vld) onderschrijft de mening van de heer Geerts omtrent de

En ce qui concerne le déplacement des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail, l'intervenant confirme que le procès-verbal de la réunion qui s'est tenue le 31 octobre 2008 avec les régions indique clairement que la procédure d'association des régions a été suivie.

En ce qui concerne la notion de «prix abusivement bas», l'article renvoie aux prix bradés appliqués par certaines entreprises qui utilisent des véhicules qui ne répondent plus aux critères imposés.

L'intervenant fait observer qu'il est de notoriété publique que le prix des transports effectués par certains autocars ne couvre pas les coûts.

L'intervenant déclare qu'aux yeux de la Commission européenne, la responsabilité d'une perturbation du trafic ferroviaire repose soit sur le gestionnaire soit sur l'exploitant. Un partage des responsabilités entre les trois sociétés du groupe SNCB compromettrait la transparence et serait source de confusion. L'Europe considère que ce manque de transparence en ce qui concerne les compétences pose problème. Aussi l'intervenant insiste-t-il sur la nécessité d'accroître l'indépendance d'Infrabel.

L'intervenant fait observer que les autorités locales ne sont associées à un incident que dans le cas où celui-ci a un impact sur l'environnement. Il renvoie à ce propos à la collision ferroviaire survenue en 2001 à Pécrot, qui a coûté la vie à huit personnes. Le gouverneur et le procureur ont immédiatement pris l'affaire en main, alors que les autorités locales n'y ont pas été associées.

D. Répliques des membres de la commission

M. David Geerts renvoie à l'exposé des motifs. Lors d'un transport de personnes pour le compte d'un tiers, la responsabilité est attribuée à la personne qui commande, organise ou fait exécuter le transport. Cela donne à penser que la personne qui téléphone au nom d'un groupe et qui n'est souvent que l'un des voyageurs sans compétence spécifique sera responsable en cas de mauvaise conduite des autres voyageurs ou du chauffeur.

L'exposé des motifs ne peut contenir de contradiction juridique. Les responsabilités et les personnes responsables doivent être clairement définies.

M. Ludo Van Campenhout (Open Vld) souscrit au point de vue de M. Geerts concernant la responsabilité

verantwoordelijkheid van de opdrachtgever. Wanneer de bestelling voor de bus wordt geplaatst door één van de leden van een toevallig collectief, wordt die persoon dan beschouwd als opdrachtgever?

Wat betreft de « ongeoorloofd lage prijzen » wijst de spreker er op dat vanaf het ogenblik dat de variabele kosten gedekt zijn, elke rit interessant is, zelfs al is de prijs onvoldoende om de afschrijving te dekken. De formulering van de memorie van toelichting is op dit punt niet heel duidelijk.

Mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) stelt vast dat de *Holding* niet meer zal worden geraadpleegd bij het opstellen van een interventieplan in geval van verstoring van het spoorverkeer. Wordt de bestaansreden van de *Holding* in vraag gesteld? Zal de NMBS-exploitant wel nog steeds worden geraadpleegd? Worden de eigenaars van de stations bij het plan betrokken? Welke uitrusting voor de stations voorziet het interventieplan? De spreker dringt hieromtrent aan op een grondig debat.

De heer François Bellot (MR) nuanceert de hoedanigheid van de niet-professionele opdrachtgever aan de hand van voorbeelden:

– de gemeente bestelt een bus om kinderen naar een culturele of sportieve activiteit te brengen. De gemeentesecretaris tekent voor de bestelling van de bus, maar is niet aanwezig bij de reis. Een onderwijzeres die de kinderen vergezelt op de reis, merkt dat de chauffeur veel te snel rijdt. Wat is haar verantwoordelijkheid?

– een bus die voetbalfans naar een match brengt, stopt op verscheidene plaatsen om passagiers op te laden. Wie is de opdrachtgever in zo'n chaotische organisatie? Wie moet de chauffeur er in dat geval op wijzen dat hij te snel rijdt?

De spreker wijst er op dat bij een ongeval steeds de lokale autoriteiten worden ingeroepen. Ook wat de spoorweg betreft is dat zo. Men kan geen vacuüm rond de sporen aanleggen. Het ongeluk betreft ook steeds de lokaliteit waar het ongeluk plaatsvindt.

E. Stemmingen

De artikelen 1 tot 13 worden achtereenvolgens ongewijzigd aangenomen met 9 stemmen en 3 onthoudingen. Het geheel van de aan de commissie voorgelegde bepalingen die de mobiliteit betreffen wordt met dezelfde stemming aangenomen.

du donneur d'ordre. Lorsque la commande du bus est effectuée par l'un des membres d'un groupe occasionnel, cette personne est-elle alors considérée comme le donneur d'ordre ?

En ce qui concerne les « prix abusivement bas », l'intervenant souligne qu'à partir du moment où les coûts variables sont couverts, chaque trajet est intéressant, même si le prix est insuffisant pour couvrir l'amortissement. La formulation de l'exposé des motifs n'est pas très claire sur ce point.

Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) constate que la *Holding* ne sera plus consultée lors de l'élaboration d'un plan d'intervention en cas de perturbation de la circulation ferroviaire. La raison d'être de la *Holding* est-elle remise en question? L'exploitant SNCB sera-t-il toujours consulté? Les propriétaires des gares seront-ils associés au plan? Quel équipement le plan d'intervention prévoit-il pour les gares? L'intervenante insiste pour que l'on mène un débat approfondi en la matière.

M. François Bellot (MR) nuance la qualité de donneur d'ordre non professionnel à l'aide de quelques exemples:

– la commune commande un bus pour conduire des enfants à une activité culturelle ou sportive. Le secrétaire communal signe la commande du bus, mais n'est pas présent lors du voyage. Une institutrice qui accompagne les enfants lors du voyage se rend compte que le chauffeur roule beaucoup trop vite. Quelle est sa responsabilité?

– un bus qui conduit des amateurs de football à un match s'arrête à différents endroits pour embarquer des passagers. Qui est le donneur d'ordre dans le cadre d'une organisation aussi chaotique? Qui doit, dans ce cas, signaler au chauffeur qu'il roule trop vite?

L'intervenant souligne qu'en cas d'accident, on en appelle toujours aux autorités locales. C'est également le cas en ce qui concerne les chemins de fer. On ne peut pas créer de vide autour des voies. L'accident concerne aussi toujours la localité où il s'est produit.

E. Votes

Les articles 1^{er} à 13 sont adoptés successivement adoptés, sans modification, par 9 voix et 3 abstentions. L'ensemble des dispositions soumises à la commission qui concernent la mobilité est adopté par un vote identique.

II. — ARTIKELLEN 151 EN 152

A. Inleidende uiteenzetting van de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister (ter vervanging van de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen)

De staatssecretaris voor Mobiliteit, de heer Etienne Schoupe geeft aan dat artikel 151 de tarieven van niet-voorbehouden universele postdiensten betreft en dat artikel 152 het stelsel van niet-recurrente resultaatgebonden voordelen regelt.

Niet-voorbehouden universele postdiensten (artikel 151)

De wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven voorziet in enkele controlemechanismen betreffende de prijsevoluties die de leverancier van de universele dienst toepast:

– ministeriële goedkeuring: art. 9 (over autonomie) van de wet bepaalt dat de maximumtarieven of de formules voor hun berekening die niet in het beheerscontract zijn geregeld ter goedkeuring worden voorgelegd aan de minister onder wie het overheidsbedrijf ressorteert.

– «*Price cap*»-systeem: krachtens artikel 144ter, § 3 is een zogenoemd «*price cap*»-systeem ingevoerd via een K.B. (11 januari 2006, de secundaire wetgeving genaamd). Dit «*price cap*»-systeem is eveneens overgenomen in het huidige beheerscontract van De Post. Dit systeem voorziet in twee korven van diensten waarvan de prijzen kunnen stijgen in functie van de koopkracht:

1) de universele postdiensten opgenomen in een kleingebruikerspakket (*grosso modo* de zegels voor stuktarief, zowel de voorbehouden markt als de geliberaliseerde stukpost);

2) de voorbehouden postdiensten, met uitzondering van de binnenkomende grensoverschrijdende post, aan voorkeurtarieven en conventionele tarieven (waarbij dus ook de prijsevolutie van producten voor bedrijven, die grote hoeveelheden afgeven, worden beperkt).

Met voorliggende aanpassing van de wet wordt voortaan juridische duidelijkheid gecreëerd voor de tariefevolutes van diensten die behoren tot de universele dienst, maar die geliberaliseerd zijn en die niet stukpost betreffen. Het gaat dus niet om de postzegeldiensten die per stuk worden afgegeven door de kleingebruiker, maar wel om briefwisseling boven de monopoliegrens van 50 gr en pakjes die worden afgegeven aan voorkeurtarieven of conventionele tarieven.

De Post dient snel te kunnen inspelen op de concurrentiële markt. Een ministeriële controle is daarvoor niet

II.— ARTICLES 151 ET 152

A. Exposé introductif du secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au Premier ministre (en remplacement du vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles)

M. Etienne Schoupe, secrétaire d'État à la Mobilité, indique que l'article 151 porte sur les tarifs des services postaux universels non-réservés et que l'article 152 règle le système des avantages non-récurrents liés aux résultats.

Services postaux universels non-réservés (article 151)

La loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques prévoit plusieurs mécanismes de contrôle en ce qui concerne les évolutions de prix qu'applique le fournisseur du service universel:

– approbation ministérielle: l'art. 9 (relatif à l'autonomie) dispose que les tarifs maximums, ou les formules pour leur calcul, qui ne sont pas réglés dans le contrat de gestion, sont soumis à l'approbation du ministre dont relève l'entreprise publique.

– le système du «*price cap*»: en vertu de l'art. 144ter, § 3, un système de «*price cap*» est instauré par arrêté royal (du 11 janvier 2006, appelé la législation secondaire). Ce système de «*price cap*» a également été repris dans l'actuel contrat de gestion de La Poste. Ce système prévoit deux corbeilles de services dont les prix peuvent varier en fonction du pouvoir d'achat:

1) les services postaux universels repris dans un panier des petits utilisateurs (*grosso modo* les timbres au tarif de détail, tant le marché réservé que le courrier égrené libéralisé);

2) les services postaux réservés, à l'exception du courrier transfrontalier entrant, aux tarifs préférentiels et aux tarifs conventionnels (donc aussi l'évolution des prix des produits destinés aux entreprises, qui déposent de grandes quantités de courrier, sont limités.

L'adaptation de la loi en projet vise à faire dorénavant la clarté juridique pour les évolutions tarifaires de services qui relèvent du service universel, mais qui ont été libéralisés et ne concernent pas le courrier égrené. Il ne s'agit donc pas des envois postaux qui sont remis à la pièce par le petit utilisateur, mais de la correspondance d'un poids supérieur à la limite de 50 gr fixée pour le monopole et des petits colis remis à des tarifs préférentiels ou conventionnels.

La Poste doit pouvoir rapidement s'adapter en fonction du marché concurrentiel. Un contrôle ministériel n'est

opportuun. De wettelijke tariefisen die gelden voor alle universele diensten van De Post (bepaald in artikel 144 van de wet van 21 maart 1991) blijven van toepassing en staan garant voor een correcte en betaalbare prijszetting: niet-discriminatie, transparantie, kostenoriëntatie en perequatie staan voorop.

Het snel kunnen inspelen op tariefwijzigingen in een sterk concurrentiële omgeving doet geen enkele afbreuk aan de kwaliteit die De Post continu in het oog houdt. Het gaat hier over producten in grote volumes die bedoeld zijn voor ondernemingen en die zich in een mededingingssituatie bevinden. Kwaliteit moet immers een sterke troef zijn van het overheidsbedrijf.

De spreker besluit dat voorliggende bepaling De Post de mogelijkheid moet geven om sneller in te spelen op de concurrentie, waardoor het overheidsbedrijf dus beter gewapend zal zijn voor de mededingingssituatie.

Stelsel van niet-recurrente resultaatsgebonden voordelen (artikel 152)

De nieuwe bepaling strekt ertoe in § 2 van artikel 162 van de wet van 24 juli 2008 houdende diverse bepalingen een tweede lid in te voegen dat verduidelijkt dat het zowel voor De Post als voor Belgacom mogelijk is over te gaan tot de verdeling van de wettelijk verplichte 5% van hun jaarlijkse winst onder de vorm van niet-recurrente resultaatsgebonden voordelen.

De bepalingen ingevoegd in «TITEL XIII Overheidsbedrijven» van de wet van 24 juli 2008 houdende diverse bepalingen voeren een stelsel van niet-recurrente resultaatsgebonden voordelen in voor de autonome overheidsbedrijven, analoog aan het stelsel ingevoerd door de wet van 21 december 2007 betreffende de uitvoering van het interprofessioneel akkoord voor de periode 2007-2008. Die overheidsbedrijven werken in een door concurrentie gekenmerkt klimaat. Ze verkeren momenteel in een minder gunstige positie dan hun concurrenten die op dezelfde markt actief zijn en tot de loutere privésector behoren, en die bovendien de niet-recurrente voordelen genieten van de regeling ingesteld bij de wet van 21 december 2007 en de CAO nr. 90 van de Nationale Arbeidsraad.

De in de wet van 24 juli 2008 in uitzicht gestelde uitvoeringsmaatregelen werden goedgekeurd bij koninklijk besluit van 8 december 2008.

«Koninklijk besluit houdende de uitvoering van artikelen 160 en 162, § 2, van de wet van 24 juli 2008

pas opportun pour ce faire. Les exigences tarifaires qui s'appliquent à tous les services universels de La Poste (prévus à l'article 144 de la loi du 21 mars 1991) demeurent d'application et garantissent une fixation des prix correcte et abordable: la non-discrimination, la transparence, l'orientation en fonction des coûts et la péréquation sont primordiaux.

La capacité de tenir compte rapidement des modifications tarifaires dans un environnement très concurrentiel ne porte nullement atteinte à la qualité à laquelle La Poste veille en permanence. Il s'agit en l'occurrence de produits en volumes importants qui sont destinés aux entreprises et qui se trouvent dans une situation de concurrence. La qualité doit en effet constituer un atout majeur de l'entreprise publique.

L'intervenant déclare en guise de conclusion que la disposition en projet doit permettre à La Poste de s'adapter plus rapidement à la concurrence, de sorte que l'entreprise publique sera mieux armée pour faire face à la situation de concurrence.

Système d'avantages non récurrents liés aux résultats (article 152)

La nouvelle disposition tend à insérer un alinéa 2 au § 2 de l'article 162 de la loi du 24 juillet 2008 portant des dispositions diverses, qui précise qu'il est possible tant pour Belgacom que pour La Poste de procéder à la distribution des cinq pour cent de leur bénéfice annuel imposée légalement sous la forme d'avantages non récurrents liés aux résultats.

Les dispositions insérées dans le «TITRE XIII Entreprises publiques» de la loi du 24 juillet 2008 portant des dispositions diverses ont mis en place un système d'avantages non récurrents liés aux résultats pour les entreprises publiques équivalent à celui instauré par la loi du 21 décembre 2007 relative à l'exécution de l'accord interprofessionnel 2007-2008. Ces entreprises publiques évoluent dans un environnement concurrentiel, or elles se trouvent actuellement dans une position moins favorable vis-à-vis de leurs concurrents évoluant sur le même marché et appartenant au secteur purement privé qui bénéficient du régime des avantages non récurrents mis en place par la loi du 21 décembre 2007.

Les mesures d'exécution annoncées dans les dispositions de la loi du 24 juillet 2008 ont été adoptées par arrêté royal du 8 décembre 2008:

«Arrêté royal portant exécution des articles 160 et 162, § 2, de la loi du 24 juillet 2008 portant des

houdende diverse bepalingen (I) betreffende de invoering van een stelsel van niet-recurrente resultaatgebonden voordelen voor de autonome overheidsbedrijven.».

De redenen voor deze uitbreiding zijn vergelijkbaar met de motivering voor een uitbreiding van de maatregelen van lastenverlaging naar de overheidsbedrijven in een mededingingssituatie, namelijk het wegwerken van discriminatie van deze bedrijven ten opzichte van concurrerende ondernemingen. Het betreft voornamelijk concurrentie op de arbeidsmarkt, aangezien de overheidsbedrijven deze voordelen voorheen niet konden toekennen aan hun werknemers wat in de privé wel mogelijk was.

Het stelsel voorziet in de mogelijkheid om resultaatgebonden voordelen toe te kennen aan haar werknemers, voor wie deze fiscaal voordeliger zijn (gedeeltelijke vrijstelling van werkgeversbijdrage).

De regeling die werd ingesteld voor de overheidsbedrijven is niet minder voordelig noch voordeliger dan die welke voor de privébedrijven van toepassing is. Voor de aan het personeel toegekende financiële voordelen geldt een bevoorrechte sociale en fiscale behandeling:

- sociale behandeling: de onderneming moet geen enkele socialezekerheidsbijdrage bijdragen op het voordeel, ten belope van een totaalbedrag van 2 200 euro per jaar en per werknemer. De werkgever is niettemin een bijzondere bijdrage van 33% verschuldigd op het bedrag van de voordelen (die bijdrage en het voordeel zijn voor de berekening van de vennootschapsbelasting aftrekbaar als bedrijfskosten);

- fiscale behandeling: voor de werknemer geldt nog steeds een volledige belastingvrijstelling ten belope van het maximumbedrag van 2 200 euro per aanslagjaar. Op het voordeel is geen bedrijfsvoorheffing verschuldigd.

Deze aanpassing heeft tot doel om meer rechtszekerheid te bieden aan de overheidsbedrijven. Het gaat over een verfijning en verder precisering van de wet.

Het nieuwe stelsel mag eventueel vorige plannen vervangen, zelfs al zijn ze bij wet voorschreven. De Post en Belgacom zijn wettelijk verplicht om 5% van hun jaarlijkse winst toe te kennen aan hun personeelsleden. Voor De Post is deze verplichting opgenomen in artikel 5, § 2, van de wet van 6 juli 1971 betreffende de oprichting van De Post. Voor Belgacom is deze verplichting opgenomen in artikel 62, § 2, 1°, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. Deze situatie is echt specifiek voor overheidsbedrijven, vandaar de nood aan voorliggende bepaling.

dispositions diverses (I) relative à la mise en place d'un système d'avantages non récurrents liés aux résultats pour les entreprises publiques autonomes.».

Les raisons de cette extension sont similaires à celles de l'extension des mesures de réduction de charges aux entreprises publiques dans un contexte concurrentiel, à savoir la volonté de mettre un terme à la discrimination de ces entreprises vis-à-vis de leurs concurrentes. Il s'agit surtout de la concurrence sur le marché du travail, étant donné qu'auparavant, les entreprises publiques ne pouvaient octroyer ces avantages à leurs travailleurs, ce qui était pourtant le cas dans le secteur privé.

Le système prévoit la possibilité d'octroyer aux travailleurs des avantages liés aux résultats, fiscalement plus intéressants pour eux (exonération partielle des cotisations patronales).

Le système mis en place pour les entreprises publiques n'est ni plus, ni moins avantageux que celui qui prévaut pour les entreprises privées. Les avantages financiers octroyés au personnel font l'objet d'un traitement social et fiscal privilégié suivant:

- traitement social: aucune cotisation de sécurité sociale n'est due par l'entreprise sur l'avantage, à concurrence d'un montant total de 2 200 euros par an et par travailleur. Une cotisation spéciale de 33% est néanmoins due par l'employeur sur le montant des avantages (cette cotisation et l'avantage sont déductible des impôts de la société comme charge professionnelle);

- traitement fiscal: pour le travailleur, il y a toujours exonération fiscale intégrale à concurrence du plafond de 2 200 euros par exercice fiscal. Aucun précompte professionnel n'est dû sur l'avantage.

Cette adaptation vise à offrir davantage de sécurité juridique aux entreprises publiques. Il s'agit d'affiner et de préciser davantage la loi.

Le nouveau régime peut éventuellement remplacer d'anciens plans, même s'ils sont prescrits par la loi. La Poste et Belgacom sont tenues par la loi d'attribuer à leur personnel cinq pour cent de leur bénéfice annuel. Pour la Poste cette obligation figure à l'article 5, § 2, de la loi du 6 juillet 1971 portant création de La Poste. Pour Belgacom, cette obligation figure à l'article 62, § 2, 1°, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques. Cette situation est spécifique aux entreprises publiques, ce qui justifie la nécessité de la disposition à l'examen.

B. Vragen en opmerkingen van de leden van de commissie

De heer Roel Deseyn (CD&V) onderschrijft de inhoud van artikel 152, die voor de overheidsbedrijven de mogelijkheid creëert om een adequaat humanresourcesbeleid te voeren.

Wat artikel 151 betreft, vraagt de spreker of De Post zich ertoe engageert om de prijsstijgingen voor kleine gebruikers, in het bijzonder particuliere klanten, beperkt te houden; in het kader van de afsluiting van beheerscontracten moet de overheid daarover waken. Heeft het overheidsbedrijf prijs simulaties gemaakt voor zendingen buiten de voorbehouden dienst waarvan particulieren vaak gebruik maken? Zal de tariefvrijheid voor zendingen van minder dan 50 gram groter worden, wat ten koste van particuliere klanten kan gaan?

De heer David Lavaux (cdH) stelt vast dat De Post en Belgacom vandaag reeds 5% van hun winst aan hun personeel moeten uitkeren, wat dus een recurrent voordeel is. Worden de rechten van de personeelsleden niet ingeperkt door het feit dat de toegekende voordelen nu een niet-recurrent karakter krijgen?

De heer François Bellot (MR) vraagt of artikel 151 als doelstelling heeft de autonome overheidsbedrijven dezelfde mogelijkheden te geven als private bedrijven, waardoor de ondernemingen beter voorbereid zouden zijn op de concurrentie. Loopt de bepaling vooruit op de toekomstige omzetting van de derde postrichtlijn, die de voltooiing van de postmarkt beoogt?

Artikel 152 de uitwerking is van een bepaling in de wet van 24 juli 2008 houdende diverse bepalingen (I) is, op grond waarvan de overheidsbedrijven de mogelijkheid kregen om een deel van hun winst aan hun personeelsleden uit te keren. Wat is de bedoeling van de nieuwe bepaling? Waarom wordt de regeling van de privésector niet eenvoudig overgenomen?

C. Antwoorden van de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister

De staatssecretaris stelt dat de ministeriële goedkeuring vereist blijft voor tariefbepalingen die in de beheerscontracten worden geregeld. Het «*price cap*»-systeem, dat betrekking heeft op de universele postdiensten in het pakket van producten voor kleine gebruikers, wordt eveneens behouden.

Het risico op een deloyale concurrentie dreigt indien De Post niet voldoende armslag krijgt om in de prijszetting op een flexibele manier op marktevoluties in te

B. Questions et observations des membres de la commission

M. Roel Deseyn (CD&V) souscrit à la teneur de l'article 152, qui permet aux entreprises publiques de mener une politique adéquate en matière de ressources humaines.

En ce qui concerne l'article 151, l'intervenant demande si La Poste s'engage à limiter les hausses de prix pour les petits utilisateurs, notamment les clients particuliers; les autorités doivent y veiller dans le cadre de la conclusion des contrats de gestion. L'entreprise publique a-t-elle procédé à des simulations de prix pour les envois hors service réservé auxquels les particuliers recourent fréquemment? La liberté tarifaire pour les envois de moins de 50 grammes sera-t-elle accrue, ce qui pourrait être préjudiciable aux clients particuliers?

M. David Lavaux (cdH) constate que La Poste et Belgacom sont d'ores et déjà tenues d'attribuer 5% de leur bénéfice à leur personnel, ce qui constitue donc un avantage récurrent. Les droits des membres du personnel ne sont-ils pas restreints du fait du caractère non récurrent désormais conféré aux avantages accordés?

M. François Bellot (MR) demande si l'article 151 vise à accorder aux entreprises publiques autonomes les mêmes possibilités que les entreprises privées, afin d'être mieux préparées à la concurrence. La disposition anticipe-t-elle la transposition future de la troisième directive, qui vise à achever la libéralisation du marché postal?

L'article 152 est la mise en œuvre d'une disposition figurant dans la loi du 24 juillet 2008 portant des dispositions diverses (I), en vertu de laquelle les entreprises publiques se sont vu accorder la possibilité de distribuer une partie de leur bénéfice aux membres de leur personnel. Quel est le but de la nouvelle disposition? Pourquoi ne reprend-on pas simplement la réglementation applicable au secteur privé?

C. Réponses du secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre

Le secrétaire d'État indique que l'approbation ministérielle reste requise pour les dispositions tarifaires qui sont réglées dans les contrats de gestion. Le système «*price cap*», qui concerne les services postaux universels figurant dans le paquet de produits pour les petits utilisateurs, est également maintenu.

La Poste s'expose à un risque de concurrence déloyale si elle ne reçoit pas les coudées franches pour adapter ses prix de manière flexible en fonction des

spelen; de nieuwe bepaling strekt er dus inderdaad toe om de concurrentiecapaciteit van De Post te vergroten.

Als een overheidsbedrijf winst maakt, kan een gedeelte van de winst aan het personeel worden uitgekeerd. Het niet-recurrent karakter van de toegekende voordelen impliceert enkel dat geen bonussen hoeven te worden uitgekeerd indien de overheidsonderneming in een bepaald boekjaar geen winst maakt.

D. Replieken van de leden van de commissie en antwoorden van de staatssecretaris

De heer Roel Deseyn (CD&V) benadrukt het belang van het behoud van een gematigde tarificatie door afspraken in de beheersovereenkomsten. Voor de niet-gereserveerde diensten kan de overheid geen tariefregels opleggen, maar wellicht zorgt het regelgevend kader er onrechtstreeks voor dat de prijzen voor particulieren geen hoge stijging kennen.

De staatssecretaris wijst op het feit dat de bepalingen van het koninklijk besluit van 11 januari 2006 tot toepassing van titel IV (Hervorming van de Regie der Posterijen) van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven zijn opgenomen in de beheerscontracten.

De heer David Lavaux (cdH) is tevreden dat overheidsbedrijven die winst maken steeds een deel van die winst zullen moeten uitkeren aan hun medewerkers.

E. Stemmingen

Artikel 151 wordt aangenomen met 8 stemmen en 1 onthouding.

Artikel 152 wordt eenparig aangenomen.

Het geheel van de aan de commissie voorgelegde bepalingen die de overheidsbedrijven betreffen, wordt aangenomen met 8 stemmen en 1 onthouding.

De rapporteur,

Valérie DE BUE

De voorzitter,

François BELLOT

évolutions du marché; la nouvelle disposition vise donc effectivement à accroître la compétitivité de La Poste.

Quand une entreprise publique fait des bénéfices, une partie de ceux-ci peut être distribuée au personnel. Le caractère non récurrent des avantages octroyés implique uniquement qu'il n'y a pas lieu de payer de bonus si, au cours d'un exercice comptable, l'entreprise publique ne réalise pas de bénéfices.

D. Répliques des membres de la commission et réponses du secrétaire d'État

M. Roel Deseyn (CD&V) souligne l'importance du maintien d'une tarification modérée par le biais d'accords dans les contrats de gestion. Pour les services non réservés, les autorités ne peuvent imposer de règles de tarification, mais le cadre réglementaire a sans doute pour effet indirect que les prix n'augmentent pas de manière importante pour les particuliers.

Le secrétaire d'État indique que les dispositions de l'arrêté royal du 11 janvier 2006 mettant en application le titre IV (Réforme de la Régie des Postes) de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques sont insérées dans les contrats de gestion.

M. David Lavaux (cdH) se réjouit que les entreprises publiques qui réalisent des bénéfices doivent attribuer une partie de ces bénéfices à leurs collaborateurs.

E. Votes

L'article 151 est adopté par 8 voix et une abstention.

L'article 152 est adopté à l'unanimité.

L'ensemble des dispositions relatives aux entreprises publiques soumises à la commission est adopté par 8 voix et une abstention.

La rapporteuse,

Valérie DE BUE

Le président,

François BELLOT