

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

27 février 2014

PROJET DE LOI

modifiant la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques en ce qui concerne le comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires

PROPOSITION DE RÉOLUTION

visant à mieux associer les organisations représentatives des voyageurs au processus décisionnel des chemins de fer belges

RAPPORT

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

SOMMAIRE

Pages

I. Exposés introductifs	3
II. Discussion générale.....	6
III. Discussion des articles et votes.....	10

Documents précédents:

Doc 53 **3351/ (2013/2014):**

- 001: Projet de loi.
002: Amendements.

Doc 53 **2767/ (2012/2013):**

- 001: Proposition de résolution de M. Geerts et Mme Temmerman.
002 à 004: Addenda.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

27 februari 2014

WETSONTWERP

tot wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven wat betreft het raadgevend comité van de treinreizigers

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

betreffende het beter betrekken van reizigersorganisaties bij de besluitvorming van de Belgische Spoorwegen

VERSLAG

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

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzettingen	3
II. Algemene bespreking.....	6
III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen	10

Voorgaande documenten:

Doc 53 **3351/ (2013/2014):**

- 001: Wetsontwerp.
002: Amendementen.

Doc 53 **2767/ (2012/2013):**

- 001: Voorstel van resolutie van de heer Geerts en mevrouw Temmerman.
002 tot 004: Addenda.

8376

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

Président/Voorzitter: Sabien Battheu

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Minneke De Ridder, Miranda Van Eetvelde, Steven Vandepuut, Bert Wollants
PS	Véronique Bonni, Isabelle Emmery, Karine Lalieux, Linda Musin
CD&V	Roel Deseyn, Jef Van den Bergh
MR	Valérie De Bue, Luc Gustin
sp.a	David Geerts
Ecolo-Groen	Ronny Balcaen
Open Vld	Sabien Lahaye-Battheu
VB	Tanguy Veys
cdH	Christophe Bastin

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Ingeborg De Meulemeester, Sophie De Wit, Peter Dedecker, Karel Uyttersprot, Ben Weyts
Philippe Blanchart, Colette Burgeon, Alain Mathot
Gerald Kindermans, Bercy Slegers, Liesbeth Van der Auwera
David Clarinval, Olivier Destrebecq, Jacqueline Galant
Meryame Kitir, Karin Temmerman
Thérèse Snoy et d'Oppuers, Stefaan Van Hecke
Herman De Croo, Ine Somers
Annick Ponthier, Bruno Valkeniers
Josy Arens, Christian Brotcorne

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
VB	:	Vlaams Belang
cdH	:	centre démocrate Humaniste
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
LDD	:	Lijst Dedecker
MLD	:	Mouvement pour la Liberté et la Démocratie
INDEP-ONAFH	:	Indépendant-Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV:	Compte Rendu Analytique
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:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV:	Beknopt Verslag
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel : publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi et la proposition de résolution jointe au cours de sa réunion du 19 février 2014.

I. — EXPOSÉS INTRODUCTIFS

A. Projet de loi modifiant la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques en ce qui concerne le comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires (DOC 53 3351/001)

M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, indique que le Comité consultatif auprès de la Société nationale des Chemins de Fer belges a été créé par la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques et a été mis en place pour la première fois en 1995. Au terme de près de 20 ans de fonctionnement, il importe aujourd'hui de réformer le comité, désormais appelé Comité consultatif des voyageurs ferroviaires.

En effet, il faut avant tout le mettre en adéquation avec la réforme du groupe SNCB, qui vise principalement à renforcer la satisfaction des voyageurs en termes de ponctualité, de sécurité et de confort. L'objectif est de permettre, à terme, une recomposition du Comité qui associe davantage les organisations de voyageurs pour une meilleure prise en compte de leurs attentes.

Le but du projet de loi à l'examen est également d'élargir les cas de consultation obligatoire du Comité et de faciliter la circulation des informations entre les parties prenantes.

D'autre part, il convient de procéder à des aménagements d'ordre technique et légistique: réintroduction de sa base légale et organisation de la compensation des frais des membres du bureau.

Pour simplifier la compréhension du texte, un article 47/1 est introduit dans la loi de 1991, qui reprend l'ensemble des dispositions spécifiques au Comité.

Ensuite et dans l'ordre du texte à l'examen:

La base légale du Comité est restaurée. En effet, à l'occasion d'une modification légale relative au service de médiation apportée le 23 février 2011, le Comité consultatif a été retiré de l'article 43 de la loi. Comme

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp en het toegevoegde voorstel van resolutie besproken tijdens haar vergadering van 19 februari 2014.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTINGEN

A. Wetsontwerp tot wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven wat betreft het raadgevend comité van de treinreizigers (DOC 53 3351/001)

De heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, stelt dat het Raadgevend Comité bij de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen werd opgericht door de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven en werd een eerste keer samengesteld in 1995. Na bijna 20 jaar werking dient het comité, vandaag het Raadgevend Comité van de Treinreizigers genaamd, hervormd te worden.

Het dient inderdaad in de eerste plaats in overeenstemming te worden gebracht met de hervorming van de NMBS-Groep die voornamelijk gericht is op de een betere tevredenheid van de reizigers op het vlak van stiptheid, veiligheid en comfort. Het doel is om uiteindelijk een nieuwe samenstelling van het comité mogelijk te maken, dat de reizigersorganisaties meer betreft om beter aan hun verwachtingen te beantwoorden.

Het doel van dit wetsvoorstel is ook om de gevallen waarbij het comité verplicht betrokken moet worden, uit te breiden en de doorstroming van informatie tussen de betrokken partijen te vergemakkelijken.

Anderzijds dient een technische en wettelijke ordening te gebeuren: nieuwe introductie van de wettelijke basis en organisatie van de kostenvergoeding voor de leden van het bestuur.

Om het begrip van de tekst te vereenvoudigen, wordt een artikel 47/1 ingevoegd in de wet van 1991 die alle specifieke bepalingen aan het Comité omvat.

Daarna en in deze volgorde:

De rechtsgrondslag van het comité wordt hersteld. Bij een wetswijziging op 23 februari 2011 betreffende de ombudsdienst werd het Raadgevend Comité inderdaad uit artikel 43 van de wet verwijderd. Aangezien artikel

l'article 47 prévoit qu'un Comité consultatif est créé auprès des entreprises publiques autonomes désignées dans l'arrêté royal visé à l'article 43, § 1^{er}, le fondement juridique du Comité a disparu de manière non intentionnelle. Il convient donc de le réintroduire.

Le projet de loi à l'examen habilite également le Roi à régler la composition et le fonctionnement du Comité, dont l'appellation se mue en Comité consultatif des voyageurs ferroviaires.

Le deuxième paragraphe reprend la disposition antérieure, qui prévoit que le Comité consultatif émet des avis à la demande des entreprises publiques fournissant des services de transport de voyageurs faisant l'objet de missions de service public, à la demande du ministre dont relèvent ces entreprises publiques, à la demande du ministre qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions ou de sa propre initiative et qui se rapportent à toutes les matières relatives aux services fournis par les entreprises publiques ferroviaires.

Bien que la formulation actuelle permette déjà au Comité consultatif de se prononcer d'initiative ou sur demande sur tous les aspects qui concernent les voyageurs, l'importance de son avis sur les dispositions des plans pluriannuels d'investissement et des plans de transport qui concernent les voyageurs a été renforcée en donnant à la consultation sur ces points un caractère obligatoire.

En ce qui concerne les contrats de gestion, le projet reprend la disposition antérieure, qui prévoit que le Comité transmet ses recommandations au Parlement au plus tard 6 mois avant l'expiration des contrats.

Le Comité sera également désormais habilité à organiser la concertation entre le Comité, les entreprises publiques ferroviaires et les pouvoirs publics sur les questions qui ont un impact sur les voyageurs.

Les activités du Comité seront annuellement reprises dans un rapport envoyé aux entreprises ferroviaires, aux ministres compétents, aux Chambres législatives fédérales et aux exécutifs régionaux.

Enfin, il importe de clarifier et de consolider la question de la compensation des frais liés à l'exercice de leur mandat par les membres du bureau exécutif.

Pour rappel, fin 2009, une disposition légale avait été introduite dans la loi de 1991 afin de remplacer le subside annuel octroyé aux membres du bureau par une compensation des frais liés à l'exercice de leur mandat. Comme la loi n'a été publiée que début 2010,

47 bepaalt dat een raadgevend comité wordt opgericht bij de autonome overheidsbedrijven genoemd in het koninklijk besluit als bedoeld in artikel 43, § 1, is de rechtsgrond van het comité onbedoeld verdwenen. Het dient daarom opnieuw geïntroduceerd te worden.

Het wetsvoorstel stelt de Koning ook in staat de samenstelling en het functioneren van het comité te regelen, waarvan de naam verandert in Raadgevend Comité van de Treinreizigers.

De tweede paragraaf herneemt de vroegere bepaling dat het raadgevend comité adviezen uitbrengt op verzoek van overheidsbedrijven die personenvervoer aanbieden dat onderworpen is aan opdrachten van openbare dienst, op verzoek van de minister bevoegd voor deze overheidsbedrijven, op verzoek van de minister die verantwoordelijk is voor het reguleren van het spoor, of uit eigen beweging en die betrekking hebben op alle zaken met betrekking tot openbare diensten die geleverd worden door de openbare spoorondernemingen.

Hoewel de huidige formulering het raadgevend comité al de mogelijkheid biedt om zich uit eigen beweging of op verzoek uit te spreken over alle aspecten met betrekking tot reizigers, wordt het belang van zijn advies over de bepalingen van de meerjareninvesteringsplannen en de vervoersplannen die de reizigers betreffen versterkt door het overleg op deze punten verplicht te maken.

Ten aanzien van het beheerscontracten, herneemt het ontwerp de vorige bepaling dat het comité zijn aanbevelingen uiterlijk 6 maanden voor het verstrijken van de contracten aan het Parlement overmaakt.

Het comité zal ook nu gemachtigd zijn om het overleg te organiseren tussen het comité, de publieke spoorwegondernemingen en de overheden over zaken die een invloed hebben op de reizigers.

De activiteiten van het comité zullen jaarlijks in een verslag worden opgenomen dat aan de spoorwegondernemingen, de betrokken ministers, de federale wetgevende kamers en de deelregeringen wordt opgestuurd.

Ten slotte is het belangrijk om de vraag rond de compensatie van de kosten in verband met de uitoefening van hun mandaat door de leden van het uitvoerend bestuur te verduidelijken en te consolideren.

Ter herinnering: eind 2009 werd in de wet van 1991 een wettelijke bepaling geïntroduceerd om de jaarlijkse subsidie die aan de leden van het bestuur wordt toegekend te vervangen door een compensatie van de kosten verbonden aan de uitoefening van hun

la compensation n'a pu être versée pour 2009. Elle l'a par contre été en 2010, 2011, 2012.

L'avis du Conseil d'État souligne que le vote du budget pour ces années est en soi suffisant pour couvrir la compensation allouée aux membres du bureau via l'allocation du SPF mobilité. Cependant, étant donné que le bureau exécutif est composé de membres extérieurs à l'administration, il a été décidé de conserver la disposition visant à donner une base légale à l'indemnité forfaitaire octroyée depuis 2010 et de permettre sa liquidation pour 2009.

La dernière disposition insiste sur l'importance pour le Comité de recevoir des entreprises ferroviaires toute l'information nécessaire au bon exercice de sa mission.

B. Proposition de résolution visant à mieux associer les organisations représentatives des voyageurs au processus décisionnel des chemins de fer belges (DOC 53 2767/001)

M. David Geerts (sp.a), auteur principal, attire l'attention de la commission sur le fait que la résolution visant à mieux associer les organisations représentatives des voyageurs au processus décisionnel des chemins de fer belges a été déposée à la lumière des difficultés constatées dans la concertation entre les chemins de fer et les organisations représentatives des voyageurs. En outre, lors de la confection du plan de transport 2014-2017, il s'est avéré une fois de plus que ce dialogue est loin d'être toujours aisé. Le Comité consultatif des usagers a déjà fait part précédemment de son mécontentement au sujet de la relation avec la SNCB.

Aussi, la résolution visant à mieux associer les organisations représentatives des voyageurs au processus décisionnel des chemins de fer belges demande-t-elle au gouvernement, d'une part, d'intégrer le Comité consultatif des usagers au sein du SPF Mobilité, afin d'assurer un soutien administratif au Comité, et d'autre part, de prévoir une réglementation imposant un avis dans certains cas, ainsi qu'une réponse motivée de la part des chemins de fer, fournie dans un délai raisonnable. Enfin, la résolution demande que soit organisée une concertation régulière avec les chemins de fer et les pouvoirs publics sur des sujets ayant un impact important sur les voyageurs.

L'intervenant se félicite qu'en déposant le projet de loi à l'examen, le gouvernement rencontre largement la teneur de la proposition de résolution.

mandaat. Aangezien de wet slechts begin 2010 werd gepubliceerd, kon de vergoeding voor 2009 niet betaald worden. Ze werd daarentegen in 2010, 2011 en 2012 wel betaald.

Het advies van de Raad van State benadrukt dat de stemming over de begroting voor die jaren op zich voldoende is om vergoedingen aan de leden van het bureau via de uitkering van de FOD Mobiliteit te dekken. Aangezien het uitvoerend bureau is samengesteld uit leden van buiten de administratie, werd er besloten de bepaling te behouden die een wettelijke basis verleent aan de vaste vergoeding toegekend sinds 2010 en de vereffening voor 2009 mogelijk te maken.

De laatste bepaling benadrukt het belang voor het comité om van de spoorwegondernemingen alle informatie te krijgen die nodig is voor de goede uitoefening van zijn opdracht.

B. Voorstel van resolutie betreffende het beter betrekken van reizigersorganisaties bij de besluitvorming van de Belgische Spoorwegen (DOC 53 2767/001)

De heer David Geerts (sp.a), hoofdindienster, wijst er de commissie op dat de resolutie betreffende het beter betrekken van reizigersorganisaties bij de besluitvorming van de Belgische Spoorwegen ingediend is als gevolg van de vastgestelde moeilijkheden bij het overleg tussen de spoorwegen en de reizigersorganisaties. Bovendien is bij de opmaak van het vervoersplan 2014-2017 nogmaals gebleken dat deze dialoog lang niet altijd vlot verloopt. Het Raadgevend Comité van de Gebruikers heeft eerder al uiting gegeven aan zijn onvrede over de relatie met de NMBS.

De resolutie betreffende het beter betrekken van reizigersorganisaties bij de besluitvorming van de Belgische Spoorwegen verzoekt de regering daarom enerzijds het Raadgevend Comité bij de FOD Mobiliteit en Vervoer onder te brengen, teneinde een administratieve ondersteuning van het Comité te verzekeren en anderzijds in een regeling te voorzien die een advies in sommige gevallen verplicht maakt, evenals een gemotiveerd antwoord van de spoorwegen binnen een redelijke termijn. Ten slotte vraagt de resolutie om regelmatig overleg met de spoorwegen en de overheid betreffende onderwerpen die een grote impact hebben op het reizigersvervoer.

Spreker zegt verheugd te zijn dat de regering met het voorliggende wetsontwerp voor een groot deel tegemoet komt aan de inhoud van het voorstel van resolutie.

II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

A. Questions et observations des membres

S'il se réjouit que le fonctionnement du Comité consultatif soit adapté à la nouvelle structure des chemins de fer belges, M. Steven Vandeput (N-VA) déplore toutefois que le projet de loi à l'examen n'apporte rien de neuf.

Le Comité consultatif peut déjà actuellement émettre des avis d'initiative. Il peut aussi se prononcer sur le contrat de gestion et il est consulté lors de l'établissement du plan d'investissement, même si la loi ne le précise pas explicitement. L'intervenant doute dès lors que le Comité consultatif sera renforcé. De plus, le projet de loi n'anticipe pas la libéralisation prochaine du transport ferroviaire de voyageurs. Le Comité consultatif devrait aussi pouvoir formuler des avis sur les opérateurs privés. En étant intégré dans le SPF Mobilité et Transports, le Comité consultatif perd son indépendance. Le ministre décide de la composition du Comité consultatif par arrêté royal. Les indemnités de frais sont débudgétisées. Le projet de loi ne prévoit même pas de poste budgétaire distinct, ce qui constitue une violation de l'article 174 de la Constitution et de la loi du 22 mai 2003 portant organisation du budget et de la comptabilité de l'État fédéral. Le projet de loi n'a pas été adapté en fonction de l'avis du Conseil d'État. Enfin, il ne prévoit pas de délais maximums pour l'émission des avis obligatoires relatifs au plan pluriannuel d'investissement, ce qui ralentira l'ensemble du processus de concertation et de décision.

Mme Linda Musin (PS) considère que l'ancien Comité consultatif, qui était intégré dans les structures de la SNCB, était paralysé. Au sein du SPF Mobilité et Transports, la compétence de consultation et d'avis de l'actuel Comité consultatif pourra être exercée pleinement.

M. David Geerts (sp.a) estime que les entreprises ferroviaires concernées doivent répondre aux avis dans un délai raisonnable — qu'il serait préférable de fixer dans l'arrêté d'exécution. Aux Pays-Bas aussi, le Comité consultatif a été intégré dans un service public, et non dans l'entreprise ferroviaire.

Mme Valérie De Bue (MR) constate que le Comité consultatif a toujours eu une mauvaise relation avec la SNCB et estime qu'un nouveau départ ne peut avoir que des conséquences positives. L'intervenante se pose toutefois des questions concernant la portée de l'avis. Qu'en advient-il s'il n'est pas jugé pertinent?

II. — ALGEMENE BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Steven Vandeput (N-VA) verheugt zich over het feit dat de werking van het Raadgevend Comité wordt aangepast aan de nieuwe structuur van de Belgische Spoorwegen, maar betreurt dat het voorliggend wetsontwerp niets nieuws invoert.

Thans kan het Raadgevend Comité al adviezen uit eigen beweging formuleren. Ook nu kan het zich uitspreken over het beheerscontract en wordt het geraadpleegd bij het opstellen van het investeringsplan, zelfs indien dit niet in de wet met zoveel woorden werd ingeschreven. De spreker betwijfelt dan ook of het Raadgevend Comité wordt versterkt. Bovendien wordt niet geanticipeerd op de nakende liberalisering van het spoorvervoer van reizigers. Het Raadgevend Comité zou ook adviezen moeten kunnen formuleren over de private operatoren. Het Raadgevend Comité, door ingekapseld te worden in de FOD Mobiliteit en Vervoer, verliest zijn onafhankelijkheid. De minister beslist bij koninklijk besluit hoe het Raadgevend Comité zal worden samengesteld. De onkostenvergoedingen zijn aan de begroting onttrokken. Er is zelfs niet voorzien in een aparte begrotingspost, wat een schending uitmaakt van artikel 174 van de Grondwet en de wet van 22 mei 2003 op de rijksbegroting. Het wetsontwerp is niet aangepast aan het advies van de Raad van State. Ten slotte worden geen maximumtermijnen bepaald voor het verstrekken van de verplichte adviezen inzake het meerjareninvesteringsplan, waardoor het hele overleg- en beslissingsproces zal worden vertraagd.

Mevrouw Linda Musin (PS) stelt dat het vroegere Raadgevend Comité, ingebed in de NMBS-structuren, vleugellam was gemaakt. Binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer zal de raadplegings- en adviesbevoegdheid door het huidige Raadgevend Comité ten volle uitgeoefend kunnen worden.

De heer David Geerts (sp.a) is van oordeel dat op de adviezen binnen een redelijke termijn — die best in het uitvoeringsbesluit wordt bepaald — door de betrokken spoorbedrijven moet worden geantwoord. Ook in Nederland is het Raadgevend Comité ondergebracht bij een overheidsdienst en niet bij het spoorbedrijf.

Mevrouw Valérie De Bue (MR) constateert dat het Raadgevend Comité met de NMBS steeds een slechte relatie heeft gehad en een nieuwe start alleen maar positieve gevolgen kan hebben. Toch stelt de spreker zich vragen omtrent de dragwijdte van het advies. Wat gebeurt ermee als het niet pertinent wordt geacht? Wat

Que réglera-t-on par arrêté royal? Comment le Comité consultatif sera-t-il composé?

M. Tanguy Veys (VB) estime qu'à la lumière de l'entrée en vigueur de la nouvelle structure des chemins de fer belges le 1^{er} janvier, le projet de loi à l'examen arrive trop tard. Le plan de transport 2014-2017 sera exécuté avant même que le Comité consultatif ait pu se prononcer à son sujet. La proposition de résolution, qui date déjà d'il y a un an, provient de la majorité gouvernementale et a même été amendée, n'a pas du tout été intégrée dans le projet de loi. Comment le Comité consultatif s'acquittera-t-il de sa mission d'avis en l'absence d'obligation de formuler une réponse motivée dans un délai donné? On n'a pas du tout tenu compte de l'avis du Conseil d'État. Il est normal que les volontaires siégeant au Comité consultatif reçoivent une compensation. L'intégration au SPF Mobilité et Transports est une bonne chose en raison du soutien structurel de ce dernier, et garantit l'autonomie du Comité consultatif vis-à-vis de la SNCB. Cependant, la composition du Comité n'est pas transparente. Elle doit en tout cas être équilibrée. La loi devrait fixer une date d'entrée en vigueur au lieu de laisser au ministre le soin de le faire par arrêté royal.

M. Willem-Frederik Schiltz (Open Vld) souligne que l'intérêt du voyageur se heurte souvent à la mentalité d'ingénieur de la SNCB. Dans l'optique de la libéralisation du transport de voyageurs par rail, l'entreprise ferroviaire doit se mettre à l'écoute des usagers. Il est à déplorer que le Comité consultatif ne soit pas consulté préalablement sur de nombreux éléments. Le projet de loi ne précise pas non plus comment les avis doivent être traités. En l'occurrence, il est essentiel de prévoir qu'une réponse obligatoire et motivée doit être fournie dans un délai donné.

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) estime que le rôle des organisations représentatives des voyageurs est essentiel dans la détermination de la politique ferroviaire. Il est certes renvoyé au gestionnaire de l'infrastructure dans l'exposé des motifs, mais pas dans le texte de loi même. Les voyageurs entrent pourtant aussi en contact avec Infrabel. Comment garantira-t-on une représentation équilibrée? Pourquoi des avis sur les opérateurs privés ne pourront-ils pas être fournis après l'entrée en vigueur du quatrième paquet ferroviaire? Qu'advient-il si la SNCB est d'un avis divergent? Pourquoi l'avis du Comité consultatif n'est-il pas requis pour les augmentations tarifaires? Pourquoi a-t-il fallu transférer le Comité consultatif au sein du SPF Mobilité et transports, alors qu'il fonctionnait bien au sein du Holding?

zal door het koninklijk besluit worden geregeld? Hoe zal het Raadgevend Comité worden samengesteld?

De heer Tanguy Veys (VB) vindt, in het licht van de inwerkingtreding van de nieuwe structuur van de Belgische Spoorwegen op 1 januari, het voorliggend wetsontwerp laattijdig. Het vervoersplan 2014-2017 zal worden uitgevoerd voor het Raadgevend Comité er zich ook maar over zal hebben kunnen uitspreken. Het voorstel van resolutie, dat al een jaar oud is, afkomstig is van de regeringsmeerderheid en ook nog eens werd geamendeerd, is allerm minst in het wetsontwerp geïntegreerd. Hoe zal de adviesfunctie van het Raadgevend Comité worden ingevuld zonder de verplichting binnen een bepaalde termijn een met redenen omkleed antwoord te formuleren? Er is absoluut geen rekening gehouden met het advies van de Raad van State. Het is normaal dat de vrijwilligers die zitting hebben in het Raadgevend Comité worden vergoed. De inbedding in de FOD Mobiliteit en Vervoer is, omwille van de structurele ondersteuning van deze laatste, een goede zaak en garandeert de autonomie van het Raadgevend Comité ten opzichte van de NMBS. De samenstelling is evenwel ondoorzichtig. Ze moet alleszins evenwichtig zijn. De wet zou een datum van inwerkingtreding moeten vermelden in plaats van dit over te laten aan de minister bij koninklijk besluit.

De heer Willem-Frederik Schiltz (Open Vld) onderstreept dat het belang van de reiziger vaak botst met de ingenieursmentaliteit van de NMBS. Met het oog op het liberaliseren van het spoorvervoer voor reizigers moet het spoorbedrijf klantvriendelijk worden. Het valt te betreuren dat het Raadgevend Comité niet voorafgaandelijk over heel wat zaken zal worden geraadpleegd. Ook is niet precies omschreven hoe de adviezen moeten worden verwerkt. In deze is een verplicht en gemotiveerd antwoord binnen een bepaalde termijn essentieel.

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) vindt de rol van de reizigersorganisaties essentieel in de bepaling van het spoorbeleid. In de memorie van toelichting wordt weliswaar verwezen naar de infrastructuurbeheerder, maar niet in de wettekst zelf. De reizigers komen nochtans ook in contact met Infrabel. Hoe zal de evenwichtige vertegenwoordiging gegarandeerd worden? Waarom zullen geen adviezen over privéoperatoren na de inwerkingtreding van het vierde spoorwegpakket kunnen worden verstrekt? Wat ingeval van afwijkende visie van de NMBS? Waarom is het advies van het Raadgevend Comité niet vereist bij tariefverhogingen? Waarom moest het Raadgevend Comité, die goed functioneerde binnen de Holding, naar de FOD Mobiliteit en Vervoer worden versluisd?

M. Jef Van den Bergh (CD&V) se réjouit que le projet de loi ait repris les exigences de la proposition de résolution, dont il est coauteur. La pratique nous dira si le fonctionnement du Comité consultatif s'améliorera. L'intégration de ce Comité au sein du SPF Mobilité et Transports est positive. Pourquoi n'imposer la consultation du Comité consultatif que pour les plans pluriannuels d'investissement et les plans de transport? En tout cas, il faut obliger la compagnie ferroviaire à communiquer tous les documents pertinents. En ce qui concerne le contrat de gestion, un rapport est certes prévu, mais pas un avis obligatoire. Un avis du Comité consultatif n'est pas d'avantage requis pour les augmentations tarifaires et en ce qui concerne la convention de transport. C'est une bonne chose de pouvoir organiser des réunions de concertation, mais celles-ci doivent se dérouler de manière structurelle pour être efficaces. À l'heure actuelle, la composition peut être fixée par simple arrêté royal alors qu'auparavant, un arrêté délibéré en Conseil des ministres était requis. Comment la représentation des voyageurs sera-t-elle ancrée dans la loi? Qui deviendra membre du nouveau Comité consultatif? Qui en sera exclu? Aucune obligation de réponse aux avis n'est prévue, ce qui risque de rendre les avis non contraignants. L'indemnité de frais est limitée de manière rétroactive à un montant maximal de 12 500 euros. En 2009, aucune base légale n'existait à cet égard. En 2013, celle-ci n'était plus applicable. Ce montant est-il indexé selon l'indice santé? Ce montant sera-t-il accordé de manière forfaitaire ou s'agit-il uniquement d'une indemnité de frais? Qu'est-ce qui n'est pas repris dans ce montant? Les frais d'expertise — pour étayer un avis donné — peuvent-ils également être portés en compte?

B. Réponses du ministre

Projet de loi/résolution

Sur plusieurs points, la réforme du Comité consultatif répond aux questions posées par la proposition de résolution visant à mieux associer les organisations représentatives des voyageurs au processus décisionnel des chemins de fer belges. Le rôle des représentants des voyageurs au sein du Comité consultatif sera renforcé par l'arrêté royal à prendre.

Conformément à la résolution le Comité est intégré au SPF Mobilité et Transports qui apportera le soutien administratif nécessaire.

Un avis du Comité consultatif devra effectivement être sollicité en ce qui concerne les plans de transport et les plans pluriannuels d'investissement et d'éventuelles réunions de concertation avec le groupe SNCB et les pouvoirs publics sont aussi prévues.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) is tevreden dat het wetsontwerp de eisen van het voorstel van resolutie, waarvan de spreker mede-indiener is, heeft overgenomen. Of de werking van het Raadgevend Comité zal verbeteren, zal de praktijk uitwijzen. De inbedding in de FOD Mobiliteit en Vervoer is positief. Waarom is de raadpleging van het Raadgevend Comité alleen verplicht inzake het meerjareninvesteringsplan en het vervoersplan? In ieder geval moet het spoorbedrijf verplicht worden alle relevante documenten mee te delen. Inzake het beheerscontract wordt wel een verslag vooropgesteld maar geen verplicht advies. Ook bij tariefverhogingen of inzake de vervoersovereenkomst is het advies van het Raadgevend Comité niet vereist. Het feit overlegvergaderingen te kunnen organiseren is een goede zaak maar moet wel structureel gebeuren om efficiënt te zijn. De samenstelling kan thans bij gewoon koninklijk besluit geschieden terwijl voorheen een besluit vastgesteld na overleg in de ministerraad was vereist. Hoe zal de vertegenwoordiging van de reizigers wettelijk worden verankerd? Wie zal lid worden van het nieuwe Raadgevend Comité? Wie zal uit de boot vallen? Er wordt niet voorzien in een verplichting op de adviezen te antwoorden. Daardoor dreigen de adviezen vrijblijvend te worden. De onkostenvergoeding is retroactief beperkt tot maximum 12500 euro. In 2009 was hier geen wettelijke basis voor. En in 2013 was het niet meer toepasselijk. Wordt dit bedrag geïndexeerd volgens de gezondheidsindex? Zal dit bedrag forfaitair worden uitgekeerd of betreft het slechts een onkostenvergoeding? Wat wordt niet in dit bedrag opgenomen? Kunnen expertisecosten — om een bepaald advies te onderbouwen — ook in rekening worden gebracht?

B. Antwoorden van de minister

Wetsontwerp/resolutie

De hervorming van het Raadgevend Comité komt op meerdere punten tegemoet aan de vragen vervat in het voorstel van resolutie betreffende het beter betrekken van reizigersorganisaties bij de besluitvorming van de Belgische Spoorwegen. De rol van de vertegenwoordigers van reizigers in het Raadgevend Comité zal door het uit te vaardigen koninklijk besluit versterkt worden.

Conform de resolutie wordt het Comité ondergebracht bij de FOD Mobiliteit en Vervoer, die de nodige administratieve ondersteuning zal verlenen.

Het Raadgevend Comité zal effectief verplicht om advies gevraagd worden over de vervoersplannen en de meerjareninvesteringsplannen en er is eveneens voorzien in mogelijke overlegvergaderingen met de NMBS-groep en de overheid.

Contrairement à la proposition de résolution, le projet de loi ne prévoit toutefois pas de rémunérer les représentants permanents du Comité. Le Roi peut néanmoins accorder une indemnité aux membres du bureau pour les frais liés à l'exercice de leur mandat.

Composition

La composition du Comité sera réglée par arrêté royal. Le Comité sera constitué d'une chambre de 26 membres, dont 14 représentants des voyageurs (contre 10 auparavant). Le Comité sera en outre composé de trois représentants syndicaux, d'une représentation du Bureau fédéral du plan, du Conseil central de l'économie et des médiateurs fédéraux, d'un représentant des organisations de consommateurs et de représentants des associations régionales de voyageurs.

Le bureau devient le porte-parole du Comité.

Rémunération

Le Conseil d'État a assuré au gouvernement qu'une disposition légale concernant la rémunération n'était pas nécessaire. Elle est cependant conservée dans les textes afin d'éviter la tenue d'un débat annuel en la matière dans le cadre du budget de l'État.

Avis

Les avis du Comité ne sont pas contraignants, mais acquièrent une plus grande visibilité avec cette réforme.

Infrabel

Le gestionnaire de l'infrastructure, Infrabel, est également soumis à l'obligation d'avis du Comité, pour autant qu'il s'agit d'un point ayant un impact sur les voyageurs ferroviaires.

Tarifs ferroviaires

Le projet de loi prévoit que le Comité consultatif peut rendre un avis sur toutes les matières liées aux voyageurs, donc y compris sur les tarifs appliqués par la SNCB.

Entrée en vigueur

L'article 4 du projet confie au Roi le soin de fixer l'entrée en vigueur de la loi. La réforme du Comité a été rendue nécessaire suite à la nouvelle structure du groupe SNCB, et le gouvernement a voulu éviter que la

Het wetsontwerp voorziet, in tegenstelling tot het voorstel van resolutie, echter niet in een bezoldiging van de vaste vertegenwoordigers van het Comité. Wel kan de Koning een vergoeding toekennen aan de leden van het bureau voor de kosten verbonden aan de uitoefening van hun mandaat.

Samenstelling

De samenstelling van het Comité zal geregeld worden bij koninklijk besluit. Het Comité zal bestaan uit een kamer met 26 leden bestaan, met 14 in plaats van 10 vertegenwoordigers van de treinreizigers. Daarnaast zal het Comité bestaan uit drie vertegenwoordigers van de vakbonden, een vertegenwoordiging van het Federaal Planbureau, de Centrale Raad voor het Bedrijfsleden en de federale ombudsmannen, een vertegenwoordiger van de consumentenorganisaties en vertegenwoordigers van de gewestelijke reizigersverenigingen.

Het bureau wordt de spreekbuis van het Comité.

Bezoldiging

De Raad van State verzekerde de regering dat een wettelijke bepaling over de bezoldiging niet nodig was. De bepaling wordt evenwel in de tekst behouden teneinde een jaarlijkse discussie hierover bij de overheidsbegroting te vermijden.

Adviezen

De adviezen van het Comité zijn niet bindend, maar krijgen met deze hervorming een grotere zichtbaarheid.

Infrabel

Ook infrastructuurbeheerder Infrabel is onderworpen aan de adviesplicht van het Comité, voor zover het een punt betreft met een impact op de treinreizigers.

Treintarieven

Het wetsontwerp voorziet erin dat het Raadgevend Comité over alle reizigersgebonden onderwerpen advies kan verlenen, dus ook over de door de NMBS gehanteerde tarieven.

Inwerkingtreding

Ontworpen artikel 4 laat de inwerkingtreding van de wet aan de Koning over. De hervorming van het Comité is nodig geworden door de nieuwe structuur van de NMBS-groep en de regering wilde vermijden dat de

réforme à l'examen n'entre en vigueur avant la nouvelle structure du groupe SNCB.

Rétributions

Dès lors qu'il ne s'agit pas d'une rémunération, les rétributions prévues par la loi ne sont pas indexées. Elles seront payées au moyen des crédits de fonctionnement du SPF Mobilité et Transports. Pour les années 2010 à 2012, il n'y a pas de problème d'effet rétroactif en raison de la disposition figurant dans la loi du 30 décembre 2009 portant des dispositions diverses.

Délais

Le projet de loi à l'examen ne prévoit pas de délais pour la remise des avis. Leur durée est en effet fonction de l'ampleur du sujet à traiter. L'arrêté royal prévoira toutefois une procédure d'urgence fixant un délai de deux semaines.

C. Répliques

M. Steven Vandeput (N-VA) estime ne pas avoir reçu une réponse satisfaisante à la remarque selon laquelle le projet de loi à l'examen viole tant l'article 174 de la Constitution que la loi du 22 mai 2003 sur le budget de l'État.

M. David Geerts (sp.a) ne doute pas que la composition du Comité consultatif sera précisée par l'arrêté d'exécution.

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) conteste qu'Infrabel puisse, en tant que gestionnaire de l'infrastructure, faire l'objet d'avis, du moins pas comme le prévoit actuellement la définition des compétences du Comité consultatif.

M. Tanguy Veys (VB) estime que la SNCB et Infrabel doivent, dans un délai déterminé, apporter une réponse motivée aux avis du Comité consultatif, sous peine de tomber dans le même travers que précédemment, à savoir que ces avis ne soient pas pris au sérieux.

III. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Article 1^{er}

Cet article ne donne lieu à aucune observation et est adopté sans modification par 13 voix et une abstention.

voorliggende hervorming eerder in werking zou treden dan de nieuwe structuur van de NMBS-groep.

Vergoedingen

Aangezien het geen loon betreft, worden de door de wet voorziene vergoedingen niet geïndexeerd. De vergoedingen zullen betaald worden uit de werkingskredieten van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Voor de jaren 2010 tot 2012 is er geen probleem van terugwerkende kracht, gezien de bepaling in de wet van 30 december 2009 houdende diverse bepalingen.

Termijnen

Het wetsontwerp voorziet niet in termijnen voor het verstrekken van de adviezen. Dit is immers afhankelijk van de omvang van het te behandelen onderwerp. Het koninklijk besluit zal echter voorzien in een spoedprocedure, waarbij een termijn van twee weken wordt gehanteerd.

C. Replieken

De heer Steven Vandeput (N-VA) mist een afdoend antwoord op de opmerking dat het voorliggend wetsontwerp zowel artikel 174 van de Grondwet als de wet van 22 mei 2003 op de rijksbegroting schendt.

De heer David Geerts (sp.a) vertrouwt erop dat de samenstelling van het Raadgevend Comité door het uitvoeringsbesluit zal worden gepreciseerd.

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) betwist dat Infrabel als infrastructuurbeheerder het voorwerp zal kunnen zijn van adviezen, althans niet zoals de bevoegdheidsomschrijving van het Raadgevend Comité thans luidt.

De heer Tanguy Veys (VB) is van oordeel dat de NMBS en Infrabel binnen een bepaalde termijn gemotiveerd op de adviezen van het Raadgevend Comité moeten antwoorden, anders vervalt men in hetzelfde euvel als voorheen, namelijk dat deze adviezen niet ernstig worden genomen.

III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Artikel 1

Dit artikel wordt zonder verdere bespreking ongewijzigd aangenomen met 13 stemmen en 1 onthouding.

Art. 2

Cet article ne donne lieu à aucune observation et est adopté sans modification par 13 voix et une abstention.

*
* *

Art. 3

M. Jef Van den Bergh (CD&V) constate que l'article 47/1 que l'article 3 propose d'insérer dans la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, parle d' "entreprises publiques ferroviaires". Il s'agit d'un nouveau concept dans la législation. Vise-t-il tant la société de transport que le gestionnaire de l'infrastructure?

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) demande si l'article 47/1, § 2, alinéa 4, proposé, n'est pas superflu: "Au plus tard six mois avant l'expiration des contrats de gestion, le comité transmet aux Chambres législatives ses recommandations relatives aux contrats de gestion." L'actuel article 47, § 5, de la loi du 21 mars 1991 comporte en effet une disposition similaire.

M. Ronny Balcaen présente un amendement (n° 1 — DOC 53 3351/002) qui tend à mentionner, dans l'article 47/1, § 1^{er}, de la loi du 21 mars 1991, tel qu'inséré par l'article 3 du projet de loi, une référence au gestionnaire de l'infrastructure. Cet amendement précise que le Comité consultatif est également compétent pour le rôle d'Infrabel dans le transport de voyageurs.

M. Ronny Balcaen présente un amendement (n° 2 — DOC 53 3351/002) qui tend à préciser, dans un nouvel alinéa de l'article 47/1, § 2, de la loi du 21 mars 1991, tel qu'inséré par l'article 3 du projet de loi, que les services de transport ferroviaires disposent d'un délai de 60 jours pour formuler une réponse motivée aux avis du Comité consultatif.

M. Ronny Balcaen présente un amendement (n° 3 — DOC 53 3351/002) qui tend à insérer, dans l'article 47/1, § 1^{er}, de la loi du 21 mars 1991, tel qu'inséré par l'article 3 du projet de loi, une disposition obligeant tant les entreprises publiques ferroviaires que le gestionnaire de l'infrastructure à transmettre toutes les informations demandées par le Comité consultatif, de manière à renforcer la position de celui-ci vis-à-vis des entreprises ferroviaires.

Le ministre précise que les amendements n°s 1 à 3 n'ajoutent rien à la portée du projet de loi. Il confirme

Art. 2

Dit artikel wordt zonder verdere bespreking ongewijzigd aangenomen met 13 stemmen en 1 onthouding.

*
* *

Art. 3

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) stelt vast dat het met ontworpen artikel 3 ingevoegde artikel 47/1 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven spreekt over "spoorwegoverheidsbedrijven". Dit is een nieuw concept in de wetgeving. Wordt hiermee zowel een vervoermaatschappij als de infrastructuurbeheerder bedoeld?

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) vraagt of het in te voegen artikel 47/1, § 2, vierde lid, niet overbodige is: "Uiterlijk zes maanden voor het verstrijken van de beheerscontracten maakt het comité zijn aanbevelingen betreffende de beheerscontracten over aan de Wetgevende Kamers." Het bestaande artikel 47, § 5, van de wet van 21 maart 1991 bevat immers een gelijkaardige bepaling.

De heer Ronny Balcaen dient amendement nr. 1 (DOC 53 3351/002) in, dat ertoe strekt in artikel 47/1, § 1, van de wet van 21 maart 1991, zoals ingevoegd door ontworpen artikel 3 van het wetsontwerp, een verwijzing naar de infrastructuurbeheerder op te nemen. Dit amendement maakt duidelijk dat het Raadgevend Comité ook bevoegd is voor de rol van Infrabel in het reizigersvervoer.

De heer Ronny Balcaen dient amendement nr. 2 (DOC 53 3351/002) in, dat ertoe strekt in artikel 47/1, § 2, van de wet van 21 maart 1991, zoals ingevoegd door ontworpen artikel 3 van het wetsontwerp, in een nieuw lid te verduidelijken dat de spoorvervoerdiensten 60 dagen tijd krijgen om gemotiveerd te antwoorden op de adviezen van het Raadgevend Comité.

De heer Ronny Balcaen dient amendement nr. 3 (DOC 53 3351/002) in, dat ertoe strekt in artikel 47/1, § 5, van de wet van 21 maart 1991, zoals ingevoegd door ontworpen artikel 3 van het wetsontwerp, zowel de spoorwegoverheidsbedrijven als de infrastructuurbeheerder te verplichten alle door het Raadgevend Comité gevraagde informatie over te maken, dit teneinde de positie van het Raadgevend Comité ten opzicht van de spoorbedrijven te versterken.

De minister stelt dat amendement nrs. 1 tot 3 niets toevoegen aan de strekking van het wetsontwerp. Hij

que la notion d' "entreprise publique ferroviaire" recouvre tant une société de transports que le gestionnaire de l'infrastructure.

Il convient d'opérer une distinction, au niveau du fond, entre l'article 47 et l'article 47/1 de la loi du 21 mars 1991 à insérer. L'article 47 concerne toutes les entreprises publiques autonomes visées par la loi, alors que l'article 47/1 à insérer traite du Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires. C'est la raison pour laquelle la disposition concernant la transmission des recommandations relatives au contrat de gestion aux Chambres législatives est répétée dans la loi.

Les amendements n^{os} 1 et 2 sont successivement rejetés par 9 voix contre 5.

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

L'article est adopté, sans modification, par 9 voix contre 2 et 3 abstentions.

Art. 4

Cet article est adopté, sans discussion et sans modification, par 13 voix et une abstention.

*
* *

L'ensemble du projet de loi est adopté par 9 voix contre une et 4 abstentions. La proposition de résolution jointe devient dès lors sans objet.

La rapporteuse,

Valérie DE BUE

La présidente,

Sabien LAHAYE-BATTHEU

Mesures d'exécution:

— en vertu de l'article 105 de la Constitution:

— en vertu de l'article 108 de la Constitution:

bevestigt dat het begrip "spoorwegoverheidsbedrijf" zowel een vervoermaatschappij als de infrastructuur-beheerder omvat.

Er moet een inhoudelijk onderscheid gemaakt worden tussen artikel 47 en het in te voegen artikel 47/1 van de wet van 21 maart 1991. Artikel 47 betreft alle door de wet behandelde autonome overheidsbedrijven, terwijl het in te voegen artikel 47/1 specifiek handelt over het Raadgevend Comité van de treinreizigers. Daarom wordt de bepaling over de verzending aan de Wetgevende Kamers van de aanbevelingen met betrekking tot de beheerscontracten in de wet herhaald.

Amendementen nrs. 1 en 2 worden achtereenvolgens verworpen met 9 tegen 5 stemmen.

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

Het artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 9 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen.

Art. 4

Dit artikel wordt zonder verdere bespreking ongewijzigd aangenomen met 13 stemmen en 1 onthouding.

*
* *

Het gehele wetsontwerp wordt aangenomen met 9 tegen 1 stem en 4 onthoudingen. Derhalve vervalt het toegevoegde voorstel van resolutie.

De rapporteur,

Valérie DE BUE

De voorzitter,

Sabien LAHAYE-BATTHEU

Uitvoeringsmaatregelen:

— Krachtens artikel 105 van de Grondwet:

— Krachtens artikel 108 van de Grondwet: