

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

7 octobre 2011

PROJET DE LOI
portant des dispositions
diverses concernant la mobilité

RAPPORT

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

SOMMAIRE

Page

I. Exposé introductif de M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre	3
II. Discussion générale	6
III. Discussion des articles	7
IV. Votes	11
V. Vote sur l'ensemble	12

Documents précédents:

Doc 53 **1741/ (2010/2011):**

- 001: Projet de loi.
002: Amendements.

Voir aussi:

- 004: Texte adopté par la commission.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

7 oktober 2011

WETSONTWERP
houdende diverse bepalingen
betreffende de mobiliteit

VERSLAG

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

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting door de heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister	3
II. Algemene bespreking	6
III. Artikelsgewijze bespreking	7
IV. Stemmingen	11
V. Stemming over het geheel	12

Voorgaande documenten:

Doc 53 **1741/ (2010/2011):**

- 001: Wetsontwerp.
002: Amendementen.

Zie ook:

- 004: Tekst aangenomen door de commissie.

**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, Katrin 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	Abréviations dans la numérotation des publications:	Afkortingen bij de nummering van de publicaties:
PS	:	Parti Socialiste	DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
MR	:	Mouvement Réformateur	QRVA:	Questions et Réponses écrites
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams	CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
sp.a	:	socialistische partij anders	CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen	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)
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten	PLEN:	Séance plénière
VB	:	Vlaams Belang	COM:	Réunion de commission
cdH	:	centre démocrate Humaniste	MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)
LDD	:	Lijst Dedecker		
INDEP-ONAFH	:	Indépendant - Onafhankelijk		

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 ce projet de loi au cours de sa réunion du 4 octobre 2011.

**I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF
DE M. ETIENNE SCHOUPPE,
SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA MOBILITÉ,
ADJOINT AU PREMIER MINISTRE**

Lois de décembre 2009 et janvier 2010

Le projet présenté aujourd'hui n'a certes pas l'ampleur des quatre lois ferroviaires discutées ensemble en décembre 2009 et en janvier 2010, lois qui furent votées à l'unanimité de la Chambre et du Sénat. Quelque 15 arrêtés royaux devaient rendre ces quatre lois totalement exécutoires et ont tous été publiés au *Moniteur belge*. La Belgique est donc totalement en conformité avec les directives composant le troisième paquet ferroviaire qui constitue une étape importante dans l'évolution du secteur ferroviaire en Europe.

Le projet en examen se place plutôt dans une perspective d'adaptation par petites touches. Celle-ci consiste à ajuster des textes existants compte tenu de l'expérience découlant de l'application de certains textes réglementaires, de prendre en compte certaines situations nouvelles ou à corriger les petites erreurs matérielles qui se seraient glissées insidieusement dans les textes déjà publiés.

Le projet de loi concerne principalement deux lois: la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, et, dans une moindre mesure, la loi du 26 janvier 2010 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne, la loi du 20 juillet 2006 portant des dispositions diverses et la loi du 22 mai 2003 portant organisation du budget de l'État, en particulier, la mise en place d'un fonds budgétaire pour le régulateur ferroviaire, et la mise en place d'un fonds budgétaire pour le régulateur aérien.

Loi du 4 décembre 2006

En ce qui concerne la loi du 4 décembre 2006, le projet de loi vise à permettre au gestionnaire de l'infrastructure de réclamer du matériel spécialisé aux compagnies ferroviaires. Sont visés en l'espèce les grands appareils de levage dont dispose la SNCB pour

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 4 oktober 2011.

**I. — INLEIDENDE UITEENZETTING
DOOR DE HEER ETIENNE SCHOUPPE,
STAATSSECRETARIS VOOR MOBILITEIT,
TOEGEVOEGD AAN DE EERSTE MINISTER**

Wetten van december 2009 en januari 2010

Het vandaag voorgestelde wetsontwerp heeft zeker niet de omvang van de in december 2009 en januari 2010 gezamenlijk besproken vier spoorwegwetten, die unaniem door Kamer en Senaat werden aangenomen. Ongeveer vijftien koninklijke besluiten moesten die wetten volledig uitvoerbaar maken en zijn allemaal in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt. België is dus volledig in overeenstemming met de richtlijnen die het derde spoorwegpakket vormen, een belangrijke stap in de evolutie van de spoorwegsector in Europa.

Het ter bespreking voorliggende wetsontwerp moet veeleer worden gezien in het perspectief van een stapsgewijze aanpassing. Die bestaat erin de bestaande teksten aan te passen in het licht van de ervaring opgedaan door de toepassing van bepaalde regelgevende teksten, rekening te houden met bepaalde nieuwe situaties of kleine materiële fouten te corrigeren die ongemerkt in de al bekendgemaakte teksten zijn geslopen.

Het wetsontwerp heeft in hoofdzaak betrekking op twee wetten: de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen; in mindere mate heeft het betrekking op de wet van 26 januari 2010 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap, de wet van 20 juli 2006 houdende diverse bepalingen en de wet van 22 mei 2003 houdende organisatie van de begroting en van de comptabiliteit van de federale Staat, in het bijzonder de oprichting van een begrotingsfonds voor de spoorwegregulator en de oprichting van een begrotingsfonds voor de luchtvaartregulator.

Wet van 4 december 2006

Wat betreft de wet 4 december 2006, gaat het over het in staat stellen van de infrastructuurbeheerder om bij de spoorwegmaatschappijen gespecialiseerd materiaal te vorderen. In casu gaat het hier om grote gemotoriseerde hijskranen waarover de NMBS beschikt in geval van

dégager la voie à la suite d'un déraillement. Pour ce qui est du financement de l'organisme d'enquête, il est proposé d'instaurer à charge du secteur un système de facturation trimestrielle identique à celui déjà prévu par l'article 33/1, § 1^{er}, de la loi du 19 décembre 2006 en ce qui concerne l'autorité de sécurité.

Loi du 19 décembre 2006

Les principales propositions relatives à la loi du 19 décembre 2006 sont les suivantes:

— la transposition de l'article 2, § 3, d, vise à dispenser les conducteurs des trains circulant sur des voies mises hors service de l'obtention d'une licence;

— le principe d'une tarification par demi-jour est instauré lorsqu'il s'agit de prestations fournies par l'autorité de sécurité au profit de la compagnie ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure;

— la délivrance d'une licence de conducteur dans le cadre du nouveau système de licence européenne, la reconnaissance d'écoles de formation dans le nouveau système européen et l'approbation de sous-systèmes et du matériel roulant entraînent l'établissement d'une taxe qui sera perçue par l'autorité de sécurité;

— les taxes déjà existantes seront désormais indexées sur la base de l'indice santé;

— le système de recouvrement de la taxe due par le gestionnaire de l'infrastructure et par les compagnies ferroviaires s'est amélioré grâce au recouvrement immédiat effectué par le SPF Mobilité et Transports, sans passer comme aujourd'hui par le gestionnaire de l'infrastructure;

— l'autorité de sécurité a été désignée pour agréer les instances chargées d'effectuer les examens médicaux et psychologiques;

— les examinateurs et les centres d'examen chargés de la pratique professionnelle sont agréés par l'autorité de sécurité;

— le Roi fixe les critères d'agrément des personnes chargées de l'examen médical, ainsi que les modalités de cet examen lorsqu'il concerne les membres du personnel de sécurité qui n'ont pas la qualité d'accompagnateur de train;

— il en va de même pour l'examen psychologique.

hinder op het spoor tengevolge van een ontsporing en, voor wat betreft de financiering van het onderzoeksgaan, hetzelfde systeem van facturatie per trimester in te voeren ten laste van de sector die reeds voorkomt in artikel 33/1, § 1, van de wet van 19 december 2006 voor de veiligheidsinstantie.

Wet van 19 december 2006

Voor de wet van 19 december 2006, zijn dit de voornaamste voorstellen:

— de omzetting van artikel 2, § 3, d, richt er zich op dat voor de rijtuigen die op buiten gebruik gestelde sporen rondrijden er voor de bestuurder geen licentie vereist is;

— het principe van een tarificatie per halve dag in geval het gaat over prestaties geleverd door de veiligheidsinstantie ten bate van de spoorwegmaatschappij of van de infrastructuurbeheerder;

— het afleveren van een bestuurderslicentie in het kader van het nieuwe stelsel van de Europese licentie, de erkenning van opleidingsscholen in het nieuwe Europese stelsel en de goedkeuring van subsystemen en van het rijdend materieel leiden tot een heffing die wordt geïnd door de veiligheidsinstantie;

— de reeds bestaande heffingen worden voortaan geïndexeerd op basis van de gezondheidsindex;

— het stelsel voor het innen van de heffing die moet worden betaald door de infrastructuurbeheerder en door de spoorwegmaatschappijen is erop vooruitgegaan aan de hand van een onmiddellijke inning door de FOD Mobiliteit en Vervoer, zonder daarbij zoals vandaag de dag via de infrastructuurbeheerder te verlopen;

— de veiligheidsinstantie is aangesteld voor de erkenning van de instanties die belast worden met het medische en het psychologische onderzoek;

— de veiligheidsinstantie erkent de examinatoren en de examencentra die worden belast met de beroepspraktijk;

— de Koning bepaalt de erkenningscriteria voor personen belast met het medische onderzoek en de modaliteiten van dit onderzoek voor het veiligheidspersoneel dat geen treinbegeleider is;

— hetzelfde geldt ook voor het psychologische onderzoek.

Loi du 26 janvier 2010

En ce qui concerne la loi du 26 janvier 2010, il s'agit de compléter les compétences attribuées au ministre en matière de procédure globale portant sur l'agrément des organismes notifiés et désignés.

Examinons maintenant les chapitres consacrés aux deux fonds budgétaires qu'il convient de mettre en place.

L'arrêté royal du 25 octobre 2004 crée le service de régulation du transport ferroviaires et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National. Or, depuis les lois ferroviaires du 26 janvier 2010, on observe une augmentation significative des compétences du régulateur. Par ailleurs, il est plus que probable qu'elles seront encore élargies à l'occasion de la réforme du premier paquet ferroviaire.

C'est dans ce contexte et dans cette perspective qu'il est apparu comme indispensable de créer un service de régulation pour le secteur ferroviaire et un service de régulation pour le secteur aérien et, en corollaire, de créer un fonds budgétaire propre à chacun de ces deux services de régulation.

Le Conseil des ministres du 20 juillet 2011 a été saisi de deux projets d'arrêtés royaux l'un pour la création du service de régulation ferroviaire, l'autre pour la création du service de régulation aérien. Ces deux projets ont ensuite été soumis à la concertation syndicale du comité de secteur VI et seront transmis au Conseil d'État cette semaine encore.

Le présent projet de loi vise également à confirmer 2 arrêtés royaux, l'arrêté royal du 14 février 2011 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation du règlement CE 1371/2007 et l'arrêté royal du 23 février 2011 fixant les modalités de fonctionnement du service de médiation ferroviaire durant la période transitoire visée à l'article 18 de la loi du 28 avril 2010 portant dispositions diverses.

Wet van 26 januari 2010

Voor wat betreft de wet van 26 januari 2010, gaat het over het vervullen van de bevoegdheden toegekend aan de minister op het vlak van de globale procedure die slaat op de erkenning van de aangemelde en de aangewezen instanties.

Voorts zijn er de hoofdstukken gewijd aan de twee op te richten begrotingsfondsen.

Bij het koninklijk besluit van 25 oktober 2004 is de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal opgericht. Sinds de spoorwegwetten van 26 januari 2010 merkt men echter een significante toename van de bevoegdheden van de regulator. Voorts zullen ze naar aanleiding van de hervorming van het eerste spoorwegpakket meer dan waarschijnlijk nog worden uitgebreid.

In die context en met dat perspectief is het onontbeerlijk gebleken een dienst op te richten voor de regulering van de spoorwegsector en een dienst voor de regulering van de luchtvaartsector, en als gevolg daarvan een eigen begrotingsfonds voor elk van beide reguleringsdiensten.

De Ministerraad van 20 juli 2011 heeft zich gebogen over twee ontwerpen van koninklijk besluit, het ene voor de oprichting van de dienst spoorwegregulering, het andere voor de oprichting van de dienst luchtvaartregulering. Beide ontwerpen werden vervolgens aan de bonden voorgelegd in het overlegcomité van sector VI en zullen nog deze week aan de Raad van State worden toegezonden.

Met dit wetsontwerp worden ook twee koninklijke besluiten bekrachtigd: dat van 14 februari 2011 houdende vaststelling van het stelsel van sancties die van toepassing zijn op schending van bepalingen van Verordening (EG) nr. 1371/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer, en dat van 23 februari 2011 tot vaststelling van de nadere regels voor de werking van de Ombudsdienst voor treinreizigers tijdens de overgangsperiode bedoeld in artikel 18 van de wet van 28 april 2010 houdende diverse bepalingen.

Comptabilité d'Infrabel

En ce qui concerne l'article 36 du projet de loi à l'examen, le secrétaire d'État fournit les précisions suivantes. Cet article a été inséré dans le projet de loi à la demande de la ministre des Entreprises publiques, Inge Vervotte.

En vertu de cet article, Infrabel a la possibilité de transférer dans sa comptabilité un montant de 90 millions d'euros de la rubrique "bénéfices reportés" vers la rubrique "subsides en capital". Il a déjà été recouru, par le passé, à la possibilité légale de convertir des bénéfices reportés en subsides de capital, et ce, pour un montant de 200 millions d'euros. Ce montant est à présent porté à 290 millions d'euros, par une adaptation de l'article 355 de la loi du 20 juillet 2006 portant des dispositions diverses, inséré par la loi-programme du 23 décembre 2009.

Cette possibilité supplémentaire de transfert se justifie par le fait que le montant prévu dans le contrat de gestion conclu avec Infrabel pour l'année 2011 en tant que dotation pour ses investissements liés aux missions de service public est inférieur à ce qu'il était les années précédentes. Or le programme pluriannuel d'investissements doit être exécuté.

Les résultats reportés 2010 ne peuvent être affectés au financement d'investissements en 2011 qu'à condition qu'il n'y ait pas d'impact négatif sur le compte de résultats via les amortissements. Le transfert de la rubrique "bénéfices reportés" à la rubrique "subsides en capital" garantit la neutralité pour le compte de résultats, ce qui revient à compenser le coût d'amortissement annuel correspondant à ces investissements.

II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

M. Steven Vandeput (N-VA) présente les amendements n^{os} 2 à 6 (DOC 53 1741/003) tendant à remplacer le mot "*lesgever*" par le mot "*personen*" dans le texte néerlandais de toute la loi, et pas seulement dans les articles en examen. Il s'agit, en soi, d'une correction technique. Cependant, dès lors que ce remplacement devrait également être effectué dans des articles de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, insérés par la loi du 26 janvier 2010, qui ne sont pas repris dans le présent projet, les amendements n^{os} 7 et 8 sont également présentés à l'article 21.

Boekhouding van Infrabel

Wat artikel 36 van het voorliggende wetsontwerp betreft kan de volgende toelichting worden gegeven. Dit artikel werd in het wetsontwerp ingevoegd op vraag van minister Inge Vervotte, bevoegd voor Overheidsbedrijven.

Dit artikel biedt Infrabel de mogelijkheid om in zijn boekhouding een bedrag van 90 miljoen euro van de rubriek "overgedragen winsten" over te brengen naar de rubriek "kapitaalsubsidies". In het verleden werd reeds gebruik gemaakt van de wettelijke mogelijkheid om overgedragen winsten om te zetten in kapitaalsubsidies, en wel voor een bedrag van 200 miljoen euro. Dit bedrag wordt nu opgetrokken tot 290 miljoen euro, via een aanpassing van artikel 355 van de wet van 20 juli 2006 houdende diverse bepalingen, zoals ingevoegd door de programmawet van 23 december 2009.

Deze bijkomende mogelijke overdracht wordt verantwoord door het feit dat het bedrag dat in het beheerscontract met Infrabel voor het jaar 2011 voorzien wordt als overheidsdotatie voor investeringen voor opdrachten van openbare dienst, lager ligt dan voor de jaren voordien. Het meerjareninvesteringsplan dient echter te worden verwezenlijkt.

Het aanwenden van overgedragen resultaten 2010 voor de financiering van investeringen in 2011 kan enkel gebeuren op voorwaarde dat — via de afschrijvingen — geen negatieve impact op de resultatenrekening voortvloeit. De overdracht van de rubriek "overgedragen winsten" naar de rubriek "kapitaalsubsidies" waarborgt de neutraliteit voor de resultatenrekening, hetgeen overeenkomt met het compenseren van de jaarlijkse afschrijvingskost op de investeringen.

II. — ALGEMENE BESPREKING

De heer Steven Vandeput (N-VA) dient amendementen nrs. 2 tot 6 in (DOC 53 1741/003) tot het vervangen in heel de wet en niet alleen in de voorgelegde artikelen van het woord "*lesgevers*" door het woord "*personen*". Op zich gaat het hier om een technische correctie. Maar doordat deze vervanging ook zou moeten plaatsgrijpen in artikelen van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, ingevoegd bij de wet van 26 januari 2010, die niet in het voorliggende wetsontwerp zijn opgenomen, worden op artikel 21 de amendementen nrs. 7 en 8 ingediend.

III. — DISCUSSION DES ARTICLES

Chapitre 1^{er} (articles 1 et 2)

Ces articles ne font l'objet d'aucune observation.

Chapitre 2 (art. 3 à 6)

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!) pose des questions au sujet de l'article 5. Pourquoi le financement de l'organe de contrôle est-il harmonisé avec la perception des contributions pour l'autorité de sécurité et l'organisme d'enquête? Ces deux derniers organes ont des missions totalement différentes de celles de l'organe de contrôle. Est-il vraiment judicieux de faire supporter les frais de fonctionnement de ce dernier organe par le gestionnaire de l'infrastructure et par les sociétés ferroviaires? Pourquoi le holding n'est-il pas soumis à ces contributions? Le holding gère en effet les 37 plus grandes gares et devrait dès lors également être tenu de contribuer puisqu'il perçoit des redevances d'accès à ses gares. Inversement: pourquoi le financement du régulateur économique n'est-il pas exclusivement pris en charge par les segments ouverts à la concurrence? Pourquoi le réseau doit-il également y contribuer? Enfin: pourquoi le financement de l'organisme d'enquête en proportion du nombre de train-kilomètres est-il limité aux sillons réellement utilisés? Pourquoi ne tient-il pas également compte des sillons demandés et réservés, ce qui permettrait notamment de décourager les entreprises ferroviaires qui demandent, à des fins purement tactiques, des sillons dont elles n'ont pas besoin?

Réponses du secrétaire d'État

Concernant la facturation

Il s'agit là d'une simplification administrative.

Concernant la clé de répartition

Trente pour cent du montant total est pris en charge par le gestionnaire de l'infrastructure et 70 % par les sociétés de chemins de fer.

Concernant la non-facturation de la Holding

La Holding n'est pas une compagnie ferroviaire.

III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Hoofdstuk 1 (artikelen 1 en 2)

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

Hoofdstuk 2 (art. 3 tot 6)

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!) heeft vragen bij artikel 5. Waarom is de financiering van het controleorgaan gespiegeld aan de heffingen van de veiligheidsinstantie en het onderzoeksorgaan? Deze twee laatste instellingen hebben totaal andere taken dan het controleorgaan. Is het wel opportuun de werkingskosten van dit laatste te verhalen op de infrastructuurbeheerder en de spoorwegmaatschappijen? Waarom wordt de Holding niet onderworpen aan deze heffingen? De Holding beheert toch de 37 grootste stations en zou dus ook bijdrageplichtig moeten zijn, aangezien zij heffingen int voor de toegang tot haar stations. Omgekeerd: waarom komt de financiering van de economische regulator niet uitsluitend ten laste van de segmenten waarin concurrentie mogelijk is? Waarom moet het netwerk hier ook toe bijdragen? Tot slot: waarom wordt voor de financiering van het onderzoeksorgaan in verhouding tot het aantal treinkilometer beperkt tot de werkelijk in gebruik genomen rijpaden? Waarom wordt niet ook rekening gehouden met gevraagde en voorbehouden rijpaden, wat met name een ontradend effect zou hebben op spoorwegmaatschappijen die om louter tactische redenen rijpaden aanvragen die ze niet echt nodig hebben?

Antwoorden van de staatssecretaris

Over facturatie

Het betreft hier een administratieve vereenvoudiging.

Over de verdeelsleutel

Van het totaalbedrag valt 30 % ten laste van de infrastructuurbeheerder en 70 % ten laste van de spoorwegmaatschappijen.

Over het niet factureren aan de Holding

De Holding is geen spoorwegmaatschappij.

Concernant l'organisme d'enquête

Il est parfaitement logique de ne tenir compte que des sillons effectivement utilisés et pas des sillons demandés ou réservés. Les accidents ne se produisent en effet que sur les sillons sur lesquels des trains roulent effectivement.

Réplique

Sur ce dernier point, *M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!)* précise que l'article 5 règle le financement de l'autorité de contrôle et non pas celui de l'organisme d'enquête comme le prétend le secrétaire d'État. Sa réponse n'est donc pas, selon lui, pertinente.

Chapitre 3 (art. 6 à 25)

À l'article 21, *M. Steven Vandeput (N-VA) et consorts* présentent les amendements n^{os} 7 et 8 (DOC 53 1741/002). L'amendement n^o 8, qui est un sous-amendement à l'amendement 7, est retiré.

M. Steven Vandeput (N-VA) s'interroge à propos de l'article 6. De quel type de conducteurs s'agit-il ici? De conducteurs d'un niveau de qualification inférieur et donc moins coûteux?

M. Tanguy Veys (VB) croit savoir que grâce à la transposition de la directive européenne de 2007, les conducteurs de train belges peuvent plus facilement exercer leur métier à l'étranger. Pourquoi cette transposition s'est-elle fait attendre si longtemps?

M. Jef Van den Bergh (CD&V) a une question concernant l'article 18. L'autorité de sécurité se voit confier une nouvelle mission: l'examen médical et l'examen psychologique professionnel. Cette autorité dispose-t-elle de l'expertise requise ou va-t-on y pourvoir?

Réponse du secrétaire d'État

Les conducteurs dont il est question à l'article 6 sont les conducteurs des véhicules des entrepreneurs qui assurent l'entretien sur les lignes mises hors service.

L'arrêté royal transposant la directive européenne précitée de 2007 a été pris le 12 septembre 2011 et publié le 29 septembre 2011.

Over het onderzoeksorgaan

Het is volstrekt logisch dat alleen rekening gehouden wordt met effectief gebezigde rijpaden en niet met gevraagde of voorbehouden rijpaden. Ongevallen doen zich immers alleen voor op die rijpaden waar treinen effectief op ingezet worden.

Repliek

In verband met het laatst aangehaalde aspect preciseert *de heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!)* dat artikel 5 de financiering regelt van de toezichhouder, en niet die van het onderzoeksorgaan zoals de staatssecretaris beweert. Diens antwoord is dan ook niet relevant, aldus nog de spreker.

Hoofdstuk 3 (art. 6 tot 25)

Op artikel 21 worden amendementen nrs. 7 en 8 (DOC53 1741/002) ingediend door *de heer Steven Vandeput (N-VA) c.s.* Amendement nr. 8 is een subamendement op artikel 7, dat wordt ingetrokken.

De heer Steven Vandeput (N-VA) heeft vragen bij artikel 6. Over wat voor soort bestuurders gaat het hier? Zijn die van een lager niveau en dus goedkoper?

De heer Tanguy Veys (VB) meent te weten dat dankzij de omzetting van de Europese richtlijn uit 2007 Belgische treinbestuurders gemakkelijker in het buitenland aan de slag kunnen. Waarom werd zo lang met deze omzetting gewacht?

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) heeft een vraag die slaat op artikel 18. De veiligheidsinstantie krijgt er een nieuwe taak bij: het medisch onderzoek en het bedrijfspsychologisch examen. Beschikt de veiligheidsinstantie wel over de nodige expertise of wordt hierin voorzien?

Antwoord van de staatssecretaris

De bestuurders waarover in artikel 5 sprake is zijn de bestuurders van de voertuigen van de aannemers op buiten gebruik gestelde lijnen die het onderhoud verzekeren.

Het koninklijk besluit ter omzetting van de voormelde Europese richtlijn van 2007 werd op 12 september 2011 genomen en op 29 september 2011 gepubliceerd.

Chapitre 4 (art. 26-28)

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation.

Chapitre 5 (art. 29-32)

M. Steven Vandeput (N-VA) estime qu'un fonds budgétaire est contraire aux règles budgétaires générales. Pourquoi un fonds budgétaire était-il nécessaire en l'espèce? Il existe de nombreuses alternatives pour garantir la continuité du service.

Réponse du secrétaire d'État

Les dépenses, principalement pour le personnel, sont plus ou moins constantes, alors que les recettes sont proportionnelles au trafic qui est variable par définition. C'est pour cela qu'un tampon est nécessaire. De plus, cette technique garantit l'indépendance du service qui ne doit pas s'adresser chaque année aux autorités pour suppléer des déficits éventuels.

Chapitre 6 (art. 33)

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

Chapitre 7 (art. 34)

M. David Geerts (sp.a) n'a jamais souscrit au transfert du service de médiation au SPF Mobilité et Transports souhaité par le secrétaire d'État. Pourquoi le service de médiation n'a-t-il pas été intégré à la Holding? Y a-t-il seulement eu une concertation avec le service de médiation?

L'intervenant propose d'entendre le service de médiation sur ce transfert en commission de la Chambre.

Réponse du secrétaire d'État

La concertation a eu lieu. Mais il aurait coûté près de trois fois plus cher d'héberger le service de médiation auprès de la Holding plutôt qu'auprès du SPF Mobilité et Transports.

Chapitre 8 (art. 35)

L'amendement n° 1 du gouvernement (DOC 53 1741/002) tend à supprimer cet article et, partant, ce

Hoofdstuk 4 (art. 26-28)

Bij deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

Hoofdstuk 5 (art. 29-32)

De heer Steven Vandeput (N-VA) is van oordeel dat een begrotingsfonds zondigt tegen de algemene begrotingsregels. Waarom was een begrotingsfonds hier noodzakelijk? Er zijn veel alternatieven om de continuïteit van de dienstverlening te garanderen.

Antwoord van de staatssecretaris

De uitgaven, voornamelijk voor personeel, zijn min of meer constant, terwijl de inkomsten evenredig zijn met de per definitie schommelende trafiek. Daarom is een buffer nodig. Bovendien waarborgt deze techniek de onafhankelijkheid van de dienst die niet jaarlijks bij de overheid moet gaan aankloppen om eventuele tekorten bij te passen.

Hoofdstuk 6 (art. 33)

Bij dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Hoofdstuk 7 (art. 34)

De heer David Geerts (sp.a) is het nooit eens geweest met de door de staatssecretaris gewilde overdracht van de ombudsdienst naar de FOD Mobiliteit en Vervoer. Waarom werd de ombudsdienst niet bij de Holding ondergebracht? Is er wel overleg geweest met de ombudsdienst?

De spreker stelt voor de ombudsdienst in de kamercommissie omtrent deze overdracht te horen.

Antwoord van de staatssecretaris

Het overleg heeft plaatsgehad. De Holding was evenwel bijna drie maal duurder dan de FOD Mobiliteit en Vervoer om de ombudsdienst te huisvesten.

Hoofdstuk 8 (art. 35)

Amendement nr. 1 van de regering (DOC 53 1741/002) strekt ertoe dit artikel weg te laten en derhalve ook dit

chapitre. Le projet de loi relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation auquel il est renvoyé doit en effet encore être déposé.

M. David Geerts (sp.a) souhaite savoir quand le projet de loi en question sera déposé. Le gouvernement flamand a d'ailleurs émis un avis négatif en la matière.

Mme Karine Lalieux (PS) demande pourquoi le fonds budgétaire organique en projet ne peut pas être créé en vertu du projet de loi à l'examen. N'était-il pas encore prêt au moment du dépôt de celui-ci?

Réponse du secrétaire d'État

Le gouvernement flamand a perdu de vue le fait qu'à l'heure actuelle, la législation est encore et toujours fédérale. Une solution est recherchée à ce propos par voie de concertation. Les avis des autres régions n'ont toujours pas été reçus en temps utile et c'est aussi pour cette raison que le projet de loi en la matière a pris du retard.

Le fonds budgétaire organique sera créé conjointement avec la loi relative à cette matière.

Chapitre 9 (art. 36)

M. Steven Vandeput (N-VA) demande des éclaircissements à propos de ce qui figure dans l'exposé des motifs concernant ces 90 millions supplémentaires qu'Infrabel peut conserver. Si un comptable imaginait un tel artifice, il aurait immédiatement des ennuis. Infrabel peut se permettre ce qui serait tabou ailleurs. Les dotations pour investissement de 2009 ont certes été diminuées de 200 millions d'euros, mais cette diminution est compensée par une augmentation de la dotation d'exploitation de 10 millions d'euros sur une période de 20 ans. Le *Liefkenshoektunnel* a fait l'objet d'une dotation séparée de 20 millions d'euros. En outre, Infrabel a pu bénéficier d'une indexation qui, pour la première fois depuis longtemps, a certes été négative mais qui, pour le reste, a toujours été positive. Le contrat de gestion de 2008 prévoyait des montants devant servir de base pour les plans d'investissement. Il n'y a donc aucune nécessité démontrable d'autoriser Infrabel à s'adjuger 90 millions d'euros de bénéfice. Il n'est pas exact que cette mesure allège le budget de l'État.

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!) demande dans quelle mesure la dotation d'investissement a été diminuée. Cette mesure compense-t-elle la diminution de la dotation ou s'agit-il de moyens supplémentaires?

hoofdstuk. Het wetsontwerp betreffende de federale instantie voor het onderzoek naar scheepvaartongevallen waar naar verwezen wordt, moet immers nog worden ingediend.

De heer David Geerts (sp.a) wenst te vernemen wanneer dat wetsontwerp zal worden ingediend. De Vlaamse regering heeft overigens een negatief advies terzake uitgebracht.

Mevrouw Karine Lalieux (PS) vraagt waarom het ontworpen organiek begrotingsfonds niet krachtens het voorliggende wetsontwerp mag worden opgericht. Was het bij de indiening ervan nog niet klaar?

Antwoord van de staatssecretaris

De Vlaamse regering is voorbijgegaan aan het feit dat de wetgeving op dit ogenblik nog altijd federaal is. Dienaangaande wordt via overleg naar een oplossing gezocht. De adviezen van de andere gewesten zijn niet altijd tijdig binnengekomen, ook daardoor heeft de indiening van het wetsontwerp terzake vertraging opgelopen.

Het organiek begrotingsfonds zal samen met de wet aangaande deze materie worden opgericht.

Hoofdstuk 9 (art. 36)

De heer Steven Vandeput (N-VA) verzoekt om toelichting van wat in de memorie van toelichting staat over deze 90 miljoen euro die Infrabel extra mag behouden. Indien een boekhouder een dergelijke kunstgreep zou uithalen, zou hij meteen in de problemen komen. Infrabel mag blijkbaar wel wat elders taboe is. De investeringsdotatie van 2009 werd weliswaar met 200 miljoen euro verminderd maar daar staat een verhoging van de exploitatiedotatie met 10 miljoen euro over een periode van 20 jaar tegenover. De Liefkenshoektunnel is het voorwerp geweest van een aparte dotatie ten belope van 20 miljoen euro. Bovendien heeft Infrabel kunnen genieten van een indexaanpassing die sedert lang voor de eerste keer negatief was maar voor het overige steeds positief was. In het beheerscontract van 2008 waren bedragen afgesproken die als basis dienen voor de investeringsplannen. Er is dus geen aantoonbare nood om Infrabel toe te staan 90 miljoen euro winst door te schuiven naar zichzelf. Het is niet zo dat deze maatregel de staatsbegroting verlicht.

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!) vraagt in welke mate de investeringsdotatie is verminderd. Geldt deze maatregel als compensatie voor de vermindering van de dotatie of gaat het hier om bijkomende middelen?

Réponse du secrétaire d'État

La mesure actuelle vise uniquement à maintenir à niveau le budget d'investissement d'Infrabel. L'alternative est que ces 90 millions d'euros soient finalement supportés par l'exploitation ferroviaire par le biais d'un amortissement, alors que ce montant peut actuellement profiter à l'infrastructure. Un comptable d'une entreprise privée ne peut pas poser un tel acte, mais bien une entreprise publique qui allège ainsi le budget de l'État et peut également améliorer l'infrastructure.

Chapitre 10 (art. 37)

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

IV. — VOTES

Les amendements n^{os} 2 à 6, tendant à insérer de nouveaux articles dans le chapitre 3, sont retirés.

Les articles 1^{er} à 4 sont successivement adoptés sans modification, à l'unanimité.

L'article 5 est adopté sans modification par 11 voix et une abstention.

Les articles 6 à 20 sont successivement adoptés sans modification, à l'unanimité.

L'amendement n^o 7 est retiré.

L'amendement n^o 8 (DOC 53 1741/002) à l'article 21 est adopté à l'unanimité.

L'article 21, ainsi modifié, est adopté à l'unanimité.

Les articles 22 à 28 sont successivement adoptés sans modification, à l'unanimité.

Les articles 29 à 32 sont successivement adoptés sans modification par 9 voix contre 3.

L'article 33 est adopté sans modification, à l'unanimité.

L'article 34 est adopté sans modification par 11 voix et une abstention.

L'amendement n^o 1 (DOC 53 1741/002) est adopté. L'article 35 est par conséquent abrogé.

Antwoord van de staatssecretaris

De huidige maatregel heeft alleen tot doel de investeringsbegroting van Infrabel op peil te houden. Het alternatief is dat deze 90 miljoen euro via afschrijving uiteindelijk ten laste komen van de spoorwegexploitatie terwijl dit bedrag thans ten goede kan komen van de infrastructuur. Een boekhouder van een privébedrijf mag zulke handeling niet stellen, maar wel een overheidsbedrijf die hierdoor de Staatsbegroting verlicht en tevens de infrastructuur kan verbeteren.

Hoofdstuk 10 (art. 37)

Bij dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

IV. — STEMMINGEN

Amendementen nrs. 2 tot 6, waarbij nieuwe artikelen in hoofdstuk 3 zouden worden ingevoegd, worden ingetrokken.

Artikelen 1 tot 4 worden achtereenvolgens ongewijzigd eenparig aangenomen.

Artikel 5 wordt ongewijzigd aangenomen met 11 stemmen en 1 onthouding.

Artikelen 6 tot 20 worden achtereenvolgens ongewijzigd eenparig aangenomen.

Amendement nr. 7 wordt ingetrokken.

Amendement nr. 8 (DOC 53 1741/002) op artikel 21 wordt eenparig aangenomen.

Artikel 21, aldus gewijzigd, wordt eenparig aangenomen.

Artikelen 22 tot 28 worden achtereenvolgens ongewijzigd eenparig aangenomen.

Artikelen 29 tot 32 worden achtereenvolgens ongewijzigd aangenomen met 9 tegen 3 stemmen.

Artikel 33 wordt ongewijzigd eenparig aangenomen.

Artikel 34 wordt ongewijzigd aangenomen met 11 stemmen en 1 onthouding.

Amendement nr. 1 (DOC 53 1741/002) wordt aangenomen. Derhalve wordt artikel 35 opgeheven.

L'article 36 est adopté sans modification par 8 voix contre 3 et une abstention.

L'article 37 est adopté sans modification, à l'unanimité.

V. — VOTE SUR L'ENSEMBLE

L'ensemble du projet, ainsi modifié, est adopté par 8 voix contre 3 et une abstention.

La rapporteuse,

Valérie DE BUE

La présidente,

Maggie DE BLOCK

Artikel 36 wordt ongewijzigd aangenomen met 8 tegen 3 stemmen en 1 onthouding.

Artikel 37 wordt ongewijzigd eenparig aangenomen.

V. — STEMMING OVER HET GEHEEL

Het gehele wetsontwerp wordt, zoals gewijzigd, aangenomen met 8 tegen 3 stemmen en 1 onthouding.

De rapporteur,

Valérie DE BUE

De voorzitter,

Maggie DE BLOCK