



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

## COMPTE RENDU ANALYTIQUE

## BEKNOPT VERSLAG

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES  
COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES  
PUBLIQUES

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

**mercredi**

**woensdag**

**08-10-2003**

**08-10-2003**

**Après-midi**

**Namiddag**

*Le Compte rendu analytique est un résumé des débats.  
Des rectifications peuvent être communiquées par écrit  
avant le*

*13/10/2003, à 16 heures.*

*au Service de Traduction du CRA-BV*

*Fax: 02 549 82 33*

*e-mail: trad.crabv.corrections@laChambre.be*

*Het Beknopt Verslag geeft een samenvatting van de  
debatten. Rechtzettingen kunnen schriftelijk meegedeeld  
worden vóór*

*13/10/2003, om 16 uur.*

*aan de dienst Vertaling BV-CRA*

*Fax: 02 549 82 33*

*e-mail: vert.crabv.correcties@deKamer.be*

\* Est joint à la version définitive du compte rendu intégral (les documents CRIV, sur papier blanc)

\* Wordt gevoegd bij de definitieve versie van het integraal verslag (CRIV-reeks, op wit papier)

|                    |                                                                        |
|--------------------|------------------------------------------------------------------------|
| <i>cdH</i>         | <i>centre démocrate Humaniste</i>                                      |
| <i>CD&amp;V</i>    | <i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>                                 |
| <i>ECOLO</i>       | <i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i> |
| <i>FN</i>          | <i>Front National</i>                                                  |
| <i>MR</i>          | <i>Mouvement réformateur</i>                                           |
| <i>N-VA</i>        | <i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>                                         |
| <i>PS</i>          | <i>Parti socialiste</i>                                                |
| <i>sp.a-spirit</i> | <i>Socialistische Partij Anders en Spirit</i>                          |
| <i>VLAAMS BLOK</i> | <i>Vlaams Blok</i>                                                     |
| <i>VLD</i>         | <i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>                                 |

| <i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i> |                                                                                                                                                                                          | <i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i> |                                                                                                                                                                       |
|-------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>DOC 51 0000/000</i>                                      | <i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>                                                                                             | <i>DOC 51 0000/000</i>                                   | <i>Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>                                                                                   |
| <i>QRVA</i>                                                 | <i>Questions et Réponses écrites</i>                                                                                                                                                     | <i>QRVA</i>                                              | <i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>                                                                                                                             |
| <i>CRIV</i>                                                 | <i>Version Provisoire du Compte Rendu Intégral (sur papier vert)</i>                                                                                                                     | <i>CRIV</i>                                              | <i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>                                                                                                  |
| <i>CRIV</i>                                                 | <i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)</i> | <i>CRIV</i>                                              | <i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)</i> |
| <i>CRABV</i>                                                | <i>Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>                                                                                                                                         | <i>CRABV</i>                                             | <i>Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>                                                                                                                              |
| <i>PLEN</i>                                                 | <i>Séance plénière (couverture blanche)</i>                                                                                                                                              | <i>PLEN</i>                                              | <i>Plenum (witte kaft)</i>                                                                                                                                            |
| <i>COM</i>                                                  | <i>Réunion de commission (couverture beige)</i>                                                                                                                                          | <i>COM</i>                                               | <i>Commissievergadering (beige kaft)</i>                                                                                                                              |

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

## SOMMAIRE

Question de Mme Hilde Vautmans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la vente de timbres-poste" (n° 80) 2

*Orateurs:* **Hilde Vautmans, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Questions jointes de 2  
- M. Pierre-Yves Jeholet au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fourniture du service ADSL par Belgacom" (n° 81) 2

- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'évolution de la situation chez Belgacom" (n° 239) 2

- M. Carl Devlies au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la reprise du fonds de pensions de Belgacom" (n° 265) 3

*Orateurs:* **Pierre-Yves Jeholet, Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques, **Carl Devlies**

Questions jointes de 8  
- Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le déménagement du centre de distribution du timbre de Malines à Jemelle" (n° 137) 8

- M. Jan Mortelmans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le départ du centre de distribution de timbres de La Poste de Malines" (n° 183) 8

*Orateurs:* **Inge Vervotte, Jan Mortelmans, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Questions jointes de 9  
- Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la filiale de La Poste, Artis" (n° 131) 9

- Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'éventuelle distorsion de concurrence due à Deltamedia" (n° 132) 9

- Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les réorganisations au sein de Vincindo" (n° 133) 9

- Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "un partenariat pour La Poste" (n° 134) 9

## INHOUD

Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verkoop van postzegels" (nr. 80) 2

*Sprekers:* **Hilde Vautmans, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Samengevoegde vragen van 2  
- de heer Pierre-Yves Jeholet aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de dienst ADSL aangeboden door Belgacom" (nr. 81) 2

- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de ontwikkelingen bij Belgacom" (nr. 239) 2

- de heer Carl Devlies aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de overname van het pensioenfonds van Belgacom" (nr. 265) 3

*Sprekers:* **Pierre-Yves Jeholet, Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven, **Carl Devlies**

Samengevoegde vragen van 8  
- mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verhuis van het zegelverdeelcentrum van De Post van Mechelen naar Jemelle" (nr. 137) 8

- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het vertrek van het zegelverdeelcentrum van De Post uit Mechelen" (nr. 183) 8

*Sprekers:* **Inge Vervotte, Jan Mortelmans, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Samengevoegde vragen van 9  
- mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het filiaal van de Post, Artis" (nr. 131) 9

- mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "Deltamedia en concurrentievervalsing" (nr. 132) 9

- mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de reorganisaties van Vincindo" (nr. 133) 9

- mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "partners voor de Post" 9

|                                                                                                                                                                                                              |    |           |                                                                                                                                                                                                             |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| - Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'efficacité de La Poste" (n° 135)                                                                      | 9  | (nr. 134) | - mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de performantie van De Post" (nr. 135)                                                            | 9  |
| - Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le manque de fiabilité des envois recommandés et de kiloposte" (n° 281)                                 | 9  |           | - mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de onbetrouwbaarheid van aangetekende zendingen en van kilopost" (nr. 281)                        | 9  |
| - M. André Frédéric au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la situation du bureau de poste de Verviers" (n° 288)                                                   | 9  |           | - de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de situatie van het postkantoor van Verviers" (nr. 288)                                          | 9  |
| <i>Orateurs:</i> <b>Inge Vervotte, André Frédéric, Johan Vande Lanotte</b> , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques                                                        |    |           | <i>Sprekers:</i> <b>Inge Vervotte, André Frédéric, Johan Vande Lanotte</b> , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven                                                           |    |
| Questions jointes de                                                                                                                                                                                         | 13 |           | Samengevoegde vragen van                                                                                                                                                                                    | 13 |
| - M. Francis Van den Eynde au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les emplois qui disparaîtront auprès de la SNCB au cours de 2004-2005" (n° 145)                  | 13 |           | - de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de te schrappen banen in 2004-2005 bij de NMBS" (nr. 145)                                 | 13 |
| - M. Jos Ansoms au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la réduction de personnel à la SNCB" (n° 254)                                                               | 13 |           | - de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de personeelsvermindering bij de NMBS " (nr. 254)                                                    | 13 |
| - M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la mise en oeuvre du projet Move 2007" (n° 287)                                                          | 14 |           | - de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de uitvoering van Move 2007" (nr. 287)                                                            | 14 |
| - M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les tentatives d'exclusion d'un syndicat de la SNCB dans le cadre de la concertation sociale" (n° 295) | 14 |           | - de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de pogingen om een van de vakbonden bij de NMBS buiten het sociaal overleg te houden" (nr. 295) | 14 |
| <i>Orateurs:</i> <b>Francis Van den Eynde, Jos Ansoms, Guido De Padt, Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte</b> , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques                    |    |           | <i>Sprekers:</i> <b>Francis Van den Eynde, Jos Ansoms, Guido De Padt, Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte</b> , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven                       |    |
| Questions jointes de                                                                                                                                                                                         | 18 |           | Samengevoegde vragen van                                                                                                                                                                                    | 18 |
| - M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'évolution de la structure juridique d'ABX Logistics" (n° 173)                                        | 18 |           | - de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de evolutie van de juridische structuur van ABX Logistics" (nr. 173)                            | 18 |
| - M. Luc Sevenhans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'évolution du dossier ABX" (n° 182)                                                                     | 18 |           | - de heer Luc Sevenhans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de evoluties in het ABX-dossier" (nr. 182)                                                        | 18 |
| - M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la situation financière des entités composant le groupe ABX" (n° 191)                                  | 18 |           | - de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de financiële toestand van de verschillende entiteiten van ABX" (nr. 191)                       | 18 |
| <i>Orateurs:</i> <b>Olivier Chastel, Luc Sevenhans, François Bellot, Johan Vande Lanotte</b> , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques                                      |    |           | <i>Sprekers:</i> <b>Olivier Chastel, Luc Sevenhans, François Bellot, Johan Vande Lanotte</b> , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven                                         |    |
| Question de M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la mesure                                                                                                                 | 21 |           | Vraag van de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de                                                                                                                    | 21 |

d'urgence prise au sujet des amendes routières dans la nouvelle loi routière" (n° 282)

*Orateurs:* **Jos Ansoms, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

noodingreep betreffende de verkeersboetes in de nieuwe verkeerswet" (nr. 282)

*Sprekers:* **Jos Ansoms, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Question de M. Willy Cortois au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le transport de marchandises" (n° 147)

*Orateurs:* **Willy Cortois, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

23 Vraag van de heer Willy Cortois aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het vrachtverkeer" (nr. 147)

*Sprekers:* **Willy Cortois, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Question de M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la diversité des formules tarifaires à la SNCB" (n° 225)

*Orateurs:* **Jan Mortelmans, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

25 Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de diversiteit van de tariefformules bij de NMBS" (nr. 225)

*Sprekers:* **Jan Mortelmans, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Question de M. Roel Deseyn au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le tuning de voitures" (n° 231)

*Orateurs:* **Roel Deseyn, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

26 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het tunen van wagens" (nr. 231)

*Sprekers:* **Roel Deseyn, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Question de M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'octroi d'un abonnement de train gratuit à toute personne renonçant à sa voiture" (n° 253)

*Orateurs:* **Jos Ansoms, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

26 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "een gratis treinabonnement voor wie afstand doet van zijn auto" (nr. 253)

*Sprekers:* **Jos Ansoms, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie



COMMISSION DE  
L'INFRASTRUCTURE, DES  
COMMUNICATIONS ET DES  
ENTREPRISES PUBLIQUES

du

MERCREDI 08 OCTOBRE 2003

Après-midi

---

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 08 OKTOBER 2003

Namiddag

---

La séance est ouverte à 14h.27 par M. Francis Van den Eynde, président.

**Karine Lalieux (PS)** : Je constate en lisant notre ordre du jour qu'est titré « débat » un ensemble de questions relatives à des sujets divers en rapport avec la SNCB qui ont été jointes. Il y a là malentendu. Organiser un débat ne consiste pas à joindre des questions portant sur des sujets différents et qui ne pourront ainsi recevoir de réponse précise mais bien, plutôt, à inviter un ministre à faire un exposé qui puisse ensuite donner lieu à une discussion ouverte. Je propose donc qu'en l'espèce, on supprime l'appellation « débat » attribuée à la séance de questions de cet après-midi, plutôt que de débattre sur n'importe quoi.

**Le président**: Je vous rejoins entièrement. La jonction des questions sous forme de débat visait à gagner du temps. Notre programme est en effet surchargé. Ceci dit, je vous propose, pour cet après-midi, une solution médiane : il n'y aurait pas de débat mais les questions qui concernent une même matière seraient regroupées. Mais ceci, en tant que questions et non en tant que débat (*Assentiment*).

**Karine Lalieux (PS)** : Il faudrait organiser un débat sérieux sur Belgacom, la SNCB et la Poste après le congé trimestriel.

**Le président**: Nous allons mettre le gouvernement au défi d'organiser ces débats après le congé de détente.

De vergadering wordt geopend om 14.27 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

**Karine Lalieux (PS)**: Wanneer ik de agenda van onze werkzaamheden bekijk, stel ik vast dat een aantal vragen over diverse aangelegenheden in verband met de NMBS werden gebundeld onder de hoofding 'debat'. Dat berust op een misverstand. Een debat organiseren is immers niet hetzelfde als een aantal vragen over uiteenlopende onderwerpen samenvoegen, met het gevolg dat geen ervan een ernstig antwoord krijgt. Een debat houdt in dat de minister wordt gevraagd een uiteenzetting te geven, waarop dan een open discussie kan volgen. Ik stel dus voor het opschrift 'debat', dat boven de vragenreeks van deze namiddag werd gezet, te schrappen, liever dan een debat over alles en niets te voeren.

**De voorzitter**: Ik ben het volledig met u eens. Het samenvoegen van de vragen in de vorm van een debat was bedoeld om tijd te winnen. We zitten immers met een overvol programma. Dit gezegd zijnde, stel ik u voor deze namiddag een tussenoplossing voor: geen debat maar een samenvoeging van de vragen die op dezelfde aangelegenheid betrekking hebben. Maar dit in de vorm van vragen en niet van een debat (*Instemming*).

**Karine Lalieux (PS)**: Na de herfstvakantie zou er een ernstig debat moeten worden gevoerd over Belgacom, de NMBS en De Post.

**De voorzitter**: Wij zullen er bij de regering op aandringen dat zij deze besprekingen organiseert na de herfstvakantie.

*L'incident est clos.*

**01** Question de Mme Hilde Vautmans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la vente de timbres-poste" (n° 80)

**01.01** Hilde Vautmans (VLD): En Belgique, il faut quasiment prendre congé pour acheter des timbres. A l'étranger, il est bien plus facile de se procurer des timbres.

Le ministre partage-t-il le point de vue selon lequel il convient d'améliorer la coopération avec le secteur privé en ce qui concerne la vente de timbres ? Dans l'affirmative, dans quel délai une telle collaboration pourrait-elle être mise en place ? Les 1.352 bureaux de poste que compte la Belgique sont-ils tous rentables ? Le ministre est-il favorable au système néerlandais où le nombre de boutiques est plus important et où une coopération a été mise en place avec les administrations communales ?

**01.02** Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): La Poste dispose actuellement de 1.333 bureaux. Ce nombre a été légèrement modifié. En outre, 1.600 magasins vendent des timbres sans marge bénéficiaire. Devrons-nous à l'avenir octroyer un bénéfice à ces commerces ?

Sur le fond du dossier, je pense qu'il importe d'augmenter au maximum le nombre d'endroits où les citoyens peuvent contacter La Poste. C'est la meilleure manière d'optimiser le service de La Poste à la population. Nous devons également diversifier autant que possible les points de contact, par l'entremise des maisons communales, par exemple, où les passages sont fréquents. L'intention de La Poste est de créer des *magasins de poste*, un terme plus approprié que *bureau de poste*. Mais des magasins ordinaires pourraient tout autant faire l'affaire. Quoi qu'il en soit, la visibilité du logo de La Poste est extrêmement importante. Toutes les possibilités sont actuellement passées en revue. Nous essaierons d'avancer en ce sens dès l'année prochaine.

*L'incident est clos.*

**02** Questions jointes de  
- M. Pierre-Yves Jeholet au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fourniture du service ADSL par Belgacom" (n° 81)

*Het incident is gesloten.*

**01** Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verkoop van postzegels" (nr. 80)

**01.01** Hilde Vautmans (VLD): In België moeten mensen nagenoeg vrijaf nemen om postzegels te kunnen kopen. In het buitenland kan men veel gemakkelijker postzegels kopen.

Deelt de minister de zienswijze dat men voor de verkoop van postzegels naar een betere samenwerking met de particuliere sector moet streven? Indien ja, op welke termijn kan dat gebeuren? Zijn de 1.352 postkantoren in België allemaal rendabel? Is de minister voorstander van het Nederlandse systeem waar men meer shops heeft en samenwerkt met gemeentebesturen?

**01.02** Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): De Post beschikt momenteel over 1.333 kantoren. Dat aantal is lichtjes gewijzigd. Daarenboven kan men in 1.600 winkels zegels kopen zonder dat er een winstmarge wordt aangerekend. Moeten wij deze winkels in de toekomst dan wel een winstmarge toekennen?

Wat de grond van de zaak betreft, denk ik dat het aantal punten waar de mensen De Post kunnen contacteren bij voorkeur zo hoog mogelijk is. Zo dient De Post het best de bevolking. We moeten de contactpunten ook zoveel mogelijk differentiëren, bijvoorbeeld via gemeentehuizen. De mensen komen daar immers dikwijls. Het is de bedoeling om *postwinkels* te maken; dat is een betere term dan *postkantoor*. Dit zou echter ook kunnen in gewone winkels. Hoe dan ook is de zichtbaarheid van het logo van De Post enorm belangrijk. Momenteel worden alle mogelijkheden bekeken. We zullen proberen om volgend jaar een stap vooruit te zetten.

*Het incident is gesloten.*

**02** Samengevoegde vragen van  
- de heer Pierre-Yves Jeholet aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de dienst ADSL aangeboden door Belgacom" (nr. 81)

- **M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'évolution de la situation chez Belgacom" (n° 239)**

- **M. Carl Devlies au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la reprise du fonds de pensions de Belgacom" (n° 265)**

- **de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de ontwikkelingen bij Belgacom" (nr. 239)**

- **de heer Carl Devlies aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de overname van het pensioenfonds van Belgacom" (nr. 265)**

**02.01 Pierre-Yves Jeholet (MR) :** Belgacom promeut fortement l'ADSL dans le cadre d'un marché ouvert à la concurrence. Le service ADSL est rendu sans problème dans toute une série de villes et d'agglomérations urbaines. Il n'en va pas de même dans toutes les zones rurales où beaucoup d'habitants en sont privés, à cause de problèmes techniques qui relèvent de la compétence de Belgacom. Le problème est plus aigu encore pour les entreprises qui n'y ont pas accès. Je connais des parcs industriels dans la région de Verviers ou de Liège - mais ce problème touche tout le pays - qui ne peuvent bénéficier de l'ADSL.

Ce problème ne relève pas du service universel. Mais des solutions techniques professionnelles paraissent en mesure de concurrencer l'ADSL, et ces lacunes risquent de peser négativement sur la valeur de Belgacom. De quels moyens disposez-vous pour remédier à ces dysfonctionnements ?

**02.02 Olivier Chastel (MR):** Je ne savais pas la fois passée combien la question serait si proche de l'actualité, à savoir la mise en bourse de Belgacom.

**02.03 Johan Vande Lanotte , ministre (en français):** Je ne pouvais pas le dire, car cela ne pouvait être diffusé aux Etats-Unis. Il fallait des autorisations des autorités boursières avant de divulguer ce genre d'informations.

**02.04 Olivier Chastel (MR):** Des décisions importantes ont été prises. On se pose des questions par rapport à leur teneur et au calendrier. Il a été mentionné que Belgacom consacrerait 1,325 milliard d'euros au rachat de ses propres titres. Pourquoi s'exprime-t-on en euros et non en actions ? J'ai lu dans la presse que l'on valorise Belgacom à 10,8 milliards d'euros. Le rachat de Belgacom représenterait donc environ 13 % des actions. Or une entreprise ne peut détenir plus de 10% de ses actions.

Quant au fonds de pension, je suis sceptique,

**02.01 Pierre-Yves Jeholet (MR):** Belgacom voert een belangrijke promotiecampagne voor ADSL, in het kader van een geliberaliseerde markt. Een hele reeks steden en stedelijke agglomeraties heeft probleemloos toegang tot de ADSL-dienst. Dat geldt echter niet voor de landelijke zones, waar heel wat inwoners geen aansluiting kunnen krijgen ingevolge technische problemen, waarvoor Belgacom bevoegd is. Voor bedrijven die geen aansluiting kunnen krijgen is het probleem nog nijpend. Ik heb weet van industriezones in de streek van Verviers en Luik die geen ADSL-aansluiting kunnen krijgen. Het probleem doet zich echter voor over het hele grondgebied.

Dit probleem gaat niet over de universele dienstverlening. Er bestaan professionele technische oplossingen die concurrentie kunnen betekenen voor de ADSL-diensten; die gebreken zouden wel eens negatief kunnen wegen op de waarde van Belgacom. Over welke middelen beschikt u om deze disfuncties te verhelpen?

**02.02 Olivier Chastel (MR):** Bij ons vorige onderhoud wist ik niet hoe actueel deze vraag wel zou worden, nu Belgacom een beursgang voorbereidt.

**02.03 Minister Johan Vande Lanotte (Frans):** Ik kon het toen niet zeggen omdat het niet bekend mocht worden in de Verenigde Staten. De beursautoriteiten dienden hun toestemming te geven alvorens dit soort informatie openbaar kon worden gemaakt.

**02.04 Olivier Chastel (MR):** Er werden belangrijke beslissingen genomen, maar over hun precieze draagwijdte en over de timing bestaat nog onduidelijkheid. Belgacom zou naar verluidt 1,325 miljard euro besteden aan de terugkoop van de eigen aandelen. Waarom wordt dit uitgedrukt in euro en niet in aandelen? Ik las in de pers dat aan Belgacom een waarde van 10,8 miljard euro zou worden toegekend en de terugkoop zou dus ongeveer 13 % van de aandelen betreffen. Een bedrijf mag echter niet meer dan 10 % van zijn aandelen in handen hebben.

Rekening houdend met de samenstelling van het

connaissant la composition de ce fonds, par rapport à la possibilité de le valoriser à hauteur de 3,6 milliards d'euros. Si au total on considère que Belgacom devra dépenser avant la fin de l'année 1,3 milliard pour racheter ses actions et si l'on y ajoute la compensation de 1,4 milliard par rapport aux 5 milliards du fonds de pension, cette charge de 2,7 milliards n'oblitérera-t-elle pas la possibilité de procéder à de nouveaux investissements nécessaires dans les nouvelles technologies ?

J'aurais également voulu savoir premièrement à quoi seront affectés par l'Etat les 5 milliards du fonds de pension, deuxièmement si le plan d'intéressement du personnel par des actions a déjà fait l'objet de débats avec les interlocuteurs sociaux, et troisièmement comment seront désignés les administrateurs indépendants suite à l'introduction en bourse.

**02.05 Carl Devlies (CD&V):** A la suite de la mise en bourse de Belgacom, le fonds de pension sera transféré aux pouvoirs publics à compter du 1er janvier 2004. Les projets de loi nécessaires à cet effet seront déposés au Parlement. Il s'agit d'un montant de 5 milliards d'euros, qui correspond aux droits à pension constitués jusqu'au 31 décembre 2003.

En toute logique, ces 5 milliards d'euros seront affectés à un fonds de réserve pour les pensions des travailleurs de Belgacom. Il ne s'agit donc pas d'une construction comptable comme le Fonds de vieillissement. Quel est le point de vue du ministre en la matière ?

D'aucuns jugent le montant de 5 milliards d'euros insuffisant. Le montant qui sera nécessaire dépendra en effet des tableaux de mortalité utilisés et du calcul de la péréquation. Comment ces calculs sont-ils contrôlés ? Le ministre est-il déjà en possession de l'avis de l'Inspection des Finances ?

Ce montant a-t-il une incidence sur le solde net à financer et sur la dette publique ? Eurostat a-t-il déjà rendu un avis à cet égard ? Comment les dotations sont-elles calculées ? L'entreprise Belgacom supportera-t-elle également un alourdissement éventuel de la charge des pensions du à la péréquation ? Qu'advient-il si la durée de vie des travailleurs s'avère beaucoup plus longue que prévu ? Comment avoir la certitude que la discipline budgétaire ne se relâchera pas davantage encore ?

**02.06 Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*): Je vais d'abord répondre sur l'ADSL. Le mot « dysfonctionnement » me paraît trop fort pour

pensioenfond, lijkt het me weinig waarschijnlijk dat dit 3,6 miljard euro waard zou zijn. Nog voor eind dit jaar zal Belgacom 1,3 miljard moeten besteden aan de terugkoop van zijn aandelen en voorts zal het 1,4 miljard bijstorten om het pensioenfonds op 5 miljard te brengen. Zal die extra last van 2,7 miljard de noodzakelijke nieuwe investeringen in de nieuwe technologieën niet in het gedrang brengen ?

Voorts vernam ik graag waaraan de Staat de 5 miljard van het pensioenfonds zal besteden, of er al overleg was met de sociale partners over het winstdeelnemingsprogramma voor het personeel via aandelen en tot slot hoe de onafhankelijke bestuurders na de beursgang zullen worden aangewezen.

**02.05 Carl Devlies (CD&V):** De beursgang van Belgacom gaat gepaard met de overheveling van het pensioenfonds naar de overheid vanaf 1 januari 2004. Hiervoor zullen de nodige wetsontwerpen worden voorgelegd aan het Parlement. Het gaat om een bedrag van 5 miljard euro, een bedrag dat overeenkomt met de opgebouwde pensioenrechten tot 31 december 2003.

De logische bestemming van deze 5 miljard euro is een pensioenreservefonds voor de Belgacom-werknemers, dus niet een boekhoudkundige constructie zoals het Zilverfonds. Wat is het standpunt van de minister ter zake ?

Sommige bronnen achten het bedrag van 5 miljard euro te laag. Het benodigde bedrag is immers afhankelijk van gehanteerde sterftetabellen en het incalculeren van de perequatie. Hoe worden deze berekeningen gecontroleerd ? Beschikt de minister al over een advies van de Inspectie van Financiën ?

Heeft dit bedrag een impact op het netto te financieren saldo en op de overheidsschuld ? Is hierover reeds een advies van Eurostat ? Hoe worden de dotaties berekend ? Wordt de eventuele verzwaring van de pensioenlast door de perequatie ook door Belgacom gedragen ? Wat indien de levensduur van de werknemers veel langer blijkt te zijn ? Wat voor garanties zijn er dat de begrotingsdiscipline niet verder zal worden losgelaten ?

**02.06 Minister Johan Vande Lanotte (Frans):** Ik zal eerst antwoorden over ADSL. De term "disfunctie" lijkt mij te sterk om de toestand in

mot « dysfonctionnement » me paraît trop fort pour qualifier la situation en Belgique. En effet, grâce aux efforts de Belgacom, nous avons le taux de pénétration des lignes ADSL le plus élevé d'Europe : 11 %, alors que le deuxième pays européen, le Danemark est à 8 %, et le Luxembourg à 1 %. La moyenne européenne est à 4 %. On est donc trois fois plus haut que la moyenne (et encore, je ne compte pas ce que fait Telenet). Notre pays a donc un niveau élevé, mais peut encore évoluer.

Les centraux téléphoniques sont équipés à 100 % pour fournir l'ADSL, ce qui couvre 96 % de la population nationale. Les 4 % restants sont constitués de zones éloignées, non encore couvertes pour des raisons techniques. Ceux qui ne peuvent encore accéder à l'ADSL, en sont privés par la distance, qui constitue un facteur technique important.

Belgacom a déterminé une distance maximale entre le client et le central téléphonique, pour pouvoir assurer un réel « haut débit », et non un service au rabais. Cette limite, fixée initialement à 4,2 km pour les lignes PSTN, et à 3,8 km pour les lignes ISDN a été étendue à 5 km pour le PSTN (4,6 km pour l'ISDN) en 2002. Le respect de cette distance de 5 km permet de couvrir environ 90 % de la population. Vu l'intérêt suscité par cette technologie, Belgacom explore des pistes pour servir les clients au-delà de cette limite.

Depuis 2002, on ne sélectionne plus les clients sur base de cette seule distance ; pour ceux qui en font la demande, Belgacom procède à des tests supplémentaires au cas par cas. Dans certains cas, une qualité suffisante peut être offerte au-delà des 5 km, et la demande du client, satisfaite. Cette nouvelle procédure a accru la couverture d'ADSL d'environ 6 %, mais les 100 % ne peuvent encore être atteints, pour des raisons techniques.

Cette technologie est récente, et nous n'en connaissons pas encore toutes les possibilités. Belgacom effectue des études pour parfaire cette couverture.

S'il y a des problèmes spécifiques, je suis toujours à votre disposition pour les examiner.

Quelque 10% resteront dans la réserve stratégique de l'entreprise et pourront être consacrés à des acquisitions ou à des accords de coopération sans

België te beschrijven. Dankzij de inspanningen van Belgacom kennen wij namelijk de hoogste penetratiegraad voor ADSL-lijnen in Europa: 11 %. Tweede in de rangschikking is Denemarken met 8 %, laatste is Luxemburg met 1 %. Het Europees gemiddelde bedraagt 4 %. Het Belgische percentage is dus drie keer zo hoog als het gemiddelde, en dit zonder Telenet mee te tellen. Ons land kent dus een hoge penetratiegraad, die echter nog kan worden verbeterd.

De telefooncentrales zijn 100 % uitgerust om ADSL te kunnen aanbieden, wat 96 % van de bevolking dekt. De overblijvende 4 % woont in afgelegen gebieden, die om technische redenen nog niet bereikbaar zijn. Indien iemand nog geen toegang kan hebben tot ADSL, is dit veelal te wijten aan de afstand, die een belangrijke technische factor vormt.

Belgacom heeft een maximale afstand tussen de klant en de telefooncentrale bepaald om echt een "hoge snelheid" te kunnen aanbieden en geen minderwaardige dienst. Die afstand, die oorspronkelijk werd vastgelegd op 4,2 km voor PSTN-lijnen en 3,8 km voor ISDN-lijnen, werd in 2002 uitgebreid tot 5 km voor de PSTN-lijnen en 4,6 km voor de ISDN-lijnen. Indien de afstand van 5 km wordt nageleefd, kan ongeveer 90 % van de bevolking worden bereikt. Gezien de grote belangstelling voor deze technologie, onderzoekt Belgacom mogelijkheden om ook de klanten buiten deze limiet te kunnen bereiken.

Sinds 2002 worden de klanten niet langer uitsluitend op basis van de afstand geselecteerd; voor diegenen die een aanvraag indienen, voert Belgacom geval per geval bijkomende testen uit. Soms kan voldoende kwaliteit worden aangeboden voor een afstand van meer dan 5 km en kan aan de vraag van de klant worden voldaan. Hoewel de ADSL-dekking dankzij deze nieuwe procedure met ongeveer 6 % kon worden uitgebreid, is een dekking van 100 % voorlopig nog niet mogelijk om technische redenen.

Wij kennen nog niet alle mogelijkheden van deze nieuwe technologie. Belgacom voert studies uit om deze dekking te vervolmaken.

Indien er specifieke problemen optreden, ben ik altijd bereid deze te onderzoeken.

Ongeveer 10 % blijft in de strategische reserve van de onderneming en kan worden aangewend voor aankopen of samenwerkingsakkoorden zonder dat

qu'un emprunt soit nécessaire, ou être utilisés pour des *stock options* en faveur du personnel.

het nodig is te lenen. Die reserve kan ook worden gebruikt voor *stock options* voor het personeel.

En ce qui concerne le fonds de pensions, pour être en accord avec les normes européennes relatives aux aides d'État, il fallait un calcul strict. Les experts sont arrivés à un montant de 5,2 milliards d'euros, que nous avons communiqué aux partenaires en leur précisant qu'il s'agissait du chiffre le plus objectif possible et qu'il n'y avait pas de compromis possible. La péréquation a été basée sur les prévisions actuelles de mortalité et devra être revue en fonction de l'évolution de la situation.

Opdat het pensioenfonds zou beantwoorden aan de Europese normen betreffende staatshulp, is een nauwkeurige berekening vereist. De experts zijn uitgekomen op een bedrag van 5,2 miljard euro, wat wij de partners hebben meegedeeld met de vermelding dat dit het meest objectieve cijfer was en dat er geen compromis mogelijk was. Deze perequatie stoelt op de huidige sterfteverwachtingen en zal aan de evolutie van de situatie moeten worden aangepast.

L'entreprise peut-elle supporter l'opération ? Les pensions sont un engagement à long terme, c'est pourquoi un emprunt de 1,4 milliard d'euros sera contracté par Belgacom. Payer tout en une fois aurait mis l'entreprise dans une situation où elle aurait manqué de liquidités. L'argent ne sort pas réellement de l'entreprise, puisqu'elle reçoit les actions. De plus, sur les marchés internationaux, un faible endettement n'est pas apprécié, car il signifie des investissements insuffisants.

Kan de onderneming deze operatie aan? De pensioenen zijn een lange-termijnengagement. Daarom zal Belgacom een lening van 1,4 miljard euro aangaan. Bij een eenmalige betaling, zou de onderneming met een gebrek aan liquiditeiten worden geconfronteerd. Het geld verlaat de onderneming niet echt aangezien ze de aandelen ontvangt. Bovendien wordt een geringe schuld niet op prijs gesteld op de internationale markten want het betekent dat er niet genoeg geïnvesteerd wordt.

L'entreprise avait-elle une chance sans cette opération? Non.

Maakte de onderneming een kans zonder die operatie ? Nee.

(*En néerlandais*): Monsieur Devlies demande s'il ne serait pas préférable de verser cette somme dans un fonds de réserve pour les pensions. En 1999, le fonds de pension accusait un déficit de 1,4 ou de 1,5 milliard d'euros. Au cours des trois années suivantes, un montant de 1,6 milliard d'euros a été versé dans le fonds. Le déficit ne s'en est pas moins accru de 0,1 en 2002. En dépit de tous les versements, la valeur du fonds s'était donc dépréciée en raison de la dépréciation des actions. Le premier pilier ne peut donc jamais être garanti par des actions. Ce n'est pas une option sûre, tout simplement. L'Etat doit financer le premier pilier. Une entreprise qui doit alimenter un fonds de pension au moyen d'actions en des temps difficiles se trouve paralysée, dans l'impossibilité de réaliser des investissements indispensables.

(*Nederlands*): De heer Devlies vraagt of men dat geld niet beter in een pensioenreservefonds zou storten. In 1999 was er een tekort in het pensioenfonds van 1,4 of 1,5 miljard euro. In de loop van de drie jaar daarna is er 1,6 miljard euro in het fonds gestort. Desalniettemin was in 2002 het tekort gestegen met 0,1. Het fonds was dus ondanks alle stortingen in waarde gedaald door een daling van de waarde van de aandelen. De eerste pijler kan dus nooit worden gegarandeerd via aandelen. Dat is gewoon niet veilig, de staat moet de eerste pijler betalen. In slechte jaren maakt men een bedrijf vleugellam als het met aandelen een pensioenfonds moet spijzen, waardoor het geen broodnodige investeringen kan doen.

Par ailleurs, il ne s'agit pas de garantir les pensions de Belgacom par l'entremise du Fonds de vieillissement. C'est le rôle du budget.

Verder is het niet de bedoeling dat het Zilverfonds de pensioenen van Belgacom garandeert, dat doet het budget.

(*En français*) Les administrateurs indépendants passeront par un comité de nomination et devront être indépendants de Belgacom, d'ADSB et de l'État et avoir une importante expérience industrielle.

(*Frans*) De bestuurders in het benoemingscomité zullen onafhankelijk van Belgacom, ADSB en de Staat moeten zijn, alsook over een belangrijke industriële ervaring moeten beschikken.

Les choses se sont bien passées avec les partenaires sociaux, qui ont été tenus au courant.

Met de sociale partners, die op de hoogte werden gebracht, zijn er geen problemen gerezen.

L'Inspection des Finances a donné un avis positif.

De Inspectie van Financiën heeft een positief advies uitgebracht.

*(En néerlandais)* Selon nos calculs, nous pouvions demander 5,2 milliards d'euros maximum mais des observations justifiées ayant été formulées à ce propos, nous avons ramené ce montant à 5 milliards.

*(Nederlands)* Volgens onze berekeningen konden we maximaal 5,2 miljard euro vragen, maar daar kwamen pertinente opmerkingen op, zodat we uiteindelijk tot het bedrag van 5 miljard gekomen zijn.

**02.07 Pierre-Yves Jeholet (MR):** Je retiendrai les efforts faits par Belgacom pour mettre l'ADSL à la portée du plus grand nombre de particuliers et d'entreprises.

**02.07 Pierre-Yves Jeholet (MR):** Ik onthoud dat Belgacom inspanningen levert om de ADSL-techniek binnen het handbereik van zoveel mogelijke particuliere gebruikers en ondernemingen te brengen.

**02.08 Olivier Chastel (MR):** Je me réjouis de la manière dont les débats ont été menés. On peut toujours discuter sur les chiffres : nous pourrions les vérifier dans six mois.

**02.08 Olivier Chastel (MR):** Ik verheug mij over de manier waarop de besprekingen zijn gevoerd. Over cijfers kan er steeds gediscuteerd worden. We kunnen ze over zes maanden controleren.

Le ministre confirme-t-il la revalorisation de l'entreprise à 10,8 milliards?

Kan de minister bevestigen dat de waarde van de onderneming thans op 10,8 miljard wordt geschat?

Que fera le ministre du Budget des 5 milliards d'euros?

Wat gaat de minister van Begroting met de 5 miljard euro aanvangen?

**02.09 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) :** Le chiffre de 10,8 est une estimation provisoire. Du point de vue budgétaire, il s'agit d'une rentrée pour le budget 2003.

**02.09 Minister Johan Vande Lanotte (Frans):** Het cijfer van 10,8 miljard is een voorlopige raming. Budgettair gesproken gaat het om een inkomst voor de begroting 2003.

**02.10 Olivier Chastel (MR):** Pour le budget 2003 ? C'est la grande nouvelle du jour !

**02.10 Olivier Chastel (MR):** Voor de begroting 2003? Dat is pas nieuws!

**02.11 Carl Devlies (CD&V):** Je n'ai jamais affirmé que le fonds de pension ne peut être constitué que d'actions. Or, le Fonds de vieillissement n'est qu'une opération comptable. Cinq milliards d'euros sont prélevés sur les moyens généraux et cinq milliards d'euros de charges sont reportés.

**02.11 Carl Devlies (CD&V):** Ik heb nooit gezegd dat het pensioenfonds uitsluitend aandelen mag bevatten. Het Zilverfonds is echter niet meer dan een boekhoudkundige operatie. Vijf miljard euro wordt opgenomen in de algemene middelen en vijf miljard aan lasten wordt naar de toekomst verschoven.

**02.12 Johan Vande Lanotte, ministre (en français):** Je corrige le chiffre que j'ai communiqué tout à l'heure. Il s'agit d'un déficit de 1,5 milliard pour l'année 1999.

**02.12 Minister Johan Vande Lanotte (Frans):** Een correctie aan de cijfers die ik daarnet heb meegedeeld. Het tekort voor 1999 bedraagt 1,5 miljard euro.

*(En néerlandais)* Les règles européennes prévoient cinq milliards de recettes supplémentaires. Je comprends que l'opposition ne goûte pas la chose mais je ne puis tout de même pas ne pas m'y conformer.

*(Nederlands)* Volgens de Europese regels moet er vijf miljard euro aan extra inkomsten worden geboekt. Ik begrijp dat de oppositie dat niet leuk vindt, maar ik kan daar toch moeilijk tegengaan?

Sur 40 années, l'opération sera neutre. Il est donc inexact de dire que les coûts sont reportés à une échéance proche. En ce qui concerne les éventuels

De operatie is op 40 jaar neutraal. Het is dus niet zo dat er kosten naar de nabije toekomst worden verschoven. Voor eventuele komende baten zullen

bénéfices à venir, nous devons également suivre les règles européennes et il n'est pas exclu qu'ils ne puissent pas être comptabilisés au titre de recettes.

**02.13 Carl Devlies (CD&V):** Quoi qu'il en soit, la réalité d'une situation budgétaire de plus en plus mauvaise est escamotée. Il faudra bien un jour payer les cinq milliards d'euros.

*L'incident est clos.*

### **03 Questions jointes de**

- **Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le déménagement du centre de distribution du timbre de Malines à Jemelle" (n° 137)**

- **M. Jan Mortelmans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le départ du centre de distribution de timbres de La Poste de Malines" (n° 183)**

**03.01 Inge Vervotte (CD&V):** Il est question du transfert du centre de distribution des timbres-poste de La Poste de Malines à Jemelle. Pourquoi? Qu'advient-il du personnel et des bâtiments?

**03.02 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK):** Le ministre Daems avait affirmé que La Poste créerait des emplois supplémentaires à Malines. Cela n'a guère été le cas. Le transfert à Jemelle est définitif et constitue une décision purement communautaire. Quel est le sort réservé au personnel? Qu'advient-il des autres activités de La Poste à Malines? Comment la direction de La Poste motive-t-elle cette décision?

**03.03 Johan Vande Lanotte**, ministre (*en néerlandais*): La Poste a effectivement décidé de réorganiser les unités Philatélie et Logistique et la concentration de certaines activités logistiques à Jemelle s'inscrit dans ce cadre. L'unité Philatélie, partie production et commercialisation, est toutefois maintenue à Malines. Le personnel de Malines conserve donc son lieu de travail. Un accompagnement individuel est prévu et aucun licenciement n'est à l'ordre du jour. Il s'agit d'une opération relativement limitée.

**03.04 Inge Vervotte (CD&V):** Je me réjouis d'entendre que cette opération n'affectera pas le personnel de La Poste et j'espère que cela vaut également pour le long terme. Je me demande toutefois si les coûts de cette réorganisation se

we eveneens de Europese regels volgen, en het is best mogelijk dat die baten niet als inkomsten zullen mogen worden geboekt.

**02.13 Carl Devlies (CD&V):** In ieder geval wordt de steeds slechter wordende toestand van de begroting gecamoufleerd. Die vijf miljard euro zal ooit moeten worden betaald.

*Het incident is gesloten.*

### **03 Samengevoegde vragen van**

- **mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verhuizing van het zegelverdeelcentrum van De Post van Mechelen naar Jemelle" (nr. 137)**

- **de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het vertrek van het zegelverdeelcentrum van De Post uit Mechelen" (nr. 183)**

**03.01 Inge Vervotte (CD&V):** Naar verluidt verhuist het zegelverdeelcentrum van De Post van Mechelen naar Jemelle. Waarom? Wat zal er gebeuren met het personeel en met de gebouwen?

**03.02 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK):** Minister Daems beweerde dat De Post in Mechelen bijkomende werkgelegenheid zou creëren. Daar is bitter weinig van terechtgekomen. De verhuizing naar Jemelle is definitief en is een zuiver communautaire beslissing. Wat staat het personeel te wachten? Wat zal er gebeuren met de andere activiteiten van De Post in Mechelen? Welke beweegredenen heeft het bestuur van De Post voor deze beslissing?

**03.03 Minister Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): De Post heeft inderdaad beslist de afdelingen Filatelie en Logistiek te reorganiseren. In dat verband worden bepaalde logistieke activiteiten geconcentreerd in Jemelle. De afdeling Filatelie, zowel de productie als de commercialisering, blijft evenwel in Mechelen. Het Mechelse personeel kan op dezelfde plaats aan de slag blijven. Er wordt voorzien in individuele begeleiding en er zullen geen afvloeiingen zijn. Het gaat om een relatief beperkte operatie.

**03.04 Inge Vervotte (CD&V):** Het verheugt me dat het personeel van De Post geen nadeel zal ondervinden door deze ingreep en ik hoop dat dat ook geldt op lange termijn. Ik vraag me wel af of de kosten van de reorganisatie opwegen tegen de

justifie par rapport aux avantages. Je n'ai pas obtenu de réponse à ma question sur les bâtiments de Malines qui seraient déjà vendus.

**03.05 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK):** Je maintiens qu'il s'agit d'une décision communautaire. D'importants investissements sont nécessaires à Jemelle et les timbres-poste doivent en tout cas retourner à Malines. Bien qu'il ne soit pas directement concerné, le personnel considère avec amertume ce transfert qui n'est pas directement lié à une cause économique. J'espère que les garanties en matière d'emploi sont réelles.

**03.06 Johan Vande Lanotte**, ministre (*en néerlandais*): Je vérifierai quels sont les projets pour les bâtiments.

*L'incident est clos.*

#### **04 Questions jointes de**

- Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la filiale de La Poste, Artis" (n° 131)
- Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'éventuelle distorsion de concurrence due à Deltamedia" (n° 132)
- Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les réorganisations au sein de Vincindo" (n° 133)
- Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "un partenariat pour La Poste" (n° 134)
- Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'efficacité de La Poste" (n° 135)
- Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le manque de fiabilité des envois recommandés et de kiloposte" (n° 281)
- M. André Frédéric au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la situation du bureau de poste de Verviers" (n° 288)

**04.01 Inge Vervotte (CD&V):** L'acceptation de la proposition de Mme Lalieux est une bonne chose.

J'ai transformé ma question sur la mise en Bourse de La Poste en une question écrite.

baten. Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag over de Mechelse gebouwen, die naar verluidt al verkocht zijn.

**03.05 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK):** Ik blijf erbij dat het om een communautaire beslissing gaat. In Jemelle zijn nu grote investeringen nodig en de postzegels moeten hoe dan ook terug naar Mechelen. Hoewel het personeel niet direct wordt getroffen, houdt het toch een wrang gevoel over aan deze verhuizing, waarvoor geen directe economische reden is. Ik hoop dat de waarborgen inzake de tewerkstelling reëel zijn.

**03.06 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands):** Ik zal nagaan wat de plannen zijn voor de gebouwen.

*Het incident is gesloten.*

#### **04 Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het filiaal van de Post, Artis" (nr. 131)
- mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "Deltamedia en concurrentievervalsing" (nr. 132)
- mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de reorganisaties van Vincindo" (nr. 133)
- mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "partners voor de Post" (nr. 134)
- mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de performantie van De Post" (nr. 135)
- mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de onbetrouwbaarheid van aangetekende zendingen en van kilopost" (nr. 281)
- de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de situatie van het postkantoor van Verviers" (nr. 288)

**04.01 Inge Vervotte (CD&V):** Het is een goede zaak dat het voorstel van mevrouw Lalieux werd aanvaard.

Ik heb mijn vraag over de beursgang van De Post omgezet in een schriftelijke vraag.

Du temps du ministre Daems, La Poste menait une politique expansive. D'ici à 2005, le chiffre d'affaires devait atteindre 5 milliards d'euros. La société a dès lors investi dans la diversification et dans les rachats d'entreprises. L'objectif était de faire en sorte que les produits classiques ne représentent plus que 65 pour cent du chiffre d'affaires. Les activités ont été regroupées en deux divisions: "Retail" et "Mail".

Cette stratégie ne donnant pas les résultats escomptés, La Poste, sous l'égide de son manager actuel, a décidé de se recentrer sur ses activités de base. De nombreuses filiales spécialisées ont toutefois déjà été créées. Qu'en adviendra-t-il? Les pertes accusées par ces succursales atteignaient en 2002 un total de 47 millions d'euros. En 2003 et en 2004, elles resteront déficitaires. Selon le directeur actuel, le seuil de rentabilité devrait pouvoir être atteint en 2005.

Il est clair que des filiales déficitaires telles que Artis, Deltamedia et Vincindo ne s'inscrivant pas dans la nouvelle stratégie de M. Thys, La Poste doit s'en défaire. Selon la presse, La Poste aurait ainsi revendu Artis à un groupe néerlandais. Quelles étaient les conditions de cette transaction? Qu'advendra-t-il du personnel? Quelle est l'ampleur des pertes encourues par La Poste à la suite de cette mauvaise acquisition? Aujourd'hui, Deltamedia développe ses activités dans la partie libérée du marché. Des fonds publics seront-ils encore investis, d'une manière ou d'une autre, dans cette filiale de La Poste? L'information selon laquelle Deltamedia collaborerait avec des pseudo-indépendants est-elle exacte? ne faut-il pas craindre, avec Deltamedia, d'être accusé de distorsion de la concurrence à l'égard des entreprises privées du marché? Selon M. Thys, il faudra poursuivre les assainissements au sein de Vincindo pour que l'entreprise soit rentable. Quelle est la cause de cette situation et qui est responsable de la mauvaise santé de l'entreprise? Qu'advendra-t-il du personnel?

M. Klees, le président du conseil d'administration de La Poste, estime que l'entreprise doit améliorer ses performances avant qu'il ne puisse être question de discuter avec un partenaire éventuel. Entre-temps, l'administrateur délégué, M. Thys, insiste sur l'intérêt marqué par les Pays-Bas pour La Poste. Que pense le ministre d'un éventuel partenariat? Une telle construction pourrait-elle être utile? Dans l'affirmative, dans quelles circonstances et quel serait le cas échéant le calendrier?

Les deux dirigeants de La Poste affirment par contre à l'unisson que La Poste doit devenir une

Onder minister Daems voerde De Post een expansief beleid. Tegen 2005 moest de omzet 5 miljard euro bedragen. Er werd daarom geïnvesteerd in diversificatie en overnames. Het streefcijfer was dat nog maar 65 procent van de omzet van klassieke producten zou komen. Er werden afdelingen opgericht voor retail en mail.

Die koers bleek niet het verhoopte resultaat op te leveren en onder de huidige manager legt De Post zich weer meer toe op haar kernactiviteiten. Er werden echter al heel wat gespecialiseerde filialen opgericht. Wat zal daarmee gebeuren? De verliezen van deze filialen bedroegen in 2002 in totaal 47 miljoen euro. Ook in 2003 en 2004 zullen ze verlieslatend zijn. In 2005 zou volgens de huidige topman een *break even* mogelijk zijn.

Het is duidelijk dat verlieslatende filialen als Artis, Deltamedia en Vincindo niet thuishoren in de nieuwe strategie van de heer Thys en dus moeten worden afgestoten. Zo zou volgens de pers De Post Artis aan een Nederlandse groep verkocht hebben. Tegen welke voorwaarden? Wat zal er gebeuren met het personeel? Hoe hoog loopt het verlies op dat De Post met deze foute aankoop zal geleden hebben? Deltamedia is vandaag actief in het vrijgemaakte deel van de markt. Worden er nog op enige wijze middelen van de openbare dienst toegestopt aan deze dochter van De Post? Klopt het bericht dat Deltamedia met schijnzelfstandigen zou werken? Loopt men met Deltamedia geen risico op het vlak van concurrentievervalsing ten aanzien van de private bedrijven in de markt? Bij Vincindo zal volgens de heer Thys nog verder moeten worden gesaneerd om het filiaal rendabel te maken. Wat is hiervan de oorzaak en wie is verantwoordelijk voor de slechte toestand bij dit bedrijf? Wat zal er gebeuren met het personeel?

De voorzitter van de raad van bestuur van De Post, de heer Klees, vindt dat het bedrijf eerst zijn prestaties moet verbeteren vooraleer er kan worden gepraat met een eventuele partner. Afgevaardigd bestuurder Thys schermt ondertussen met Nederlandse belangstelling voor De Post. Wat is de visie van de bevoegde minister op een mogelijk partnership? Kan dergelijke constructie nuttig zijn? Zo ja, in welke omstandigheden en met welke timing?

Waar beide heren het wel over eens zijn, is de noodzaak voor De Post om performanter te

entreprise plus performante. Il a été beaucoup question récemment du timbre prior, des problèmes de distribution et du manque de fiabilité au niveau des envois recommandés. En ce qui concerne les envois recommandés, les problèmes se situeraient sur le plan du code barre. Pourquoi le système du code barre ne fonctionne-t-il pas convenablement? Qui est responsable dans ce domaine? En cas de problèmes avec un envoi recommandé, envisage-t-on d'indemniser non seulement l'expéditeur mais également le destinataire, qui est tout autant la victime d'un dysfonctionnement?

**04.02 André Frédéric (PS) :** La Poste vient de décider de ne pas retenir le bureau de Verviers 1 parmi les grands bureaux de poste de la province de Liège. Cette décision entraînera la suppression des tournées avancées, avec des départs entre 6 et 7 heures. Un certain nombre de scénarios annoncent la perte d'une dizaine d'emplois ainsi que de nombreux services. Selon les postiers verviétois, cette décision ne tiendrait pas compte du nombre de travailleurs mais uniquement de la densité de boîtes aux lettres. Cela provoque des réactions importantes dans l'arrondissement de Verviers. Dans cette zone rurale, le sentiment émerge que la notion de qualité du service public est un peu oubliée. Cette décision ne pourrait-elle être réétudiée ?

**04.03 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais):** Il convient d'établir une distinction entre les filiales. Pour les entreprises dont l'importance stratégique sur le marché libre est évidente, j'estime qu'il n'est pas catastrophique d'accuser un déficit pendant quelques années et qu'il ne faut donc pas s'en défaire. Les filiales qui ne correspondent pas à cette définition doivent devenir bénéficiaires l'an prochain ou être vendues. J'admets que nous aurions sans doute pu faire preuve de davantage de prudence lors d'achats spécifiques.

Entre-temps, la société Artis a en effet été vendue à l'entreprise néerlandaise ECF. Une solution est recherchée au sein de La Poste pour les quatre membres du personnel concernés. Cette année, Artis n'a pas occasionné de pertes supplémentaires par rapport à l'an dernier.

En ce qui concerne Vincindo, on procède à une restructuration qui aura éventuellement un impact sur le personnel. L'objectif est que cette filiale soit bénéficiaire l'an prochain.

Deltamedia est active dans le domaine de la distribution de prospectus et d'autres publications

worden. Recent is er heel wat te doen geweest om de priorzegel, de slechte postbedeling en de onbetrouwbaarheid van de aangetekende zendingen. Wat dit laatste betreft wordt met de vinger gewezen naar problemen met de barcode, die een efficiënte werking in de weg zouden staan. Wat verklaart het falen van het barcode-systeem? Wie is hiervoor verantwoordelijk? Overweegt men om bij een slecht functioneren van het systeem van de aangetekende zending naast de verzender ook de geadresseerde, die evenzeer slachtoffer is van het falen, te vergoeden?

**04.02 André Frédéric (PS):** De Post heeft zopas beslist het kantoor van Verviers 1 niet in aanmerking te nemen als groot postkantoor van de provincie Luik. Deze beslissing zal ertoe leiden dat de vroege rondes, die tussen 6 en 7 beginnen, zullen worden afgeschaft. Volgens een bepaald scenario zullen een tiental jobs en tal van diensten verdwijnen. Volgens de postbeambten van Verviers houdt deze beslissing geen rekening met het aantal werknemers maar enkel met de densiteit van de postbussen. Dat leidt tot heel wat reacties in het arrondissement Verviers. In dit landelijk gebied leeft de indruk dat het begrip kwaliteit van de overheidsdienst ietwat wegdeemstert. Kan genoemde beslissing niet opnieuw worden bekeken?

**04.03 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands):** Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen de filialen. Voor bedrijven waarvan het strategisch belang op de vrije markt evident is, vind ik dat enkele jaren verlieslatend zijn geen ramp is en dat zij dan ook niet moeten worden afgestoten. Filialen die niet aan die definitie beantwoorden moeten volgend jaar winstgevend worden of verkocht worden. Ik geef toe dat er bij bepaalde aankopen wellicht iets meer omzichtigheid aan de dag had kunnen worden gelegd.

Artis werd inderdaad ondertussen verkocht aan het Nederlandse bedrijf ECF. Voor de vier betrokken personeelsleden wordt een oplossing gezocht binnen De Post. Dit jaar heeft Artis in vergelijking met vorig jaar niet voor bijkomend verlies gezorgd.

Wat Vincindo betreft wordt er een herstructurering doorgevoerd, met mogelijke impact op het personeel. Het is de bedoeling dat dit filiaal volgend jaar winstgevend is.

Deltamedia is actief op het vlak van de huis-aan-huis-bedeling van folders en andere publicaties. In

toutes boîtes. La Poste doit être présente dans ce segment de marché, sans quoi l'unique concurrent occupera une position monopolistique. Deltamedia doit pouvoir revendiquer sa part du gâteau en tant que société anonyme. Si des faux indépendants devaient être occupés, il faudrait intervenir.

Pour ce qui est des problèmes liés aux prestations, mon opinion est la suivante : La Poste doit avant tout fournir un service bon et fiable dans son ensemble. Les violons sont à présents accordés entre les hauts responsables au sujet d'un partenariat éventuel. Il faut éviter de négocier à partir d'une position de faiblesse. A l'heure actuelle, La Poste se trouve encore en pleine phase de restructuration, ce qui affaiblit la position de négociation.

La restructuration doit être menée à bien en 2004. La libéralisation du marché est proche. Il faut en tenir compte pour éviter que la libéralisation ne fasse des victimes. Je n'exclus pas la conclusion d'un partenariat stratégique pour La Poste mais ce n'est pas une nécessité pour moi. L'expérience nous a appris que la collaboration avec un partenaire stratégique pouvait avoir des effets négatifs, comme avec la Sabena, mais parfois aussi des effets positifs, comme dans le cas de Belgacom. En ce qui concerne Belgacom, il y avait à l'époque une meilleure offre de KPN mais M. Di Rupo a opté pour Ameritech qui s'affichait davantage en tant que partenaire. La Poste n'a pas besoin d'un acheteur. Un partenaire stratégique qui apporterait des capitaux frais m'intéresserait par contre. L'objectif n'est pas de vendre notre propre part. Une telle opération serait uniquement bénéfique sur le plan de la dette de notre pays. La Poste a toutefois besoin d'argent frais en vue de la restructuration, car dans un marché libéralisé le gouvernement ne peut pas tout simplement le lui donner.

La fiabilité des envois recommandés a été mise en cause à la suite du rapport de la médiatrice de La Poste. Selon celle-ci, 600 envois auraient été perdus au cours du premier semestre de 2003, ce qui ne représente toutefois que 0,0047 pour cent du nombre total des envois. Un système de code-barre permet de suivre les envois recommandés ordinaires. Ce système a été lancé fin 2001 et devrait disparaître en 2003. Je vais demander à La Poste ce qu'il en est de ce dossier.

Lorsqu'un envoi recommandé est perdu, La Poste indemnise l'expéditeur à concurrence d'un montant de 39 euros. Le destinataire, en revanche, ne bénéficie d'aucune indemnité, ce qui n'est pas

dit segment van de markt moet De Post aanwezig zijn, anders is er sprake van een monopoliepositie van de enige concurrent. Deltamedia moet als een naamloze vennootschap haar deel van de koek kunnen opeisen. Mochten er schijnzelfstandigen tewerkgesteld zijn, dan moet er worden ingegrepen.

Wat de problemen met de prestaties betreft, is mijn standpunt dat De Post op de eerste plaats in zijn geheel een goede en betrouwbare dienstverlening moet leveren. Over een eventueel partnership zijn de violen bij de top van De Post nu gelijk gestemd. Onderhandelen vanuit een zwakke positie is uit den boze. De Post zit momenteel nog volop in een herstructureringsfase, wat de onderhandelingspositie verzwakt.

De herstructurering moet worden doorgevoerd in 2004. We staan niet ver meer af van de liberalisering van de markt. Daarmee moeten we rekening houden, anders zijn de mensen er het slachtoffer van. Ik sluit niet uit dat we voor De Post met een strategische partner in zee gaan, maar ik zeg niet dat we dat per se moeten doen. Het verleden leert ons dat samenwerking met een strategische partner soms negatief is, zoals bij Sabena, maar soms ook positief, zoals in het geval van Belgacom. Voor Belgacom was er destijds een beter bod van KPN, maar Elio Di Rupo heeft toch voor Ameritech gekozen, omdat Ameritech zich meer als een partner opstelde. De Post heeft geen nood aan een koper, maar ik ben wel geïnteresseerd in een strategische partner die voor nieuw kapitaal kan zorgen. Het is dus niet de bedoeling om het eigen aandeel te verkopen. Dat is enkel goed voor de schulddispositie van het land. De Post heeft wel vers kapitaal nodig voor de herstructurering, wat de regering in een geliberaliseerde markt niet zomaar kan geven.

De betrouwbaarheid van de aangetekende zendingen kwam ter sprake naar aanleiding van het rapport van de ombudsvrouw van De Post. Volgens De Post zijn er 600 zendingen verloren gegaan in het eerste semester van 2003, maar dat vertegenwoordigt maar 0,0047 procent van alle zendingen. De gewone aangetekende zendingen worden met een barcodesysteem opgevolgd. Dat is begonnen eind 2001 en zou in 2003 moeten aflopen. Ik ga nu aan de Post vragen hoe het daarmee staat.

Wanneer een aangetekende zending verloren gaat, betaalt De Post een schadevergoeding van 39 euro aan de zender, niet aan de bestemming. Dat is een anomalie. Maar het is niet omdat dat in het

normal. Toutefois, même si elle figure dans le contrat de gestion, cette disposition ne lie pas La Poste. L'utilisateur doit faire lui-même la demande et fournir la preuve du dommage subi.

Le système de suivi par code-barre ne s'applique pas aux envois Kilopost. Ce sera peut-être possible à l'avenir moyennant le paiement d'un supplément. Mais ce service correspond en fait davantage à la gamme de produits de Taxipost.

La distinction entre Taxipost et Kilopost n'est pas très claire.

*(En français)* En rapport avec votre question concernant la situation du bureau de Poste Verviers 1, la concertation entre la Poste et les syndicats a débouché sur le maintien d'une double distribution partielle dans trois bureaux de chaque région postale. Ce choix a été opéré en fonction de trois critères : les cinq grandes agglomérations du pays, le statut de chef-lieu de province, la densité (nombre de boîtes au km<sup>2</sup>). Les deux premiers critères sont applicables au choix des bureaux de Liège 1 et 2. Le critère de densité a présidé à la désignation de Seraing 1, même si ce bureau emploie moins de personnes que celui de Verviers 1.

A partir du moment où ces accords sont intervenus entre les syndicats et la Poste, je ne peux pas dire grand chose. De toute façon, sachant que ces discussions ont été très difficiles, je suis heureux d'avoir un accord. Cela dit, d'autres accords auront un effet positif sur le potentiel de travail pour Verviers 1. Le non maintien d'une double distribution partielle n'empêche pas, par exemple, une distribution avancée.

**04.04 Inge Vervotte (CD&V):** Je partage la vision du ministre en ce qui concerne les filiales. Le seul problème est que l'acquisition des filiales était une stratégie du précédent gouvernement à laquelle on renonce aujourd'hui. J'estime dès lors que le gouvernement doit en assumer les conséquences. Le personnel ne doit pas en pâtir. La déclaration relative au phénomène des faux indépendants me satisfait. Je conviens également qu'il serait périlleux d'entamer en position de faiblesse des discussions avec des partenaires potentiels. Le ministre a admis que l'objectif est d'atteindre le seuil de rentabilité en 2004. Il semble donc que la période 2004-2006 sera décisive. La situation de l'entreprise devrait déjà être saine d'ici à 2004 pour entamer les discussions. Je pense qu'il importe que tout le monde comprenne bien que la pression sera ainsi mise sur le calendrier.

*L'incident est clos.*

beheerscontract staat dat het De Post bindt. De betrokkene moet het geld zelf eisen en het bewijs leveren van de schade.

Kilopost wordt niet met een barcode gevolgd. In de toekomst zal dat misschien mogelijk zijn mits het betalen van een meerprijs. Maar dat behoort eigenlijk meer tot het productengamma van Taxipost.

Het onderscheid tussen Taxipost en Kilopost is niet erg duidelijk.

*(Frans)* Ik kom tot uw vraag over de toestand in het postkantoor Verviers 1. Het overleg tussen De Post en de vakbonden leidde tot de beslissing twee – gedeeltelijke – uitreikingen te behouden in drie kantoren van elke postregio. Die keuze berustte op drie criteria: de vijf grote agglomeraties van het land, het statuut van provinciehoofdstad en de dichtheid (het aantal bussen per km<sup>2</sup>). De eerste twee criteria leidden tot de keuze voor Luik 1 en 2. Seraing werd gekozen op basis van het aantal bussen per km<sup>2</sup>, ook al werkt er minder personeel dan in Verviers 1.

Het gaat om afspraken tussen De Post en de vakbonden, waarin ik moeilijk tussenbeide kan komen. Het verheugt me trouwens dat er een akkoord uit de bus is gekomen, want de besprekingen verliepen erg moeizaam. Anderzijds kunnen andere afspraken de werkgelegenheid in Verviers 1 ten goede komen. Het is niet omdat de twee uitreikingen niet worden behouden, dat, bijvoorbeeld, geen vervroegde uitreiking mogelijk is.

**04.04 Inge Vervotte (CD&V):** Ik ben het eens met de visie van de minister over de filialen. Het enige probleem is, dat de aankoop van de filialen een strategie was van de vorige regering waar men nu van afstapt. Ik vind dat de regering daar dan ook de gevolgen van moet dragen. Het personeel mag er niet de dupe van worden. Ik ben tevreden met de verklaring over de schijnzelfstandigheid. Ik ben het er ook mee eens dat het gevaarlijk zou zijn gesprekken aan te gaan met potentiële partners vanuit een zwakke positie. De minister heeft toegegeven dat het de bedoeling is om in 2004 een *break even* te bereiken. Het ziet er naar uit dat alles in de periode 2004-2006 zal moeten gebeuren. Tegen 2004 zou het bedrijf al gezond moeten zijn om de gesprekken te kunnen aangaan. Ik denk dat iedereen goed moet begrijpen dat de timing op die manier onder druk komt te staan.

*Het incident is gesloten.*

*Présidente: Hilde Vautmans.*

**05 Questions jointes de**

- M. Francis Van den Eynde au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les emplois qui disparaîtront auprès de la SNCB au cours de 2004-2005" (n° 145)
- M. Jos Ansoms au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la réduction de personnel à la SNCB" (n° 254)
- M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la mise en oeuvre du projet Move 2007" (n° 287)
- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les tentatives d'exclusion d'un syndicat de la SNCB dans le cadre de la concertation sociale" (n° 295)

**05.01 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK):**

Au cours de l'été, la rumeur a couru que 10.000 travailleurs allaient perdre leur emploi à la SNCB. A la mi-septembre, on a pu lire dans la presse que M. Vinck avait fixé à 3.400 le nombre de suppressions d'emplois. L'efficacité de la tactique qui consiste à gonfler les nouvelles inquiétantes avant de les ramener à leurs justes proportions a déjà été démontrée précédemment. En attendant, la mesure concerne toujours dix pour cent des travailleurs.

Le ministre confirme-t-il le chiffre de 3.400 travailleurs et s'agira-t-il bien de départs naturels ? Peut-il en dire plus au Parlement et au personnel de la SNCB ?

Proportionnellement, la SNCB compte plus de francophones que de néerlandophones. Combien de francophones et combien de néerlandophones devront-ils partir ?

**05.02 Jos Ansoms (CD&V):** Lorsque nous avons pris connaissance, dans les médias, du plan Move 2007 de M. Vinck, il était question du départ, dramatique, de 10.000 travailleurs. Après une réunion au cabinet du ministre, ce chiffre a été corrigé. On parle à présent de 3.000 ou 4.000 départs, ce qui reste un drame. On ignore encore avec précision si les 6.000 emplois restants sont condamnés à disparaître à plus longue échéance.

Les néerlandophones et les francophones représentent quelque 52 et 48 pour cent du personnel. Un nombre moins élevé d'agents

*Voorzitter: Hilde Vautmans.*

**05 Samengevoegde vragen van**

- de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de te schrappen banen in 2004-2005 bij de NMBS" (nr. 145)
- de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de personeelsvermindering bij de NMBS" (nr. 254)
- de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de uitvoering van Move 2007" (nr. 287)
- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de pogingen om een van de vakbonden bij de NMBS buiten het sociaal overleg te houden" (nr. 295)

**05.01 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK):**

Tijdens de zomer ging de mare rond dat bij de NMBS 10.000 mensen van hun baan zouden worden beroofd. Via de pers vernamen we midden september dat de heer Vinck het aantal te schrappen banen op 3.400 bepaalt. Die tactiek om het slechte nieuws eerst aan te dikken en dan tot zijn ware proportie te reduceren, heeft al eerder zijn efficiëntie bewezen. Intussen wordt nog altijd tien percent van het aantal werknemers gevisieerd.

Kan de minister bevestigen dat het om 3.400 werknemers en om natuurlijke afvloeiingen gaat? Kan hij meer informatie verschaffen aan het Parlement en aan de werknemers van de NMBS?

In verhouding werken er bij de NMBS meer Franstaligen dan Nederlandstaligen. Hoeveel Vlamingen en hoeveel Franstaligen zullen moeten vertrekken?

**05.02 Jos Ansoms (CD&V):** Toen wij via de media kennis kregen van het Move 2007-plan van de heer Vinck, was sprake van een dramatische afvloeiing van 10.000 werknemers. Na een vergadering op het kabinet van de minister werd dat cijfer wat bijgesteld. Nu heeft men het over 3.000 tot 4.000 afvloeiingen, wat nog altijd een drama is. Het is ook niet duidelijk of de 6.000 overige jobs later nog zullen sneuvelen.

Ongeveer 52 percent van de personeelsleden is Nederlandstalig en 48 percent is Franstalig. Minder Vlaamse personeelsleden zorgen voor meer

flamands fait preuve d'une plus grande productivité, tant pour le transport de personnes que pour le transport de marchandises. Ce n'est pas nouveau. Il faudra tenir compte de cette réalité au moment de procéder aux licenciements. Comment le groupe du personnel susceptible d'être concerné par les départs naturels a-t-il été défini ? Le nombre de travailleurs francophones dépasse d'ailleurs le cadre de quelque septante d'unités, alors que, du côté flamand, les cadres ne sont pas encore complets. Quelles sont les conséquences de cette situation ? Les départs se feront-ils en fonction des prestations de transport et d'autres critères objectifs ?

**05.03 Guido De Padt (VLD):** Le 27 septembre 2003, le conseil d'administration de la SNCB a publié les résultats semestriels de l'entreprise. Celle-ci accuse au cours du premier semestre de 2003 une perte nette de 149,1 millions d'euros. Ce résultat est plus mauvais que prévu. L'année dernière, les pertes pour la même période s'élevaient à 125 millions d'euros.

La publication de ces mauvais résultats intervient au moment où la direction et les syndicats sont réunis autour de la table de négociations pour discuter de l'exécution du plan d'entreprise Move 2007, destiné à assainir la situation financière de la SNCB. Le flou règne quant à l'importance de la restructuration et à son calendrier.

Quels sont pour l'heure les résultats des négociations entre la direction et les syndicats ? Est-il exact que l'exécution du plan d'entreprise s'effectuera en différentes phases ? Quelles sont dans ce cas les lignes de force des différentes phases du plan ? Le ministre peut-il confirmer que les objectifs du plan Move 2007 seront réalisés et que la date butoir de 2007 pour atteindre l'équilibre budgétaire est maintenue ?

**05.04 Olivier Chastel (MR) :** Les autres syndicats feraient pression sur l'administrateur délégué de la SNCB pour que le SLFP soit exclu de la négociation sociale.

Pourquoi le Comité stratégique n'a-t-il pas encore vu le jour et se contente-t-on d'un comité de concertation regroupant huit personnes issues de la CGSP et de la CSC ?

Pour quels motifs un syndicat pourrait-il subir une telle exclusion ?

De quels moyens l'administrateur délégué dispose-

productiviteit, zowel in het personenvervoer als in het goederenvervoer. Dat is niet nieuw. Met die realiteit moet rekening worden gehouden bij het uitvoeren van de afvloeiingen. Hoe is de groep van personeelsleden samengesteld die in aanmerking komt voor natuurlijke afvloeiing ? Overigens is er bij de Franstalige personeelsleden een overschrijding van het kader met een zeventigtal werknemers, terwijl de kaders aan Vlaamse kant nog niet ingevuld zijn. Wat voor gevolgen heeft dat ? Zal men bij de afslankingsoperatie uitgaan van vervoerprestaties en andere objectieve criteria ?

**05.03 Guido De Padt (VLD):** Op 27 september 2003 heeft de Raad van Bestuur van de NMBS de halfjaarresultaten bekendgemaakt. De onderneming boekt voor het eerste semester van 2003 een nettoverlies van 149,1 miljoen euro. Dit is slechter dan verwacht. Vorig jaar bedroeg het verlies tijdens dezelfde periode 125 miljoen euro.

De bekendmaking van deze slechte resultaten komt op het moment dat de directie en de vakbonden aan het onderhandelen zijn over de uitvoering van het ondernemingsplan Move 2007 om de NMBS opnieuw gezond te maken. Het is niet duidelijk in welke mate en volgens welk tijdschema de herstructureringen zullen worden doorgevoerd.

Welke resultaten hebben de onderhandelingen tussen de directie en de vakbonden reeds opgeleverd ?

Is het juist dat het ondernemingsplan in fases zal worden uitgevoerd ? Wat zijn dan de krachtlijnen van de verschillende fases ?

Kan de minister bevestigen dat de vooropgestelde doelstellingen uit Move 2007 zullen worden nageleefd en dat de streefdatum om tegen 2007 een budgettair evenwicht te bereiken behouden blijft ?

**05.04 Olivier Chastel (MR):** De andere vakbonden zouden de gedelegeerd bestuurder van de NMBS onder druk zetten om het VSOA buiten het sociaal overleg te houden.

Waarom werd het strategisch comité nog niet opgericht en neemt men genoeg met een overlegcomité dat uit acht vertegenwoordigers van de ACOD en het ACV bestaat ?

Om welke reden zou een vakbond van het overleg kunnen worden uitgesloten ?

Over welke middelen beschikt de gedelegeerd

t-il pour trancher ce litige ?

**05.05 Johan Vande Lanotte**, ministre (*en néerlandais*): Tout ce que je puis dire en ce qui concerne le moment où a été lancé le plan d'assainissement, à la veille de la formation du gouvernement, c'est que Monsieur Vinck n'en est pas à sa première restructuration ni sans doute non plus à sa première manoeuvre stratégique. Les discussions ont toutefois été interrompues. Il m'appartient en tant que ministre de veiller au bon déroulement de la communication entre la direction et les syndicats. On pense erronément que j'ai tronçonné ce plan. L'échelonnement sur des périodes de deux années résulte de contacts informels, tant avec les syndicats qu'avec Monsieur Vinck. J'en ai émis l'idée à partir du moment où ils se sont prononcés en faveur de périodes plus courtes. J'estimais par ailleurs aussi qu'il était prématuré de se prononcer sur le nombre de départs avancé.

La SNCB a besoin, pour l'heure, de connaître la position de chacun, dans la mesure où elle n'est pas claire de part et d'autre.

Les articles publiés dans la presse à propos de la suppression de 3.400 à 3.850 emplois sont inspirés par une note d'information qui a circulé entre la direction et les syndicats. Cette note fait également état de la nécessité de recruter simultanément 600 à 800 personnes. Il ne s'agit pas d'une proposition de la direction.

Fin 2005, 669 néerlandophones et 681 francophones auront atteint l'âge normal de la pension et partiront donc de façon naturelle. Il n'entre pas dans mes intentions d'intervenir dans la concertation sociale maintenant car je suis convaincu qu'un plan n'a aucune chance de réussir s'il n'est pas soutenu un minimum par les syndicats. A cette fin, les deux premiers mois sont vraiment nécessaires. Ni le gouvernement ni M. Vinck ne peuvent imposer de plan.

Je pense que le phasage n'est pas une mauvaise idée, d'autant qu'elle émane des deux parties à la concertation. Nous avons élaboré un plan d'investissement sur quatre ans. Même cela me paraît encore très long.

Pour les travailleurs, ce ne sera pas le premier plan de restructuration mais, cette fois-ci, il est mis en oeuvre dans un climat où ils se demandent si la SNCB survivra. C'est un élément nouveau.

La question de la répartition entre néerlandophones et francophones est un point délicat. Il faut créer

bestuurder om dat geschil te beslechten?

**05.05 Minister Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): Wat het tijdstip betreft van de lancering van het saneringsplan, net voor de regeringsvorming, kan ik alleen zeggen dat de heer Vinck niet aan zijn eerste herstructurering toe is en waarschijnlijk ook niet aan zijn eerste strategische zet. De gesprekken vielen toen wel stil. Mijn taak als minister is ervoor te zorgen dat er wordt gepraat tussen de directie en de vakbonden. De perceptie bestaat ten onrechte dat ik dat plan in stukjes heb gesplitst. Het feit dat er nu met fases van twee jaar zal worden gewerkt is het resultaat van informele contacten, zowel met de vakbonden als met de heer Vinck. Van zodra zij er voorstander van bleken om met kortere periodes te werken, heb ik het idee naar voren gebracht. Ik vond het overigens ook te vroeg om iets te zeggen over het genoemde aantal afvloeiingen.

De NMBS heeft er op dit ogenblik nood aan te weten waar iedereen staat, omdat dit momenteel aan beide kanten niet helemaal duidelijk is.

De berichten over het schrappen van 3.400 tot 3.850 banen die in de pers zijn terechtgekomen, zijn afkomstig uit een informatieve nota tussen de directie en vakbonden. De nota vermeldt ook dat er tegelijkertijd 600 tot 800 mensen zouden moeten worden aangenomen. Het gaat niet om een voorstel van de directie.

Eind 2005 zullen 669 Nederlandstaligen en 681 Franstaligen de normale pensioenleeftijd bereiken en op een natuurlijke manier afvloeien. Ik wil nu niet in het sociaal overleg tussenkomen. Een plan zonder een minimale draagkracht bij de vakbonden maakt geen enkele kans. De eerste twee maanden zijn echt nodig. De regering of de heer Vinck kunnen geen plan opleggen.

Ik vind de fasering geen slecht idee. Het is een idee dat uit de beide hoeken komt. We hebben een investeringsplan op vier jaar. Zelfs dat lijkt mij nog een erg lange termijn.

Dit is niet het eerste herstructureringsplan voor de werknemers, maar het gebeurt nu wel in een klimaat waarin zij zich afvragen of de NMBS zal overleven. Dat is een nieuw element.

De kwestie van de verdeling tussen Nederlandstaligen en Franstaligen is een gevoelig

des cadres linguistiques pour le service central de la SNCB. Politiquement, on n'a pas le choix. Pour créer ces cadres, un arrêté royal sera rédigé. Si cet arrêté royal n'est pas bon, il sera annulé par le Conseil d'Etat. Nous devons élaborer le nouveau cadre linguistique en tenant compte du dégraissage auprès du personnel.

Nous allons en tout cas tenter de redresser les mauvais résultats de la SNCB pour la fin de l'année. Voilà pourquoi le contrôle des dépenses doit être considérablement renforcé. Cela a été convenu clairement avec M. Vinck et le directeur financier.

*(En français)* En ce qui concerne les syndicats, d'une manière diplomatique, je vous dirai que le texte de la loi est difficilement exécutable parce qu'il ne prévoit pas de mode de présentation des candidats.

Ceci dit, force est de reconnaître qu'il existe une grande concurrence entre les syndicats, situation peu favorable pour une entreprise en restructuration.

Je tente actuellement de trouver un *modus vivendi* entre les trois organisations syndicales ; si nous ne pouvons y parvenir, nous devrions appliquer la loi telle qu'elle avec tout ce que cela implique.

**05.06 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK):** Je constate que le ministre n'est pas en mesure de confirmer les récentes informations selon lesquelles le nombre de licenciements serait moins élevé. Je puis comprendre que le ministre n'intervienne pas pour l'instant dans les négociations entre les syndicats et la direction de la SNCB. Il conviendrait néanmoins de faire clairement comprendre qu'il serait inacceptable d'assister à un bain de sang social. Cette restructuration constitue d'ailleurs le moment idéal pour rectifier les rapports linguistiques déformés.

**05.07 Jos Ansoms (CD&V):** Peu de réponses concrètes nous ont été fournies mais nous avons bien compris que le ministre n'interviendra pas pour l'instant ni au cours des deux prochains mois. Je ne prendrai certainement pas cette information au pied de la lettre. A mon estime, des contacts directs entre la direction et le ministre ne sont d'ailleurs certainement pas condamnables.

Le ministre reste également particulièrement évasif en ce qui concerne le calendrier des départs. A cet égard, il se fonde sur une pyramide des âges alors qu'il devrait se baser sur des volumes de travail et

punt. Er moeten taalkaders worden opgesteld voor de centrale dienst van de NMBS. Daar heeft men geen politieke keuze. Voor deze taalkaders wordt een koninklijk besluit opgesteld. Als dat koninklijk besluit niet goed is, wordt het vernietigd door de Raad van State. We zullen het nieuwe taalkader moeten opstellen rekening houdend met de afslanking van het personeel.

We zullen alleszins proberen de slechte financiële resultaten van de NMBS recht te zetten tegen het einde van het jaar. Daarom moet de controle op de uitgaven sterk verbeterd worden. Dit is duidelijk afgesproken met de heer Vinck en met de financiële directeur.

*(Frans)* Wat de vakbonden betreft, moet ik zeggen dat de wet – op zijn zachtst gezegd – moeilijk uitvoerbaar is: ze zegt immers niet hoe de kandidaten moeten worden voorgedragen.

Daarnaast kunnen we er niet omheen dat tussen de vakbonden onderling een grote wedijver bestaat, wat weinig bevorderlijk is voor een bedrijf in herstructurering.

Op dit ogenblik ben ik op zoek naar een *modus vivendi* tussen de drie vakbonden; indien we niet in dat opzet slagen, zullen we de letter van de wet moeten toepassen, met alle gevolgen van dien.

**05.06 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK):** Ik stel vast dat de minister de recente berichten over gematigder aantal ontslagen niet kan bevestigen. Ik begrijp dat hij zich voorlopig niet mengt in de onderhandelingen tussen de vakbonden en de NMBS-directie. Toch zou een duidelijk signaal betreffende de onaanvaardbaarheid van een sociaal bloedbad hier op zijn plaats zijn. Deze herstructurering is overigens een uitstekend moment om de scheefgetrokken taalverhoudingen recht te trekken.

**05.07 Jos Ansoms (CD&V):** We kregen niet veel concrete antwoorden, maar we hoorden wel dat de minister nu niet zal tussenkomen en ook de komende twee maanden niet. Die informatie neem ik met een flinke korrel zout. Een rechtstreekse lijn tussen de directie en de minister zou ik trouwens zeker niet verwerpelijk vinden.

De minister is ook zeer onduidelijk betreffende de timing van de afvloeiingen. Daarbij gaat hij uit van een leeftijdspiramide, terwijl hij zou moeten uitgaan van werk volumes en productiviteit. De cijfers

la productivité. Les chiffres démontrent que seule cette manière de procéder pourra gommer les distorsions entre la Wallonie et la Flandre.

Les piètres résultats financiers s'expliquent notamment par le fait que le déficit d'exploitation n'a pas été comblé au cours de ces quatre dernières années. Quel ministre du Budget rigoureux a-t-il fait obstacle sous Verhofstadt I ?

Pour terminer, je souhaiterais proposer à M. Chastel de régler la question de la représentation des syndicats par le biais d'élections.

**05.08 Guido De Padt (VLD):** Nous sommes avant tout soucieux de préserver la SNCB et d'en assurer l'assainissement financier. La maîtrise des dépenses constitue à cet égard une première étape indispensable.

**05.09 Olivier Chastel (MR) :** Concernant les syndicats, il existe un problème de représentation et de présentation au sein du Comité stratégique. Ne pas mettre en place cet organe, serait nier la législation existante en la matière. La solution à cette problématique serait d'organiser des élections sociales au sein de l'entreprise.

*Président: Francis Van den Eynde*

*L'incident est clos.*

#### **06 Questions jointes de**

- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'évolution de la structure juridique d'ABX Logistics" (n° 173)
- M. Luc Sevenhans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'évolution du dossier ABX" (n° 182)
- M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la situation financière des entités composant le groupe ABX" (n° 191)

**06.01 Olivier Chastel (MR):** Tout au long de la législature précédente, les motifs d'inquiétude n'ont pas manqué concernant ABX. La réunion du conseil d'administration de la SNCB du 26 septembre a, semble-t-il, accouché d'une refonte de la structure juridique d'ABX Logistics. Toutes les activités rentables seraient prochainement transférées à une nouvelle société holding de droit belge. Quel est le contenu de cette décision et quelles en sont les conséquences sur les activités

bewijzen dat alleen op deze manier de discrepantie tussen Wallonië en Vlaanderen kan worden weggewerkt.

De slechte financiële resultaten zijn onder meer te wijten aan het feit dat de afgelopen vier jaar het exploitatietekort niet werd bijgesteld. Welke strenge Begrotingsminister heeft daar tijdens Paars I een stokje voor gestoken?

Uiteindelijk wil ik aan collega Chastel voorstellen om de vertegenwoordiging van de vakbonden te regelen via verkiezingen.

**05.08 Guido De Padt (VLD):** Wij zijn vooral bezorgd om de instandhouding en de financiële gezondmaking van de NMBS. De beheersing van de uitgaven is daarbij een noodzakelijke eerste stap.

**05.09 Olivier Chastel (MR):** Wat de vakbonden betreft is er een probleem met de vertegenwoordiging en de voordracht voor het Strategisch Comité. Als dat orgaan niet wordt opgericht, betekent dat een aanfluiting van de bestaande wetgeving ter zake. Dit probleem kan worden opgelost door sociale verkiezingen in de onderneming te organiseren.

*Voorzitter: Francis Van den Eynde*

*Het incident is gesloten.*

#### **06 Samengevoegde vragen van**

- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de evolutie van de juridische structuur van ABX Logistics" (nr. 173)
- de heer Luc Sevenhans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de evoluties in het ABX-dossier" (nr. 182)
- de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de financiële toestand van de verschillende entiteiten van ABX" (nr. 191)

**06.01 Olivier Chastel (MR):** Gedurende de hele voorbije zittingsperiode was er geen gebrek aan redenen tot ongerustheid over ABX. Tijdens de vergadering van de raad van bestuur van de NBMS op 26 september jongstleden werd de juridische structuur van ABX Logistics blijkbaar hervormd. Alle rendabele activiteiten zouden binnenkort worden overgeheveld naar een nieuwe holding naar Belgisch recht. Wat houdt deze beslissing in en wat zijn de gevolgen ervan voor de activiteiten van ABX

d'ABX et sur l'implication de la SNCB ?

**06.02 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK):** J'ai lu dans la presse la semaine dernière que la décision avait été prise de créer une nouvelle société holding ABX Logistics Worldwide. La SNCB y intégrerait toutes ses filiales ABX qui sont rentables ou qui atteignent le seuil de rentabilité. Les autres filiales resteraient sous le giron de la SNCB. L'ensemble de l'opération devrait être achevée pour la fin de l'année.

ABX a également annoncé qu'elle prévoyait pour cette année une perte nette de 70 millions d'euros, ce qui représente une amélioration sensible par rapport à l'année dernière. Y'a-t-il donc tout de même un avenir pour ABX au sein de la SNCB? Le gouvernement a d'ailleurs également accordé un crédit de soudure de 140 millions et il aurait même l'intention d'investir. Nous recevons donc des signaux plutôt contradictoires et c'est la raison pour laquelle je voudrais savoir quelles sont les intentions du gouvernement à propos d'ABX?

**06.03 François Bellot (MR):** Le nouveau holding regrouperait les filiales en équilibre voire en profit. Les filiales non rentables - comme ABX France - resteraient à la SNCB.

En ce qui concerne la Belgique, la perte nette pour 2003 est estimée à 70 millions € contre 254 en 2002. Cela résulte-t-il de résultats exceptionnels et, si oui, lesquels ?

En Allemagne, le retour à l'équilibre est attendu pour 2004. Il est atteint cette année par ABX Hollande. Disposez-vous d'estimations plus précises au sujet de ces deux filiales pour l'exercice 2003 ?

La création du nouveau holding s'inscrit dans la perspective avouée d'un partenariat privé, qui cacherait une fusion pure et simple à terme pour certains. Une telle option confirmerait qu'ABX ne peut développer aucune synergie avec la SNCB. Quelle est la position du ministre à ce sujet ?

**06.04 Johan Vande Lanotte** , ministre (*en néerlandais*): ABX est géré de manière autonome par la SNCB et, en ce sens, le gouvernement a peu d'emprise sur cette société. Le gouvernement suit évidemment le dossier car les pertes accusées par l'entreprise se répercutent sur la SNCB en tant que service public.

en voor de betrokkenheid van de NMBS?

**06.02 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK):** Vorige week, zo vernam ik uit de pers, werd beslist tot de oprichting van een nieuwe holdingmaatschappij ABX Logistics Worldwide. In die holding zou de NMBS al haar rendabele of zo goed als rendabele ABX-dochters onderbrengen. De rest zou onder de vleugels van de NMBS blijven. Eind dit jaar moet de hele procedure rond zijn.

ABX maakte ook bekend dat het dit jaar een nettoverlies verwacht van 70 miljoen euro, wat een hele verbetering is ten opzichte van vorig jaar. Is er dan toch toekomst voor ABX binnen de NMBS? De regering heeft trouwens ook een overbruggingskrediet van 140 miljoen toegekend en ze zou zelfs investeren. De signalen zijn dus wat tegenstrijdig en daarom vraag ik duidelijkheid: wat is de regering met ABX van plan?

**06.03 François Bellot (MR):** De nieuwe holding zou de dochterondernemingen die in evenwicht of zelfs winstgevend zijn omvatten. De onrendabele dochterondernemingen – zoals ABX Frankrijk – zouden bij de NMBS blijven.

Voor België wordt het netto verlies voor 2003 geschat op 70 miljoen euro tegen 254 miljoen euro in 2002. Is dit een gevolg van uitzonderlijke resultaten, en zo ja, welke?

Voor Duitsland verwacht men dat in 2004 opnieuw een evenwicht wordt bereikt. Voor ABX Nederland is het dit jaar al zo vert. Beschikt u voor deze twee dochterondernemingen voor het boekjaar 2003 over preciezere ramingen?

De oprichting van de nieuwe holding wordt ingegeven door het onverholen oogmerk om een partner uit de private sector aan te trekken. Volgens sommigen zou hierachter op termijn een onvervalste fusie schuil gaan. Met die optie wordt bevestigd dat ABX geen enkel samenwerkingsverband met de NMBS kan sluiten. Hoe staat u hiertegenover ?

**06.04 Minister Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): ABX wordt autonoom beheerd door de NMBS en in die zin heeft de regering er weinig impact op. Uiteraard volgt de regering het dossier wel op, omdat het verlies van het bedrijf impact heeft op de NMBS als openbare dienstverlener.

ABX est un groupe logistique dans un pays qui se veut, à juste titre, un centre logistique. Il serait illogique de se défaire purement et simplement du groupe.

Dorénavant, l'exploitation d'ABX devra être neutre et elle ne pourra donc plus grever la SNCB. De nouveaux fonds ne peuvent plus être injectés dans l'entreprise mais les promesses de soutien doivent être tenues. En 2004, tous les départements devront être rentables, à l'exception de la France peut-être. Le fait que toutes les autres composantes soient déjà actuellement rentables constitue une prestation économique remarquable au vu de la morosité de l'économie.

Je me suis toujours montré favorable à l'égard d'ABX. J'admets cependant que nous aurions dû procéder à la restructuration deux ans plus tôt. A l'heure actuelle, une restructuration drastique est en cours, et ce, également en France où certaines unités sont même fermées.

Finalement, ABX sera également dotée d'une structure juridique par la création d'une entreprise. D'un point de vue strictement juridique, l'entreprise n'existe pas. Elle constitue un conglomérat d'une série de petites entreprises dotées de leur propre conseil d'administration. Le conseil d'administration du nouveau holding comptera quatre personnes. Ce conseil restreint aura pour mission de réaliser l'opération de regroupement, dans un premier temps à l'exclusion de la France.

A partir de ce moment, l'entreprise ne sera plus à charge de la SNCB. L'année prochaine, nous examinerons quel sera l'avenir d'ABX. En réalité, ABX présente plus de points communs avec La Poste qu'avec la SNCB, mais au lieu de nous lamenter sur les occasions que nous avons manquées par le passé, nous devons nous tourner résolument vers l'avenir et, avant tout, assurer celui d'ABX. Une entreprise de ce type pourra jouer un rôle important dans notre tissu économique.

**06.05 Olivier Chastel (MR):** Je partage votre avis concernant la question. Grâce à des mesures drastiques, la situation s'améliore dans beaucoup d'unités. Il faut se tourner vers des partenariats extérieurs pour consolider la situation. Mais, si l'on dit qu'ABX France reste en dehors du holding pour ne pas pénaliser celui-ci, cela ne pénalisera-t-il pas la SNCB de l'y laisser ?

**06.06 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) :** ABX France dispose du reliquat d'une

ABX is een logistieke groep in een land dat, terecht, een logistiek centrum wil zijn. Het zou niet logisch zijn om de groep zomaar op te geven.

De exploitatie van ABX moet voortaan neutraal zijn en mag dus niet meer wegen op de NMBS. Er mag geen nieuw geld meer naar het bedrijf vloeien, maar de beloofde steun moet worden uitgevoerd. In 2004 moeten alle afdelingen rendabel zijn, met uitzondering van Frankrijk misschien. Dat alle andere geledingen momenteel al rendabel zijn, is een stevige prestatie in een bar economisch klimaat.

Ik ben altijd een voorstander van ABX geweest. Wel geef ik toe dat we twee jaar eerder hadden moeten herstructureren. Op dit ogenblik is men drastisch bezig met die operatie, ook in Frankrijk, waar zelfs onderdelen gesloten worden.

Uiteindelijk komt er ook een juridische structuur voor ABX door het creëren van een vennootschap. Het bedrijf bestaat strikt genomen juridisch niet. Het is een verzameling van een heleboel kleine bedrijfjes met allemaal een eigen raad van bestuur. Er komt een holding met vier mensen in de raad van bestuur. Die beperkte raad moet de groeperingsoperatie doorvoeren, voorlopig met uitsluiting van Frankrijk.

De maatschappij is dan niet langer ten laste van de NMBS en volgend jaar zullen we bekijken welke kant ABX op moet. ABX sluit eigenlijk nauwer aan bij De Post dan bij de NMBS, maar we moeten niet meer treuren over gemiste kansen uit het verleden, maar resoluut naar de toekomst kijken en vooral, ABX een toekomst geven. Een dergelijk bedrijf kan een belangrijke speler in ons economisch weefsel worden.

**06.05 Olivier Chastel (MR):** Ik deel uw mening terzake. Drastische maatregelen hebben tot een verbeterde toestand in veel afdelingen geleid. Om deze gunstige situatie te bestendigen, moet naar externe partnerschappen worden gestreefd. ABX-Frankrijk wordt uit de holding geweerd omdat dit nadelig zou zijn. Dreigt de NMBS dan niet te worden benadeeld als ABX-Frankrijk tot de NMBS blijft behoren?

**06.06 Minister Johan Vande Lanotte (Frans):** ABX-Frankrijk beschikt over het saldo van een

*français*) : ABX France dispose du reliquat d'une ligne de crédit qui doit lui permettre de se rentabiliser dans les prochains mois mais, au-delà de cette ligne de crédit, cette filiale ne recevra plus d'argent.

**06.07 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK):** La grande question a toujours été de savoir si ABX offrait effectivement un soutien quelconque à la SNCB. M. Schouppe était très catégorique à ce sujet et estimait qu'ABX était absolument essentiel à la SNCB. Le ministre Vande Lanotte voit dans ABX une entreprise de valeur mais il est d'avis qu'elle doit être complètement désolidarisée de la SNCB. ABX a englouti trop d'argent. Cependant, dans la nouvelle structure, les deux entreprises sont toujours liées.

**06.08 François Bellot (MR):** A juste titre, vous voulez constituer une entité autonome de la SNCB mais a-t-on évalué s'il est nécessaire de maintenir une centaine de filiales, dans différents pays, alors qu'il n'y a pas beaucoup de relations entre leurs activités logistiques et les intérêts belges ?

Le rétablissement de l'équilibre d'ABX Belgique dépend-il d'activités exceptionnelles ou est-il le fruit d'un assainissement au sein de l'entreprise ?

Nous suivrons le dossier d'ABX France.

La nouvelle structure a le mérite de la clarté. Les discussions sur les chiffres seront désormais très clairs eux aussi.

On peut par ailleurs envisager une alliance stratégique avec la SNCB ou un partenaire plus proche comme la Poste. Une suggestion a été faite au sein de cette commission, mais elle n'a pas été jugée bonne.

**06.09 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) :** La situation d'ABX deviendra très claire.

*L'incident est clos.*

*Président : Daan Schalck*

**07 Question de M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la mesure d'urgence prise au sujet des amendes routières dans la nouvelle loi routière" (n° 282)**

kredietlijn waardoor het in de komende maanden rendabel moet worden. Maar afgezien van die kredietlijn zal die dochteronderneming geen geld meer krijgen.

**06.07 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK):** De grote vraag was steeds of ABX inderdaad een vorm van ondersteuning bood aan de NMBS. De heer Schouppe was daar heel categoriek over en vond ABX absoluut noodzakelijk voor de NMBS. Minister Vande Lanotte vindt ABX ook waardevol, maar is van mening dat de onderneming geheel los moet staan van de NMBS. ABX heeft te veel geld opgeslokt. Niettemin hebben beide bedrijven in de nieuwe structuur nog steeds banden met elkaar.

**06.08 François Bellot (MR):** U wenst terecht een ten opzichte van de NMBS autonome entiteit tot stand te brengen. Heeft men echter onderzocht of het nodig is om een honderdtal filialen in verschillende landen te behouden, terwijl er geen echt verband bestaat tussen hun logistieke activiteiten en de Belgische belangen?

Zal het evenwicht binnen ABX België kunnen worden hersteld dankzij uitzonderlijke activiteiten of zal dit het resultaat zijn van een sanering binnen het bedrijf zelf?

Wij zullen het dossier van ABX Frankrijk van nabij volgen.

De nieuwe structuur heeft de verdienste van de duidelijkheid. De besprekingen over de cijfergegevens zullen voortaan dan ook erg duidelijk zijn.

Men kan overigens een strategische alliantie met de NMBS of een nauwere partner als De Post overwegen. Binnen deze commissie werd een voorstel in die zin gedaan, maar het werd afgewezen.

**06.09 Minister Johan Vande Lanotte (Frans):** De situatie van ABX zal erg duidelijk worden.

*Het incident is gesloten.*

*Voorzitter: Daan Schalck*

**07 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de noodingreep betreffende de verkeersboetes in de nieuwe verkeerswet" (nr. 282)**

**07.01 Jos Ansoms (CD&V):** Je regrette que le ministre Vande Lanotte quitte cette enceinte pour aller donner cours à l'Université de Gand, alors que nombre de questions orales sont restées sans réponse.

La commission de l'Infrastructure devra, sous peu, examiner au pas de charge un projet de loi relatif à la nouvelle législation en matière de circulation routière. Les nouveaux tarifs des amendes et les nouvelles catégories d'infractions sont fixés par arrêté royal. Ceux-ci sont-ils déjà prêts ? La commission peut-elle les consulter ?

**07.02 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais):** Le gouvernement œuvre effectivement à l'élaboration d'un projet de loi qui vise à insérer un article nouveau dans la loi du 7 février 2003. Il s'agit plus précisément d'une disposition transitoire aux termes de laquelle les infractions antérieures à l'entrée en vigueur de la nouvelle loi et qui relèvent normalement de l'article 31 doivent être appréciées conformément à l'ancienne législation. Le gouvernement a soumis le projet de loi pour avis aux Régions et entend boucler la procédure législative y afférente dans les meilleurs délais. Il ne concerne pas les nouvelles catégories ni les nouveaux tarifs. Un débat à ce sujet n'est pas exclu.

Les amendes imposées par le juge seront plus élevées que les transactions. Pour quelques infractions, le montant de l'ordre du payer et de la transaction doit encore être fixé par le ministre et le Collège des procureurs généraux.

Je n'ai apporté aucune modification aux arrêtés d'exécution.

Je tiens à la disposition de la commission une réponse circonstanciée aux questions portant sur les amendes pour des infractions spécifiques.

**07.03 Jos Ansoms (CD&V):** Le ministre Anciaux reprend les arrêtés d'exécution de la précédente ministre de la Mobilité, Mme Durant. Je suppose donc qu'ils entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre 2003.

**07.04 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais):** Ils prendront effet en même temps que la loi.

**07.05 Jos Ansoms (CD&V):** Quelle loi ? La "loi Durant" ou sa version adaptée ? En attendant, nous ignorons toujours quelle loi entrera en vigueur.

**07.01 Jos Ansoms (CD&V):** Ik betreur dat minister Vande Lanotte vertrekt om les te geven aan de Gentse universiteit terwijl hier nog heel wat mondelinge vragen niet werden beantwoord.

De commissie voor de Infrastructuur zal binnenkort in ijltempo een wetsontwerp in verband met de nieuwe verkeerswet moeten behandelen. De nieuwe tarieven voor boetes en categorieën van misdrijven worden vastgelegd in KB's. Zijn die al klaar ? Krijgt de commissie inzage ?

**07.02 Minister Bert Anciaux (Nederlands):** De regering werkt inderdaad aan een wetsontwerp dat strekt tot de aanvulling van de wet van 7 februari 2003 met één artikel. Dat artikel is een overgangsbepaling. Ze houdt in dat overtredingen die dateren van voor de inwerkingtreding van de nieuwe wet en die normaal gezien onder artikel 31 vallen, moeten worden beoordeeld volgens de oude verkeerswet. De regering heeft dit wetsontwerp voor advies aan de Gewesten bezorgd en wil de wetgevende procedure zo snel mogelijk afwerken. Het staat niet in verband met de nieuwe categorieën en tarieven. Een debat daarover is niet uitgesloten.

De door de rechter opgelegde boetes zullen hoger zijn dan de minnelijke schikking. Voor enkele overtredingen moet het bedrag van het bevel tot betaling en de minnelijke schikking nog worden bepaald door de minister van Justitie en het College van procureurs-generaal. Ik heb niets gewijzigd aan de uitvoeringsbesluiten.

Ik houd voor de commissieleden een uitvoerig antwoord ter beschikking op de vragen in verband met boetes voor specifieke overtredingen.

**07.03 Jos Ansoms (CD&V):** Minister Anciaux neemt de uitvoeringsbesluiten van zijn voorganger, mevrouw Durant, over. Ik neem aan dat die dan ook zullen ingaan op 1 november 2003.

**07.04 Minister Bert Anciaux (Nederlands):** Zij worden van kracht op het moment dat de wet van kracht wordt.

**07.05 Jos Ansoms (CD&V):** Welke wet ? De wet-Durant of de aangepaste versie ervan ? We weten ondertussen nog altijd niet welke wet binnenkort van kracht wordt.

**07.06 Bert Anciaux**, ministre (*en néerlandais*): Le citoyen sera informé à temps de la date d'entrée en vigueur de la loi.

**07.07 Jos Ansoms** (CD&V): Il faut en effet que le citoyen soit averti en temps opportun, c'est-à-dire trois semaines au moins avant l'entrée en vigueur, si j'ai bien compris. Par conséquent, j'en conclus que la nouvelle loi n'entrera pas en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre.

Je constate que le ministre a déjà énuméré dans sa réponse au moins quatre nouveaux types de contraventions dont le tarif est multiplié par cinq par rapport aux tarifs précédemment en vigueur à la suite du changement de catégorie. Il est totalement fallacieux de la part du gouvernement d'affirmer qu'il ne serait question que d'une majoration de 10%.

Il semble que M. Anciaux ait déjà procédé à quelques adaptations portant sur la recatégorisation initiée par Mme Durant, notamment en ce qui concerne les amendes pour infraction à la vitesse maximale autorisée de 30 kilomètres par heure en agglomération. Il est tout de même urgent que nous soyons informés des changements de catégorie.

**07.08 Bert Anciaux**, ministre (*en néerlandais*): Je viens pourtant de vous en informer dans ma réponse !

**07.09 Jos Ansoms** (CD&V): Mais alors, l'affirmation selon laquelle l'augmentation ne serait que de 10% est inexacte !

**07.10 Bert Anciaux**, ministre (*en néerlandais*): M. Ansoms parle des amendes infligées par le juge. La majorité des infractions sont réglées par des transactions pénales ou par ordre de paiement. Les citoyens seront principalement confrontés à ce type de réglementation.

**07.11 Jos Ansoms** (CD&V): A-t-on déjà une idée des montants des transactions pénales ?

**07.12 Bert Anciaux**, ministre (*en néerlandais*): Ces montants doivent encore être fixés.

**07.13 Jos Ansoms** (CD&V): Je dispose pourtant déjà d'une liste. Il me semble logique que le taux d'accroissement d'augmentation des montants des transactions pénales soit identique à celui des amendes pénales.

**07.14 Bert Anciaux**, ministre (*en néerlandais*): Je

**07.06 Minister Bert Anciaux** (*Nederlands*): De burgers zullen tijdig op de hoogte worden gebracht wanneer de wet van kracht wordt.

**07.07 Jos Ansoms** (CD&V): De burgers moeten zeker tijdig worden geïnformeerd. Ik neem aan dat dit minstens drie weken op voorhand moet gebeuren. Bijgevolg concludeer ik dat de nieuwe wet niet zal ingaan op 1 november.

Ik stel vast dat de minister in zijn antwoord al minstens vier nieuwe boetes heeft opgesomd waarvan het tarief door het veranderen van categorie verviervoudigd is tegenover vroeger. Dat er alleen maar sprake zou zijn van een verhoging met 10 procent, zoals de regering blijft beweren, is dus pertinent onwaar.

Minister Anciaux heeft blijkbaar wel al enkele aanpassingen doorgevoerd aan de hercategorisering van mevrouw Durant, onder meer op het vlak van de boetes bij overtredingen van de maximumsnelheid van 30 km per uur in de bebouwde kom. Het is toch hoog tijd dat we inzicht krijgen in al die veranderingen van categorie.

**07.08 Minister Bert Anciaux** (*Nederlands*): Dat is toch zopas gebeurd in mijn antwoord!

**07.09 Jos Ansoms** (CD&V): Maar dan is de bewering dat er slechts van 10 procent verhoging sprake is, niet waar!

**07.10 Minister Bert Anciaux** (*Nederlands*): De heer Ansoms heeft het over de boetes die de rechter oplegt. Het gros van de overtredingen wordt geregeld via minnelijke schikkingen of een bevel tot betaling. Het is vooral met die regelingen dat de burgers zullen geconfronteerd worden.

**07.11 Jos Ansoms** (CD&V): Is er al zicht op de bedragen van de minnelijke schikkingen?

**07.12 Minister Bert Anciaux** (*Nederlands*): Die moeten nog worden vastgelegd.

**07.13 Jos Ansoms** (CD&V): Ik heb hier nochtans al een lijstje. Het lijkt me logisch dat de bedragen voor de minnelijke schikkingen toenemen met hetzelfde percentage als de strafrechterlijke boetes.

**07.14 Minister Bert Anciaux** (*Nederlands*): Ik

vous le rappelle, les montants des transactions pénales doivent encore être fixés.

*L'incident est clos.*

**08** Question de M. Willy Cortois au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le transport de marchandises" (n° 147)

**08.01** Willy Cortois (VLD): Si les autorités allemandes mettent en œuvre leurs plans visant à imposer une taxe pour le trafic poids lourd sur leur réseau routier, nos routes risquent d'être plus surchargées encore qu'elles ne le sont à l'heure actuelle. Ce projet a-t-il fait l'objet d'une concertation avec l'Allemagne, par l'entremise de l'Union européenne? Le Parlement ne pourrait-il pas organiser une audition à propos de ce dossier, en concertation avec les Régions ?

**08.02** Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Jusqu'au 31 août 2003, l'Allemagne faisait, tout comme la Belgique, partie du comité instauré par les pays signataires de l'accord relatif à l'eurovignette. Au sein de ce comité a eu lieu ces dernières années une concertation quasi permanente entre l'Allemagne et les autres Etats membres sur l'instauration d'un système de taxation au kilomètre en Allemagne, l'abandon, par l'Allemagne, du système de l'eurovignette et le maintien de ce système par les autres pays. La Commission européenne était représentée lors de ces discussions.

Aucune étude n'a encore été menée pour déterminer les conséquences éventuelles pour notre pays. L'incidence ne doit toutefois pas être surestimée. En ce qui concerne le trafic est-ouest, une partie des poids lourds en provenance d'Europe de l'Est via l'Allemagne transite de toute façon par la Belgique. Quant au trafic nord-sud, il est effectivement probable qu'un glissement s'opère vers la Belgique, mais il convient à cet égard de noter que la France pratique également le péage routier.

Diverses sources statistiques fournissent des indications sur les flux de transport routier sur le continent européen. En Belgique, des contrôles par sondage sont systématiquement effectués par diverses instances et sont également traduits en données statistiques.

La Commission européenne a récemment soumis au Conseil des Ministres un projet de directive relatif à la taxation des poids lourds pour l'utilisation

herhaal dat de bedragen voor de minnelijke schikkingen nog moeten vastgelegd worden.

*Het incident is gesloten.*

**08** Vraag van de heer Willy Cortois aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het vrachtverkeer" (nr. 147)

**08.01** Willy Cortois (VLD): Als de Duitse overheid doorgaat met haar plannen om een heffing in te voeren op het zware vrachtverkeer op haar wegennet, dreigen onze wegen nog meer belast te worden dan ze nu al zijn. Werd er met Duitsland via de Europese kanalen overleg gepleegd over deze plannen? Kan er aan dit dossier eventueel geen hoorzitting worden gewijd in het Parlement, in samenspraak met de Gewesten?

**08.02** Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Tot 31 augustus 2003 maakte Duitsland net als België deel uit van het Eurovignetverbond. In het Coördinatiecomité opgericht door de eurovignetlanden heeft de laatste jaren bijna permanent overleg plaatsgevonden tussen Duitsland en de andere lidstaten over de invoering van een kilometerheffing in Duitsland, de uittrading van Duitsland uit het eurovignetsysteem en de voortzetting van dit systeem door de andere landen. De Europese Commissie was hierbij vertegenwoordigd.

Er werd nog geen onderzoek verricht naar de mogelijke gevolgen voor ons land, maar men moet het effect niet overschatten. Voor de oost-westtrafiek rijdt een deel van de vrachtwagens die vanuit Oost-Europa door Duitsland komen, hoe dan ook door België; voor de noord-zuidtrafiek bestaat inderdaad de kans dat er een verschuiving gebeurt naar België, maar daarbij moet toch opgemerkt worden dat er in Frankrijk ook een wegentol bestaat.

Diverse statistische bronnen geven aanduidingen over de wegvervoerstromen op het Europese continent. In België worden er permanent steekproefsgewijze controles uitgevoerd door diverse instanties en ook daarover bestaan er statistische gegevens.

De Europese Commissie heeft onlangs bij de Raad van Ministers een ontwerp van richtlijn ingediend betreffende het in rekening brengen van

de certaines infrastructures. Cette directive ne sera pas contraignante pour les Etats membres. Elle sera examinée demain en Conseil des Ministres. En principe, il est déjà possible d'instaurer dans notre pays un système analogue au modèle allemand, mais la directive pourrait en faciliter la mise en oeuvre.

L'eurovignette relève depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2002 des attributions des Régions. Il est toutefois évident que l'instauration éventuelle de prélèvements nécessite une approche coordonnée à l'échelle de la Belgique. Le gouvernement souhaite organiser une concertation avec les Régions pour juger de l'opportunité de remplacer l'eurovignette par une cotisation variable.

Je n'ai pas connaissance d'un projet du gouvernement wallon tendant à instaurer un prélèvement. Bien que cette matière ressortisse aux compétences régionales, le pouvoir fédéral est disposé à assurer une coordination. En théorie, les Régions peuvent instaurer unilatéralement des prélèvements mais, à mon sens, cela ne peut pas se faire sans concertation, en raison notamment des conséquences possibles au plan européen.

*L'incident est clos.*

**09** Question de M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la diversité des formules tarifaires à la SNCB" (n° 225)

**09.01** Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): D'année en année, la SNCB a proposé une gamme de plus en plus étendue de formules de voyage. Cette abondance de tarifs n'est pas transparente aux yeux des usagers et même pour le personnel des guichets ou les accompagnateurs, il n'est pas aisé de maîtriser les finesses de chaque formule. Tout comme le médiateur, j'estime qu'une simplification des tarifs pourrait contribuer à promouvoir le rail. Qu'a-t-on déjà réalisé en matière de simplification des tarifs ?

Même si nous sommes en faveur d'une régionalisation complète de la politique en matière de mobilité, nous jugeons important d'œuvrer à une intégration des tarifs entre la SNCB et les sociétés régionales de transport. Quelle est la situation dans ce domaine ?

**09.02** Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): La SNCB a déjà prévu d'initiative une série de simplifications qui seront appliquées dès le 1<sup>er</sup>

infrastructuren voorzieningen aan vrachtwagens. Deze richtlijn zal door de lidstaten niet verplicht moeten worden toegepast. Zij wordt morgen besproken in de Raad van Ministers. In principe is het ook zonder de richtlijn al mogelijk om een systeem zoals het Duitse in ons land in te voeren, maar de richtlijn zou de invoering ervan wel kunnen vergemakkelijken.

Het Eurovignet behoort sinds 1 januari 2002 tot de bevoegdheden van de Gewesten. Maar het is duidelijk dat voor de eventuele invoering van heffingen een gecoördineerde aanpak op Belgisch niveau nodig is. De regering wil een overleg met de Gewesten opstarten over de opportuniteit om het eurovignet te vervangen door een variabele bijdrage.

Ik ben niet op de hoogte van een plan van de Waalse regering om een heffing in te voeren. Hoewel deze materie tot de gewestbevoegdheden behoort, bestaat er een bereidheid tot coördinatie door de federale overheid. In theorie kunnen de Gewesten eenzijdig heffingen invoeren, maar dit kan mijns inziens niet zomaar zonder overleg, ook omwille van de consequenties op Europees vlak.

*Het incident is gesloten.*

**09** Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de diversiteit van de tariefformules bij de NMBS" (nr. 225)

**09.01** Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): In de loop van de jaren is er bij de NMBS een overvloed aan verschillende reisformules gegroeid. Het kluwen van tarieven is niet transparant voor de reizigers, en ook voor het loket- en controlepersoneel van de NMBS is het vaak geen sinecure de finesses van elke formule te kennen. Met de ombudsman zeg ik dat een vereenvoudiging van de formules kan bijdragen tot de promotie van de trein. Wat is er al gebeurd op het gebied van de tariefvereenvoudiging?

Wij zijn weliswaar voorstander van een volledige overheveling van het mobiliteitsbeleid naar de Gewesten, maar wij vinden toch dat het belangrijk is te werken aan tariefintegratie tussen de NMBS en de regionale vervoersmaatschappijen. Wat is de stand van zaken op dit vlak?

**09.02** Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): De NMBS heeft reeds op eigen initiatief een reeks vereenvoudigingen gepland, die op 1 februari 2004

février 2004. Ces simplifications sont conformes au contrat de gestion et visent à rendre l'offre aussi transparente que possible pour les usagers et le personnel des chemins de fer.

En matière d'intégration tarifaire, il existe déjà une série de formules combinées. Il faut y ajouter deux nouvelles initiatives : le billet JUMP, qui est utilisable sur le réseau des quatre sociétés de transport desservant la Région de Bruxelles-Capitale et la carte-train de la SNCB combinée à une carte-réseau de De Lijn à un tarif très avantageux.

**09.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK):** Si la simplification et l'intégration des tarifs ne sont pas des remèdes miracle, elles peuvent tout de même aider à rendre plus attrayant le voyage en train. Je continuerai à suivre ce dossier et j'espère voir des résultats en février 2004.

*L'incident est clos.*

**10 Question de M. Roel Deseyn au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le tuning de voitures" (n° 231)**

**10.01 Roel Deseyn (CD&V):** Des milliers de personnes s'adonnent dans notre pays au tuning optique des voitures. Il n'existe malheureusement guère de sécurité juridique dans ce domaine et les propriétaires des véhicules concernés sont souvent confrontés à l'arbitraire des compagnies d'assurances et des stations de contrôle technique. Le cadre légal existant n'est plus adapté à la réalité d'aujourd'hui. L'on pourrait suivre l'exemple du label TÜV allemand. La station de contrôle de la police donnera son feu vert lorsqu'une pièce est vendue avec un label ou lorsqu'un installateur peut délivrer un label. La délivrance d'un certificat de conformité par le fabricant du véhicule pourrait également être envisagée. A l'heure actuelle, un problème se pose en effet en matière d'assurances pour ce qui est du certificat de conformité. Une concertation doit avoir lieu entre les constructeurs, les assureurs et le département.

**10.02 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais):** Ce problème me tient particulièrement à cœur. Il existe effectivement de nombreux préjugés à propos du *tuning*. J'ai une attitude positive vis-à-vis de ce groupe de personnes dont le hobby ne pose en principe aucun problème en matière de sécurité routière. Je prends des mesures pour clarifier la situation et je cherche un équilibre entre deux préoccupations: ne pas ennuyer inutilement ces

van toepassing zullen worden. Deze vereenvoudigingen stroken met het beheerscontract en hebben tot doel het aanbod zo transparant mogelijk te maken voor reiziger en spoorpersoneel.

Inzake tariefintegratie bestaat er reeds een aantal gecombineerde formules. Daarbovenop komen nog twee nieuwe initiatieven: het JUMP-ticket, dat bruikbaar is voor de vier vervoersmaatschappijen binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en een NMBS-treinkaart gecombineerd met een netkaart van De Lijn tegen een zeer gunstig tarief.

**09.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK):** De tariefvereenvoudiging en de tariefintegratie zijn natuurlijk geen wondermiddelen, maar kunnen toch helpen om de trein aantrekkelijker te maken. Ik blijf dit dossier volgen en hoop dat we in februari volgend jaar resultaten zien.

*Het incident is gesloten.*

**10 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het tunen van wagens" (nr. 231)**

**10.01 Roel Deseyn (CD&V):** Duizenden mensen in ons land zijn bezig met het optisch tunen van wagens. Helaas bestaat over deze praktijk een grote rechtsonzekerheid en eigenaars van getunede wagens worden vaak met de willekeur van verzekeringsmaatschappijen en keuringsstations geconfronteerd. Het bestaande wettelijk kader is niet meer aangepast aan de realiteit van vandaag. Men zou het voorbeeld van het Duitse TÜV-label kunnen volgen. Wanneer men iets verkoopt met een label of wanneer een installateur een label kan afleveren, krijgt men de goedkeuring van het keuringsstation van de politie. Men zou ook kunnen werken met een door de fabrikant van de wagens afgeleverd goedkeuringsattest. Er bestaat nu immers een probleem voor de verzekeringen wat de conformiteitsattesten betreft. Er is overleg nodig tussen de constructeurs, de verzekeraars en het departement.

**10.02 Minister Bert Anciaux (Nederlands):** Dit probleem ligt mij na aan het hart. Er bestaan inderdaad erg veel vooroordelen over *tuning*. Ik sta positief tegenover deze groep mensen die met hun hobby doorgaans geen probleem opleveren voor de verkeersveiligheid. Ik neem maatregelen om duidelijkheid te scheppen en zoek een evenwicht tussen twee bekommernissen: deze mensen niet pesten in hun hobby en de verkeersveiligheid

personnes dans le cadre de leur hobby et garantir la sécurité routière. vrijwaren.

**10.03 Roel Deseyn (CD&V):** J'accepte avec plaisir la main tendue du ministre. Mais, à court terme, il faudra rapidement préciser si, par exemple, l'on peut rouler avec un châssis surbaissé.

**10.03 Roel Deseyn (CD&V):** Ik neem de uitgestoken hand van de minister graag aan. Maar op korte termijn moet snel worden uitgeklaard of men nu al dan niet met een verlaagd chassis mag rijden en dergelijke.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**11 Question de M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'octroi d'un abonnement de train gratuit à toute personne renonçant à sa voiture" (n° 253)**

**11 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "een gratis treinabonnement voor wie afstand doet van zijn auto" (nr. 253)**

**11.01 Jos Ansoms (CD&V):** On dénombre en Flandre quelque 370.000 familles qui ne disposent pas d'une voiture. Cet état de chose est dicté par des raisons financières pour 360.000 d'entre eux et procède d'un choix délibéré pour les autres. Comment le ministre compte-t-il expliquer aux ménages qui ne possèdent pas de véhicule depuis de nombreuses années sa décision d'offrir un abonnement de train en échange d'une plaque minéralogique ? Qu'en est-il des personnes qui ont déjà renoncé antérieurement à leur voiture en contrepartie d'un abonnement de De Lijn ? Et des jeunes travailleurs qui se défont de leur petite voiture d'étudiant parce qu'ils ont obtenu un véhicule de société ?

**11.01 Jos Ansoms (CD&V):** Er zijn ongeveer 370.000 gezinnen zonder auto in Vlaanderen. 360.000 daarvan kunnen er geen betalen en voor de rest was het een bewuste keuze. Hoe gaat de minister het verstrekken van gratis treinabonnementen aan wie zijn nummerplaat inlevert, uitleggen aan al wie het al lang zonder auto stelt? En wat met de mensen die hun auto eerder al inleverden in ruil voor een abonnement op De Lijn? Wat met jonge werknemers die hun aftandse studentenauto'tje van de hand doen omdat ze een bedrijfswagen krijgen?

**11.02 Bert Anciaux , ministre (en néerlandais) :** Avant de concrétiser une bonne idée, il faut bien l'étudier. J'ai exposé la mienne publiquement alors que l'action menée en collaboration avec De Lijn s'était déjà soldée par la restitution d'une dizaine de milliers de plaques minéralogiques. J'ai alors eu la conviction qu'elle serait une réussite si elle était traduite dans les faits : des automobilistes ont effectivement restitué leur plaque d'immatriculation et opté délibérément pour un abonnement de bus. Je ne puis répondre au débotté à la question légitime qui a été posée. Quid des 360.000 personnes qui se passent de voiture depuis des années ? Mais, quoi qu'il en soit, mon objectif est clairement d'amener le plus de gens possible à recourir aux transports publics pour leurs déplacements. Mon administration examine la possibilité d'élaborer une proposition dans ce sens de façon honnête et volontariste. Elle étudie aussi son incidence financière qui, je puis déjà vous le dire, n'aura rien d'exorbitant.

**11.02 Minister Bert Anciaux (Nederlands):** Een leuk idee moet goed worden bestudeerd alvorens het realiteit kan worden. Ik kwam met mijn idee naar buiten op de dag dat de actie rond De Lijn al tienduizend nummerplaten had doen inleveren. Ik kreeg zo het gevoel dat dit wel lukt: er zijn wel degelijk mensen die hun nummerplaat inleverden omdat ze bewust voor een busabonnement kozen. Op de terechte vraag wat er moet gebeuren met de 360.000 mensen die het al jaren zonder auto stellen heb ik geen pasklaar antwoord. Maar het is in elk geval een doelstelling om zoveel mogelijk mensen in de richting van het openbaar vervoer te leiden. Mijn administratie onderzoekt hoe we het voorstel eerlijk en voluntaristisch kunnen uitwerken en bekijkt ook het kostenplaatje. Ik weet echter dat die kosten redelijk meevallen.

**11.03 Jos Ansoms (CD&V):** Je ne peux pas admettre que le ministre de la Mobilité se permette de lancer des idées dans la presse sans d'abord

**11.03 Jos Ansoms (CD&V):** Ik ben het er volledig mee oneens dat de minister van Mobiliteit zomaar idee'tjes lanceert in de media zonder die eerst op

vérifier si elles sont bien réalisables. Cette critique vaut tant pour le précédent gouvernement que pour le gouvernement actuel. La population prend en effet de telles informations pour de l'argent comptant. Cette manière de faire de la politique nuit à la crédibilité des politiciens.

Je me réjouis de la réponse selon laquelle il s'agit soit d'un abonnement à De Lijn soit d'un abonnement de train. Il ne s'agit donc pas des deux ensemble, comme le ministre l'avait annoncé dans un premier temps.

*L'incident est clos.*

*La réunion publique est levée à 18.03 heures.*

hun haalbaarheid te toetsen. Deze kritiek gaat op voor zowel de vorige als de huidige regering. Zulke ideeën komen bij de bevolking immers over als verworvenheden. Deze manier van politiek bedrijven brengt de geloofwaardigheid van de politiek in het gedrang.

Ik ben wel blij dat ik het antwoord heb gekregen dat het ofwel gaat om een abonnement op De Lijn ofwel om een treinabonnement. De beide samen, zoals de minister vermeldde in zijn eerste mededeling, kan dus niet.

*Het incident is gesloten.*

*De openbare vergadering wordt gesloten om 18.03 uur.*