

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2001-2002

27 NOVEMBER 2001

Wetsontwerp houdende wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven

Evocatieprocedure

AMENDEMENTEN

Nr. 1 VAN MEVROUW **de BETHUNE C.S.**

Art. *2bis* (nieuw)

Een artikel *2bis* invoegen, luidende :

« Art. *2bis*. — Artikel 18, § 1, van dezelfde wet wordt aangevuld als volgt:

« Ten hoogste twee derde van de leden van de raad van bestuur is van hetzelfde geslacht. »

Verantwoording

Vermits zulks — terecht — geldt voor de NMBS, dient deze bepaling ook opgenomen te worden voor de andere overheidsbedrijven Belgacom, De Post, ...

Er is geen enkele reden waarom dit algemeen principe niet kan worden opgenomen in voorliggend ontwerp.

Zie:

Stukken van de Senaat:

2-934 - 2001/2002:

Nr. 1: Ontwerp geëvoceerd door de Senaat.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2001-2002

27 NOVEMBRE 2001

Projet de loi portant modification de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques

Procédure d'évocation

AMENDEMENTS

N° 1 DE MME **de BETHUNE ET CONSORTS**

Art. *2bis* (nouveau)

Insérer un article *2bis*, libellé comme suit :

« Art. *2bis*. — L'article 18, § 1^{er}, de la même loi est complété par un alinéa nouveau, rédigé comme suit:

« Deux tiers au maximum des membres du conseil d'administration sont du même sexe. »

Justification

Étant donné qu'elle s'applique, à juste titre, pour la SNCB, cette condition doit aussi être prévue pour les autres entreprises publiques comme Belgacom, La Poste, ...

Il n'y a aucune raison de ne pas insérer ce principe général dans le projet à l'examen.

Voir:

Documents du Sénat:

2-934 - 2001/2002:

N° 1: Projet évoqué par le Sénat.

Dit amendement ligt in de lijn met het wetsvoorstel tot wijziging van artikel 18, § 1, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, met het oog op een evenwichtige aanwezigheid van vrouwen en mannen in de raden van bestuur (zitting 1999-2000, stuk 302/1, ingediend door senator de Bethune c.s.)

Sabine de BETHUNE.
Ludwig CALUWÉ.
Jan STEVERLYNCK.
René THISSEN.

Nr. 2 VAN DE HEREN CALUWÉ EN STEVERLYNCK

Art. 2ter (nieuw)

Een artikel 2ter invoegen, luidende :

« Art. 2ter. — Artikel 20 van dezelfde wet wordt aangevuld als volgt :

« § 5. De gedelegeerd bestuurder kan geen andere emolumenten ontvangen dan zijn vergoeding. »

Verantwoording

De voorgestelde regeling wordt doorgetrokken tot alle overheidsbedrijven. Het valt niet in te zien waarom dit enkel zou moeten beperkt worden tot de NMBS.

Nr. 3 VAN DE HEREN CALUWÉ EN STEVERLYNCK

Art. 2quater (nieuw)

Een artikel 2quater invoegen, luidende :

« Art. 2quater. — In dezelfde wet wordt een artikel 155bis ingevoegd, luidend als volgt :

« Art. 155bis. — Alle activiteiten en opdrachten van openbare dienst en van commerciële aard die worden uitgeoefend door of voor rekening en in naam van de NMBS zijn samengebracht en worden blijvend uitgeoefend binnen het kader van een en dezelfde ondeelbare juridische entiteit. »

Verantwoording

Hiermede wordt de juridische eenheid van het bedrijf, die reeds werd aangegeven in de memorie van toelichting, in de wet zelf ingebracht.

Nr. 4 VAN DE HEREN CALUWÉ EN STEVERLYNCK

Art. 3

Het voorgestelde punt 4^o aanvullen als volgt :

« voor zover het aantal reizigers voor het betreffende traject per dag meer bedraagt dan 3 500. »

Le présent amendement se situe dans le droit fil de la proposition de loi modifiant l'article 18, § 1^{er}, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques en vue d'une présence équilibrée de femmes et d'hommes dans les conseils d'administration (session de 1999-2000, doc. n° 302/1, déposée par la sénatrice de Bethune et consorts).

N° 2 DE MM. CALUWÉ ET STEVERLYNCK

Art. 2ter (nouveau)

Insérer un article 2ter, libellé comme suit :

« Art. 2ter. — L'article 20 de la même loi est complété comme suit :

« § 5. L'administrateur délégué ne peut percevoir d'autres émoluments que sa rémunération. »

Justification

Le régime proposé est étendu à l'ensemble des entreprises publiques. On ne voit pas pourquoi il devrait être limité à la SNCB.

N° 3 DE MM. CALUWÉ ET STEVERLYNCK

Art. 2quater (nouveau)

Insérer un article 2quater, libellé comme suit :

« Art. 2quater. — Un article 155bis, libellé comme suit, est inséré dans la même loi :

« Art. 155bis. — Toutes les activités et missions de service public et de nature commerciale qui sont exercées par ou pour le compte de la SNCB et au nom de celle-ci sont regroupées et exercées de manière durable dans le cadre d'une seule et même entité juridique indivisible. »

Justification

Cet article introduit dans la loi même le principe de l'unité juridique de l'entreprise, qui a déjà été soulignée dans l'exposé des motifs.

N° 4 DE MM. CALUWÉ ET STEVERLYNCK

Art. 3

Compléter le 4^o proposé comme suit :

« pour autant que le nombre de voyageurs pour le trajet en question soit supérieur à 3 500 par jour. »

Verantwoording

Het grensoverschrijdende reizigersverkeer met gewone treinen is veelal bijzonder onrendabel en het is niet verantwoord om het op te nemen in de exploitatie van het binnenlands reizigersvervoer. Dat moet blijken uit hetgeen volgt:

De grenspunten zijn:

- Essen-Roosendaal op de lijn Brussel-Amsterdam;
- Moeskroen op de lijn Kortrijk-Rijsel;
- Blandain op de lijn Doornik-Rijsel;
- Quévy op de lijn Bergen-Aulnoye (Parijs);
- Erquelinnes op de lijn Charleroi-Aulnoye (Parijs), zij het dat dit punt maar beperkt gebruikt wordt voor vooral internationaal treinen
- Esplechin op de HSL Brussel-Parijs;
- Aarlen op de lijn Namen-Luxemburg;
- Gouvy op de lijn Luik-Luxemburg;
- Visé op de lijn Luik-Maastricht;
- Hergenrath op de lijn Luik-Aken.

Bovendien wordt onderzocht om ook (via de HSL) een treinverbinding in te leggen naar Valenciennes en om het grenspunt Heer-Agimont op de lijn Dinant-Givet terug te openen.

Het belang van deze grenspunten is de volgende (uitgedrukt in aantal reizigers/dag en aantal reizigerstreinen/dag, met dien verstande dat het aantal reizigers opgegeven is volgens de tellingen van 1997; voor de volgende jaren werd het aantal reizigers per grenspunt niet meer opgegeven):

- Essen: 4 807 reizigers; 167 treinen
- Moeskroen: 837 reizigers; 60 treinen
- Blandain: 2 458 reizigers; 88 treinen
- Quévy: 156 reizigers; 9 treinen
- Erquelinnes: 988 reizigers; 17 treinen
- Esplechin: 3 757 reizigers; 151 treinen
- Aarlen: 2 610 reizigers; 124 treinen
- Gouvy: 156 reizigers; 29 treinen
- Visé: 617 reizigers; 50 treinen
- Hergenrath: 2 638 reizigers; 48 treinen

Volgens de huidige tekst van de wet van 21 maart 1991 zijn al deze grensoverschrijdende verbindingen «internationale verbindingen» en worden ze dus niet betoelaagd. De nieuwe formulering impliceert dat al deze verbindingen betoelaagd worden. Vast staat dat een aantal onrendabele grensovergangen zal betoelaagd worden in het kader van het binnenlands reizigersverkeer, wat de exploitatiekost natuurlijk de hoogte zal injagen. Dit lijkt ons niet verantwoord.

Nr. 5 VAN DE HEREN CALUWÉ EN STEVERLYNCK

Art. 3

Dit artikel vervangen als volgt:

«Art. 3. — Artikel 156 van dezelfde wet wordt aangevuld als volgt:

«Gedeelten van de infrastructuur en treinbediening kunnen, mits goedkeuring bij een in Ministerraad

Justification

D'une façon générale, le transport transfrontalier de voyageurs au moyen de trains ordinaires est particulièrement peu rentable et il n'est pas justifié de l'intégrer à l'exploitation du transport intérieur de voyageurs. Les raisons en sont exposées ci-dessous:

Les points frontières sont les suivants:

- Essen-Roosendaal sur la ligne Bruxelles-Amsterdam;
- Mouscron sur la ligne Courtrai-Lille;
- Blandain sur la ligne Tournai-Lille;
- Quévy sur la ligne Mons-Aulnoye (Paris);
- Erquelinnes sur la ligne Charleroi-Aulnoye (Paris), ce point n'étant toutefois utilisé que de façon limitée, essentiellement pour les trains internationaux;
- Esplechin sur la ligne à grande vitesse Bruxelles-Paris;
- Arlon sur la ligne Namur-Luxembourg;
- Gouvy sur la ligne Liège-Luxembourg;
- Visé sur la ligne Liège-Maastricht;
- Hergenrath sur la ligne Liège-Aix-la-Chapelle.

On examine en outre la possibilité de prévoir une liaison ferroviaire (par la ligne à grande vitesse) vers Valenciennes et de rouvrir le point frontière Heer-Agimont sur la ligne Dinant-Givet.

L'importance de ces points frontières est la suivante (exprimée en nombre de voyageurs/jour et en nombre de trains de voyageurs/jour, étant entendu que le nombre de voyageurs résulte des comptages de 1997; le nombre de voyageurs par point frontière n'a plus été communiqué pour les années ultérieures):

- Essen: 4 807 voyageurs; 167 trains;
- Mouscron: 837 voyageurs; 60 trains
- Blandain: 2 458 voyageurs; 88 trains
- Quévy: 156 voyageurs; 9 trains
- Erquelinnes: 988 voyageurs; 17 trains
- Esplechin: 3 757 voyageurs; 151 trains
- Arlon: 2 610 voyageurs; 124 trains
- Gouvy: 156 voyageurs; 29 trains
- Visé: 617 voyageurs; 50 trains
- Hergenrath: 2 638 voyageurs; 48 trains

Conformément au texte actuel de la loi du 21 mars 1991, toutes ces liaisons transfrontalières sont des «liaisons internationales» qui ne sont dès lors pas subsidiées. Le libellé proposé implique que toutes ces liaisons seront subventionnées. Il est établi qu'un certain nombre de liaisons frontalières non rentables seront subventionnées dans le cadre du trafic voyageurs intérieur, ce qui ne manquera bien entendu pas de faire augmenter les coûts d'exploitation. Cela ne nous paraît pas justifié.

N° 5 DE MM. CALUWÉ ET STEVERLYNCK

Art. 3

Remplacer le texte de cet article par la disposition suivante:

«Art. 3. — L'article 156 de la même loi est complété par un alinéa rédigé comme suit:

«Des portions de l'infrastructure et du service ferroviaire peuvent être considérées, moyennant

overlegd koninklijk besluit en mits akkoord van het betrokken gewest, beschouwd worden als niet functioneel voor het spoorverkeer en worden overgedragen aan de gewesten. »

Verantwoording

Bepaalde gedeelten van het spoorwagennet en dienstverlening hebben zulke lokale betekenis, dat men ze moeilijk bij het spoorverkeer kan rekenen, maar eerder bij het openbaar stads- en streekvervoer. Een dynamisch mobiliteitsbeleid veronderstelt deze soepelheid in benadering, die een integratie van deze puur lokale infrastructuur en bediening in het openbaar stads- en streekvervoer mogelijk maakt.

Nr. 6 VAN DE HEREN CALUWÉ EN STEVERLYNCK

Art. 5

In dit artikel, de woorden «de laatste werkdag» vervangen door de woorden «de laatste werkdag die geen zaterdag is».

Verantwoording

De voorgestelde tekst maakt het mogelijk dat de algemene vergadering op een zaterdag zou plaatsvinden, hetgeen naar wij mogen aannemen niet de bedoeling kan zijn van de regering.

Ludwig CALUWÉ.
Jan STEVERLYNCK.

Nr. 7 VAN DE HEER THISSEN

Art. 5

Het voorgestelde artikel 161 ter wijzigen als volgt :

a) In § 1, de woorden «en een strategisch comité» doen vervallen;

b) Paragraaf 5 doen vervallen.

Verantwoording

Aangezien wij ervoor pleiten de vakbonden op te nemen in de besluitvormingsstructuur, dus de raad van bestuur van de NMBS, is het overbodig te vragen om de oprichting van een strategisch comité, bestaande uit de leden van de raad van bestuur en vertegenwoordigers van de vakorganisaties, met een louter adviserende bevoegdheid.

approbation d'un arrêté délibéré en Conseil des ministres et moyennant l'accord de la région concernée, comme non fonctionnelles pour le transport ferroviaire et être transférées aux régions. »

Justification

Certaines portions du réseau ferroviaire et du service ont un caractère tellement local qu'il serait plus logique de considérer qu'elles relèvent du transport public urbain et vicinal, plutôt que du transport ferroviaire. Une politique de mobilité dynamique suppose cette souplesse dans l'approche, souplesse qui permet une intégration de cette infrastructure et de ce service purement locaux dans le transport public urbain et vicinal.

N° 6 DE MM. CALUWÉ ET STEVERLYNCK

Art. 5

Remplacer les mots «le dernier jour ouvrable» par les mots «le dernier jour ouvrable qui n'est pas un samedi».

Justification

Aux termes du texte proposé, l'assemblée générale pourrait avoir lieu un samedi, ce qui ne peut être, selon nous, l'intention du gouvernement.

N° 7 DE M. THISSEN

Art. 5

À l'article 161 ter proposé, apporter les modifications suivantes :

a) Supprimer au § 1^{er} les mots «et un comité stratégique».

b) Supprimer le § 5.

Justification

Dès lors que nous plaidons pour l'intégration des syndicats au sein de la structure décisionnelle qu'est le conseil d'administration de la SNCB, il deviendrait superfluo de défendre la création d'un comité stratégique composé des membres du conseil d'administration et des représentants du secteur syndical, dont la compétence ne serait que consultative.

René THISSEN.

Nr. 8 VAN DE HEREN CALUWÉ EN STEVERLYNCK

Art. 6

In het voorgestelde artikel 161bis, § 1, tweede lid, tussen de woorden « waarin het bedrijf actief is » en de woorden « een analytische », de woorden «, met name activiteiten met betrekking tot het vervoer, de activiteiten betreffende het beheer van de infrastructuur, de activiteiten met betrekking tot het goederenvervoer en de financiële middelen voor activiteiten die betrekking hebben op het reizigersvervoer in het kader van een opdracht van openbare dienst, » invoegen.

Verantwoording

Dit amendement komt tegemoet aan de opmerkingen van de Raad van State. Het past het begrip « sectoren » in de wet zelf nader te omschrijven.

Nr. 9 VAN DE HEREN CALUWÉ EN STEVERLYNCK

Art. 6

In het voorgestelde artikel 161bis, § 1, derdelid, de woorden « ieder verschillend » vervangen door de woorden « voor elk ».

Verantwoording

De verwijzing naar verschillende projecten is verwarrend en overbodig en kan dus vervallen.

Nr. 10 VAN DE HEREN CALUWÉ EN STEVERLYNCK

Art. 6

In het voorgestelde artikel 161bis, § 1, het vierdelid doen vervallen.

Verantwoording

De vrijstellingsregeling is mogelijk in strijd met de Europese Richtlijn 2001/12/EG.

Nr. 11 VAN DE HEREN CALUWÉ EN STEVERLYNCK

Art. 6bis (nieuw)

Een artikel 6bis invoegen luidende als volgt :

« Art. 6bis. — Artikel 20 van het koninklijk besluit van 5 februari 1997 tot uitvoering van de richtlijn van

N° 8 DE MM. CALUWÉ ET STEVERLYNCK

Art. 6

Dans l'article 161ter, § 1^{er}, alinéa 2, proposé, compléter la première phrase par les mots «, à savoir les activités relatives au transport, les activités relatives à la gestion de l'infrastructure, les activités de transport de fret et les contributions versées aux activités relatives à la fourniture de services de transport de voyageurs au titre des missions de service public ».

Justification

Cet amendement donne suite aux observations du Conseil d'État. Il convient de préciser la notion de « secteurs » dans la loi elle-même.

N° 9 DE MM. CALUWÉ ET STEVERLYNCK

Art. 6

Dans l'alinéa 3 de l'article 161bis, § 1^{er}, proposé, supprimer le mot « différent ».

Justification

La référence à « différents » projets est déroutante et superflue, et peut donc être supprimée.

N° 10 DE MM. CALUWÉ ET STEVERLYNCK

Art. 6

Supprimer l'article 161bis, § 1^{er}, alinéa 4, proposé.

Justification

Il se pourrait que le régime de dispense soit contraire à la directive européenne 2001/12/CE.

N° 11 DE MM. CALUWÉ ET STEVERLYNCK

Art. 6bis (nouveau)

Insérer un article 6bis, libellé comme suit :

« Art. 6bis. — L'article 20 de l'arrêté royal du 5 février 1997 exécutant la directive du Conseil des

de Raad van de Europese Gemeenschappen (91/440/EEG) van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, wordt opgeheven.»

Verantwoording

Zoals de Raad van State terecht opmerkt, is de bedoelde materie reeds geregeld via het koninklijk besluit van 5 februari 1997.

Nr. 12 VAN DE HEREN CALUWÉ EN STEVERLYNCK

Art. 7

In het voorgestelde artikel 161ter, § 2, tweede lid, de woorden «Deze comités mogen de gedelegeerd bestuurder uitnodigen op hun vergaderingen» vervangen door de woorden «De comités nodigen de gedelegeerd bestuurder uit op hun vergaderingen».

Verantwoording

Het is niet meer dan normaal dat de gedelegeerd bestuurder wordt uitgenodigd, vermits de bestuursleden niet met het bedrijf zelf vertrouwd zijn en hun adviezen toch wel een verstrekkende betekenis kunnen hebben.

Nr. 13 VAN DE HEREN CALUWÉ EN STEVERLYNCK

Art. 7

In het voorgestelde artikel 161ter, § 3, het laatstelijk doen vervallen.

Verantwoording

Het is niet wenselijk nog een bijkomende externe ambtenaar te voorzien in het auditcomité. De aanwezigheid van de regeringscommissaris is zinloos. Immers, in de taakomschrijving van de regeringscommissaris is in de verslaggeving aan de ministers over alle comités voorzien maar niet over het auditcomité (zie artikel 162novies, § 2).

Nr. 14 VAN DE HEREN CALUWÉ EN STEVERLYNCK

Art. 7

In het voorgestelde artikel 161ter, § 5, derde lid, de woorden «de drie» vervangen door het woord «deze».

Verantwoording

Het is een feit dat er op dit ogenblik drie representatieve vakorganisaties zijn binnen de NAR, maar niets zegt dat daarin geen

Communautés européennes (91/440/CEE) du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires est abrogé.»

Justification

Comme le fait remarquer à juste titre le Conseil d'État, la matière en question est déjà réglée par l'arrêté royal du 5 février 1997.

N° 12 DE MM. CALUWÉ ET STEVERLYNCK

Art. 7

À l'alinéa 2 de l'article 161ter, § 2, nouveau, proposé, remplacer les mots «Ces comités peuvent inviter à leurs réunions l'administrateur délégué» par les mots «Ces comités invitent à leurs réunions l'administrateur délégué».

Justification

Il n'est que normal que l'administrateur délégué soit invité, étant donné que les administrateurs ne connaissent pas bien l'entreprise même et que leurs avis peuvent malgré tout avoir une portée considérable.

N° 13 DE MM. CALUWÉ ET STEVERLYNCK

Art. 7

Supprimer l'article 161ter, § 3, dernier alinéa, proposé.

Justification

Il n'est pas opportun de prévoir un auditeur externe supplémentaire dans le comité d'audit. La présence d'un commissaire du gouvernement n'a pas de sens. En effet, dans la définition des tâches du commissaire du gouvernement, il est prévu que ce dernier fait rapport aux ministres sur tous les comités, mais pas sur le comité d'audit (voir article 162novies, § 2).

N° 14 DE MM. CALUWÉ ET STEVERLYNCK

Art. 7

À l'article 161ter, § 5, alinéa 3, nouveau, remplacer les mots «des trois» par le mots «de ces».

Justification

S'il est vrai que le CNT compte actuellement trois organisations représentatives des travailleurs, rien n'indique qu'il

verandering kan komen. Daarom mag de wettekst zich niet vastpinnen op het getal « drie ».

Nr. 15 VAN DE HEREN CALUWÉ EN STEVERLYNCK

Art. 7

In het voorgestelde artikel 161ter, § 5, de volgende wijzigingen aanbrengen :

A) Het vijfde lid aanvullen als volgt : « *en op voordracht van de betrokken vakorganisatie* ».

B) Het zevende lid aanvullen als volgt : « *en mits akkoord van de betrokken vakorganisatie* ».

Verantwoording

De benoeming van de vertegenwoordigers van de vakorganisatie in het strategisch comité mag niet gepolitiseerd worden. Daarom moet de betrokken vakorganisatie zelf de voordracht van kandidaten doen.

Het ontslag van de vertegenwoordigers van de vakorganisatie dient het akkoord te krijgen van de betrokken vakorganisatie. Het mag niet zijn dat iemand ontslagen wordt omdat hij zijn eigen vakorganisatie goed heeft verdedigd, maar daardoor eventueel als een lastpost ervaren wordt.

Nr. 16 VAN DE HEREN CALUWÉ EN STEVERLYNCK

Art. 7

In het voorgestelde artikel 161ter, § 6, tussen het vierde en het vijfde lid een nieuw lid toevoegen, luidend als volgt :

« *De raad van bestuur kan aan het strategisch comité een termijn opleggen, die niet korter mag zijn dan 10 dagen, binnen dewelke de adviezen moeten worden verstrekt.* »

Verantwoording

Het element van de termijnen werd in het wetsontwerp vergeten.

Nr. 17 VAN DE HEREN CALUWÉ EN STEVERLYNCK

Art. 7

In het voorgestelde artikel 161ter, § 7, derdelid, het woord « tien » vervangen door het woord « twaalf ».

n'interviendra aucun changement à ce niveau. C'est pourquoi le texte légal ne doit pas se figer sur le nombre « trois ».

N° 15 DE MM. CALUWÉ ET STEVERLYNCK

Art. 7

Dans l'article 161ter, § 5, proposé, apporter les modifications suivantes :

A) Compléter l'alinéa 5 par ce qui suit : « *et sur présentation de l'organisation représentative des travailleurs concernée* ».

B) Compléter l'alinéa 7 parce qu'il suit : « *et moyennant l'accord de l'organisation représentative des travailleurs concernée* ».

Justification

La nomination des représentants de l'organisation représentative des travailleurs au sein du comité stratégique ne peut être politisée. Aussi l'organisation représentative des travailleurs concernée doit-elle présenter elle-même les candidats.

La révocation des représentants des organisations représentatives des travailleurs doit être acceptée par l'organisation représentative des travailleurs concernée. Il serait inadmissible que l'on révoque un membre du comité stratégique qui aurait bien défendu sa propre organisation et qui serait dès lors éventuellement perçu comme un gêneur.

N° 16 DE MM. CALUWÉ ET STEVERLYNCK

Art. 7

Dans l'article 161ter, § 6, proposé, entre les alinéas 4 et 5, insérer un alinéa nouveau, libellé comme suit :

« *Le conseil d'administration peut imposer au comité stratégique de rendre les avis dans un délai, qui ne peut être inférieur à dix jours.* »

Justification

Les auteurs du projet de loi ont oublié de prévoir des détails.

N° 17 DE MM. CALUWÉ ET STEVERLYNCK

Art. 7

Dans l'article 161ter, § 7, alinéa 3, proposé, remplacer le mot « dix » par le mot « douze ».

Verantwoording

Als het strategisch comité ook geldig kan vergaderen zonder de aanwezigheid van de vakbonden, dan is de creatie van het strategisch comité zinloos.

Nr. 18 VAN DE HEREN CALUWÉ EN STEVERLYNCK

Art. 7

In het voorgestelde artikel 161ter, § 7, het tweede lid doen vervallen.

Verantwoording

Dit amendement komt tegemoet aan de terechte kritiek van de Raad van State. Het is juridisch zinloos de samenstelling van het strategisch comité te regelen en dan verder te bepalen dat dit comité geldig is samengesteld wanneer er slechts tien leden zijn benoemd.

Nr. 19 VAN DE HEREN CALUWÉ EN STEVERLYNCK

Art. 8

Het voorgestelde artikel 161quinquies, § 1, aanvullen met een nieuw lid, luidend als volgt:

« Om geldig zitting te houden moeten ten minste 10 leden aanwezig zijn. »

Verantwoording

Als men deze bepaling niet opneemt zal men in de praktijk tot toestanden komen waarbij de vertegenwoordigers van de gewestelijke openbare vervoersmaatschappijen in de meerderheid zijn en bindende adviezen kunnen formuleren die de NMBS betreffen.

Nr. 20 VAN DE HEREN CALUWÉ EN STEVERLYNCK

Art. 8

Het voorgestelde artikel 161quinquies, § 2, tweede lid, aanvullen als volgt:

« Bovendien onderzoekt het oriënteringscomité ook welke infrastructuurgedeelten en bediening beschouwd kunnen worden als niet functioneel voor het spoorverkeer en overgedragen kunnen worden aan de gewesten. »

Verantwoording

Bepaalde gedeelten van het spoorwagennet en dienstverlening hebben zulke lokale betekenis dat men ze moeilijk bij het spoor-

Justification

Le comité stratégique perd tout son intérêt s'il est également autorisé à se réunir valablement en l'absence de représentants syndicaux.

N° 18 DE MM. CALUWÉ ET STEVERLYNCK

Art. 7

À l'article 161ter, § 7, proposé, supprimer l'alinéa 2.

Justification

Le présent amendement répond à la critique justifiée du Conseil d'État. Cela n'a juridiquement aucun sens de régler la composition du comité stratégique et de prévoir ensuite que ce comité est constitué valablement dès lors que seulement dix de ses membres ont été nommés.

N° 19 DE MM. CALUWÉ ET STEVERLYNCK

Art. 8

Compléter l'article 161quinquies, § 1^{er}, proposé, par un nouvel alinéa, libellé comme suit:

« Le comité ne siège valablement que si dix membres au moins sont présents. »

Justification

Si l'on ne prévoit pas cette exigence, il se trouvera que les représentants des sociétés régionales de transport public seront majoritaires et pourront formuler des avis obligatoires concernant la SNCB.

N° 20 DE MM. CALUWÉ ET STEVERLYNCK

Art. 8

Compléter l'article 161quinquies, § 2, alinéa 2, nouveau comme suit:

« En outre, le comité d'orientation examine aussi quelles portions de l'infrastructure et du service peuvent être considérées comme non fonctionnelles pour le transport ferroviaire et être transférées aux régions. »

Justification

Certaines portions du réseau ferroviaire et du service ont un caractère tellement local qu'il serait plus logique de considérer

wegverkeer kan rekenen, maar eerder bij het openbaar stads- en streekvervoer. Een dynamisch mobiliteitsbeleid veronderstelt deze soepelheid in benadering, die een integratie van deze puur lokale infrastructuur en bediening in het openbaar stads- en streekvervoer mogelijk maakt.

Nr. 21 VAN DE HEREN CALUWÉ EN STEVERLYNCK

Art. 9

Het voorgestelde artikel 162bis, § 1, wijzigen als volgt:

A) De woorden «tien leden» vervangen door de woorden «dertien leden».

B) Paragraaf 1 aanvullen als volgt:

«Drie leden worden benoemd op voordracht van de gewesten, één per gewest.»

Verantwoording

De gewesten hebben veruit de meeste sleutels van het mobiliteitsbeleid in handen: ruimtelijke ordening, huisvesting, wegenbouw, openbaar stads- en streekvervoer, binnenvaart, enz. Al deze elementen dienen te worden afgestemd op het spoorbeleid en het is dan ook niet meer dan normaal dat de gewesten worden vertegenwoordigd in de raad van bestuur.

Ludwig CALUWÉ.
Jan STEVERLYNCK.

Nr. 22 VAN DE HEER THISSEN

Art. 9

Paragraaf 1 van het voorgestelde artikel 162bis wijzigen als volgt:

A) De woorden «tien leden» vervangen door de woorden «twaalf leden».

B) Deze paragraaf aanvullen als volgt:

«De raad van bestuur telt een vertegenwoordiger van elke representatieve vakorganisatie.»

Verantwoording

Dit amendement strekt ertoe de vakbonden opnieuw deel te laten uitmaken van de raad van bestuur van de NMBS.

Voor het behoud van een duurzame sociale vrede bij de NMBS is het belangrijk dat de vertegenwoordigers van de vakorganisaties kunnen deelnemen aan de besluitvorming. Hun rol mag niet louter adviserend zijn.

qu'elles relèvent du transport public urbain et régional, plutôt que du transport ferroviaire. Une politique de mobilité dynamique suppose cette souplesse dans l'approche, souplesse qui permet une intégration de cette infrastructure et de ce service purement locaux dans le transport public urbain et régional.

N° 21 DE MM. CALUWÉ ET STEVERLYNCK

Art. 9

Dans l'article 162bis, § 1^{er}, proposé, apporter les modifications suivantes:

A) Remplacer les mots «dix membres» par les mots «treize membres».

B) Compléter ce paragraphe comme suit:

«Trois membres sont nommés sur proposition des régions, à raison d'un membre par région.»

Justification

Les régions détiennent la plupart des clefs de la politique de mobilité: l'aménagement du territoire, le logement, la voirie, les transports publics urbains et vicinaux, la navigation intérieure, etc. Tous ces éléments doivent être en concordance avec la politique menée en matière de transport ferroviaire, et il est dès lors tout à fait normal que les régions soient représentées au conseil d'administration.

N° 22 DE M. THISSEN

Art. 9

À l'article 162, § 1^{er}, proposé, apporter les modifications suivantes:

A) Remplacer les mots «dix membres» par les mots «douze membres».

B) Compléter le paragraphe comme suit:

«Le conseil d'administration comprend un représentant de chacune des organisations syndicales représentatives.»

Justification

Le présent amendement vise à réintroduire les syndicats au sein du conseil d'administration de la SNCB.

Il est essentiel, pour garantir au sein de la SNCB une paix sociale durable, de faire participer les représentants des organismes syndicaux à la prise de décision. Leur rôle ne doit pas se limiter à un rôle consultatif.

René THISSEN.

Nr. 23 VAN DE HEREN CALUWÉ EN STEVERLYNCK

Art. 9

Het voorgestelde artikel 162bis, § 1, aanvullen als volgt :

« *de voorzitter uitgezonderd bestaat 60% van de leden uit Nederlandstaligen en 40% uit Franstaligen.* »

Verantwoording

Deze verdeling beantwoordt ongeveer aan de samenstelling van de bevolking.

Nr. 24 VAN DE HEREN CALUWÉ EN STEVERLYNCK

Art. 9

Het voorgestelde artikel 162bis, § 2, vierdelid, vervangen als volgt :

« *De leden van de raad van bestuur die door de Koning worden benoemd kunnen ontslagen worden bij een besluit vastgesteld na overleg in de Minister-raad, op eensluidend gemotiveerd advies van de raad van bestuur, goedgekeurd bij tweederde van de uitgebrachte stemmen. De betrokkene of betrokkenen nemen niet deel aan de bespreking en de stemming betreffende dit advies.* »

Verantwoording

Te soepele ontslagprocedures, zoals voorgesteld in het wetsontwerp, tasten *de facto* de autonomie van het bedrijf aan, en dragen het risico in zich van politisering, terwijl meteen ook een langetermijnbeleid wordt bemoeilijkt.

Indien de overheid haar mobiliteitsdoelstellingen wil opleggen is dat perfect mogelijk via een andere weg dan de politisering, namelijk de uitbouw van een eigen spoor-knowhow via een instituut voor het spoorvervoer, zodat de overheid zelf sterk gewapend is in de onderhandelingen met het autonome spoorbedrijf, én met knowhow, én met de nodige financiële middelen.

Nr. 25 VAN DE HEREN CALUWÉ EN STEVERLYNCK

Art. 9

Het voorgestelde artikel 162bis, § 3, aanvullen als volgt :

« *Bij de eerste samenstelling van de raad van bestuur wordt de helft van het aantal leden benoemd voor een termijn van drie jaar.* »

N° 23 DE MM. CALUWÉ ET STEVERLYNCK

Art. 9

Compléter l'article 162bis, § 1^{er}, proposé, comme suit :

« *Le président excepté, 60% des membres sont d'expression néerlandaise et 40% d'expression française.* »

Justification

Cette clé de répartition correspond *grosso modo* à la composition de la population.

N° 24 DE MM. CALUWÉ ET STEVERLYNCK

Art. 9

Remplacer l'article 162bis, § 2, alinéa 4, proposé, par la disposition suivante :

« *Les membres du conseil d'administration qui sont nommés par le Roi peuvent être révoqués par arrêté délibéré en Conseil des ministres, sur avis motivé unanime du conseil d'administration, approuvé par deux tiers des voix émises. L'intéressé ou les intéressés ne prennent pas part à la discussion ni au vote sur cet avis.* »

Justification

Des procédures de licenciement trop souples, telles qu'elles sont proposées dans le projet de loi, portent en fait atteinte à l'autonomie de l'entreprise, constituent un risque de politisation et entravent la mise en œuvre d'une politique à long terme.

S'ils veulent imposer leurs objectifs en matière de mobilité, les pouvoirs publics peuvent très bien y parvenir par un autre moyen que la politisation, à savoir en créant un institut pour le transport par rail qui développerait un savoir-faire propre en matière de chemins de fer, afin que les pouvoirs publics soient en position de force dans les négociations avec l'entreprise autonome, grâce à la fois au savoir-faire et aux moyens financiers nécessaires.

N° 25 DE MM. CALUWÉ ET STEVERLYNCK

Art. 9

Compléter l'article 162bis, § 3, proposé, par la disposition suivante :

« *Lors de la première constitution du conseil d'administration, la moitié de ses membres sont nommés pour un terme de trois ans.* »

Verantwoording

In het belang van de continuïteit van het bedrijf vragen de vakbonden terecht het behoud van de bestaande situatie (vervanging van slechts de helft van het aantal bestuurders).

Nr. 26 VAN DE HEREN CALUWÉ EN STEVERLYNCK

Art. 9

Het voorgestelde artikel 162bis, § 5, derdelid, doen vervallen.

Verantwoording

Dit artikel komt tegemoet aan de opmerking van de Raad van State terzake.

De bijzondere bevoegdheden van de voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS voor vennootschappen waarin de NMBS participeert, zijn in strijd met het Wetboek vennootschappen; desgevallend kunnen de statuten van de betrokken vennootschap voorzien in een inzagerecht van de voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS.

Voor de NMBS zelf lijkt een wettelijke bepaling in die zin overbodig.

Nr. 27 VAN DE HEREN CALUWÉ EN STEVERLYNCK

Art. 9

Het voorgestelde artikel 162quater, wijzigen als volgt:

A) In het tweede lid, de woorden «Hij wordt ontslagen door de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad» **vervangen door de woorden** «*Hij wordt ontslagen bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, op eensluidend gemotiveerd advies van tweederde van de leden van de raad van bestuur. De gedelegeerd bestuurder neemt niet deel aan de bespreking en de stemming betreffende dit advies*»;

B) In het zevende lid, de woorden «Zij worden afgezet door de raad van bestuur» **vervangen door de woorden** «*Zij worden ontslagen bij besluit van tweederde van de leden van de raad van bestuur, mits goedkeuring door de minister die bevoegd is voor de spoorwegen. De gedelegeerd bestuurder neemt niet deel aan de bespreking en de stemming betreffende dit ontslag*».

Verantwoording

Zie de verantwoording bij het amendement nr. 24.

Justification

Dans l'intérêt de la continuité de l'entreprise, les organisations syndicales demandent, à juste titre, que soit maintenue la situation actuelle dans laquelle la moitié seulement des administrateurs est remplacée chaque fois.

N° 26 DE MM. CALUWÉ ET STEVERLYNCK

Art. 9

Supprimer l'article 162bis, § 5, alinéa 3.

Justification

Le présent amendement répond à l'objection formulée par le Conseil d'État.

Les pouvoirs spécifiques confiés au président du conseil d'administration de la SNCB à l'égard des sociétés dans lesquelles elle possède une participation sont contraires au Code des sociétés. Les statuts de la société en question peuvent, le cas échéant, accorder un droit de regard au président du conseil d'administration de la SNCB.

Une disposition légale en ce sens paraît superflue pour la SNCB même.

N° 27 DE MM. CALUWÉ ET STEVERLYNCK

Art. 9

Dans l'article 162quater proposé, apporter les modifications suivantes:

A) À l'alinéa 2, remplacer les mots «Il est révoqué par le Roi par arrêté délibéré en Conseil des ministres» **par les mots** «*Il est révoqué par arrêté délibéré en Conseil des ministres, sur avis motivé et unanime de deux tiers des membres du conseil d'administration. L'administrateur délégué ne prend pas part à la discussion ni au vote sur cet avis*»;

B) À l'alinéa 7, remplacer les mots «Ils sont révoqués par le conseil d'administration» **par les mots** «*Ils sont révoqués par décision de deux tiers des membres du conseil d'administration, moyennant approbation du ministre qui a les chemins de fer dans ses attributions. L'administrateur délégué ne prend pas part à la discussion ni au vote sur cette révocation*».

Justification

Voir justification de l'amendement n° 24.

Nr. 28 VAN DE HEREN CALUWÉ EN STEVERLYNCK

Art. 9

In het voorgestelde artikel 162^{quater}, het derde, vierde en vijfde lid doen vervallen.

Verantwoording

De gedelegeerd bestuurder wordt reeds voldoende gecontroleerd (bijvoorbeeld raad van bestuur, auditcomité, regeringscommissaris, ...). Bijkomende controle door een directeur-generaal — van welke taalrol dan ook — is overbodig en verzwaart alleen maar de procedures.

Nr. 29 VAN DE HEREN CALUWÉ EN STEVERLYNCK

Art. 9

Het voorgestelde artikel 162^{sexies}, wijzigen als volgt:

A) In § 1, het 6^o doen vervallen;

B) Een § 1^{bis} invoegen, luidend als volgt:

« § 1^{bis}. *De functie van bestuurder, met uitzondering van deze van gedelegeerd bestuurder, is onverenigbaar met de functie van personeelslid van de NMBS.* »

Verantwoording

De libellering van het wetsontwerp heeft tot gevolg dat personeelsleden van de NMBS geen lid kunnen worden van het directiecomité. Wij veronderstellen dat dit niet de bedoeling van de regering is.

Ludwig CALUWÉ.
Jan STEVERLYNCK.

Nr. 30 VAN DE HEER STEVERLYNCK

Art. 9

In het voorgestelde artikel 162^{novies}, § 3, eerstelid, *in fine* de volgende woorden toevoegen:

« *mits hij hiervan de directie op de hoogte stelt* ».

Verantwoording

Het correct toepassen van de «corporate governance» laat niet toe dat een regeringscommissaris, zonder de directie hiervan op de hoogte te stellen, intervenueert bij het personeel van de NMBS.

Jan STEVERLYNCK.

N° 28 DE MM. CALUWÉ ET STEVERLYNCK

Art. 9

Dans l'article 162^{quater} proposé, supprimer les alinéas 3, 4 et 5.

Justification

L'administrateur délégué est d'ores et déjà suffisamment contrôlé (par exemple, par le conseil d'administration, le comité d'audit, le commissaire du gouvernement, ...). Un contrôle supplémentaire exercé par un directeur général — de quelque rôle linguistique que ce soit — est superflu et ne fait qu'alourdir les procédures.

N° 29 DE MM. CALUWÉ ET STEVERLYNCK

Art. 9

Dans l'article 162^{sexies} proposé, apporter les modifications suivantes:

A) Au § 1^{er}, supprimer le 6^o;

B) Insérer un § 1^{er bis}, libellé comme suit:

« § 1^{er bis}. *La fonction d'administrateur, à l'exception de celle d'administrateur délégué, est incompatible avec la fonction de membre du personnel de la SNCB.* »

Justification

Il résulte du libellé du projet de loi que les membres du personnel de la SNCB ne peuvent pas faire partie du comité de direction. Nous supposons que tel n'est pas l'objectif visé par le gouvernement.

N° 30 DE M. STEVERLYNCK

Art. 9

À l'article 162^{novies}, § 3, proposé, insérer *in fine* une disposition rédigée comme suit:

« *à condition d'en avertir la direction* ».

Justification

La bonne application des règles de la «gouvernance d'entreprise» n'admet pas qu'un commissaire du gouvernement intervienne auprès du personnel de la SNCB sans en avertir la direction.

Nr. 31 VAN DE HEREN CALUWÉ EN STEVERLYNCK

Art. 9

In het voorgestelde artikel 162 *decies*, in punt 2 van het ondernemingsplan, tussen de woorden « voorstel van meerjarig investeringsplan » en de woorden « het meerjarig investeringsplan » de woorden « *De infrastructuurbehoeften en het meerjarig investeringsplan moeten berekend zijn op basis van objectieve criteria* » toevoegen.

Verantwoording

De cijfers in bijlage schetsen zeer scherp en onomstotelijk de behoefte aan objectieve criteria. Er dient zeer dringend een objectieve netnormering te komen, zoals dat bijvoorbeeld bij decreet geregeld is in het Vlaams Gewest met betrekking tot De Lijn. Terzake werden reeds voorstellen neergelegd in het Parlement.

Als illustratie voor de acute nood aan objectieve criteria schetsen we hierbij in bijlage een zwakke spoorregio in Vlaanderen (Kempen en Limburg) en vergelijken de dienstverlening in deze kleine stationnetjes met de dienstverlening in vergelijkbare kleine stationnetjes elders in het land (vooral Wallonië).

Bijlage

	Aantal reizigers (werkdag) — Nombre de voyageurs (jour ouvrable)	Aantal treinen (werkdag) — Nombre de trains (jour ouvrable)
Beringen	114	23
Balen	132	22
Overpelt	123	42
Heusden-Zolder	159	23
Lommel	320	42
Neerpelt	331	42
Leopoldsburg	345	22
Olen	343	64
Tielen	433	43
Turnhout	1 429	43

N° 31 DE MM. CALUWÉ ET STEVERLYNCK

Art. 9

À l'article 162 *decies* nouveau, au point 2 du plan d'entreprise, entre les mots « proposition de plan pluriannuel d'investissement; » et les mots « le plan pluriannuel d'investissement contient » insérer un membre de phrase rédigé comme suit : « *Les besoins en infrastructure et le plan pluriannuel d'investissement doivent être calculés sur la base de critères objectifs.* »

Justification

Les chiffres en annexe exposent de manière très précise et incontestable la nécessité de se baser sur des critères objectifs. Il convient de toute urgence de créer une norme objective en matière de réseau, à l'instar, par exemple, de celle qui a été réglée par décret en Région flamande en ce qui concerne *De Lijn*. Des propositions ont déjà été déposées au Parlement à cet égard.

Pour illustrer le besoin pressant de critères objectifs, nous prenons, en annexe, l'exemple d'une région de Flandre mal desservie par le chemin de fer (la Campine et le Limbourg) et nous comparons le service fourni dans ces petites gares au service proposé dans d'autres petites gares similaires situées ailleurs dans le pays (principalement en Wallonie).

Annexe

	Aantal reizigers (werkdag) — Nombre de voyageurs (jour ouvrable)	Aantal treinen (werkdag) — Nombre de trains (jour ouvrable)		Aantal reizigers (werkdag) — Nombre de voyageurs (jour ouvrable)	Aantal treinen (werkdag) — Nombre de trains (jour ouvrable)
Momalle	112	60	Faux	114	68
Voroux	114	44	Jusleville	130	37
Bierset Awans	132	44	Fontaine Valmont	122	42
Trois-Ponts	124	24	Beuzet	155	47
Floreffe	156	44	Tilff	158	32
Franchimont	319	37	Thuin	324	42
Verviers Palais	324	45	Liers	327	121
Philippeville	327	35	Walcourt	332	39
Statte	341	90	Erquelinnes	343	42
Fleurus	454	48	Chastre	404	47
Marche-en-Famenne	394	26	Herstal	970	170
Châtelet	1 280	108	Genval	1 389	89

Bijlage			Annexe		
	Aantal reizigers (werkdag) — Nombre de voyageurs (jour ouvrable)	Aantal treinen (werkdag) — Nombre de trains (jour ouvrable)		Aantal reizigers (werkdag) — Nombre de voyageurs (jour ouvrable)	Aantal treinen (werkdag) — Nombre de trains (jour ouvrable)
Geel	1 657	64	Ans	1 509	88
			Luttre	1 884	141
			Wavre	1 659	106
			Tamines	1 570	165
			Liège Jonfosse	1 672	205
Mol	2 153	86	Waterloo	1 959	96
			La Louvière Centre	1 922	130
			Saint-Ghislain	2 185	99
			Moeskroen/Mouscron	2 206	100
Herentals	2 547	143	Tubize	2 351	94
			La Louvière Sud	2 625	197
			Arlon	2 437	111

Nr. 32 VAN DE HEREN **CALUWÉ** EN **STEVERLYNCK**

Art. 9

Het voorgestelde artikel 162 *undecies*, 1^o, aanvullen als volgt: « *deze openbare dienstverlening moet gebaseerd zijn op objectieve criteria* ».

Verantwoording

Zie de verantwoording bij amendement nr. 31.

Ludwig CALUWÉ.
Jan STEVERLYNCK.

Nr. 33 VAN DE HEER **THISSEN**

Art. 12

Het eerste lid van dit artikel vervangen als volgt:

« *De inwerkingtreding van deze wet is afhankelijk van de instemming van de federale en gewestelijke Parlementen met het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de Federale Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de NMBS.* »

N^o 32 DE MM. **CALUWÉ** ET **STEVERLYNCK**

Art. 9

Compléter l'article 162 *undecies* 1^o, proposé, par les mots « en fonction de critères objectifs ».

Justification

Voir la justification de l'amendement n^o 31.

N^o 33 DE M. **THISSEN**

Art. 12

Remplacer le premier alinéa par ce qui suit:

« *La mise en vigueur de la présente loi est subordonnée à l'assentiment par les Parlements fédéraux et régionaux de l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'État fédéral, les Régions flamande, wallonne et de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la SNCB.* »

René THISSEN.