

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

17 décembre 2010

PROJET DE LOI
portant des dispositions diverses (I)
(art. 82-102)

PROJET DE LOI
portant des dispositions diverses (II)
(art. 43-45)

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
M. **Jef VAN DEN BERGH**

SOMMAIRE

Pages

I. Amendements n°s 1-4 de Mme De Block et consorts (DOC 53 0771/003)	3
II. Amendements n°s 5-6 de Mme De Block et consorts (DOC 53 0771/003).....	3
III. Articles 82 à 102 (DOC 53 0771/001) et articles 43 à 45 (DOC 53 0772/001)	5
IV. Votes par article et sur l'ensemble	11

Documents précédents:

Doc 53 **0771/ (2010/2011):**

001: Projet de loi.

002 à 013: Amendements.

014: Rapport.

Doc 53 **0772/ (2010/2011):**

001: Projet de loi.

002 à 005: Amendements.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

17 december 2010

WETSONTWERP
houdende diverse bepalingen (I)
(art. 82-102)

WETSONTWERP
houdende diverse bepalingen (II)
(art. 43-45)

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Jef VAN DEN BERGH**

INHOUD

Blz.

I. Amendementen nrs. 1-4 van mevrouw De Block c.s. (DOC 53 0771/003)	3
II. Amendementen nrs. 5-6 van mevrouw De Block c.s. (DOC 53 0771/003).....	3
III. Artikelen 82 tot 102 (DOC 53 0771/001) en artikelen 43 tot 45 (DOC 53 0772/001)	5
IV. Stemmingen per artikel en over het geheel	11

Voorgaande documenten:

Doc 53 **0771/ (2010/2011):**

001: Wetsontwerp.

002 tot 013: Amendementen.

014: Rapport.

Doc 53 **0772/ (2010/2011):**

001: Wetsontwerp.

002 tot 004: Amendementen.

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: Maggie De Block

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Minneke De Ridder, Bert Maertens, Steven Vandeput, Bert Wollants
PS	Anthony Dufrane, André Frédéric, Karine Lalieux, Linda Musin
MR	Valérie De Bue, Kattrin Jadin
CD&V	Jef Van den Bergh, N
sp.a	Karin Temmerman
Ecolo-Groen!	Ronny Balcaen
Open Vld	Maggie De Block
VB	Tanguy Veys
cdH	Christophe Bastin

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Peter Dedecker, Ben Weyts, Ingeborg De Meulemeester, Sophie De Wit, Karel Uyttersprot
Philippe Blanchart, Colette Burgeon, Rachid Madrane, Alain Mathot, Patrick Moriau
David Clarinval, Corinne De Permentier, Jacqueline Galant
Gerald Kindermans, Leen Dierick, Servais Verherstraeten
David Geerts, Meryame Kitir
Thérèse Snoy et d'Oppuers, Stefaan Van Hecke
Ine Somers, Herman De Croo
Annick Ponthier, Bruno Valkeniers
Josy Arens, Christian Brotcorne

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

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting en bij de nummering van de publicaties:	
DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Questions et Réponses écrites	QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)	CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN:	Séance plénière	PLEN:	Plenum
COM:	Réunion de commission	COM:	Commissievergadering
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier belge)	MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

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

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné les articles des projets de loi à l'examen et les amendements y afférents qui lui ont été soumis au cours de ses réunions des 14 et 15 décembre 2010.

I. — AMENDEMENTS NOS 1-4 DE MME MAGGIE DE BLOCK ET CONSORTS (DOC 53 0771/003)

Mme Maggie De Block et consorts présentent des amendements (N^{os} 1 à 3 - DOC 53 771/3) tendant à insérer un titre XIX (nouveau), un chapitre premier (nouveau) et un article 182 (nouveau) ayant le même objet: modifier la loi du 21 mars 1991 portant réformes de certaines entreprises publiques économiques afin de remplacer le nom de l'entreprise "LA POSTE" par "bpost" dans toutes les lois où il est fait référence à l'ancienne dénomination.

II. — AMENDEMENTS NOS 5-6 DE MME MAGGIE DE BLOCK ET CONSORTS (DOC 53 0771/003)

A. EXPOSÉ INTRODUCTIF D'UN AUTEUR DES AMENDEMENTS

Mme Maggie De Block et consorts présentent les amendements n^{os} 5 et 6 (DOC 53 0771/003).

Mme Maggie De Block (Open Vld) précise que les amendements tendent à ajouter un chapitre au projet de loi n^o 771 afin de créer un cadre légal dans lequel l'IBPT peut procéder à l'imposition de l'itinérance nationale. En première instance, les opérateurs existants et les nouveaux acteurs sur le marché ont la possibilité de conclure eux-mêmes un accord entre eux, mais s'ils n'y parviennent pas dans un délai raisonnable, le cadre légal constitue un moyen de pression: dans ce cas, l'IBPT peut permettre lui-même l'accès d'un nouvel opérateur au marché en imposant l'itinérance nationale.

B. DISCUSSION

M. Peter Dedecker (N-VA) souligne que l'accession d'un quatrième opérateur au marché 3G ne constituera pas un remède miracle assurant une concurrence accrue sur le marché: il y a actuellement trois opérateurs, mais le plus important de ceux-ci possède une part de marché dominante de pas moins de 50 %. Dès lors qu'une concurrence accrue est néanmoins un pas dans la bonne direction, il souscrit à la création d'un cadre légal permettant à un nouvel opérateur d'accéder au marché, à condition que cet opérateur respecte certaines obligations en ce qui concerne le développement

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft de haar toegewezen artikelen en amendementen op deze wetsontwerpen besproken tijdens haar vergaderingen van 14 en 15 december 2010.

I. — AMENDEMENT NRS. 1-4 VAN MEVROUW MAGGIE DE BLOCK C.S. (DOC 53 0771/0013)

Mevrouw Maggie De Block c.s. dienen amendementen 1 tot 3 (DOC 53 771/3) in teneinde een nieuwe titel XIX, een nieuw hoofdstuk 1 en een nieuw artikel 182 in te voegen met hetzelfde voorwerp: in de wet van 21 maart 1991 betreffende sommige economische overheidsbedrijven de wijziging van de benaming "DE POST" door "bpost" te wijzigen in alle wetten waar als zodanig naar de oude benaming wordt verwezen.

II. — AMENDEMENTEN NRS. 5-6 VAN MEVROUW MAGGIE DE BLOCK C.S. (DOC 53 0771/003)

A. INLEIDENDE UITEENZETTING VAN EEN INDIENER VAN AMENDEMENTEN

De amendementen Nr. 5 en 6 (DOC 52 0771/003) worden ingediend door mevrouw De Block c.s..

Mevrouw Maggie De Block (Open Vld) verklaart dat de amendementen de toevoeging van een hoofdstuk aan wetsontwerp Nr. 771 beogen om zo een wettelijk kader te creëren waarbinnen het BIPT kan overgaan tot verplichte nationale roaming. De bestaande operatoren en nieuwe spelers op de markt krijgen in eerste instantie de gelegenheid om zelf onderling een akkoord af te sluiten, maar indien ze daar niet binnen een redelijke termijn in slagen, vormt het kader een stok achter de deur: in dat geval kan het BIPT zelf de toetreding van een nieuwe operator tot de markt mogelijk maken door de oplegging van nationale roaming.

B. BESPREKING

De heer Peter Dedecker (N-VA) stipt aan dat de toetreding van een vierde operator tot de 3G-markt geen wondermiddel voor een grotere concurrentie op de markt zal zijn: nu zijn er drie operatoren, maar de grootste ervan heeft een dominant marktaandeel van maar liefst 50 %. Omdat meer mededinging niettemin een stap in de goede richting is, onderschrijft hij de creatie van een wettelijk kader, op grond waarvan een nieuwe operator toegang kan krijgen op voorwaarde dat die operator bepaalde verplichtingen op het vlak van de ontwikkeling van een eigen netwerk naleeft. Eigenlijk

de son propre réseau. En fait, les amendements à l'examen tendent à corriger une réglementation moins adéquate héritée du passé.

L'arrêté royal en vigueur en ce qui concerne la vente aux enchères des licences UMTS est-il toujours d'application après l'adoption des amendements à l'examen? Doit-il être modifié en fonction de la nouvelle situation? L'arrêté royal concerne les réseaux 2G et 3G et offre la possibilité à un nouvel opérateur 3G de passer à l'itinérance avec un opérateur 2G existant. Un nouvel opérateur peut-il lui-même choisir l'opérateur avec lequel il passera des accords sur l'itinérance ou est-ce l'IBPT qui prendra une décision à ce sujet? Sur quelle base une décision sera-t-elle prise?

L'arrêté royal en vigueur a-t-il été adapté à l'évolution vers les réseaux 4G, qui existent déjà dans 38 villes des États-Unis et qui ont déjà été présentés par Telenet? La bande des 800 MHz sera-t-elle libérée à cette fin?

N'incombe-t-il pas à l'IBPT plutôt qu'au gouvernement (par arrêté royal) de décider des modalités de l'itinérance nationale (conditions de couverture, services offerts, ...)? Si les autres membres de la commission sont du même avis que lui, il conviendrait de remplacer l'arrêté royal par une réglementation spécifique de l'IBPT.

M. *Tanguy Veys (VB)* souscrit aux amendements.

M. *Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!)* reconnaît que la concurrence dans le secteur des télécommunications doit être renforcée et qu'il faut dès lors introduire une exception à la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques, ce qui est l'objet des amendements à l'examen. Les auteurs de ces amendements ne vont-ils pas trop loin? L'entrée sur le marché d'un quatrième opérateur ne va-t-elle pas entraîner une augmentation de l'électromagnétisme dans l'environnement, ce qui peut nuire à la santé publique?

M. *Jef Van den Bergh (CD&V)* tient à l'entrée d'un quatrième opérateur sur le marché 3G. Les amendements à l'examen sont une condition essentielle à cette fin: ils rectifient la loi du 13 juin 2005 et permettront ainsi l'arrivée d'un nouvel opérateur.

M. *Christophe Bastin (cdH)* estime, lui aussi, que les amendements sont un pas dans la bonne direction.

Le ministre pour l'Entreprise et la Simplification indique que les amendements tendent à rétablir la

zorgen de voorliggende amendementen voor een correctie van minder goede regelgeving uit het verleden.

Is het bestaande KB met betrekking tot de veiling van UMTS-licenties nog geldig na aanneming van de voorliggende amendementen? Moet het worden aangepast aan de nieuwe situatie? Het K.B. heeft betrekking op 2G- en 3G-netwerken, waarbij een nieuwe 3G-operator de mogelijkheid heeft om over te gaan tot roaming met een bestaande 2G-operator. Mag een nieuwe operator zelf kiezen met welke operator hij afspraken over roaming maakt of zal het BIPT daarover een beslissing nemen? Wat zal de grondslag voor een beslissing zijn?

Is het vigerende KB aangepast aan de evolutie naar 4G-netwerken, die al in 38 steden van de Verenigde Staten bestaan en reeds werden gedemonstreerd door Telenet? Zal daartoe de 800 MHz-band worden vrijgegeven?

Komt het niet eerder aan het BIPT dan aan de regering (bij K.B.) toe om over de nadere regels van nationale roaming (dekkingsvereisten, de aangeboden diensten, ...) een beslissing te nemen? Indien de andere leden van de commissie het daarover met hem eens zouden zijn, dient het K.B. te worden vervangen door specifieke reglementering van het BIPT.

De heer Tanguy Veys (VB) onderschrijft de amendementen.

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!) erkent dat de mededinging in de telecomunicatiesector moet worden versterkt en dat daarom een uitzondering op de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie moet worden ingevoerd, wat in de voorliggende amendementen wordt beoogd. Gaan de indieners van de amendementen daar niet te ver in? Zal de toetreding van een vierde operator tot de markt niet zorgen voor een toename van het elektromagnetisme in het leefmilieu, wat de volksgezondheid kan schaden?

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) hecht belang aan de toetreding van een vierde operator tot de 3G-markt. Voorliggende amendementen zijn daarvoor een essentiële voorwaarde: zij corrigeren de wet van 13 juni 2005 en zullen daardoor een nieuwe operator actief kunnen laten worden.

Ook de heer Christophe Bastin (cdH) is van oordeel dat de amendementen een stap in de goede richting zijn.

De minister voor Ondernemen en Vereenvoudigen stelt dat de amendementen strekken tot een herstel

situation de 2001, lorsqu'a été proposée une vente aux enchères des licences UMTS (Internet à haut débit); ce point a en effet été omis dans la loi du 13 juin 2005.

L'article 5.1 de la nouvelle directive "accès" de l'Union européenne stipule que l'octroi de l'accès au marché relève de la compétence du régulateur. La compétence actuelle du gouvernement de décider des règles générales de l'itinérance nationale est maintenue.

Les amendements sont nécessaires pour créer un équilibre entre deux intérêts: l'instauration d'un seuil, d'une part (une entreprise doit être prête à entrer sur le marché) et l'encouragement des investissements, d'autre part (l'entreprise doit réellement se voir offrir l'opportunité d'accéder au marché).

Aucune modification ne doit être apportée à l'arrêt royal sur l'itinérance nationale.

Dans les pays scandinaves, des licences 4G ont déjà été octroyées. En Belgique, les licences 3G et 4G sont liées: il y aura d'abord une adjudication pour une licence 3G et ensuite pour les licences 4G.

Un quatrième candidat opérateur peut essayer de conclure librement des accords en matière d'itinérance avec un des trois opérateurs existants. S'il n'y parvient pas, ce candidat pourra introduire une demande d'itinérance nationale auprès de l'IBPT. L'itinérance ne peut concerner qu'un seul réseau.

Les normes d'émissions en matière d'électromagnétisme étant une compétence des Régions, un quatrième opérateur devra se conformer aux limitations d'émissions instaurées par les Régions. À cet égard, il convient de trouver un équilibre entre, d'une part, les progrès de l'internet mobile et, d'autre part, la santé publique.

Le prix minimum d'une quatrième licence sera proportionnellement identique à celui qui a résulté de la première vente aux enchères de licences, étant entendu qu'une licence sera valable dix ans au lieu de vingt.

van de situatie van 2001, toen een veiling van UMTS-licenties (snel internet) werd vooropgesteld; in de wet van 13 juni 2005 werd dit immers vergeten.

Artikel 5.1 van de nieuwe toegangsrichtlijn van de Europese Unie schrijft voor dat de bevoegdheid voor de effectieve verlening van toegang tot de markt aan de regulator toekomt. De actuele bevoegdheid van de regering om over de algemene regels van nationale roaming te beslissen wordt gehandhaafd.

De amendementen zijn noodzakelijk om een evenwicht te creëren tussen twee belangen: de invoering van een drempel enerzijds (een bedrijf moet klaar zijn om tot de markt toe treden) en de aanmoediging van investeringen anderzijds (het bedrijf moet daar wel een reële kans toe krijgen).

Aan het KB betreffende de nationale *roaming* moet niets worden veranderd.

In Scandinavische landen werden reeds 4G-licenties toegekend. In België worden de 3G- en 4G-licenties aan elkaar gekoppeld: eerst komt er een veiling voor een 3G-licentie en vervolgens voor de 4G.

Een vierde kandidaat-operator mag vrij proberen om afspraken over nationale roaming te maken met een van de drie bestaande operatoren. Indien hij er niet in slaagt om een akkoord af te sluiten, zal die kandidaat een verzoek tot nationale roaming kunnen indienen bij het BIPT. De roaming kan slechts betrekking hebben op één netwerk.

De emissienormen op het vlak van elektromagnetisme zijn een bevoegdheid van de Gewesten; dat impliceert dat een vierde speler zich moet houden aan de emissiebeperkingen die door de Gewesten worden ingesteld. Er moet ter zake een evenwicht worden gevonden tussen de vooruitgang van mobiel internet enerzijds en de volksgezondheid anderzijds.

De minimumprijs van een vierde licentie zal in verhouding dezelfde zijn als bij de eerste veiling van licenties, rekening houdend met het feit dat de licentie voor tien in plaats van voor twintig jaar geldig zal zijn.

III. — ARTICLES 82 À 102 (DOC 53 771/1) ET 43 À 45 (DOC 772/1)

A. EXPOSÉ DE M. ETIENNE SCHOUPPE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA MOBILITÉ, ADJOINT AU PREMIER MINISTRE

Titre 9 – Chapitre 1^{er} – art. 82-84

Environnement et Mobilité

La directive 2008/99/CE du Parlement Européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative à la protection de l'environnement par le droit pénal fait obligation aux États membres de prévoir dans leur législation nationale des sanctions pénales pour les violations graves des dispositions du droit communautaire relatif à la protection de l'environnement.

En particulier, le projet de loi apporte les adaptations nécessaires à la répression de violations de normes de produit en matière de transport qui constituent simultanément une violation grave du droit de l'environnement au sens de la directive précitée.

Pour déterminer le taux de la peine, nous nous sommes alignés sur le taux de la peine prévu pour d'autres secteurs qui relèvent du champ d'application de cette directive.

La date de transposition de cette directive est le 26 décembre 2010.

Chapitre 2 – art. 85-90

Navigation intérieure

Conformément à la loi du 8 juillet 1976, chaque bateau utilisé ou destiné au transport de marchandises doit être en possession d'une licence d'exploitation. La délivrance de cette licence donne lieu à la perception d'une redevance annuelle calculée sur base du tonnage et de la puissance du moteur du bateau. Ces redevances couvrent les frais de fonctionnement de l'Institut pour le transport par batellerie (ITB) et doivent être transférées à cet institut.

La redevance et la délivrance de la licence incombent à l'Office régulateur de la navigation intérieure (ORNI). Depuis la dissolution de l'ORNI en 1999, ces tâches sont assurées par le SPF Mobilité et Transports, qui perçoit ces montants et puis les transfère à l'ITB.

III. — ARTIKEL 82 TOT 102 (DOC 53 0771/001) EN 43 TOT 45 (DOC 0772/001)

A. UITEENZETTING DOOR DE HEER ETIENNE SCHOUPPE, STAATSSECRETARIS VOOR MOBILITEIT, TOEGEVOEGD AAN DE EERSTE MINISTER

Titel 9 – Hoofdstuk 1 – art. 82-84

Milieu en Mobiliteit

De Richtlijn 2008/99/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 inzake de bescherming van het milieu door middel van het strafrecht verplicht de Lidstaten in hun nationale wetgeving strafrechtelijke sancties voor ernstige overtredingen van bepalingen in het Gemeenschapsrecht inzake milieu-bescherming op te nemen.

Het ontwerp van wet brengt in het bijzonder de nodige wijzingen aan inzake de bestraffing van schendingen van productnormen in transportaangelegenheden die gelijktijdig een ernstige schending van het milieurecht in de zin van voormelde Richtlijn uitmaken.

Bij het bepalen van de strafmaat hebben wij ons gealigneerd op de strafmaat die voor andere sectoren werd bepaald die onder het toepassingsgebied van deze Richtlijn vallen.

De omzettingsdatum van deze richtlijn is 26 december 2010.

Hoofdstuk 2 – art. 85-90

Binnenvaart

Overeenkomstig de wet van 8 juli 1976 moet elk binnenvaartuig gebruikt of bestemd voor het goederenvervoer in het bezit zijn van een exploitatievergunning. De afgifte van deze vergunning geeft aanleiding tot het heffen van een jaarlijks recht berekend op basis van de tonnenmaat en het motorvermogen van het vaartuig. Deze rechten voorzien in de werkingskosten van het Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren (ITB) en moeten aan dit instituut worden overgedragen.

De heffing en de uitreiking van de vergunning diende te gebeuren door de dienst regulering der binnenvaart (DRB) sedert de ontbinding van de DRB in 1999 worden deze taken waargenomen door de FOD Mobiliteit en Vervoer die de bedragen int en vervolgens doorstort aan het ITB.

Le 1^{er} janvier 2011, le SPF Mobilité et Transports passe au nouveau système de comptabilité pour l'auto-rité fédérale, FEDCOM.

La perception, la gestion et le suivi du recouvrement des redevances donnent lieu à une charge de travail supplémentaire excessive pour le SPF Mobilité et Transports. Le SPF procède en effet à 200 recouvrements en moyenne par mois, avec des pointes allant jusqu'à 600. Aussi, il est proposé que le paiement des redevances soit effectué directement sur le compte de l'ITB, ce qui a du sens dans le cadre de la simplification administrative.

Chapitre 3 – art. 91 à 97

La modification de la loi du 5 mai 1936 s'impose à cause d'un nombre d'adaptations techniques nécessaires pour donner la possibilité aux parties à une convention sur les cargaisons d'utiliser d'autres formules pour la fixation et l'application de temps de mouillage lors du chargement et du déchargement, ainsi que les montants de surestaries.

Dans le cadre de l'adaptation nécessaire à la réalité actuelle des délais et montants repris dans l'arrêté royal du 4 mai 1999 relatif au délai de starie et aux taux des surestaries en matière d'affrètement fluvial, un accord a été conclu à la fin de 2009, après concertation avec les parties, pour actualiser ces délais et montants. La modification projetée implique toutefois qu'il faut pouvoir travailler avec des délais exprimés en parties de journée. À l'heure actuelle, la loi ne prévoit que des délais exprimés en journées entières. Pour pouvoir réaliser une modification de l'arrêté royal, il faut donc d'abord modifier un nombre de dispositions dans la loi, de telle sorte qu'il soit possible de travailler avec des parties de journée.

Une telle actualisation de la loi a un caractère urgent. Elle est une condition pour pouvoir actualiser l'arrêté royal, sachant que les montants qui s'y trouvent ne sont plus justifiés par rapport aux coûts actuels. En outre, par cette actualisation, l'autorité donne un signal important au secteur, comme quoi elle est attentive aussi à la situation difficile dans laquelle il se trouve suite à la période de crise.

Chapitre 4 – art. 98

Transport par route

Le dossier proposé contient un projet de loi prévoyant une base légale pour permettre au Roi de prendre des mesures d'exécution du Règlement (CEE) n° 3821/85 du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.

Op 1 januari 2011 schakelt de FOD Mobiliteit en Vervoer over naar het nieuw boekhoudkundig systeem voor de federale overheid, FEDCOM.

De inning, beheer en opvolging van de vordering van de rechten brengt een overmatig bijkomende werklast mee voor de FOD Mobiliteit en Vervoer. Er zijn namelijk gemiddeld 200 vorderingen per maand met pieken tot 600. Vandaar wordt voorgesteld om de betaling van de rechten rechtstreeks op de rekening van het ITB te laten geschieden, wat zinvol is in het kader van administratieve vereenvoudiging.

Hoofdstuk 3 – art. 91 tot 97

De wijziging van de wet van 5 mei 1936 is nodig wegens een aantal technische aanpassingen die nodig zijn om de partijen bij een bevrachtingsovereenkomst in de mogelijkheid te stellen andere formules te gebruiken voor het vaststellen en toepassen van ligtijden bij laden en lossen, alsmede bedragen van het overliggeld.

In het kader van de noodzakelijke aanpassing aan de huidige realiteit van termijnen en bedragen opgenomen in het koninklijk besluit van 4 mei 1999 betreffende de ligtijd en het bedrag van de overliggelden inzake binnenbevrachting, is er einde 2009, na overleg met de partijen, een overeenkomst tot stand gekomen om deze termijnen en bedragen te actualiseren. De geplande wijziging impliceert echter dat er moet kunnen worden gewerkt met termijnen uitgedrukt in delen van een dag. Momenteel voorziet de wet slechts in termijnen uitgedrukt in volle dagen. Om een aanpassing van het koninklijk besluit te kunnen verrichten dienen er dus eerst een aantal bepalingen in de wet te worden gewijzigd, zodat het werken met delen van een dag mogelijk wordt.

Zulke actualisering heeft een dringend karakter. Ze is een voorwaarde om het voormelde koninklijk besluit te kunnen actualiseren, vermits de erin vermelde bedragen niet meer verantwoord zijn ten opzichte van de actuele kosten. Bovendien is een actualisering een belangrijk signaal aan de sector dat de overheid ook aandacht heeft voor de moeilijke situatie waarin de sector zich bevindt naar aanleiding van de crisisperiode.

Hoofdstuk 4 – art. 98

Wegvervoer

Het voorgestelde dossier bevat een wetsontwerp dat voorziet in een wettelijke basis om de Koning in staat te stellen maatregelen te nemen ter uitvoering van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer.

Cette base légale fait à ce jour défaut. Le Conseil d'État a soulevé cette lacune dans un avis du 31 mars 2010, ce qui apporte l'urgence de ce dossier.

Cette loi habilitera le Roi à déterminer:

- le prix des cartes tachygraphiques;
- les catégories de permis de conduire nécessaires pour obtenir une carte de conducteur;
- le délai dans lequel le titulaire d'une carte de tachygraphe dont la durée de validité est expirée ou qui n'est plus utilisée doit la restituer à l'organisme compétent.

Pour le prix des cartes tachygraphiques, l'urgence est d'autant plus motivée par le fait que le renouvellement quinquennal des cartes est en cours (obligation du règlement européen relatif aux cartes conducteur et entreprise qui touche plus particulièrement les cartes conducteur et les cartes entreprise).

Pour autant que nécessaire, le secrétaire d'État signale que les organisations de transporteurs routiers ont déjà donné leur accord de principe sur cette augmentation au sein de l'ITB (l'Institut Transport et Logistique Belge).

En ce qui concerne les catégories de permis de conduire nécessaires pour obtenir une carte de conducteur:

Cette modification est justifiée par un alignement, à prendre rapidement, de la législation belge sur la législation européenne, ce qui est une évidence renforcée par la présidence belge de l'UE.

Dans certains cas en effet, l'autorité doit pouvoir délivrer une carte de conducteur à des titulaires d'un permis de conduire de la catégorie B qui conduisent des véhicules soumis à l'obligation d'équipement avec un tachygraphe. Ceci n'est pas le cas actuellement et porte préjudice à certains usagers.

Chapitre 5 – Badges d'identification d'aéroport – art. 99

Navigation aérienne

En ce qui concerne la partie navigation aérienne, deux dispositions ont été intégrées, à savoir une disposition relative aux badges d'identification d'aéroport et une modification de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

Die wettelijke basis ontbreekt vooralsnog. De Raad van State heeft op die leemte gewezen in een advies van 31 maart 2010, wat dit dossier dringend maakt.

Op grond van die wet bepaalt de Koning:

- de prijs van de tachograafkaarten;
- de categorieën van rijbewijs die vereist zijn om een bestuurderskaart te verkrijgen;
- de termijn waarbinnen de houder van een tachograafkaart waarvan de geldigheidsduur verstreken is of die niet meer wordt gebruikt, die kaart aan de bevoegde instantie moet terugbezorgen.

Wat de prijs van de tachograafkaarten betreft, is de urgentie nog meer gewettigd doordat de vijfjaarlijkse hernieuwing van de kaarten aan de gang is (verplichting vervat in de Europese verordening betreffende de bestuurders- en bedrijfskaarten, die meer bepaald geldt voor de bestuurderskaarten en de bedrijfskaarten).

Voor zover nodig wijst de staatssecretaris erop dat de organisaties van wegvervoerders al principieel met die verhoging hebben ingestemd binnen het Instituut wegTransport & Logistiek België (ITLB).

Wat de categorieën van rijbewijzen betreft die vereist zijn om de bestuurderskaart te verkrijgen:

Die wijziging is verantwoord door een, spoedig door te voeren, aanpassing van de Belgische wetgeving aan de Europese wetgeving, een stap die nog vanzelfsprekender is nu België het voorzitterschap van de EU bekleedt.

In bepaalde gevallen moet de overheid immers een bestuurderskaart kunnen uitreiken aan houders van een B-rijbewijs die voertuigen besturen die onderworpen zijn aan de verplichting met een tachograaf te zijn uitgerust. Dat is momenteel niet het geval en schaadt bepaalde gebruikers.

Hoofdstuk 5 – Luchthavenidentificatiebadges – art. 99

Luchtvaart

Wat het onderdeel luchtvaart betreft zijn er twee bepalingen opgenomen namelijk een bepaling inzake luchthavenidentificatiebadges en een wijziging van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919, betreffende de regeling der luchtvaart.

La compétence de rendre des avis de sécurité pour la délivrance des badges d'identification d'aéroport a été confiée au Directeur général de la Direction générale Transport Aérien, vu, d'un côté, le grand nombre de badges d'identification (environ deux fois le nombre d'avis que l'Autorité nationale de Sécurité rend par an actuellement) et, de l'autre côté, le fait que pour donner ces avis, il faut tenir compte de la fonction du demandeur (sensibilité des tâches) et de son lieu de travail à l'aéroport.

L'article a pour but de prolonger d'une année le délai pendant lequel le Directeur général de la Direction générale Transport aérien du Service Public Fédéral Mobilité et Transports, ou l'instance désignée par lui conformément à ses prescriptions, est habilité(e) à rendre des avis de sécurité sur les demandes de badges d'identification d'aéroport visés par les articles 6 à 8 de l'arrêté royal du 3 mai 1991 portant réglementation de la sûreté de l'aviation civile.

Chapitre 6 – art. 100

L'article 39 de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne concerne les mandats qu'on peut accorder aux membres du personnel en charge de l'inspection aéroportuaire des exploitants des aéroports.

L'article 39, § 1^{er}, de la loi précitée porte sur l'aéroport de Bruxelles-National, tandis que son article 39, § 2, instaure une structure similaire pour les aéroports régionaux.

La modification apportée par la loi proposée ne porte pas sur le contenu. Elle vise uniquement à préciser l'intention du législateur.

L'article 12, 2^o, de la loi du 30 décembre 2009 portant des dispositions diverses a remplacé l'article 39, § 1^{er}, alinéa 2, par ce qui suit:

“Les membres du personnel en charge de l'inspection aéroportuaire de l'exploitant de l'aéroport de Bruxelles-National sont, en ce qui concerne l'exercice des compétences visées dans le présent alinéa, toujours placés sous l'autorité de l'inspecteur en chef et l'inspecteur en chef adjoint de l'inspection aéroportuaire. Ils ne peuvent, dans l'exercice de ces compétences recevoir aucune directive de l'exploitant de l'aéroport.”

Inzake de luchthavenidentificatiebadges is de bevoegdheid voor het verlenen van veiligheidsadviezen voor de aflevering van deze badges aan de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer toevertrouwd gelet op enerzijds de grote hoeveelheid luchthavenidentificatiebadges (ongeveer tweemaal het aantal adviezen dat nu per jaar door de Nationale Veiligheidsoverheid wordt verstrekt) en anderzijds het feit dat bij het toekennen van adviezen rekening moet gehouden worden met de functie van de aanvrager (gevoeligheid van de taken) en de plaats waar hij werkt op de luchthaven.

Het artikel heeft als doel de termijn met één jaar te verlengen waarbinnen de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer of de door hem aangewezen instantie volgens zijn voorschriften, is gemachtigd veiligheidsadviezen te verstrekken over verzoeken inzake luchthavenidentificatiebadges bedoeld in de artikelen 6 tot 8 van het koninklijk besluit van 3 mei 1991 houdende regeling van de beveiliging van de burgerluchtvaart.

Hoofdstuk 6 – art. 100

Artikel 39 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919, betreffende de regeling der luchtvaart betreft de mandaten die kunnen worden toegekend aan personeelsleden van de luchthaveninspectie ressorterend onder de exploitanten van de luchthavens.

Artikel 39, § 1, van bovenvermelde wet heeft betrekking op de luchthaven van Brussel-Nationaal terwijl dat artikel 39, § 2, van deze wet een zelfde structuur in het leven heeft geroepen voor de gewestelijke luchthavens.

De wijziging die door onderhavige wet wordt ingevoerd betreft niet de inhoud maar wil enkel de bedoeling van de wetgever duidelijk weergeven.

Artikel 12, 2^o, van de wet houdende diverse bepalingen 30 december 2009 heeft artikel 39, § 1, tweede lid vervangen als volgt:

“De personeelsleden van de luchthaveninspectie ressorterend onder de exploitant van de luchthaven Brussel-Nationaal staan met betrekking tot de uitoefening van de in dit lid bedoelde bevoegdheden steeds onder het gezag van de hoofdinspecteur en de adjunct-hoofdinspecteur van de luchthaveninspectie. Zij kunnen in deze geen richtlijnen ontvangen vanwege de exploitant van de luchthaven.”

Eu égard à cette modification, le renvoi à l'article 39, § 1^{er}, alinéa 2, dans l'article 39, § 2, alinéa 3, est incorrect.

Chapitre 7 – art.101-102

Transport ferroviaire

La Commission européenne ayant mis l'État belge en demeure notamment sur le fait que l'autorité de sécurité (le SSICF) ne serait pas suffisamment indépendant du fait que son directeur est un membre détaché du groupe ferroviaire, le présent projet vise à ce que, dans un délai de 18 mois à dater de la publication de la loi, la direction de l'autorité de sécurité n'aura plus aucun lien avec la SNCB-holding.

Un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres définira le contenu du concept de "direction".

Si l'on vous pose une question en ce qui concerne le contenu de la direction, je vous propose la réponse suivante:

"Compte tenu de l'augmentation de l'effectif du SSICF qui atteindra 40 unités en 2012 pour 35 fin 2011, dans l'état actuel de notre analyse, la direction devrait se composer de 2 personnes à savoir le directeur du SSICF et le directeur adjoint. Ils seront de rôle linguistique différent".

B. DISCUSSION

Mme Kattrin Jadin (MR) présente un amendement (n° 7) (DOC 53 771/x) à l'article 89 qui tend à remplacer les mots "pli recommandé à la poste" par les mots "envoi recommandé", étant donné que la commission a récemment adopté une modification législative en ce sens (DOC 53 202/3), qui assimilait un envoi recommandé électronique à un pli recommandé à la poste.

M. Tanguy Veys (Vlaams Belang) se demande pourquoi il a fallu si longtemps pour adapter les règles pénales relatives à la protection de l'environnement. La Directive européenne a été adoptée il y a deux ans déjà. L'intervenant craint également que l'Institut pour le transport par batellerie augmente ses tarifs. Quels sont, en ce qui concerne la sécurité du rail, les liens actuels existant entre la SNCB et la "direction" visée par la loi? Quel sera l'effet de cette mesure sur le statut du personnel actuel du Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer? Ces personnes pourront-elles choisir, ou le statut du personnel du SSICF sera-t-il amélioré?

Deze wijziging heeft tot gevolg dat de verwijzing naar artikel 39, § 1, tweede lid in artikel 39, § 2, derde lid foutief is.

Hoofdstuk 7 – art.101-102

Spoorvervoer

Gelet op het feit dat de Europese Commissie de Belgische Staat in gebreke heeft gesteld onder meer wegens het gegeven dat de veiligheidsinstantie (de FODMV) onvoldoende onafhankelijk zou zijn doordat haar directeur een gedetacheerd lid is van de spoorweggroep, strekt dit ontwerp ertoe er, binnen een termijn van 18 maanden vanaf de bekendmaking van de wet, voor te zorgen dat de leiding van de veiligheidsinstantie niet langer enige band heeft met de NMBS-Holding.

Een na overleg binnen de Ministerraad vastgesteld koninklijk besluit zal de inhoud omschrijven van het begrip "leiding".

Mocht een vraag worden gesteld over de inhoud van dat begrip "leiding", stelt de staatssecretaris het volgende antwoord voor:

"Gelet op de verhoging van het personeelsbestand van de FODMV, dat in 2012 40 personeelsleden zal tellen tegen 35 eind 2011, zou de leiding, volgens onze huidige analyse, uit twee personen moeten bestaan, te weten de directeur van de FODMV en de adjunct-directeur. Ze zullen ieder van een verschillende taalrol zijn."

B. BESPREKING

Mevrouw Kattrin Jadin (MR) dient een amendement (Nr. 7) (DOC 53 771/x) in op art. 89 teneinde de verwijzing naar een "ter post aangetekende brief" te vervangen door "aangetekende zending", vermits de commissie recentelijk een wetswijziging in die zin heeft gestemd (DOC 53 202/3) die een elektronische aangetekende zending gelijkstelde met een ter post aangetekende brief.

De heer Tanguy Veys (Vlaams Belang) vraagt zich af waarom het zo lang heeft geduurd om de strafrechtelijke regels voor de bescherming van het milieu aan te passen? De Europese Richtlijn is al twee jaar oud. De spreker vreest ook dat de tarieven van het Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren hogere tarieven zou kunnen toepassen. Wat zijn – inzake spoorveiligheid – de huidige banden van de door de wet geviseerde "leiding" met de NMBS? Wat zal het effect van deze maatregel op het personeelsstatuut van het huidige personeel van de Dienst voor de Veiligheid van het Spoor zijn? Zullen de betreffende personen kunnen kiezen of wordt het statuut van het personeel van de DVIS opgekrikt?

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!) fait observer que le débat sur l'indépendance de la direction du Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer est également mené en commission spéciale sécurité du rail. La commission spéciale insiste pour que ce service jouisse d'une indépendance encore plus grande. Qu'entend-on par "direction"? Ce terme vise-t-il uniquement le directeur et son adjoint, ou est-il plus large? Pourquoi cette notion n'est-elle pas décrite plus précisément? Le délai de 18 mois n'est-il pas trop long?

C. RÉPONSES DU MINISTRE

En ce qui concerne le délai écoulé depuis la directive européenne

Le retard enregistré dans l'ensemble de la procédure est dû au fait qu'il a fallu attendre l'avis du service Environnement.

Concernant les tarifs de l'ITB (Institut pour le transport par Batellerie)

Les tarifs n'augmenteront pas.

Concernant la direction du SSICF (Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer)

L'Europe a limité ses conditions d'indépendance au directeur et à son adjoint, étant donné que le personnel d'exécution du service effectue des tâches très techniques pour lesquelles le savoir-faire n'est disponible, en pratique, qu'au sein de la société de chemins de fer. On a recherché un délai raisonnable: on a d'abord proposé 3 ans, et finalement, on a opté pour un délai d'un an et demi. Les personnes détachées de la SNCB doivent disposer de suffisamment de temps pour rejoindre à nouveau la société mère.

IV. — VOTES PAR ARTICLE ET SUR L'ENSEMBLE

DOC 53 0771 (ART. 78 CONST.)

Les amendements n^{os} 1 à 4 de Mme De Block et consorts (DOC 53 771/3) — tendant à insérer un titre XIX (nouveau), un chapitre 1^{er} (nouveau) et deux nouveaux articles (182 et 183) — ne donnent lieu à aucune observation et sont adoptés sans modification à l'unanimité.

Les amendements n^{os} 4 et 5 de Mme De Block et consorts (DOC 53 771/3) — tendant à insérer un

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!) stelt dat het debat over de onafhankelijkheid van de leiding van de Directie voor de Veiligheid van het Spoor ook in de bijzondere commissie "Spoorveiligheid" wordt gevoerd. De bijzondere commissie dringt op een nog ruimere onafhankelijkheid aan. Wat wordt met "leiding" bedoeld? Alleen de directeur en zijn adjunct of reikt dit verder? Waarom worden de personen waar het hier om gaat niet preciezer omschreven? Is de termijn van 18 maand niet te lang?

C. ANTWOORDEN VAN DE MINISTER

Over het tijdsverloop sedert de Europese Richtlijn

De vertraging van het hele proces heeft te maken met de tijd die de dienst Leefmilieu nodig heeft gehad om advies te verstrekken.

Over de tarieven van het ITB (Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren)

De tarieven zullen niet stijgen.

Over de leiding van de DVIS (Dienst voor de Veiligheid en Interoperabiliteit van het Spoor)

Europa heeft haar eis van onafhankelijkheid beperkt tot de directeur en zijn adjunct aangezien het uitvoerend personeel van de dienst zeer technische taken verricht waarvoor de knowhow praktisch slechts bij de spoorwegmaatschappij voorhanden is. Er werd naar een redelijke termijn gezocht: eerst werd 3 jaar vooropgesteld, uiteindelijk is het 1,5 jaar geworden. Gedetacheerden van de NMBS moeten ruim de tijd krijgen om opnieuw de moedermaatschappij te vervoegen.

IV. — STEMMINGEN PER ARTIKEL EN OVER HET GEHEEL

DOC 53 0771 (ART. 78 GW)

Amendementen nrs. 1 tot 4 van mevrouw De Block c.s.; (DOC 53 771/3) - strekkende tot de invoeging van een nieuwe titel XIX, een nieuw hoofdstuk 1 en twee nieuwe artikelen, 182 en 183 — werden zonder verdere bespreking ongewijzigd eenparig aangenomen.

Amendementen nrs. 4 en 5 van mevrouw De Block c.s.; (DOC 53 771/3) — strekkende tot de invoeging een

chapitre 2 (nouveau) dans le nouveau titre XIX et un article 184 (nouveau) afin de permettre l'itinérance nationale – sont adoptés sans modification par 9 voix et une abstention.

Les articles 82 à 88 sont adoptés à l'unanimité sans modification.

L'amendement de Mme Katrin Jadin (n° 7) (DOC 53 0771/013) à l'article 89, et l'article ainsi modifié, sont adoptés à l'unanimité.

Les articles 90 à 100 sont adoptés à l'unanimité sans modification.

Les articles 101 et 102 sont adoptés sans modification par 10 voix et une abstention.

DOC 53 0772 (ART. 77 CONST.)

Les articles 43 à 45 sont adoptés à l'unanimité sans modification.

L'ensemble des dispositions soumises à la commission est adopté par 10 voix et une abstention.

Le rapporteur,

La présidente,

Jef VAN DEN BERGH

Maggie DE BLOCK

nieuw hoofdstuk 2 in de nieuwe titel XIX en van een nieuw artikel 184 om "nationale *roaming*" mogelijk te maken — werden ongewijzigd aangenomen met 9 stemmen en 1 onthouding.

Artikelen 82 tot 88 werden ongewijzigd eenparig aangenomen.

Amendement van mevrouw Katrin Jadin (nr. 7) (DOC 53 0771/013) op art. 89 alsook het aldus gewijzigde artikel werden eenparig aangenomen.

Artikelen 90 tot 100 werden ongewijzigd eenparig aangenomen.

Artikelen 101 en 102 werden ongewijzigd aangenomen met 10 stemmen en 1 onthouding.

DOC 53 0772 (ART. 77 GW)

Artikelen 43 tot 45 werden ongewijzigd eenparig aangenomen.

Het geheel van de aan de commissie voorgelegde bepalingen werd aangenomen met 10 stemmen en 1 onthouding.

De rapporteur,

De voorzitter,

Jef VAN DEN BERGH

Maggie DE BLOCK