

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1990-1991

17 DÉCEMBRE 1990

PROJET DE LOI

**portant des dispositions sociales
(art. 204, 205 et 208)**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE (1)

PAR
M. A. LEONARD

MESDAMES, MESSIEURS,

La Commission a examiné les articles 204, 205 et 208 du projet de loi portant des dispositions sociales, transmis par le Sénat, lors de sa réunion du 13 décembre 1990.

Ces articles ont été examinés en réunion publique de commission

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Tomas.

A. — Titulaires :

C.V.P. MM. Beerden, Bosmans
(F.), Desutter, Van Peel,
Van Rompaey.
P.S. MM. Harmegnies (M.), Per-
dieu, Tomas, Vancrombrug-
gen, Walry.
S.P. MM. Bartholomeeussen,
Beckers, Gesquière.
P.V.V. MM. De Croo, Van Renter-
ghem, Vermeiren.
P.R.L. MM. Draps, Knoops.
P.S.C. MM. Lebrun, Léonard (A.).
V.U. Mme Brepoels, M. Lauwers.
Ecolo/ M. Winkel.
Agalev

B. — Suppléants :

MM. Ansoms, Cauwenberghs,
Dhoore, Marchand, Vankeirsbilck,
Van Looy.
MM. Denison, Dufour, Happart,
Henry, Janssens, Santkin.
Mme Duroi-Vanhelmont, MM. Van
der Sande, Van Steenkiste, Verhey-
den.
MM. Beysen, Devolder, Taelman,
Van Mechelen.
MM. Dubois, Nols, Olivier (L.).
Mme Corbisier-Hagon, MM. Hian-
ce, Laurent.
MM. Candries, Gabriëls, Van Grem-
bergen.
MM. De Vlieghe, Van Dienderen.

Voir :

- 1386 - 90 / 91 :

- N° 1 : Projet transmis par le Sénat.
- N° 2 : Amendements.
- N° 3 à 6 : Rapports.

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1990-1991

17 DECEMBER 1990

WETSONTWERP

**houdende sociale bepalingen
(art. 204, 205 en 208)**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE INFRASTRUCTUUR (1)

UITGEBRACHT DOOR
DE HEER A. LEONARD

DAMES EN HEREN,

Uw Commissie heeft de artikelen 204, 205 en 208 van het door de Senaat overgezonden wetsontwerp houdende sociale bepalingen behandeld ter vergadering van 13 december 1990.

Deze artikelen werden besproken in openbare commissievergadering

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Tomas.

A. — Vaste leden :

C.V.P. HH. Beerden, Bosmans (F.),
Desutter, Van Peel, Van
Rompaey.
P.S. HH. Harmegnies (M.),
Perdieu, Tomas, Vancrom-
bruggen, Walry.
S.P. HH. Bartholomeeussen,
Beckers, Gesquière.
P.V.V. HH. De Croo, Van Renter-
ghem, Vermeiren.
P.R.L. HH. Draps, Knoops.
P.S.C. HH. Lebrun, Léonard (A.).
V.U. Mevr. Brepoels, H. Lau-
wers.
Ecolo/ H. Winkel.
Agalev

B. — Plaatsvervangers :

HH. Ansoms, Cauwenberghs,
Dhoore, Marchand, Vankeirsbilck,
Van Looy.
HH. Denison, Dufour, Happart,
Henry, Janssens, Santkin.
Mevr. Duroi-Vanhelmont, HH. Van
der Sande, Van Steenkiste, Verhey-
den.
HH. Beysen, Devolder, Taelman,
Van Mechelen.
HH. Dubois, Nols, Olivier (L.).
Mevr. Corbisier-Hagon, HH. Hian-
ce, Laurent.
HH. Candries, Gabriëls, Van Grem-
bergen.
HH. De Vlieghe, Van Dienderen.

Zie :

- 1386 - 90 / 91 :

- N° 1 : Ontwerp overgezonden door de Senaat.
- N° 2 : Amendementen.
- N° 3 tot 6 : Verslagen.

Art. 204

1. Discussion

M. De Croo pose les questions suivantes :

1) Quels sont les chiffres actuels en ce qui concerne les redevances de route et le nombre moyen de survols quotidiens ?

2) Quel est le nombre de mouvements vers les aéroports, tant vers l'aéroport national que vers les aéroports régionaux ?

3) Etant donné que le revenu généré par les redevances de route dépend de l'infrastructure offerte par la Belgique comme, par exemple, la modernisation des moyens qui résultent de la réalisation du projet CANAC (lequel est auto-financé) :

a) quelle est la part des redevances perçues par la Belgique qui va à CANAC ?

b) quelle part de ces redevances concerne-t-elle l'accès aux aéroports régionaux ?

c) la transformation de l'actuelle Régie des Voies aériennes en entreprise publique autonome et, le cas échéant, en société anonyme de droit public est-elle susceptible de modifier quelque chose à la situation actuelle ?

d) des surplus ne sont-ils pas susceptibles d'être dégagés pour les redevances « air-Side » qui sont perçues par la RVA ? Or, les revenus supplémentaires ainsi générés le seront grâce à l'augmentation de la capacité d'attraction de Bruxelles-National, laquelle résulte essentiellement des investissements de la BATC (Brussels Airport Terminal Company), c'est-à-dire des investissements du secteur privé. Ne serait-il pas équitable que ceux qui sont à la base de l'augmentation des revenus engendrés par les redevances « en route » puissent à leur tour retirer un avantage de cette augmentation, par la mise en place de l'une ou l'autre formule à cet effet (emprunt, garantie, coopération,...)

e) la future SNVA, qui tirera l'essentiel de ses ressources des redevances « en route », pourra-t-elle décider de l'affectation de celles-ci en pleine autonomie — pour autant que soient accomplies ses missions de service public — et pourra-t-elle, le cas échéant, isoler les activités de CANAC dans une filiale ?

Le Vice Premier Ministre et Ministre des Communications fournit la réponse suivante :

« 1. En ce qui concerne les vols au-dessus du territoire belge, leur nombre est en moyenne de 1 300 par jour.

2. En ce qui concerne le nombre de vols donnant lieu à la perception de redevances dans les aéroports régionaux et l'aéroport national, la moitié environ des quelque 1 300 vols quotidiens s'effectuent à destination ou au départ d'un aéroport belge.

Il faut toutefois souligner que le paiement de redevances d'atterrissage est exigé tant dans les aéroports régionaux qu'à l'aéroport de Bruxelles-National mais

Art. 204

1. Bespreking

De heer De Croo stelt volgende vragen :

1) Wat zijn de huidige bedragen inzake de « en route »-heffingen en hoeveel overvluchten zijn er gemiddeld per dag ?

2) Hoeveel bewegingen worden vastgesteld naar de luchthaven toe, zowel naar de nationale luchthavens als naar de regionale luchthavens ?

3) Aangezien de opbrengst van de « en route »-heffingen afhankelijk is van de infrastructuur die België ter beschikking stelt, zoals de modernisering van de mogelijkheden die de verwezenlijking van het zelf gefinancierde CANAC-project biedt :

a) welk deel van de door België geïnde heffingen wordt aan CANAC doorgestort ?

b) welk deel van die heffingen heeft betrekking op de toegang tot de regionale luchthavens ?

c) kan de omvorming van de huidige Regie der Luchtwegen in een autonoom overheidsbedrijf, en in voorkomend geval in een publiekrechtelijke naamloze vennootschap, de huidige toestand enigszins wijzigen ?

d) kunnen inzake de door de RLW geïnde « air-side »-heffingen geen overschotten worden vrijgemaakt ? De aldus ontstane bijkomende inkomsten zijn echter het gevolg van de grotere aantrekkingskracht van de luchthaven van Zaventem. Zulks is vooral het resultaat van de investeringen van de BATC (Brussels Airport Terminal Company), dat wil zeggen investeringen van de particuliere sector. Ware het niet billijk dat zij die met de « en route »-heffingen de inkomsten deden stijgen, op hun beurt voordeel halen uit die verhoging middels de invoering van een of andere mogelijkheid in die zin (lening, waarborg, samenwerking,...)

e) kan de toekomstige NMLW, die voor de meeste eigen inkomsten aangewezen is op de « en route »-heffingen, volkomen autonoom beslissen over de wijze waarop die inkomsten worden gebruikt, voor zover de eigen opdrachten van openbare dienst worden uitgevoerd ? Kan die maatschappij desnoods de CANAC-activiteiten in een dochteronderneming onderbrengen ?

De Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen antwoordt het volgende :

« 1. Boven het Belgisch grondgebied worden er gemiddeld per dag 1 300 bewegingen geteld.

2. Van de 1 300 bewegingen die aanleiding geven tot heffingen in de regionale en nationale luchthavens zijn er gemiddeld ongeveer 50 % bestemd voor of afkomstig van een Belgische luchthaven.

Er moet nochtans op worden gewezen dat zowel op de regionale luchthavens als op Zaventem landingsvergoedingen gevraagd worden doch dat België geen

que la Belgique n'applique aucun système de redevances d'approche. Autrement dit, il n'existe pas de redevance autre que la redevance d'atterrissage pour couvrir les frais résultant du contrôle aérien dans la phase d'approche qui s'effectue dans tous les aéroports belges.

3. CANAC

a) En ce qui concerne la part des redevances de route affectée à CANAC, il y a lieu de préciser que le centre CANAC n'étant pas encore opérationnel, il n'y a pas de part significative de la base des redevances de route dues pour le survol de l'espace aérien belge qui est affectée à CANAC.

Jusqu'à présent, environ 65 % des redevances afférentes aux mouvements dans l'espace aérien belge sont destinés à la récupération des redevances afférentes au contrôle aérien « en route » assuré par la RVA.

Après la mise en service de CANAC, la part des redevances de route dues pour le survol de la Belgique revenant à la RVA augmentera sans doute de 10 à 15 % par suite notamment de l'incorporation des amortissements de CANAC dans la base des redevances, et, le cas échéant, par suite de l'augmentation de la limite entre le contrôle aérien assuré par la RVA et celui assuré par Maastricht (UAC) de FL (flight level).

En ce qui concerne la part des redevances de route destinée à couvrir le droit d'accès aux aéroports régionaux, la Belgique ne pratique pas, comme il a été précisé par ailleurs, le système des redevances d'approche visant à récupérer les coûts du contrôle aérien pour l'accès aux aéroports.

b) Quant à la transformation de la Régie des voies aériennes en entreprise publique et, éventuellement, par la suite, en société anonyme, elle n'aura aucune influence sur le système des redevances de route.

Au demeurant, dans d'autres pays qui participent au système des redevances de route d'Eurocontrol, l'organisation du contrôle du trafic aérien est dès à présent également confiée à des organismes déjà autonomes ou pour lesquels des projets sont à l'étude en vue de les rendre autonomes.

c) En ce qui concerne les recettes supplémentaires relatives aux redevances « en route », les redevances auxquelles la BATC a droit concernant l'exploitation de l'immeuble des passagers ont été fixées contractuellement dans la convention entre la RVA et BATC.

d) En ce qui concerne la possibilité pour la nouvelle société anonyme de créer une filiale pour les activités relatives au contrôle aérien, filiale qui pourrait fixer librement le statut des contrôleurs aériens, le Ministre précise que le projet de loi sur les entreprises publiques autonomes prévoit que ces dernières auront la possibilité de créer des filiales, y compris dans le domaine de leurs activités de service public. Le statut du personnel de ces filiales pourra être fixé librement par les organes de gestion de ces filiales,

système van naderingsheffing kent, met andere woorden er is behalve de eigenlijke landingsvergoeding geen specifieke heffing ter recuperatie van de kosten voor verkeersleiding in de naderingsfase, op alle Belgische luchthavens.

3. CANAC

a) Wat het gedeelte van de « en route »-heffingen bestemd voor CANAC betreft, zij gepreciseerd dat, aangezien het CANAC-centrum nog niet operationeel is, er tot op heden geen noemenswaardige uitgaven met betrekking tot CANAC opgenomen zijn in de basis van de « en route »-heffingen in het Belgische luchtruim.

Tot op heden is ongeveer 65 % van de heffingsbasis voor de bewegingen in het Belgische luchtruim bestemd voor de recuperatie van de « en route »-verkeersleiding door de RLW.

Na de indienstneming van CANAC zal het aandeel in de « en route »-heffingen boven België dat aan de RLW toekomt, wellicht toenemen met 10 à 15 % onder meer ingevolge de incorporatie van de afschrijvingen van CANAC in de heffingsbasis, en in voorkomend geval, ingevolge de verhoging van de scheidingsslijn tussen de RLW-verkeersleiding en die van Maastricht (UAC) van FL (= flight level).

In verband met het gedeelte van de « en route »-heffingen bestemd voor de vergoeding van de toegang tot regionale luchthavens kent België, zoals hierboven reeds gezegd, geen systeem van naderingsheffing tot recuperatie van de kosten van de verkeersleiding voor de toegang tot de luchthavens.

b) De omvorming van de RLW tot overheidsbedrijf en, eventueel, later tot NV heeft geen invloed op het systeem van de « en route »-heffingen.

Overigens is de organisatie van de verkeersleiding ook in andere Staten die deelnemen aan het Eurocontrol-heffingsstelsel thans reeds in handen van zelfstandige organisaties of zijn ook daar plannen tot zelfstandiging in onderzoek.

c) In verband met de vraag of BATC kan delen in de meeropbrengsten met betrekking tot de « en route » heffingen, is de vergoeding waarop BATC recht heeft met betrekking tot de exploitatie van het passagiersgebouw contractueel bepaald in de overeenkomst tussen de RLW en BATC.

d) In verband met de mogelijkheid dat de nieuwe NV een filiaal opricht voor de activiteiten van de luchtverkeersleiding, die vrij is met betrekking tot het statuut van de verkeersleiders, zullen deze laatste volgens het wetsontwerp met betrekking tot de autonome overheidsbedrijven de mogelijkheid hebben om filialen op te richten ook binnen het domein van hun openbare dienstverlening. Het personeelsstatuut van deze filialen zal vrijelijk kunnen bepaald worden door de beheersorganen van deze filialen, evenwel na

après concertation toutefois avec les représentants du personnel de l'entreprise publique autonome. »

2. Vote

L'article est adopté par 13 voix contre une.

Art. 205

1. Discussion

M. Beckers demande si, ainsi qu'il semble ressortir du rapport des travaux de la Commission de l'Infra-structure du Sénat, la reprise de personnel de la SNCB par la Régie des Postes et la Régie des Télégraphes et Téléphones ne concerne que le personnel statutaire et temporaire « émergeant au Pool de restructuration de la SNCB » (Doc. n° 1115/7, p. 4).

Le Ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones déclare que la mesure proposée concerne en fait tout le personnel de la SNCB, qu'il émerge ou non au pool de restructuration.

M. De Croo estime qu'il convient en tout état de cause de promouvoir la mobilité, mais s'étonne que la mesure initialement introduite pour la reprise de personnel de la SNCB par la Régie des Postes par la loi-programme du 30 décembre 1988 soit maintenant élargie pour permettre également le passage de ce personnel à la RTT : le type du personnel qui est en excédent à la SNCB correspond-il aux besoins de recrutement de la RTT, laquelle cherche surtout un personnel plus spécialisé ?

Enfin, une mesure comme celle qu'introduit l'article 205 devrait être superflue, dans le cadre de l'autonomie de gestion qui est présentée comme l'objet de la législation en projet sur la réforme de certaines entreprises publiques économiques (Doc. n°s 1287/1 à 10).

Le Ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones ne conteste pas que la mesure proposée constitue essentiellement une expérience. Il signale qu'à la suite de l'autorisation de passage du personnel de la SNCB à la Régie des Postes qui avait été donnée pour un an par la loi-programme du 30 décembre 1988, 34 des membres du personnel de la SNCB ayant profité de cette autorisation sont restés à la Régie des Postes.

En réponse à la dernière remarque formulée par *M. De Croo*, le Ministre précise que la mesure qui est maintenant proposée, l'est pour 1991. Enfin, lorsque les différentes entreprises concernées seront devenues des entreprises publiques autonomes, elles pourraient, le cas échéant, conclure entre elles des accords de coopération comprenant des dispositions similaires.

onderhandeling hierover met de vertegenwoordigers van het personeel van het autonome overheidsbedrijf. »

2. Stemming

Het artikel wordt met 13 tegen 1 stem aangenomen.

Art. 205

1. Bespreking

De heer Beckers vraagt of het klopt dat, zoals uit het verslag van de werkzaamheden van de Commissie voor de Infrastructuur van de Senaat lijkt naar voren te komen, de overname van personeel van de NMBS door de Regie der Posterijen en de RTT slechts het statutaire en tijdelijke personeel « dat deel uitmaakt van de herstructureringspool van de NMBS » betreft (Stuk Senaat n° 1115/7, blz. 4).

De Minister van Posterijen, Telegrafie en Telefonie verklaart dat de voorgestelde maatregel het hele personeel van de NMBS betreft, onverschillig of het al dan niet tot de herstructureringspool behoort.

De heer De Croo acht het hoe dan ook noodzakelijk de mobiliteit te bevorderen, maar verbaast zich erover dat de oorspronkelijk in de programmawet van 30 december 1988 opgenomen maatregel voor de overname van het personeel van de NMBS door de Regie der Posterijen thans wordt uitgebreid met het oog op de overdracht van dit personeel naar de RTT. Hij vraagt zich af of de categorie van personeelsleden die bij de NMBS overtoollig zijn, wel voldoet aan de personeelsbehoeften van de RTT, die hoofdzakelijk op zoek is naar gespecialiseerder personeel.

Tenslotte moet een maatregel zoals voorgesteld in artikel 205 overbodig zijn, gelet op de beheersautonomie waaraan het wetsontwerp betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven is gewijd (Stuk n°s 1287/1 tot 10).

De Minister van Posterijen, Telegrafie en Telefonie spreekt niet tegen dat de voorgestelde maatregel in wezen een experiment is. Hij laat weten dat ingevolge de toelating tot overdracht van personeel van de NMBS naar de Regie der Posterijen, die bij de programmawet van 30 december 1988 voor één jaar was gegeven, 34 personeelsleden van de NMBS die van deze mogelijkheid gebruik hebben gemaakt, bij de Regie der Posterijen zijn gebleven.

In antwoord op de laatste opmerking van de heer *De Croo* preciseert de Minister dat de thans voorgestelde maatregel voor 1991 van toepassing is. Wanneer de desbetreffende bedrijven tenslotte tot autonome overheidsbedrijven zullen zijn omgevormd, kunnen zij, zo nodig, onderling samenwerkingsakkoorden met soortgelijke bepalingen sluiten.

2. Votes

L'article est adopté par 13 voix contre une.

Art. 208

1. Discussion

En réponse à une question de *M. De Croo, le Ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones* déclare que les trois premiers paragraphes présentés comme la discussion de cet article dans le rapport des travaux de la Commission du Sénat (ibid., p. 6) constituent une erreur matérielle.

En réponse à une autre question de *M. De Croo, le Ministre* précise que le remboursement par la RTT du montant de 1, 5 milliard de francs se fait en une fois, et qu'à l'heure actuelle, cette procédure n'est envisagée que pour l'année 1991.

Il indique que si, lors du conclave budgétaire de juillet 1990, il a préféré la mesure qui est maintenant proposée à une augmentation du taux de la taxe de monopole imposée à la RTT, c'est précisément parce que cette deuxième formule aurait pu avoir des effets non seulement pour 1991 mais également pour les années suivantes.

Enfin, en réponse à une dernière question de *M. De Croo* sur la manière dont ont été enregistrés dans la comptabilité de la RTT les crédits accordés à cette dernière sur la base des décisions du CMCES du 30 mars 1983 et du Conseil des Ministres du 31 juillet 1983, *le Ministre* précise que ces montants n'ont pas été enregistrés comme des emprunts.

2. Vote

L'article est adopté par 13 voix contre une.

*
* *

L'ensemble des dispositions soumises à la Commission sont adoptées par 13 voix contre une.

Le Rapporteur,

A. LEONARD

Le Président,

E. TOMAS

2. Stemmingen

Het artikel wordt met 13 tegen 1 stem aangenomen.

Art. 208

1. Bespreking

In antwoord op een vraag van *de heer De Croo* verklaart *de Minister van Posterijen, Telegrafie en Telefonie* dat deze eerste drie paragrafen van de bespreking van dit artikel in het verslag van de Senaatscommissie (ibid., blz. 6) een inhoudelijke fout bevatten.

In antwoord op een andere vraag van *de heer De Croo* wijst *de Minister* erop dat de RTT het bedrag van 1,5 miljard frank in een keer zal terugbetalen, en dat alleen voor 1991 in deze procedure is voorzien.

Hij verklaart dat hij tijdens het begrotingsconclaaf van juli 1990 de thans voorgestelde maatregel verkoos boven de verhoging van het percentage van de aan de RTT opgelegde monopoliebelasting, precies omdat de laatstgenoemde oplossing niet alleen uitwerking op 1991, maar tevens op de daaropvolgende jaren kon hebben.

In antwoord op een laatste vraag van *de heer De Croo* inzake de wijze waarop de kredieten, die op grond van de beslissingen van het MCEC van 30 maart 1983 en de Ministerraad van 31 juli 1983 aan de RTT zijn toegewezen, in de boekhouding van de RTT zijn geboekt, verklaart *de Minister* tenslotte dat deze bedragen niet als leningen zijn geboekt.

2. Stemming

Dit artikel wordt met 13 tegen 1 stem aangenomen.

*
* *

Het geheel van de aan de Commissie voorgelegde bepalingen wordt met 13 tegen 1 stem aangenomen.

De Rapporteur,

A. LEONARD

De Voorzitter,

E. TOMAS