

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2003-2004

DÉCEMBRE 2003

Projet de loi-programme

Procédure d'évocation

RAPPORT

FAIT AU NOM
DE LA COMMISSION
DES FINANCES
ET DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES
PAR MME **CHRISTIANE VIENNE**

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2003-2004

DECEMBER 2003

Ontwerp van programmawet

Evocatieprocedure

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE FINANCIËN EN VOOR DE
ECONOMISCHE AANGELEGENHEDEN
UITGEBRACHT
DOOR MEVROUW **CHRISTIANE VIENNE**

Composition de la commission/Samenstelling van de commissie :

A. Membres/Leden :

SP.A-SPIRIT Mimount Bousakla, Jacinta De Roeck, Caroline Gemez
Fatma Pehlivan.
VLD Jean-Marie Dedecker, Didier Ramoudt, Luc Willems.
PS Francis Poty, Louis Siquet, Christiane Vienne.
MR Marie-Hélène Crombé-Berton, François Roelants du Vivier,
Alain Zenner.
CD&V Ludwig Caluwé, Etienne Schouppe.
VLAAMS BLOK Frank Creyelman, Anke Van dermeersch.
CDH René Thissen.

B. Suppléants/Plaatsvervangers :

Christel Geerts, Patrick Hostekint, Ludwig Vandenhove, Jan Van Duppen.
Jacques Devolder, Stefaan Noreilde, Patrik Vankrunkelsven, Paul Wille.
Jean Cornil, Pierre Galand, Jean-François Istasse, Anne-Marie Lizin.
Amina Derbaki Sbaï, Alain Destexhe, Nathalie de T'Serclaes, Marc
Wilmots.
Stefaan De Clerck, Mia De Schamphelaere, Hugo Vandenberghe.
Yves Buysse, Frank Vanhecke, Wim Verreycken.
Christian Brotcorne, Luc Paque

Voir :
Documents du Sénat :**3-424 - 2003/2004 :**

N° 1: Projet.
N° 2: Amendements.
N° 3: Rapport.

Zie :
Stukken van de Senaat :**3-424 - 2003/2004 :**

Nr. 1: Ontwerp.
Nr. 2: Amendementen.
Nr. 3: Verslag.

INTRODUCTION

Le présent projet de loi soumis à la procédure bicamérale facultative (article 78 de la Constitution) a été déposé par le gouvernement le 24 novembre 2003 à la Chambre des représentants (doc. Chambre, n° 51-473/1), qui l'a adopté et transmis au Sénat le 12 décembre 2003. Le Sénat a évoqué le projet ce même jour.

Les articles 281 à 372, 396 et 397, 426 à 482, et 503 à 506 ont été renvoyés à la commission des Finances et des Affaires économiques.

Conformément à l'article 27, § 1^{er}, alinéa 2, du Règlement du Sénat, la commission a entamé la discussion de ces articles avant leur vote à la Chambre. La commission a consacré ses réunions des 3, 10, 12 et 15 décembre 2003 à l'examen de ces articles.

1. ARTICLES 281 à 372, 396 à 397 et 474

Exposé introductif du ministre des Finances

Une catégorie classique de dispositions dans une loi-programme a trait à la ratification, à l'approbation d'un certain nombre d'arrêtés pris en exécution de textes de délégation de pouvoir en matière de TVA, de précompte professionnel, d'utilisation des moyens électroniques, etc.

S'y trouve aussi l'aboutissement d'un certain nombre de procédures déjà en cours dans d'autres lois-programmes. C'est le cas pour le «tax shelter». La Belgique a obtenu l'accord de l'Union européenne. On peut donc mettre en place les derniers aménagements sur ce «tax shelter». Il y a encore d'autres catégories de dispositions qui relèvent du même esprit.

De plus, il y a quelques nouvelles initiatives comme celles sur la réduction de la taxation de certains produits énergétiques plus favorables à l'environnement.

Il est également prévu une nouvelle mesure, très spécifique, qui vise à réduire, par le biais du précompte professionnel, les coûts salariaux liés au travail en équipe ou au travail de nuit.

La loi-programme comprend aussi un chapitre relatif à la création d'un service des créances alimentaires au sein du SPF Finances. Ce service sera opérationnel à partir du 1^{er} juin 2004.

Par amendement déposé à la Chambre, un chapitre 10 (nouveau) a été introduit qui concerne des modifications des lois modifiées par la loi du 30 décembre 2002 portant diverses dispositions fiscales en matière d'écobonis et d'écobonification.

INLEIDING

Dit optioneel bicameraal wetsontwerp (artikel 78 van de Grondwet) werd op 24 november 2003 door de regering in de Kamer van volksvertegenwoordigers ingediend (stuk Kamer, nr. 51-473/1) en door de Kamer op 12 december 2003 aangenomen en overgezonden aan de Senaat. De Senaat heeft het ontwerp geëvoceerd op dezelfde dag.

De artikelen 281 tot 372, 396 en 397, 426 tot 482 en 503 tot 506 werden verwezen naar de commissie voor de Financiën en voor de Economische aangelegenheden.

In toepassing van het artikel 27, § 1, tweede lid, van het Reglement van de Senaat, heeft de commissie de bespreking van deze artikelen aangevat voor de stemming in de Kamer. De commissie heeft verschillende vergaderingen gewijd aan het onderzoek van deze artikelen, te weten op 3, 10, 12 en 15 december 2003.

1. ARTIKELS 281 tot 372, 396 tot 397 en 474

Inleidende toelichting door de minister van Financiën

Een van de klassieke onderdelen van een programwet betreft de ratificatie, de goedkeuring van een aantal uitvoeringsbesluiten vastgesteld op grond van bepalingen inzake de overdracht van bevoegdheid inzake de BTW, de bedrijfsvoorheffing, het gebruik van elektronische middelen, enz.

Ook worden een aantal procedures afgerond die in andere programmawetten reeds op gang waren gebracht. Dat is het geval voor de «tax shelter». België heeft het akkoord van de Europese Unie gekregen. We kunnen dus de laatste regelingen treffen wat de «tax shelter» betreft. Er zijn nog meer categorieën van bepalingen die binnen die logica vallen.

Ook zijn er een aantal nieuwe initiatieven, zoals de vermindering van de belasting op milieuvriendelijkere energieproducten.

Er wordt ook een nieuwe zeer specifieke maatregel voorzien die via de bedrijfsvoorheffing de loonkosten voor ploegen- en nachtarbeid moet doen verminderen.

De programwet bevat ook een hoofdstuk in verband met de oprichting van de nieuwe dienst voor de alimentatievorderingen bij de FOD Financiën. Die treedt in werking vanaf 1 juni 2004.

Bij een in de Kamer ingediend amendement is er een (nieuw) hoofdstuk 10 toegevoegd, dat betrekking heeft op wijziging van de wetten gewijzigd bij de wet van 30 december 2002 houdende wijziging van diverse fiscale bepalingen op het stuk van milieutaksen en ecobonussen.

Le but est d'aller vers un nouveau système en matière d'écoboni à partir du 1^{er} avril 2004.

Le nouveau mécanisme est très simple et n'aura probablement plus pour conséquence un nouveau report du système. Il consiste en une réduction du taux de TVA de 21 à 6% pour les eaux minérales et les autres boissons rafraîchissantes. Qui plus est, il prévoit une suppression des accises pour les eaux minérales, et une réduction pour les autres boissons rafraîchissantes. Il instaure également une cotisation d'emballage pour les emballages à usage unique.

2. ARTICLES 426 À 446

2.1. Exposé introductif de la ministre de l'Économie, de l'Énergie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique

La ministre renvoie, dans son exposé introductif, à l'exposé des motifs (doc. Chambre, n° 51 473/1, pp. 199 à 206). Pour ce qui est du nouvel article 438, elle renvoie à la justification de l'amendement qu'elle a déposé à la Chambre (doc. Chambre, n° 51 473/18, pp. 1 à 6).

2.2. Discussion générale

M. Thissen souhaite faire quelques remarques générales à propos de la loi-programme. Il souligne en premier lieu que la loi-programme est devenue une véritable loi-mammouth. Jamais auparavant on n'a vu de loi-programme si volumineuse. Elle contient de surcroît un nombre incalculable d'habilitations au Roi, ce qui revient à dire que le parlement perd de plus en plus de ses prérogatives. Non seulement le gouvernement se voit confier le soin de veiller au bon fonctionnement quotidien du pays, mais les instances de contrôle ne font que perdre de leur pouvoir. On peut dès lors affirmer que la loi-programme peut être considérée comme une loi de pouvoirs spéciaux, puisqu'elle permet de plus en plus au gouvernement de tout régler par arrêté royal.

Une autre remarque concerne la méthode utilisée. Le sénateur est conscient de la nécessité de recourir à des lois-programmes pour réaliser la politique au cours de l'année à venir. Il constate toutefois que plus ou moins 200 articles visent en fait à réparer des erreurs qui se sont glissées dans des lois-programmes précédentes, ce qui prouve que le système n'est pas fiable et mène même à une insécurité juridique. C'est la raison pour laquelle il considère la présente loi-programme comme une loi de réparation.

M. Thissen fait remarquer que l'actuelle loi-programme peut aussi être considérée comme une loi de démantèlement. En guise d'exemples, il cite le

Het is de bedoeling te evolueren naar een nieuw systeem van ecobonussen vanaf 1 april 2004.

Het nieuwe mechanisme is zeer eenvoudig en zal dit keer vermoedelijk niet opnieuw tot uitstel leiden. Het houdt een verlaging van het BTW-tarief van 21 tot 6% in voor minerale waters en andere softdrinks. Voor de minerale waters worden bovendien de accijnzen afgeschaft. Voor andere softdrinks worden de accijnzen verminderd. Daarna wordt een verpakkingshelling ingevoerd voor de eenmalige verpakkingen.

2. ARTIKELN 426 TOT 446

2.1. Inleidende uiteenzetting door de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid

De minister verwijst in haar inleidende uiteenzetting naar de memorie van toelichting (stuk Kamer, nr. 51-473/1 blz. 199 tot 206). Voor het nieuw artikel 438 verwijst de minister naar de toelichting bij het amendement dat zij in de Kamer indiende (stuk Kamer, nr. 51-473/18, blz. 1 tot 6).

2.2. Algemene bespreking

De heer Thissen wenst enkele algemene opmerkingen bij de programmawet te formuleren. In de eerste plaats merkt hij op dat de voorliggende programmawet een ware mammoetwet is geworden. Nooit eerder was dergelijke wet zo lijvig. Ze bevat bovendien een enorm aantal machtigingen aan de Koning, wat eigenlijk inhoudt dat het parlement steeds meer van haar prerogatieven verliest. Zo geeft zij de regering niet enkel de zorg voor het dagelijkse reilen en zeilen van het land, maar gaat dit daarenboven gepaard met een steeds afnemende controlerende bevoegdheid. Er kan zodoende worden gesteld dat de programmawet kan worden beschouwd als een bijzondere machtenwet, vermits zij de regering steeds meer de mogelijkheid geeft alles bij koninklijke besluiten te regelen.

Een volgende opmerking betreft de gehanteerde werkwijze. De senator beseft dat het gebruik van programmawetten noodzakelijk is voor het voeren van het beleid tijdens het volgende jaar. Hij stelt echter vast dat grofweg 200 van de artikelen eigenlijk reparaties zijn van vergissingen die in vorige programmawetten werden begaan, wat bewijst dat dit systeem niet betrouwbaar is en zelfs juridische onzekerheid creëert. Om die reden beschouwt hij voorliggende programmawet dan ook als een reparatiewet.

De heer Thissen merkt op dat deze programmawet tevens als een ontmantelingwet kan worden gezien. Als voorbeelden geeft hij het Fonds voor de bestrij-

Fonds de lutte contre le tabagisme et le Fonds alimentaire, au sujet desquels la loi-programme est muette, nonobstant les déclarations tonitruantes des responsables politiques en la matière. Cela ne peut que signifier, selon l'intervenant, que les deux fonds sont démantelés et, dans le meilleur des cas, que leur mise en service est reportée.

M. Thissen regrette aussi que la loi-programme contient quelques dispositions relatives aux transplantations d'organes et à l'autopsie de nourrissons décédés à la suite de mort subite. Il estime que ce sont là des matières trop graves pour être incluses dans une loi-programme, qui mériteraient un débat et un examen approfondi au parlement.

Pour finir, l'intervenant évoque les dispositions relatives à la SNCB, qui ont pour effet de préparer déjà le cadre entier de la scission de la SNCB et de donner au gouvernement le pouvoir d'en agir à sa guise. Tout pourra en effet être réglé par arrêté royal.

Mme De Roeck convient que la technique des lois-programmes a pour conséquence de retirer au parlement une partie de ses prérogatives. Elle estime toutefois que la technique des lois-programmes volumineuses a été pratiquée de tout temps et par tous les partis. Dans le cas de la présente loi-programme, elle regrette cependant qu'un certain nombre de mesures ne sont pas prises, par exemple des mesures relatives au Fonds alimentaire et au programme de réduction des pesticides.

Elle partage également les remarques formulées par M. Thissen concernant les transplantations d'organes et l'autopsie après une mort subite de nourrisson. Ce sont là des matières qu'il aurait mieux valu faire examiner par le Sénat. L'avantage de la procédure proposée actuellement est cependant la rapidité.

Le président souligne que la proposition de loi relative à l'autopsie après la mort subite d'un nourrisson a été examinée d'une manière assez approfondie par la commission des Affaires sociales du Sénat.

Mme Vienne déclare que les compétences croissantes du pouvoir exécutif posent effectivement un problème. Cette évolution se constate depuis déjà longtemps et dans de nombreux pays, et n'est donc certainement pas typique de l'actuelle législature. On pourrait effectivement, à un autre moment, organiser un débat général plus large sur le phénomène des délégations étendues données au Roi.

Elle fait remarquer qu'il y a une dizaine d'années, on travaillait, dans une conjoncture similaire, sur la base d'un plan global. Le cadre plus serein dans lequel nous vivons maintenant fait que cela n'est plus nécessaire et que l'on peut travailler avec des lois-programmes.

ding van het tabaksgebruik en het Alimentatiefonds, waarover niets kan worden teruggevonden in deze programmawet, alle ronkende verklaringen van de beleidsverantwoordelijken ten spijt. Dit kan volgens de spreker enkel betekenen dat beide fondsen worden ontmanteld en, in het beste geval, uitgesteld.

Ook betreurt de heer Thissen dat de programmawet enkele bepalingen bevat in verband met orgaantransplantaties en autopsie op zuigelingen die gestorven zijn door wiegendoed. Deze materies zijn inziens te ernstig om op te nemen in dergelijke wet en verdienen een grondig debat en afhandeling in het parlement.

Ten slotte wijst de spreker op de bepalingen in verband met de NMBS, die er op neerkomen dat het volledige kader van de splitsing van de NMBS reeds wordt klaargestoomd en de regering de machtiging krijgt er mee te doen wat zij maar wenst. Alles zal immers kunnen worden geregeld bij koninklijk besluit.

Mevrouw De Roeck beaamt dat door het werken met een programmawet het parlement een deel van zijn prerogatieven wordt ontnomen. Zij meent echter dat lijvige programmawetten van alle tijden en alle partijen zijn. Zij betreurt wat betreft de voorliggende programmawet niettemin dat een aantal maatregelen niet worden genomen, zoals maatregelen betreffende het Alimentatiefonds en het reductieprogramma voor de pesticiden.

Zij staat tevens achter de opmerking van de heer Thissen over de orgaantransplantaties en de autopsie na wiegendoed. Dit zijn bij uitstek materies die in de Senaat hadden kunnen behandeld worden. Het voordeel van de huidige werkwijze is wel de snelheid.

De voorzitter merkt op dat het wetsvoorstel inzake autopsie na wiegendoed vrij uitgebreid is besproken geweest in de commissie sociale aangelegenheden van de Senaat.

Mevrouw Vienne stelt inderdaad het probleem vast van de toenemende macht van de uitvoerende macht. Dit geldt al langere tijd en voor veel landen en is dus zeker niet typerend voor deze legislatuur. Er zou inderdaad, op een ander ogenblik, een ruimer algemeen debat kunnen worden gevoerd over het fenomeen van de uitgebreide delegaties aan de Koning.

Zij wijst er op dat er een tiental jaar geleden, in vergelijkbare conjuncturele omstandigheden, werkt gewerkt met een globaal plan. Nu is dat door het sereener kader niet meer nodig en kan er worden gewerkt met programmawetten.

Elle ne peut pas se rallier aux propos de M. Thissen lorsqu'il déclare que la loi-programme est une loi de démantèlement. Ce n'est pas parce que la loi-programme ne contient pas de dispositions relatives au fonds de lutte contre le tabagisme que ce fonds ne doit pas voir le jour. Le Fonds alimentaire est et reste une priorité pour le parti de l'intervenante.

Quant à la remarque sur les nombreuses dispositions de réparation, elle estime que celles-ci sont inévitables, puisqu'il convient d'adapter les lois à la pratique.

M. Thissen souligne que le plan global contenait des compétences spéciales qui étaient délimitées très clairement, ce qui n'est pas le cas de lois-programmes successives.

La ministre déclare ne pas être favorable non plus à la technique des lois-programmes, mais il est impossible, dans les circonstances actuelles, de travailler autrement. Elle a toutefois décidé de limiter le nombre de dispositions. Elle souligne également que les délais sont souvent très stricts et que la Commission européenne exerce un contrôle très sévère en la matière. De plus, le parlement consacre une grande partie de son temps à la présentation de questions parlementaires et aux réponses à celles-ci, temps qu'il ne peut évidemment plus consacrer au travail législatif.

2.3. Discussion des articles

Article 426

La ministre déclare que cet article tente de parer au fait que la loi-programme du 2 août 2002 prévoyait une compétence générale pour le Roi.

Il pouvait déterminer par arrêté royal le mode de financement du Comité d'avis et de contrôle de l'indépendance du commissaire. Or, le Conseil d'État relève dans son avis relatif à l'arrêté royal du 4 avril 2003 pris en exécution de cet article et visant la création dudit comité (*Moniteur belge* du 19 mai 2003), qu'en ce qui concerne l'article 9, il ne disposait pas d'assez de temps pour examiner si l'article 133, alinéa 10, du Code des sociétés, proposé, offrait une base légale suffisante pour instaurer le mode double de financement repris dans l'arrêté royal précité.

Afin d'éviter toute incertitude quant à l'existence d'une base juridique suffisante pour les arrêtés royaux en question, l'article 426 de la loi-programme en projet vise à modifier l'article 133, alinéa 10, du Code des sociétés.

Le financement de ce Comité de contrôle sur l'indépendance des commissaires créé par cet arrêté

Zij volgt de heer Thissen niet in zijn opmerking dat de programmawet een ontmantelingswet zou zijn. Het is niet omdat ze geen bepalingen over het fonds ter bestrijding van het tabaksgebruik bevat, dat dit zou betekenen dat dit fonds niet tot stand zou komen. Het alimentatiefonds is en blijft een prioriteit voor haar partij.

Wat betreft zijn opmerking over de vele reparatiebepalingen meent zij dat dit onvermijdelijk is. Wetten moeten immers worden aangepast aan de praktijk.

De heer Thissen merkt op dat het globaal plan bijzondere bevoegdheden inhield, die zeer duidelijk waren afgebakend, wat niet het geval is bij opeenvolgende programmawetten.

Ook de minister verklaart geen voorstander te zijn van het werken met programmawetten. Het is echter in de huidige omstandigheden niet meer mogelijk zonder te werken. Zij heeft wel beslist het aantal bepalingen te beperken. Zij wijst ook op de zeer strakke termijnen die vaak gelden en waar de Europese Commissie streng op toeziet. Bovendien wordt in het parlement zeer veel tijd besteed aan het stellen en beantwoorden van parlementaire vragen, tijd die dan uiteraard niet meer beschikbaar is voor legistiek werk.

2.3. Artikelsgewijze bespreking

Artikel 426

De minister verklaart dat dit artikel poogt op te lossen dat in de programmawet van 2 augustus 2002 er een algemene bevoegdheid voor de Koning werd voorzien.

De Koning kon bij koninklijk besluit de financieringswijze van het advies- en controlecomité op de onafhankelijkheid van de commissaris vastleggen. Een advies van de Raad van State betreffende het koninklijk besluit van 4 april 2003 ter uitvoering van dit artikel en strekkende tot de oprichting van het comité in kwestie (*Belgisch Staatsblad* van 19 mei 2003) zegt over artikel 9 dat er niet genoeg tijd was om te onderzoeken of het voorgestelde artikel 133, tiende lid, van het Wetboek van vennootschappen een voldoende juridische grondslag biedt om de dubbele financiering die in het eerder genoemde koninklijk besluit werd vastgelegd, ook effectief in te stellen.

Teneinde iedere twijfel betreffende het bestaan van een voldoende juridische grondslag voor de betrokken koninklijke besluiten op te ruimen, beoogt artikel 426 van het ontwerp van programmawet artikel 133, tiende lid, van het Wetboek van vennootschappen te wijzigen.

De financiering van het controlecomité op de onafhankelijkheid van de commissarissen, dat bij konink-

royal du 4 avril 2003, est double. D'une part, l'Institut des réviseurs d'entreprises contribue à raison de 60 000 euros. D'autre part, les sociétés payent 0,50 euro par dépôt de compte annuel.

M. Thissen estime que dans le texte de l'article 133, alinéa 10, en projet, il y a une imprécision dans les termes. Il est question de «contributions» comme mode de financement du comité. Or, des contributions peuvent être soit des impôts, soit des redevances. Il faudrait être plus précis et opter pour la notion de «redevances». Ici, ce mot est approprié. Il pourrait éviter qu'il y ait confusion dans le futur.

À la question de savoir s'il ne convient pas de remplacer, dans la phrase proposée, le mot «contributions» par le mot «redevances», la ministre rappelle que le Comité d'avis et de contrôle de l'indépendance du commissaire est financé de deux façons différentes.

Il y a, d'une part, une redevance dans le sens juridique-fiscal. Elle est due lors du dépôt du compte annuel. D'autre part, il y a une contribution de l'Institut des réviseurs d'entreprises. Par conséquent, il paraît logique d'utiliser le terme générique «contributions». Si besoin en est, il y a encore moyen de spécifier le terme par arrêté royal.

À la remarque de M. Siquet que la confusion provient des textes de l'exposé des motifs, la ministre reconnaît que ces textes pourraient prêter à confusion. Toutefois, dans la disposition légale même, la notion de «contribution» dans le texte français correspond parfaitement à la notion «bijdrage» dans le texte néerlandais.

Article 427

M. Thissen fait valoir que la ministre a présenté cette modification relative au Fonds commun de garantie automobile comme étant un amendement purement technique.

En effet, il y a eu six faillites dans le secteur. À l'époque, cela demandait une gestion importante. Maintenant, cette disposition vise à supprimer le commissaire du gouvernement. Qu'est-ce qui se passera si jamais il y a une nouvelle faillite dans le secteur? Est-ce que l'on redésignera alors un nouveau commissaire du gouvernement?

Quand la ministre dit qu'elle veut ramener cela dans ses compétences, est-ce que cela implique que c'est la ministre de l'Économie qui va désigner un membre de son cabinet pour s'occuper de cette problématique?

Sur ce dernier point, la ministre répond par la négative.

lijk besluit van 4 april 2003 is opgericht, is dubbel. Enerzijds is er een bijdrage van 60 000 euro van het Instituut der bedrijfsrevisoren. Anderzijds betalen de ondernemingen 0,50 euro per indiening van een jaarrekening.

De heer Thissen is van mening dat in de tekst van het ontworpen artikel 133, tiende lid, onduidelijkheid bestaat betreffende de terminologie. Voor de financieringswijze van het comité is er in de Franse tekst sprake van «contributions». Nu kunnen die «contributions» zowel belastingen (*impôts*) als bijdragen (*redevances*) zijn. Duidelijkheidshalve zou men moeten kiezen voor «redevances». Het woord past in deze context en zou kunnen voorkomen dat er later verwarring ontstaat.

Op de vraag of in de voorgestelde zin niet beter het woord «redevances» in plaats van het woord «contributions» zou staan, antwoordt de minister dat het advies- en controlecomité op de onafhankelijkheid van de commissaris op twee verschillende manieren wordt gefinancierd.

Enerzijds is er een bijdrage (redevance) in de juridisch-fiscale zin, die verschuldigd is bij het indienen van de jaarrekening. Anderzijds is er de bijdrage (contribution) van het Instituut der bedrijfsrevisoren. Het lijkt dus logisch om de soortnaam «contributions» te gebruiken. Indien nodig, kan de term nog bij koninklijk besluit worden gedefinieerd.

Op de opmerking van de heer Siquet als zou de verwarring ontstaan zijn door de teksten van de toelichting, antwoordt de minister dat de toelichting enige verwarring kan scheppen. In de wetsbepaling zelf echter komt het begrip «contribution» in de Franse tekst, perfect overeen met het begrip «bijdrage» in de Nederlandse tekst.

Artikel 427

De heer Thissen merkt op dat de minister de wijziging betreffende het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds heeft voorgesteld als een zuiver technische wijziging.

Er zijn in de sector zes faillissementen geweest. Destijds bracht dat veel beheerswerk met zich mee. Nu strekt de bepaling ertoe de regeringscommissaris te laten vervangen. Wat gaat er gebeuren indien er een faillissement in de sector is? Wordt er dan een nieuwe regeringscommissaris aangesteld?

Als de minister zegt dat zij dit weer onder haar bevoegdheid wil brengen, betekent dit dan dat de minister van Economische Zaken een lid van haar kabinet zal aanwijzen om zich met deze problematiek bezig te houden?

Op deze laatste vraag antwoordt de minister ontkennend.

M. Thissen se demande aussi si, à partir du moment où il n'y a plus de responsable véritablement habilité à régler ces problèmes, il n'y a pas un risque que cette modification ne retarde les procédures.

Enfin, qui sera le représentant du ministre ? Sur la base de quels critères sera-t-il désigné, et quelle sera sa mission ?

La ministre déclare qu'elle ne va désigner personne étant donné que la personne en question est déjà en place.

Actuellement, il y a un commissaire du gouvernement qui coûte à peu près 2 500 euros par an. Si la fonction du commissaire du gouvernement est supprimée et que cette personne est remplacée par le représentant du ministre qui siège déjà dans le Fonds et qui est un fonctionnaire du SPF Économie qui ne reçoit aucune rémunération supplémentaire, la ministre réalise une petite économie.

Entre l'époque 1968-1970 à laquelle ces faillites se sont produites et l'année 2003, l'environnement réglementaire des compagnies d'assurance a beaucoup évolué. Les contrôles sont devenus plus stricts, notamment sur la solvabilité de ces entreprises. Les risques de faillites ont donc diminué. Si malgré tout, un tel événement se reproduisait, on peut toujours revenir sur cette décision.

La ministre précise encore que le comité de contrôle des assurances de l'OCA a précisément été créé suite aux faillites qui se sont produites à l'époque. Le but était de renforcer le contrôle et d'agir préventivement.

Articles 430 et 431

D'après M. Thissen, actuellement, ce fonds sert uniquement à payer les médiateurs de dettes. Maintenant, le gouvernement demande une extension des compétences du fonds pour pouvoir mener des campagnes de sensibilisation et d'information. Sur le principe, le commissaire n'a pas beaucoup de problèmes. Sur les modalités, n'y a-t-il pas de risque que ces campagnes soient utilisées abusivement par les ministres pour des raisons électorales ?

De plus, comment la ministre compte-t-elle répartir les moyens du fonds ? Quelle part sera réservée à ces campagnes de sensibilisation et d'information ?

Quelle est la politique qui sera menée au niveau de cette sensibilisation ? Quel public est ciblé ? Quelle sera la fréquence des campagnes ?

En ce qui concerne les abus possibles, la ministre souligne qu'il y a deux ministres conjointement responsables en la matière. Elle ajoute qu'il y a peu de chance qu'un tel abus ne se produise puisqu'il y a

De heer Thissen vraagt zich ook af of er, indien niemand nog echt bevoegd is om die problemen te behandelen, geen risico bestaat dat die wijziging de procedures vertraagt.

Wie zal ten slotte de vertegenwoordiger van de minister zijn ? Op basis van welke criteria zal hij worden aangewezen en wat wordt zijn taak ?

De minister antwoordt dat zij niemand zal aanwijzen, aangezien de persoon in kwestie reeds in functie is.

Momenteel is er een regeringscommissaris die zowat 2 500 euro per jaar kost. Wanneer die functie opgeheven wordt en die persoon vervangen wordt door de vertegenwoordiger van de minister die nu al in het fonds zit en die een ambtenaar is van de FOD Economie, zonder daarvoor enige bijkomende vergoeding te ontvangen, betekent dat voor de minister een kleine besparing.

Tussen de periode 1968-1970, waarin die faillissementen hebben plaatsgevonden, en het huidige jaar 2003, is de reglementering van de verzekeringsmaatschappijen erg geëvolueerd. Er zijn veel striktere controles, in het bijzonder betreffende de solvabiliteit van die maatschappijen. De risico's op een faillissement zijn dus afgenomen. Indien het toch nog zou gebeuren, kan men altijd op de beslissing terugkomen.

De minister verduidelijkt nog dat het controlecomité van de verzekeringen van de CDV (controledienst voor de verzekeringen) juist opgericht is ten gevolge van de faillissementen die destijds plaatsvonden. Het was de bedoeling strenger te controleren en preventief op te treden.

Artikelen 430 en 431

Volgens de heer Thissen dient dit fonds momenteel alleen om de schuldbemiddelaars te betalen. De regering vraagt nu om een uitbreiding van de bevoegdheden van het fonds, om er sensibiliserings- en informatiecampagnes mee te kunnen voeren. Het commissielid struikelt niet over het principe. Wat de uitvoering ervan betreft vreest hij echter dat die campagnes door de ministers misbruikt kunnen worden voor verkiezingsdoeleinden.

Overigens, hoe wenst de minister de middelen van het fonds te verdelen ? Hoe groot zal het deel zijn dat naar de sensibiliserings- en informatiecampagnes gaat ?

Welk beleid zal er inzake de sensibilisering gevoerd worden ? Tot welk publiek richt men zich ? Wat zal de regelmaat van die campagnes zijn ?

Wat mogelijke misbruiken betreft, benadrukt de minister dat er twee ministers samen verantwoordelijk zijn voor die materie. Zij voegt eraan toe dat het weinig waarschijnlijk is dat er terzake misbruik ont-

toute une réglementation qui prévoit que quand un ministre utilise sa photo dans l'une ou l'autre publication, les coûts de cette publication viennent en diminution des dépenses électorales autorisées pour le ministre concerné. Il y a même des épisodes pendant lesquels de telles publications sont interdites.

Pour le reste, la ministre de l'Économie rappelle qu'elle partage la tutelle du Fonds de traitement du surendettement avec sa collègue de la Protection de la consommation. À la fin de 2003, les moyens du fonds dont il est fait mention dans l'accord du gouvernement sont de l'ordre d'un million d'euros. La répartition de ces moyens est encore en discussion entre les deux ministres compétents.

Articles 432 à 434

M. Thissen fait valoir que lors du comité de concertation du 22 septembre 2003, un accord est intervenu sur la compensation du revenu des communes. Il implique qu'il y ait une compensation de transmission et que chaque région ait la possibilité d'être exonérée partiellement ou entièrement de la taxe.

Pour être valable juridiquement, la décision du comité de concertation nécessite une modification de la loi spéciale de financement du 16 janvier 1989 et cela pour deux raisons. D'abord, pour inscrire la possibilité dont disposent les régions d'être exonérées. Puis, pour que le transfert des fonds récoltés aux communes puisse se faire par les régions, par le truchement de la loi fédérale.

Cela pose un problème de timing et de hiérarchie des normes. La ministre elle-même a reconnu qu'une modification de la loi spéciale est nécessaire. M. Thissen peut difficilement accepter que l'on préjuge dans une loi-programme de ce qui doit encore être modifié par une loi spéciale. On prend de telles décisions sous prétexte qu'il faut avancer rapidement. Or, il y a moyen d'avancer rapidement sans se passer des règles fondamentales du fonctionnement du Parlement.

Par rapport à ces systèmes de compensation, M. Thissen estime qu'en réalité, ils vont exister en parallèle. La Région flamande va facturer à Elia alors que cette société fonctionne pour l'ensemble du pays, une taxe de 4,3 euros par MWh transporté. Par contre, les Wallons et les Bruxellois contribueront indirectement au financement du déficit des communes par la nouvelle taxe régionale de voirie. Or, Elia est le gestionnaire national du réseau du transport d'électricité quelle qu'en soit la localisation. M. Thissen craint de voir des entreprises et des ménages wallons et bruxellois payer deux fois une contribution aux communes. Elia pourrait très bien inclure la

état, aangezien er een reglementering bestaat die bepaalt dat, wanneer een minister zijn of haar foto publiceert, de kosten voor die publicatie worden afgetrokken van het toegestane verkiezingsbudget van die minister. Er zijn zelfs periodes waarin de publicatie verboden is.

Verder herinnert de minister van Economische Zaken eraan dat zij samen met haar collega van Consumentenzaken verantwoordelijk is voor het toezicht op het fonds ter bestrijding van de overmatige schuldenlast. Eind 2003 komt het bedrag van de middelen van het fonds dat vermeld staat in het regeerakkoord, op een miljoen euro. Over de verdeling van die middelen plegen de twee bevoegde ministers nog overleg.

Artikelen 432 tot 434

De heer Thissen merkt op dat tijdens het overlegcomité van 22 september 2003 een akkoord is bereikt over de compensatie van de inkomsten van de gemeenten. Het akkoord houdt in dat er een compensatie komt voor de transmissie en dat elk gewest de mogelijkheid heeft om geheel of gedeeltelijk vrijgesteld te worden van de belasting.

Om juridisch geldig te zijn, vraagt de beslissing van het overlegcomité om een wijziging van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de gemeenschappen en de gewesten, en wel om twee redenen. Ten eerste moet voor de gemeenten de mogelijkheid worden ingevoegd om vrijgesteld te worden. Ten tweede moet het verzamelde geld door de gewesten worden doorgesluisd naar de gemeenten, door middel van de federale wet.

Dat brengt problemen mee inzake timing en inzake de hiërarchie van de normen. De minister heeft zelf toegegeven dat een wijziging van de bijzondere wet nodig is. De heer Thissen kan moeilijk aanvaarden dat men in de programmawet vooruitloopt op wat nog door een bijzondere wet gewijzigd moet worden. Die beslissingen komen er onder het voorwendsel dat er snel gewerkt moet worden. Men kan echter snel werken zonder daarom de fundamentele procedure-regels van het Parlement te overtreden.

Met betrekking tot de compensatieregelingen denkt de heer Thissen dat zij in werkelijkheid naast elkaar zullen bestaan. Het Vlaams Gewest zal aan Elia, dat voor het hele land werkt, een taks van 4,3 euro per getransporteerde MWh aanrekenen. De Walen en de Brusselaars zullen daarentegen zijdelings bijdragen tot de financiering van het deficit van de gemeenten, via de nieuwe gewestelijke wegenbelasting. Elia is echter de nationale beheerder van het netwerk voor elektriciteitstransport, waar dat ook plaatsvindt. De heer Thissen vreest dus dat Waalse en Brusselse gezinnen alsook de ondernemingen tweemaal een bijdrage aan de gemeenten zullen betalen.

redevance dans le prix du MWh transporté. Il en résulterait une augmentation pour tout le monde. Est-ce que la ministre peut garantir que la comptabilité analytique d'Elia permettra de bien déterminer ce qui est affecté aux uns et aux autres? Ne faudrait-il pas que la CREG s'occupe du contrôle du respect des règles de facturation d'Elia pour s'assurer qu'il n'y a pas de transfert d'une région vers l'autre?

La ministre concède que la façon dont on légifère en la matière ne respecte pas la hiérarchie normale des normes. Toutefois, c'est la meilleure construction juridique que le gouvernement ait pu trouver. Finalement, le respect des normes sera assuré du fait que les articles 432 à 434 ne pourront être exécutés s'il n'y a pas également une modification de la loi spéciale de financement de 1989. En effet, l'arrêté royal d'exécution, qui est nécessaire, ne peut être pris que lorsque les deux lois concernées auront été modifiées.

La ministre ne pense pas qu'il y ait un risque de double contribution. D'abord parce que, d'une part, chaque région a la faculté de ne pas appliquer la taxe Elia. Deuxièmement, parce que c'est le lieu de la consommation qui détermine qui est redevable.

En ce qui concerne la nécessité pour Elia de tenir une comptabilité analytique, la ministre fait observer que les outils dont dispose la CREG actuellement sont suffisants.

La ministre ne voit d'ailleurs aucun risque d'abus de la part d'Elia. La taxe est liée à la consommation et le lieu de la consommation est toujours connu.

Articles 440 à 442

M. Thissen constate que la disposition vise à postposer les délais pour se mettre en conformité jusqu'au 31 décembre 2005. Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas pris des dispositions plus tôt?

La ministre a déclaré que la demande de prolongation est notamment faite pour éviter à la Belgique une condamnation. Quels sont les autres motifs?

Quel est le planning de la ministre étant donné qu'il faut qu'elle se concerte avec sa collègue de la Protection de la Consommation?

Sur ce dernier point, la ministre de l'Économie déclare qu'elle espère déposer les projets de loi de transposition des directives en question au printemps 2004. Les deux cabinets travaillent ensemble sur ce dossier.

En ce qui concerne les nouveaux délais, la ministre souligne que la Belgique n'est pas le seul pays à ne pas

Elia zou perfect de bijdrage bij de prijs van de getransporteerde MWh kunnen tellen, wat een prijsverhoging voor iedereen zou betekenen. Kan de minister garanderen dat de analytische boekhouding van Elia goed kan onderscheiden wat voor de enen en voor de anderen bestemd is? Dient de CREG (de Commissie voor de regulering van de elektriciteit en het gas) niet te controleren of Elia de factureringsregels wel naleeft om uit te sluiten dat er overdrachten plaatsvinden van het ene naar het andere gewest?

De minister geeft toe dat er terzake wetgevend wordt opgetreden, zonder dat de gebruikelijke hiërarchie der normen wordt nageleefd. Dat is echter de beste juridische constructie die de regering heeft kunnen vinden. De normen zullen uiteindelijk wel worden nageleefd omdat de artikelen 432 tot 434 alleen kunnen worden uitgevoerd als ook de bijzondere wet der financiering van 1989 wordt gewijzigd. Het nodige uitvoeringsbesluit kan immers pas genomen worden nadat eerst de twee betrokken wetten gewijzigd zijn.

De minister denkt niet dat er een risico op dubbele belasting bestaat. Ten eerste, omdat ieder gewest zelf kan bepalen of het de Eliaheffing wil toepassen. Ten tweede omdat de plaats van het energieverbruik bepaalt wie moet betalen.

Wat de noodzaak voor Elia om er een analytische boekhouding op na te houden betreft, merkt de minister op dat de middelen waarover de CREG momenteel beschikt, voldoende zijn.

De minister ziet in Elia trouwens geen enkel risico van misbruik. De heffing is gekoppeld aan het verbruik en de plaats van verbruik is altijd gekend.

Artikelen 440 tot 442

De heer Thissen stelt vast dat die bepaling de termijnen om met de reglementering in overeenstemming te komen, wenst te verlengen tot 31 december 2005. Waarom heeft de regering daar niet eerder voor gezorgd?

De minister heeft gezegd dat de vraag om verlenging eigenlijk bedoeld is om te voorkomen dat België een veroordeling oploopt. Wat zijn de andere redenen voor de verlenging?

Wat is de planning van de minister, aangezien er overleg moet komen met haar collega van Consumentenzaken?

Inzake dat laatste punt, zegt de minister van Economische Zaken dat zij de wetsontwerpen voor de omzetting van de richtlijnen hoopt in te dienen in de lente van 2004. De twee kabinetten werken samen voor dat dossier.

Met betrekking tot de nieuwe termijnen, merkt de minister op dat België niet het enige land is dat de

encore avoir transposé les directives en question. Deuxièmement, le gouvernement précédent a déjà travaillé sur la transposition par arrêté royal. Finalement, la ministre a refusé de procéder ainsi pour deux raisons. La première en est qu'elle voulait impliquer le parlement dans le processus. La deuxième est, qu'en interférant par arrêté royal dans un domaine aussi technique que les télécommunications, on risque de créer pour les entreprises un environnement peu transparent où règne l'insécurité juridique. La ministre a préféré bien faire son travail malgré le fait que cela prenait plus de temps (printemps 2004). Entre-temps, les dispositions reprises aux articles 443 et 444 de la loi-programme habilite déjà l'IBPT à effectuer le travail préparatoire.

3. Articles 447 à 473 et 475

3.1. Exposé introductif du vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

L'article 447 permet au gouvernement de verser plus vite aux entreprises publiques autonomes telles que La Poste et la SNCB, des sommes à valoir sur les dotations de l'année budgétaire suivante sans que ces versements anticipés ne puissent toutefois dépasser les montants définitivement alloués dans ce budget de l'année suivante.

C'est pour garantir ce dernier aspect qu'un projet de loi de confirmation doit être introduit au plus tard fin avril de l'année budgétaire sur laquelle les sommes sont effectivement imputées.

Les articles 448 et 449 contiennent une disposition instaurant une exception à la règle concernant le paiement au personnel de 5% des plus-values. Cette exception s'applique uniquement à l'exercice 2003, plus particulièrement au «*push-down*». Cette mesure nécessite un accord du comité paritaire, ce qui est actuellement chose faite.

Les articles 450 à 465 transposent en droit belge la directive 2001/12/CEE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la libéralisation du trafic ferroviaire.

Les dispositions en question visent *grosso modo* les objectifs suivants :

- 1) Créer un cadre pour la reprise de la dette;
- 2) Supprimer les règles d'exception applicables à la comptabilité de la SNCB, de manière à ce qu'elles soient conformes aux normes de l'IAS;
- 3) Instaurer une séparation entre le gestionnaire d'infrastructure et la société d'exploitation et rendre le premier compétent pour les normes en matière de capacité et de tarification.

betrokken richtlijnen nog niet heeft omgezet. Bovendien heeft de vorige regering reeds aan de omzetting bij koninklijk besluit gewerkt. De minister wil niet zo tewerk gaan, en wel om twee redenen. Ten eerste wil zij het Parlement bij het proces betrekken. Ten tweede loopt men het risico, als men bij koninklijk besluit optreedt in een hoogtechnisch domein zoals telecommunicatie, dat er voor de ondernemingen een weinig transparante toestand ontstaat, waar de juridische onzekerheid hoogtij viert. De minister verkiest haar werk goed te doen, ook als dat meer tijd vergt (tegen de lente van 2004). Inmiddels verlenen de bepalingen in de artikelen 443 en 444 van de programmwet, het BIPT reeds de nodige machtiging om het voorbereidende werk te doen.

3. Artikelen 447 tot 473 en 475

3.1. Inleidende uiteenzetting door de vice-eerste ministerenminister van Begrotingen Overheidsbedrijven

Artikel 447 staat de regering toe aan autonome overheidsbedrijven zoals De Post en de NMBS sneller bedragen te storten in mindering van de dotaties van het volgende begrotingsjaar. Die vervroegde stortingen mogen echter de bedragen die op de begroting van het volgende jaar zijn opgevoerd, niet overschrijden.

Om dat te waarborgen moet een ontwerp van bevestigingswet ingediend zijn uiterlijk tegen eind april van het begrotingsjaar waarin de bedragen daadwerkelijk in mindering gebracht worden.

De artikelen 448 en 449 bevatten een uitzonderingsbepaling op de regel van de uitbetaling aan het personeel van 5% op de meerwaarden. Deze uitzondering is enkel toepasselijk op het boekjaar 2003, meer bepaald op de *push-down*. Deze maatregel vereist een akkoord van het paritair comité. Dit laatste is inmiddels verworven.

De artikelen 450 tot 465 zetten de richtlijn 2001/12/EG van het Parlement en de Raad van 26 februari 2001 om in Belgisch recht inzake liberalisering van het spoorwegverkeer.

Grosso modo bewerkstelligen deze bepalingen volgende doelstellingen :

- 1) Een kader scheppen voor de overname van de schuld;
- 2) De uitzonderingsregels voor de boekhouding van de NMBS afschaffen, zodat ze dezelfde zijn als deze voorgeschreven in de IAS-normen;
- 3) De infrastructuurbeheerder wordt afgesplitst van de exploitatiemaatschappij en zal bevoegd zijn voor capaciteits- en tarifieringsnormen.

Les articles 466 à 473 ont été insérés par voie d'amendement. Ils concernent l'augmentation de capital de la SNCB. Le ministre renvoie à l'exposé qu'il a donné dans la commission compétente de la Chambre (doc. Chambre, n° 51-473/28).

L'article 475 règle le transfert du personnel des entreprises publiques autonomes au service public. Il est entendu que ce transfert se fera sur une base volontaire, après concertation avec le Comité paritaire. Le projet pour lequel les membres du personnel pourront être utilisés ainsi que leur nombre seront déterminés par le ministre compétent. Les conditions auxquelles est soumis ce transfert sont également déterminées après concertation. Il ne s'agit pas tant d'un pool de mobilité, mais plutôt d'un détachement.

On essaiera de cette manière de faciliter la distribution des nouvelles cartes d'identité électroniques. Le personnel concerné pourrait être utilisé à cet effet dans les communes.

3.2. Discussion

M. Schoupe dénonce le fait que la présente loi-programme déroge à des principes importants, tels que celui de l'annualité du budget en vertu duquel les dépenses d'une exercice déterminé doivent être couvertes par les recettes de ce même exercice et ne peuvent pas être imputées sur des crédits qui n'ont pas encore été inscrits dans une loi. Or, on assiste, dans le cadre de la loi-programme à l'examen, à des glissements de crédits d'une année à l'autre. L'article 447 en est un exemple. De plus, il trouve que l'on doit rejeter la technique utilisée dans cette loi-programme par principe quand on poursuit des objectifs aussi importants que la réforme des chemins de fer.

Mme Durant entend surtout revenir sur les articles 450 et suivants qui règlent la transposition de la directive européenne sur la libéralisations du trafic ferroviaire.

Elle constate que le ministre prévoit une scission complète de la SNCB entre une société gestionnaire et une société d'exploitation. Tout ceci aura lieu dans le cadre d'un budget non remodelé. La tranche qui sera payée en 2003 ne peut être prévue comme une entrée de la SNCB en 2004. Il s'agit clairement d'un maquillage. C'est la SNCB qui préfinance le déficit de l'État à raison de 2 millions d'euros. La scission préconisée aura lieu, alors que, pendant la législature précédente, la Commission européenne avait considéré cette mesure radicale comme étant non absolument nécessaire pour atteindre l'objectif imposé par la directive. Le gouvernement précédent avait prévu un organe répartiteur et un office ferroviaire non scindés entièrement, ce qui avait emporté l'assentiment de la Commission. Il serait faux de prétendre que la scission totale préconisée par le ministre est nécessaire pour répondre aux impératifs européens. Le projet du

De artikelen 466 tot 473 werden ingevoegd bij amendement. Deze artikelen betreffen de kapitaalverhoging van de NMBS. De minister verwijst naar zijn uiteenzetting gegeven in de bevoegde Kamercommissie (stuk Kamer, nr. 51-473/28).

Artikel 475 regelt de overdracht van het personeel van autonome overheidsbedrijven naar de openbare dienst. Het is wel te verstaan dat deze overgang zal gebeuren op vrijwillige basis, na overleg met het paritair comité. Het project en het aantal personeelsleden dat kan ingezet worden, zal bepaald worden door de bevoegde minister. De voorwaarden van die overgang worden eveneens bepaald na overleg. Het gaat niet zozeer over een mobiliteitspool, maar om een detachering.

Op die manier wordt geprobeerd het uitreiken van de nieuwe identiteitskaarten vlotter te laten verlopen. De betrokken personeelsleden zouden daartoe in de gemeenten kunnen worden ingezet.

3.2. Bespreking

De heer Schoupe laakt het feit dat deze programmawet afwijkt van belangrijke principes, zoals de annualiteit van de begroting: uitgaven van een bepaald jaar moeten gedekt zijn door inkomsten van datzelfde jaar, ze kunnen niet worden aangerekend op kredieten die nog niet wettelijk werden vastgelegd. In deze programmawet ziet men verschuivingen van kredieten van het ene jaar naar het andere opduiken. Artikel 447 is daar een voorbeeld van. De techniek van deze programmawet vindt hij bovendien principieel verwerpelijk als het om zulk een belangrijke objectieven gaat als de hervorming van de spoorwegen.

Mevrouw Durant wil vooral ingaan op de artikelen 450 en volgende die de Europese richtlijn betreffende de liberalisering van het spoorvervoer omzetten.

Zij stelt vast dat de minister een volledige splitsing van de NMBS in een beheermaatschappij en een exploitatiemaatschappij op het oog heeft. Dat alles zonder budgettaire aanpassingen. De schijf die in 2003 wordt betaald, kan niet beschouwd worden als inkomsten van de NMBS voor 2004. Het gaat duidelijk om een opsmukoperatie. De NMBS prefinanciert het tekort van de Schatkist met 2 miljoen euro. De vooropgestelde splitsing zal plaatsvinden, terwijl de Europese Commissie tijdens de vorige zittingsperiode had geoordeeld dat zulks een radicale maatregel was die niet absoluut nodig was om het doel van de richtlijn te bereiken. De vorige regering wilde een verdeelorgaan en een spoordienst oprichten die niet volledig van elkaar gescheiden waren. De Commissie was het daarmee eens. Het is onjuist te beweren dat de volledige splitsing die de minister nastreeft, noodzakelijk is om te voldoen aan de Europese eisen. Het ontwerp

gouvernement précédent n'eût pas été non plus une situation unique en Europe, comme le prétendent ses détracteurs. Il aurait eu au moins le mérite de renforcer la SNCB pour affronter l'avenir, et plus particulièrement dans le domaine du trafic des voyageurs.

Ce à quoi l'on assiste maintenant a tout l'air de plaire au Parlement flamand, qui n'arrête pas de plaider pour une régionalisation du rail.

Le ministre prétend que le TEC et De Lijn n'investiront pas dans une entreprise qui va mal. Or, la question n'est pas là. La vraie question est comment faire exécuter une mission fédérale par les niveaux régionaux. La solution présentée par le ministre rencontre la thèse flamande, puisqu'elle permet de donner à la société d'exploitation une plus grande autonomie régionale, ce qui n'est pas un problème en tant que tel, mais bien dans la situation actuelle du réseau. Tout le monde sait que le réseau est plus ancien en Wallonie, et s'y trouve en mauvais état. Il n'est, par exemple, pas raccordé à Bruxelles par 4 voies, comme c'est le cas du côté flamand.

Le but inavoué est de scinder la SNCB, non pas par une loi spéciale, mais par une simple décision de gestion, prise par arrêté royal, concerté en Conseil des ministres. Le Roi disposera en effet d'une délégation de pouvoir par l'entremise de la loi-programme en discussion.

Pourquoi n'adopte-t-on pas une structure proche de celle conçue par la France ?

En dehors de l'aspect structurel, il y a la faiblesse des moyens financiers: le budget ne prévoit pas de moyens pour le maintien des missions de base de la SNCB, c'est-à-dire le transport des passagers, y compris sur les lignes secondaires.

Un autre faux argument serait que la SNCB serait elle-même demanderesse pour une telle scission complète. Ceci ne peut constituer un argument, puisqu'on part de l'idée que c'est l'État qui doit fixer les priorités. Sinon, l'on tombe dans une situation où c'est la libération la plus profitable qui prévaut.

Il est vrai aussi que la SNCB doit valoriser au mieux ses atouts, mais il est clair que cela doit se faire sans la précipitation suspecte avec laquelle se mène actuellement le débat qui ira se perdre via le Forum institutionnel.

L'idée sous-jacente semble être que les régions s'occuperont désormais des transports de passagers par le biais des seules lignes de bus, et que la SNCB ne s'occupera plus que des lignes rentables.

M. Siquet admet que le ministre prépare l'ouverture du marché. Mais qu'en est-il du statut du personnel? Il y a en effet une grande restructuration en vue.

M. Schouppe formule ses remarques sous réserve, puisque les textes définitifs et le rapport de la Cham-

van de vorige regering zou ook geen unicum geweest zijn in Europa, in tegenstelling tot wat de tegenstanders ervan beweren. Het had ten minste de verdienste de NMBS te versterken voor de toekomst, in het bijzonder wat het personenverkeer betreft.

Wat nu gebeurt lijkt op maat gesneden voor het Vlaams Parlement, dat aldoor pleit voor een regionalisering van het spoor.

De minister beweert dat de TEC en De Lijn niet zullen investeren in een bedrijf dat in een kwade geur staat. Daar gaat het echter niet over. Waar het om gaat is hoe men een federale taak door de gewesten kan laten uitvoeren. De oplossing die de minister voorstelt, ligt in de lijn van de Vlaamse verwachtingen, aangezien de exploitatiemaatschappij meer regionale autonomie krijgt, wat op zich geen probleem is, maar wel in de huidige toestand van het net. Iedereen weet dat het net in Wallonië ouder is en in slechte staat. Er bestaat bijvoorbeeld geen viersporenverbinding met Brussel, zoals dat in Vlaanderen wel het geval is.

Het verkapte streefdoel is een opsplitsing van de NMBS, niet bij bijzondere wet maar door een gewone beleidsbeslissing bij een in de Ministerraad overlegd koninklijk besluit. De Koning zal immers via de onderhavige programmawet beschikken over een bevoegdheidsoverdracht.

Waarom ontwerpt men geen structuur naar Frans model?

Naast het structurele aspect zijn er de ontoereikende financiële middelen: de begroting heeft geen middelen vrijgemaakt voor het behoud van de basisopdrachten van de NMBS, namelijk het personenvervoer, ook op de secundaire verbindingen.

Een ander oneigenlijk argument is dat de NMBS zelf vragende partij is voor een volledige splitsing. Dat kan geen argument zijn, aangezien het uitgangspunt is dat de Staat de prioriteiten vastlegt. Anders vervalt men in een toestand waarbij de meest voordelige liberalisering voorgaat.

Weliswaar moet de NMBS haar troeven zo goed mogelijk uitspelen, maar dan zonder de argwaan wekkende haast waarmee het debat, dat in het Institutioneel Forum zal verzanden, thans gevoerd wordt.

Blijkbaar is het achterliggende idee dat de gewesten voortaan uitsluitend met bussen voor het reizigersvervoer zullen zorgen, terwijl de NMBS zich nog alleen met de rendabele lijnen zal inlaten.

De heer Siquet geeft toe dat de minister het openstellen van de markt voorbereidt. Maar wat gebeurt er met het statuut van het personeel? Er hangt inderdaad een zware herstructurering in de lucht.

De heer Schouppe spreekt zich slechts uit onder voorbehoud, vermits de definitieve teksten en het ver-

bre des représentants ne sont pas encore disponibles. L'intervenant constate également que certains aspects de la loi-programme n'ont pas du tout été commentés à la Chambre. Il ne sera rassuré que lorsque certains textes auront été soumis à un large débat dans une enceinte élargie.

La réforme projetée des chemins de fer est trop profonde pour qu'on puisse ne pas s'y attarder en détail.

La tendance générale qui se dessine est de séparer entièrement la SNCB en deux parties, à savoir une partie infrastructure et une partie opérations. Le gouvernement suit en cela les modèles britannique, néerlandais et français, ce qui correspond parfaitement à la philosophie qui est celle de la Commission européenne en la matière. De par son expérience, M. Schoupe estime toutefois que le modèle allemand garantit mieux une bonne collaboration des deux composantes et une meilleure interaction, ce qui est de nature à assurer un développement harmonieux à brève et à longue échéance. Ce modèle garantit également une intervention rapide des autorités si certains développements devaient échouer au niveau de l'exploitation au jour le jour.

Un choix plus approprié pour la section infrastructures est optimal pour l'exploitation. Sur ce point, le modèle britannique s'est avéré néfaste. Aux Pays-Bas aussi, les choses se sont mal passées pour les chemins de fer.

Les chemins de fer néerlandais (NS), qui étaient, il y a une quinzaine d'années, la société la plus performante en Europe, ont appliqué la conception européenne de manière volontariste, en scindant la gestion en 4 parties :

- la division cargo, qui a été immédiatement vendue à une société allemande;
- l'infrastructure;
- l'exploitation;
- le réseau et la gestion des voies.

L'interprétation extrême donnée à la directive européenne a eu pour conséquence que tout échec partiel a entraîné une catastrophe pour l'ensemble. Les chemins de fer néerlandais ne s'occupent plus que des opérations du transport des passagers, tandis que toutes les autres composantes nécessaires sont aux mains d'autres organisations, ce qui n'est certainement pas un exemple de bonne collaboration. L'infrastructure n'a plus, dans l'exploitation des NS de véritable interlocuteur à qui s'adresser.

En France, une autre philosophie a prévalu. La scission avait principalement pour but de transférer les dettes du passé eu Réseau ferré de France (RFF), ce qui devait permettre à la SNCF de travailler à moindre coût. La RFF fixe l'indemnité d'exploitation et approuve les voies. La conséquence en est que nos

slag van de Kamer van volksvertegenwoordigers nog niet voorhanden zijn. Daarnaast stelt spreker vast dat bepaalde aspecten van de programmawet in de Kamer helemaal niet zijn becommentarieerd. Hij zal pas gerust zijn als deze of gene teksten eerst in een breed forum zijn besproken.

Voor wat de spoorwegen betreft, is de voorliggende hervorming te diepgaand, om er niet uitvoerig op in te gaan.

De algemene tendens is de volledige splitsing in twee delen, zijnde infrastructuur en operaties. De regering volgt aldus het Britse, het Nederlandse en het Franse model wat weliswaar perfect beantwoordt aan de filosofie van de EU-Commissie, maar op basis van zijn ervaring meent de heer Schoupe dat het Duitse model een betere garantie biedt voor de goede samenwerking van de beide componenten en een betere wisselwerking tussen beide garandeert, wat een harmonieuze uitbouw verzekert op korte en lange termijn. Het waarborgt tevens een snel ingrijpen van de autoriteiten, bij het falen van bepaalde ontwikkelingen in de dagdagelijkse exploitatie.

Een meer aangepaste keuze voor de afdeling infrastructuur is optimaal voor de exploitatie. Het Britse model is, wat dat betreft, nefast geweest. Ook in Nederland is het slecht gegaan met de spoorwegen.

Daar waar de Nederlandse Spoorwegen (NS) een 15-tal jaar geleden de beste maatschappij was van Europa, heeft ze zeer voluntaristisch de EU-visie doorgevoerd, door het beheer in 4 delen op te splitsen :

- de cargodivisie, die terstond werd doorverkocht aan een Duits bedrijf;
- de infrastructuur;
- de exploitatie;
- het netwerk en-rijbaanbeheer.

Deze extreme interpretatie van de EU-richtlijn leidde ertoe dat elk klein falen van een onderdeel een catastrofe betekende voor het geheel. De NS houdt zich nog enkel met de operaties voor passagiersvervoer bezig terwijl al de andere noodzakelijke componenten in handen van andere organisaties zijn, en dat is zeker geen toonbeeld van goede samenwerking. Binnen de NS-exploitatie is niemand meer de echte gesprekspartner naar de infrastructuur toe.

In Frankrijk werd de zaak op een andere filosofie gestoeld. De splitsing had voor een groot deel als bedoeling de schulden uit het verleden mee te geven aan de *Réseau ferré de France* (RFF). Op die manier kon de SNCF tegen een lagere kostprijs werken. De RFF legt de gebruiksvergoeding vast en keurt de rijpa-

liaisons internationales se voient tellement pénalisées que la SNCB a dû renoncer à ses liaisons avec le Sud de la France. Les Belges ont maintenant intérêt à se rendre dans le Nord de la France (par exemple, à Lille), et de prendre de là une liaison nationale plutôt que d'emprunter une ligne internationale au départ de la Belgique. Le traitement différencié en fonction du type de transport est une discrimination qui frappe le SNCB en France.

M. Schouppe revient à nouveau sur son affirmation selon laquelle une scission totale débouchera sur des décisions antinomiques.

Actuellement, quand la SNCB veut effectuer des travaux d'entretien, elle prévoit de le faire la nuit et le week-end, afin de ne pas entraver l'exploitation et de permettre aux navetteurs de rejoindre leur lieu de travail sans problème. Dans les pays où l'exploitation et l'infrastructure sont totalement scindées, tel n'est plus le cas: l'entretien a lieu la journée, au grand mécontentement des voyageurs, qui subissent ainsi des retards considérables. Dans certains pays, tels que la Grande-Bretagne et la Suède, on ferme même certains tronçons pendant un certain temps, en vue de procéder à l'entretien, sans qu'il y ait de concertation préalable.

Dans son exposé, le ministre a surtout voulu contrer les arguments des syndicats, qui souhaitent garder un seul employeur car cela permettrait de garantir l'uniformité du statut. Tel n'est pas le souci principal de l'intervenant, qui souhaite surtout que l'exploitant principal soit associé à la gestion de l'infrastructure. C'est d'autant plus important pour l'avenir que les acteurs individuels devront s'adapter au système à commande électronique choisi.

Cette évolution rendra la compatibilité technique entre la locomotive et les signaux encore plus importante. Le transport de la signalisation sous la responsabilité du gestionnaire de réseau, handicapera gravement l'électronisation de l'ensemble du système. Tel ne saurait être l'objectif du gouvernement.

Selon lui, le meilleur modèle est le modèle allemand, en ce qui concerne la paix sociale également.

M. Thissen trouve qu'il est regrettable de mettre une pareille réorganisation dans une loi-programme, ce qui empêche aux parlementaires d'effectuer un travail de qualité. Il n'y a en outre aucune urgence qui justifie pareille procédure.

L'UE n'exige pas de scission, tant que les obligations comptables sont exécutées. L'on peut se demander pourquoi le gouvernement veut anticiper sur les exigences de l'UE dans d'autres domaines, qui ne seront connues qu'en 2007. L'avenir de 40 000 emplois est en jeu.

den goed. Dat heeft tot gevolg dat onze internationale verbindingen zo gepenaliseerd zijn, dat de NMBS haar verbindingen naar het Zuiden moet laten vallen. De Belgen hebben er nu belang bij naar Noord-Frankrijk te reizen (bijvoorbeeld Rijsel) en daar een nationale verbinding te nemen in plaats van vanuit België internationaal te gaan reizen. De andere behandeling naargelang het type van vervoer is een discriminatie die de NMBS in Frankrijk te beurt valt.

De heer Schouppe komt nog even terug op zijn bewering dat de volledige splitsing leidt tot antinomistische beslissingen.

Wanneer de NMBS nu onderhoudswerken wil uitvoeren, gaat ze die 's nachts en tijdens het weekend plannen. Op die manier wordt de exploitatie niet gehinderd, en kunnen de pendelaars zonder problemen op hun werk geraken. In landen met een volledige scheiding tussen de exploitatie en de infrastructuur gebeurt dat nu reeds zo niet meer: daar gebeurt het onderhoud overdag, tot grote ergernis van de reizigers, die zo grote vertragingen ondervinden. In sommige landen zoals in Groot-Brittannië en Zweden, worden aldus zelfs hele stukken tracé gedurende een bepaalde termijn afgesloten voor onderhoud, zonder overleg.

De minister heeft in zijn betoog vooral de vrees van de vakbonden gecounterd, die slechts één werkgever willen behouden, als gage voor een éénvormig statuut. Daar ligt zelfs de voornaamste drijfveer niet van spreker; wat hem vooral bekommert is het betrekken van de belangrijkste exploitant bij de infrastructuurbeheerder. Dat is des te belangrijker naar de toekomst toe, omdat de individuele actoren zich zullen moeten aanpassen aan het gekozen elektronisch bestuursstelsel.

Daardoor dringt een technische compatibiliteit zich des te meer op tussen loco en seinen. Door het overhevelen van deze seininrichting naar de uitbater van het net, ontstaat een ernstige handicap voor het elektroniseren van het ganse systeem. Dat kan toch niet de bedoeling zijn.

Het best van al werkt volgens hem het Duitse model, ook voor de sociale vrede.

De heer Thissen vindt dat het jammer is dat zo'n belangrijke reorganisatie in een programmawet terecht komt. Het belet de parlementsleden kwaliteitsvol werk te leveren. Bovendien is er geen spoed mee gemoeid, zodat die werkwijze niet verantwoord is.

De EU eist geen splitsing, als de boekhoudkundige regels maar worden nageleefd. Het is de vraag waarom de regering wil vooruitlopen op de eisen van de EU op andere gebieden, die eerst in 2007 gekend zullen zijn. De toekomst van 40 000 banen staat op het spel.

Le parlement a un vrai devoir de sécurisation du réseau, et il s'en réfère à l'exposé de M. Schouppe pour le prouver. Il faut tirer les leçons des événements en Grande-Bretagne, où existent des conflits d'intérêts continus. L'intervenant estime que le parlement doit prendre son temps et organiser des auditions.

Le texte, tel qu'il est présenté, est une loi de pouvoirs spéciaux.

Les dotations anticipées arrangent évidemment les entreprises publiques, mais il faut se réaliser qu'il y a dès à présent plus aucun contrôle du parlement.

Quant au personnel, il est inquiet. Le Conseil d'État a imposé une concertation avec les régions, et une concertation au sein du comité paritaire national. Il résulte de cette critique que les transferts de personnel, bien que volontaires, recèlent en fait des transferts de compétences déguisés. Il est par ailleurs intéressant de noter à cet égard que l'avis du Conseil d'État a été rendu par une chambre flamande; il est préféré que cet avis soit rendu par l'assemblée générale. La question du statut des excédentaires n'a pas été évoquée. Ceci demeure très flou, et l'on se demande où ces gens vont devoir travailler, et quelles sortes de travaux ils devront exécuter.

Au niveau de «*corporate governance*», il y a également à redire.

L'on voit qu'il y a un comité de direction, qui est indépendant du réseau «majoritairement», comme le dit le projet de loi. Pourquoi majoritairement? Les clients peuvent avoir un apport déterminant.

L'actionnariat sera pour partie entre les mains de l'État, qui se réserve par ailleurs 80% des droits de vote. Comment seront répartis les actions? L'État conservera-t-il un *golden share*?

Le conseil d'administration aura un nombre de membres qui reste à déterminer par arrêté royal, après délibération en Conseil des ministres. Il s'agit là d'une porte d'entrée des régions. De là à se réaliser qu'il y aura une discussion sur le financement qui mènera inévitablement à la régionalisation progressive des activités, il n'y a qu'un pas.

Mme Durant tire de ce débat des conclusions proches de celles de M Schouppe.

Elle conclut toutefois autrement en ce qui concerne le danger de régionalisation.

Elle répète que l'UE n'impose pas de scission de l'ampleur de celle prévue par le gouvernement.

Pourquoi pas dès lors ne pas avoir opté pour un amendement du système ancien, déjà négocié avec l'Europe.

Outre la régionalisation du chemin de fer en tant que tel, elle craint pour la régionalisation(= diversifi-

Het is de plicht van het parlement te zorgen voor de veiligheid van het net, en als bewijs haalt spreker de uiteenzetting van de heer Schouppe aan. Men moet lessen trekken uit wat gebeurd is in Groot-Brittannië, waar voortdurend belangenconflicten bestaan. Spreker meent dat het parlement zijn tijd moet nemen en hoorzittingen organiseren.

De tekst zoals hij voorligt, is een bijzondere machtigingswet.

De vervroegde dotaties komen de overheidsbedrijven natuurlijk goed uit, maar men moet er zich bewust van zijn dat er nu reeds geen controle door het parlement meer is.

Het personeel maakt zich zorgen. De Raad van State heeft overleg met de gewesten opgelegd en overleg in de nationale paritaire commissie. Uit die kritiek blijkt dat achter de personeelsoverdrachten, die weliswaar vrijwillig zijn, eigenlijk bevoegdheidsoverdrachten schuilgaan. Tevens is het interessant dat het advies van de Raad van State door een Vlaamse kamer werd gegeven; hij had liever gezien dat het advies door de algemene vergadering werd verstrekt. Over het probleem van het statuut van de overtollige personeelsleden werd niets gezegd. Dat blijft heel vaag. Het is zeer de vraag waar die mensen zullen moeten werken en wat voor werk ze zullen moeten uitvoeren.

Ook wat de *corporate governance* betreft, valt er wat op te merken.

Men ziet dat er een directiecomité is, waarvan volgens het wetsontwerp «de meerderheid» onafhankelijk is van het net. Waarom de meerderheid? De inbreng van de klanten mag doorslaggevend zijn.

De aandelen zullen gedeeltelijk in handen van de Staat zijn, die zich overigens 80% van de stemmen voorbehoudt. Hoe zullen de aandelen worden verdeeld? Zal de Staat een *golden share* houden?

Het ledental van de raad van bestuur moet nog worden bepaald bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad. Voor de gewesten staat de deur op een kier. De volgende stap is dat er een discussie komt over de financiering, die onvermijdelijk tot de geleidelijke regionalisering van de activiteiten zal leiden.

De conclusies van mevrouw Durant verschillen niet veel van die van de heer Schouppe.

Wat het regionaliseringsgevaar betreft, komt ze evenwel tot een andere conclusie.

Ze herhaalt dat de EU niet zo'n omvangrijke *splitting* oplegt als de regering plant.

Waarom heeft men niet gekozen voor een aanpassing van het oude systeem, waarover reeds met «Europa» onderhandeld is?

Ze vreest niet alleen de regionalisering van de spoorwegen op zich, maar ook de regionalisering (=

cation) du concept du rôle que des chemins de fer doivent jouer en tant que transporteur dans chaque région.

Le vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques souhaite tout d'abord souligner que la réforme soumise au parlement n'est pas imposée par la réglementation européenne, mais qu'elle résulte d'un choix du gouvernement concernant la manière dont la législation européenne en la matière doit être exécutée.

Pour le ministre, il convient toutefois de faire la distinction entre les critiques qui s'adressent au modèle choisi par le gouvernement et celles qui concernent les règles européennes. En effet, les critiques que certains commissaires ont exprimées portent sur la réglementation européenne, que le gouvernement belge n'a jamais soutenue, mais qui a bel et bien été adoptée. Le ministre est convaincu que les règles applicables au transport des passagers, et probablement aussi celles qui concernent le transport des marchandises, entraîneront un appauvrissement, en d'autres termes, moins de transports publics. Cependant, le gouvernement peut tout au plus corriger, en marge, une série d'effets secondaires.

Selon le ministre, une scission entre le régulateur et les gestionnaires de l'infrastructure, comme c'est le cas en France, serait contre-productive, car le régulateur n'est jamais responsable de ce qu'il décide, car c'est non pas lui, mais le gestionnaire, qui est chargé de l'exécution.

Le modèle qui avait été approuvé par le précédent gouvernement se fondait quelque peu sur le modèle français, il comprenait un institut des chemins de fer, chargé de prendre les décisions, et, parallèlement, l'opérateur et le gestionnaire de l'infrastructure. Le grand danger est que l'organe de régulation prenne des décisions qui ne sont pas applicables en pratique.

Conformément au texte à l'examen, le régulateur doit prendre la responsabilité de ses décisions, car il est également chargé de la gestion. La conséquence en est qu'il y a une scission entre le gestionnaire et l'opérateur, car il n'y en a pas entre le gestionnaire et le régulateur.

L'opérateur continuera à détenir une participation dans le gestionnaire d'infrastructure, avec une structure de décision différente au niveau de la direction de sorte qu'il subsistera entre les deux des interconnexions pratiques, alors que les décisions stratégiques seront prises de manière indépendante. Telle est la meilleure manière de garantir que les décisions seront applicables sur le terrain. Les autres opérateurs pourront s'adresser à une direction indépendante de l'opérateur principal. On parviendra ainsi à un équilibre: le régulateur ne prendra pas de décisions qui seraient dictées par une connaissance pratique insuffisante du secteur et le gestionnaire aura un lien structurel avec l'opérateur, mais au niveau de la direction, il

de diversification) van de inhoud van de rol die de spoorwegen in elk gewest zullen moeten spelen.

De vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven wenst eerst te onderstrepen dat de voorliggende hervorming niet wordt opgedrongen door de Europese regelgeving, maar wel een keuze is van de regering over de wijze waarop de Europese regelgeving terzake uitgevoerd wordt.

Voor de minister moet er wel een onderscheid gemaakt worden tussen de kritiek op het model van de regering en de kritiek op sommige Europese regels. De kritiek die enkele commissieleden hebben geuit, betreft immers veeleer de Europese regelgeving, die de Belgische regering nooit heeft gesteund, maar die wel beslist is. De minister is er vast van overtuigd dat de regels voor het personenvervoer, en waarschijnlijk ook deze inzake goederenvervoer, op termijn een verarming betekenen, in de zin van minder openbaar vervoer. De regering kan evenwel hoogstens een aantal neveneffecten in de marge corrigeren.

Volgens de minister is een scheiding tussen regulator en infrastructuurbeheerder, zoals in Frankrijk, contraproductief, want de regulator is nooit verantwoordelijk voor wat hij beslist, aangezien niet hij, maar de beheerder moet uitvoeren.

Het model dat door de vorige regering werd goedgekeurd, baseerde zich enigszins op dit Franse model, met een spoorweginstituut dat instond voor het nemen van de beslissingen en daarnaast de operator en de infrastructuurbeheerder. Het grote gevaar is een regulerend orgaan dat beslissingen kan nemen die in de praktijk niet uitvoerbaar zijn.

Ingevolge de voorliggende tekst moet de regulator ook verantwoordelijkheid opnemen voor zijn beslissingen, want hij moet ook beheren. Het gevolg hiervan is dat, omdat er geen scheiding is tussen beheerder en regulator, er wel een scheiding is tussen beheerder en de operator.

De operator zal een deelneming in de infrastructuurbeheerder blijven bezitten, met een andere beslissingsstructuur op directieniveau, zodat tussen beiden praktische interconnecties blijven bestaan terwijl de beleidsbeslissingen onafhankelijk gebeuren. Dit is de beste waarborg voor beslissingen die de toetsing aan de praktijk aankunnen. Andere operatoren kunnen zich dan wenden tot een directie die losstaat van de grootste operator. Op die manier is een evenwicht gevonden, waardoor de regulator geen beslissingen zal nemen met te weinig praktische kennis over de sector en waardoor de beheerder een structurele band heeft met de operator, maar waarbij toch op het directieniveau een scheiding bestaat door een meerderheid

y aura quand même une scission grâce à la présence d'une majorité d'administrateurs indépendants au sein du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure. L'État aura néanmoins une prédominance au sein du conseil d'administration.

Ce modèle n'est pas idéal, il se pourrait que le gouvernement constate après un certain temps qu'une autre structure présente plus d'avantages.

En ce qui concerne le personnel, le gouvernement souhaite maintenir son statut unique et faire relever les travailleurs de la SNCB et du gestionnaire de l'infrastructure d'une même commission paritaire, ce qui permettra de préserver l'unicité du dialogue social.

Le ministre n'est pas d'accord avec l'affirmation selon laquelle la modification proposée serait une des plus importantes réorganisations de la SNCB depuis sa création. Selon le ministre, la SNCB connaîtra encore des défis bien plus considérables, comme celui de rendre compétitif le transport de marchandises.

Pour ce qui est des remarques relatives à une régionalisation éventuelle de la SNCB, le ministre souligne qu'une scission n'est pas une régionalisation. Si le gouvernement wallon ou le gouvernement flamand souhaitent développer l'activité ferroviaire, ils pourront décider, à partir de 2006, de créer leur propre société de chemins de fer et ils ne seront pas obligés d'investir dans la SNCB.

Le débat sur la scission est suranné; la véritable discussion concernera le transport des marchandises, et en particulier la question de savoir si une société belge continuera de travailler dans ce secteur. Le ministre fait référence, en l'occurrence, à la Deutsche Bundesbahn, qui a plus ou moins absorbé le transport des marchandises aux Pays-Bas. En Belgique, on a déjà tenté de créer une filiale qui serait chargée du transport des marchandises, à savoir *B-Cargo*. Il n'y avait toutefois pas de consensus à ce sujet au sein de l'entreprise. Le défi consiste à faire en sorte de créer une entité chargée du transport des marchandises qui puisse travailler de manière indépendante et qui soit concurrentielle, sinon, la SNCB sera condamnée à payer des amendes considérables à la Commission européenne (*cf.* Deutsche Post). Tel est le véritable défi auquel la SNCB sera confrontée, et non pas la régionalisation.

M. Schouppe est d'accord avec le ministre en ce qui concerne la régionalisation. Il ajoute qu'aucune région n'investira dans l'infrastructure ferroviaire, ni même ne la cofinancera, en raison des risques financiers.

Pour ce qui est du lien de subordination entre la société d'exploitation et la société chargée de l'infrastructure, M. Schouppe signale que selon le ministre, l'autonomie du gestionnaire de l'infrastructure par rapport à son actionnaire, à savoir, la

van onafhankelijke bestuurders in de raad van bestuur van de infrastructuurbeheerder op te nemen. De Staat zal wel dominant aanwezig zijn in de raad van bestuur.

Dit model is geen ideaal model; het kan zijn dat de regering na verloop van tijd tot de vaststelling komt dat een andere structuur meer voordelen biedt.

Inzake personeel wenst de regering het eenheidsstatuut van het personeel te behouden en de werknemers van de NMBS en van de infrastructuurbeheerder onder één nationaal paritair comité te laten ressorteren, met een eenheid van sociale dialoog als gevolg.

De minister is het niet eens met de stelling dat de voorliggende wijziging één van de belangrijkste reorganisaties van de NMBS zijn sinds haar ontstaan. Volgens de minister staat de NMBS nog voor veel ingrijpendere uitdagingen, bijvoorbeeld het concurrentieel maken van het goederenvervoer.

Wat de opmerkingen over een eventuele regionalisering van de NMBS betreft, onderstreept de minister dat de splitsing geen regionalisering is. Als de Vlaamse of de Waalse regering spooractiviteit willen ontwikkelen, dan kunnen zij vanaf 2006 beslissen een eigen spoorwegmaatschappij op te richten en moeten zij er niet voor opteren om te investeren in de NMBS.

Het debat over de splitsing is achterhaald; het debat zal in de eerste plaats over het goederenvervoer gaan, namelijk de vraag of er nog een Belgische maatschappij op dat vlak actief is. De minister verwijst hierbij naar de Deutsche Bundesbahn die het Nederlands goederenvervoer nagenoeg opgeslorpt heeft. Er zijn in België reeds pogingen gedaan om een filiaal voor goederenvervoer op te richten, namelijk *B-Cargo*. Er was evenwel geen sociale consensus hierover binnen het bedrijf. De uitdaging is ervoor te zorgen dat er een entiteit voor het goederenvervoer komt, die afzonderlijk kan werken en concurrentieel is, zo niet zal de NMBS veroordeeld worden tot het betalen van aanzienlijke boetes aan de Europese Commissie (*cf.* Deutsche Post). Dat is de echte uitdaging voor de NMBS, niet de regionalisering.

De heer Schouppe is het eens met de minister wat de regionalisering betreft. Hij voegt eraan toe dat geen enkel gewest zal investeren in spoorweginfrastructuur, zelfs niet co-financieren, wegens de financiële risico's.

Wat het ondergeschikt verband tussen de exploitatiemaatschappij en de infrastructuurmaatschappij betreft, stipt de heer Schouppe aan dat volgens de minister de autonomie van de infrastructuurbeheerder tegenover zijn aandeelhouder, zijnde exploitatie-

société d'exploitation, doit être garantie. Cependant, l'article 453, § 3, alinéa 2, dispose que la majorité des administrateurs doivent être indépendants de la SNCB. Quel est le sens de cette disposition ?

D'après le ministre, cet article implique que ces administrateurs doivent être indépendants de l'opérateur et être employés non pas par la SNCB, mais bien par le nouveau gestionnaire de l'infrastructure.

Concernant *B-Cargo*, M. Schouppe estime que le texte à l'examen constitue en réalité un pas en arrière par rapport au plan originel. Les chiffres sont explicites : tant que *B-Cargo* devra prendre en charge, d'une manière ou d'une autre, les charges qui pèsent sur le service universel, elle ne pourra pas s'en sortir.

M. Schouppe fait référence à la grève à laquelle est confrontée actuellement une filiale de la SNCB. La privatisation et la scission de la société entraînent l'allongement du temps de travail, qui passe de 36 à 38 heures, et la suppression du jour au lendemain de nombreux avantages dont bénéficiait le personnel statutaire. Le ministre se rend-il compte que la viabilité de *B-Cargo* dépendra notamment de ce que l'on fera d'ABX ? Le ministre a évoqué une sanction financière de la Commission européenne. Et bien, avec les structures existantes, *B-Cargo* ne transportera plus, en 2004, que 48 millions de tonnes de marchandises, au lieu de 58 millions l'année précédente, alors que l'activité augmente dans les ports. Cela signifie que le transport conteneur supplémentaire échappera à la SNCB et reviendra à d'autres sociétés. De nouvelles sociétés seront créées, surtout dans le domaine du transport des marchandises.

Le ministre estime que les marchandises seront plutôt transportées par voie routière.

4. ARTICLES 476 À 482

4.1. Exposé introductif du ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale

Les articles 476 et 477 concernent le transport ferroviaire. Le ministre souhaite grâce à ces articles obtenir une année supplémentaire pour abolir, modifier, compléter ou remplacer les arrêtés relatifs aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. La raison en est que la possibilité de réviser l'arrêté royal du 12 mars 2003, y compris la possibilité de créer l'institut des chemins de fer, expire le 14 juin 2004. Dans cette loi-programme, de nouvelles compétences sont attribuées au Roi. Le report de la date d'expiration au 15 juin 2005 maintient toutes les possibilités ouvertes pour décider de la régulation des activités de chemins de fer en fonction de la restructuration de la SNCB.

maatschappij, gegarandeerd moet zijn. Evenwel stelt artikel 453, § 3, tweede lid, dat de meerderheid van de bestuurders onafhankelijk van de NMBS moet zijn. Wat betekent dat ?

Volgens de minister houdt dit artikel in dat deze bestuurders onafhankelijk van de operator zijn en niet in loonverband met de NMBS staan, maar in loonverband met de nieuwe infrastructuurbeheerder.

Wat *B-Cargo* betreft, meent de heer Schouppe dat de voorliggende tekst in feite een stap achteruit is tegenover het oorspronkelijke plan. De cijfers liegen er niet om : zolang *B-Cargo* op de één of andere manier haar deel van de lasten die wegen op de universele dienstverlening moet dragen, zal *B-Cargo* er nooit geraken.

De heer Schouppe verwijst naar de staking waar een dochtermaatschappij van de NMBS nu mee geconfronteerd werd. De privatisering en de afsplitsing van de maatschappij heeft tot gevolg dat de arbeidsduur van 36 op 38 uur wordt gebracht en dat voor het statutair personeel heel wat voordelen van de ene dag op de andere worden afgeschaft. Realiseert de minister zich wel dat de leefbaarheid van *B-Cargo* mede zal bepaald worden door de stappen die inzake ABX worden gezet ? De minister verwees naar de financiële bestraffing door de Europese Commissie. Welnu, met de bestaande structuren voor *B-Cargo* zal in 2004 nog ongeveer 48 miljoen ton goederen worden vervoerd in plaats van 58 miljoen ton het jaar tevoren, terwijl de activiteit in de havens stijgt. Dit betekent dat het bijkomend containervervoer zal ontsnappen aan de NMBS en door andere maatschappijen vervoerd. Vooral inzake goederenvervoer zullen nieuwe maatschappijen worden opgericht.

Volgens de minister zullen goederen veeleer langs de weg worden vervoerd.

4. ARTIKELEN 476 TOT 482

4.1. Inleidende uiteenzetting door de minister van Mobiliteit en Sociale Economie

De artikelen 476 en 477 betreffen het spoorvervoer. Met die artikelen wil de minister een jaar extra winnen om de besluiten met betrekking tot de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur af te schaffen, te wijzigen, aan te vullen of te vervangen. De reden daarvoor is dat het koninklijk besluit van 12 maart 2003, met inbegrip van de mogelijkheid om een instituut voor het spoorvervoer op te richten, slechts kan worden herzien tot 14 juni 2004. In deze programmawet worden de Koning nieuwe bevoegdheden toegekend. Dankzij de verlenging van de termijn tot 15 juni 2005 blijven alle mogelijkheden open om te beslissen over de regeling van de spoorwegactiviteiten na de herstructurering van de NMBS.

Les articles 478 et 479 concernent le déplacement domicile-lieu de travail. Ils modifient les articles 163 et 170 de la loi-programme du 8 avril 2003 qui portent sur la date à laquelle l'employeur doit communiquer le plan de transport au service public fédéral Mobilité et Transports. La date limite est reportée d'un an, en d'autres termes, au 31 décembre 2004. Les entreprises doivent faire appel aux données de la Banque-carrefour des entreprises et à la Banque-carrefour de la sécurité sociale. Toutefois, ces organismes ne sont pas encore en mesure de les fournir, ce qui complique la collecte des données relatives aux déplacements domicile-lieu de travail des travailleurs.

Enfin, l'article 480 modifie le Fonds pour le financement et l'amélioration des moyens de contrôle, d'inspection et d'enquête et des programmes de prévention de l'aéronautique, ce qui permettra de verser au Fonds et non au budget général des moyens les contributions payées par l'AESA en faveur du personnel détaché. Si le SPF détache du personnel statutaire auprès de l'AESA, celle-ci paie une rémunération fixe de 400 euros par jour au Fonds. Ces moyens permettent de remplacer temporairement le personnel détaché. S'il est mis fin au détachement, l'AESA cesse de payer sa contribution et on en revient à la situation d'avant le détachement.

Les articles 481 et 482 concernent l'accord de coopération entre Bruxelles et les autorités fédérales.

Il convient de modifier l'article 3 de la loi du 10 août 2001 créant un fonds de financement du rôle international et de la fonction de capitale de Bruxelles et modifiant la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires, afin de mettre cette loi en conformité avec ce qui est inscrit dans la déclaration gouvernementale, à savoir la décision d'augmenter les moyens budgétaires alloués au fonds susmentionné.

Le budget 2004 prévoit, à cet égard, des crédits d'engagement de 101 085 euros.

Cette augmentation des moyens budgétaires de ce fonds est en effet indispensable pour financer et exécuter les travaux d'infrastructure qui permettront à Bruxelles de remplir pleinement son rôle de capitale belge et européenne et sa fonction de ville internationale d'importance.

Par ailleurs, depuis 2 ans, l'État fédéral apporte aux 75 millions d'euros du fonds, 25 millions d'euros supplémentaires. Il est donc prévu de rendre structurel ce complément.

L'article 482 prévoit des modalités complémentaires d'alimentations du fonds de financement du rôle international et de la fonction de capitale de Bruxelles. Ainsi, d'autres autorités publiques peuvent verser les montants correspondant à leur prise en charge financière en cas de marché conjoint ou en cas

De artikelen 478 en 479 handelen over het woon-werkverkeer. Deze wijzigen de artikelen 163 en 170 van de programmawet van 8 april 2003 betreffende de datum waarop de werkgever het vervoersplan aan de FOD Mobiliteit en Vervoer moet meedelen. De uiterste datum wordt met een jaar achteruit geschoven, tot 31 december 2004. De bedrijven moeten een beroep doen op de gegevens van de Kruispuntbank voor ondernemingen en de Kruispuntbank voor de sociale zekerheid. Deze organen zijn echter nog niet in staat om de gegevens te verschaffen wat de correcte inzameling van gegevens omtrent de woon- en werkplaats van de werknemers bemoeilijkt.

Ten slotte houdt artikel 480 een wijziging in van het Fonds voor de financiering en de verbetering van de controle-, inspectie- en onderzoeksmiddelen en van de preventieprogramma's van de luchtvaart. Hierdoor zullen de bijdragen van EASA voor het gedetacheerd personeel in het fonds gestort worden en niet in de algemene middelenbegroting. In het geval van detachering van een statutair personeelslid door de FOD bij EASA betaalt EASA een vaste bijdrage van 400 euro per dag aan het fonds. Met die middelen kan dan het gedetacheerd personeel tijdelijk vervangen worden. Indien de detachering stopt, stopt ook de bijdrage van EASA en keert men terug naar de oorspronkelijke situatie voor de detachering.

De artikelen 481 en 482 betreffen het samenwerkingsakkoord tussen Brussel en de federale overheid.

Artikel 3 van de wet van 10 augustus 2001 tot oprichting van een fonds ter financiering van de internationale rol en de hoofdstedelijke functie van Brussel en tot wijziging van de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van begrotingsfondsen moet worden gewijzigd om die wet in overeenstemming te brengen met wat in de regeringsverklaring staat, namelijk dat het fonds meer middelen moet krijgen.

De begroting voor 2004 voorziet daartoe in vastlegingskredieten ten belope van 101 085 euro.

De verhoging van de middelen van dat fonds is noodzakelijk voor de financiering en de uitvoering van de infrastructuurwerken die het Brussel moeten mogelijk maken om zijn rol als Belgische en Europese hoofdstad en als belangrijke internationale stad volledig te vervullen.

Bovendien betaalt de federale overheid sedert twee jaar nog eens 25 miljoen euro bovenop de 75 miljoen euro die het fonds al had. Dat bijkomende bedrag zal dus nu structureel van aard worden.

Artikel 482 voorziet nog in bijkomende manieren waarop het financieringsfonds van de internationale rol en de hoofdstedelijke functie van Brussel kan worden gespijsd. Zo kunnen andere overheidsinstanties bedragen storten met betrekking tot de financiële tenlasteneming in geval van samengestelde opdracht

de décompte sur chantier non financé par l'État fédéral. D'autres recettes diverses, comme les recettes de la vente des cahiers spéciaux des charges, sont également attribuées à ce fonds.

Actuellement, le fonds est alimenté uniquement par le prélèvement sur le produit de l'impôt des personnes physiques.

La Région de Bruxelles-Capitale n'est pas visée dans la notion de tiers.

4.2. Discussion

Les articles 476 à 482 ne donnent lieu à aucune remarque.

5. ARTICLES 503 À 506

5.1. Exposé introductif du ministre des Classes moyennes et de l'Agriculture

L'article 503 vise à introduire une simplification dans la procédure de demande d'avis en matière de réglementation des entreprises indépendantes. En effet, il est proposé de ne solliciter que l'avis du Conseil supérieur des indépendants et des PME en la matière.

Les articles 504 et 505 du projet de loi-programme prévoient une confirmation des arrêtés royaux du 22 juin et du 2 juillet 2003 relatifs au transfert de personnel et de biens vers le service public fédéral Économie, PME, Classes moyennes et Énergie.

L'article 506 complète l'article 6^{ter} de la loi 10 novembre 1967 portant création du Bureau d'intervention et de restitution belge. Il prévoit que le Roi détermine le statut de directeur général et de directeur général adjoint.

5.2. Discussion générale

M. Siquet renvoie à l'article 43 de la loi-programme du 8 avril 2003 (*Moniteur belge* du 17 avril 2003) relatif au statut social du conjoint aidant d'un dirigeant d'entreprise indépendant. Cet article prévoit que la répartition du revenu entre les deux partenaires n'entraîne aucune perte au niveau de la pension. A cet égard, il se réfère à son intervention en commission des Finances et des Affaires économiques du 2 avril 2003 où il avait signalé « que le régime social des indépendants constitue même un piège pour les personnes concernées. Lorsqu'elles payent effectivement des cotisations, elles doivent faire savoir à l'Office national des pensions, dans un délai de 30 jours, qu'elles exercent une activité dans les limites autorisées, sous peine de perdre un mois de pension. Le ministre promet d'apporter une réponse

of in geval van verrekening ten laste van derden. Andere diverse ontvangsten zoals de opbrengst van de verkoop van bijzondere lastenboeken worden eveneens aan dit fonds toegewezen.

Momenteel wordt het fonds enkel gespijsd door de voorafname op de inkomsten uit de personenbelasting.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt niet beschouwd als een derde.

4.2. Bespreking

De artikelen 476 tot 482 geven geen aanleiding tot opmerkingen.

5. ARTIKELEN 503 TOT 506

5.1. Inleidende uiteenzetting door de minister van Middenstand en Landbouw

Artikel 503 strekt ertoe een vereenvoudiging door te voeren in de aanvraagprocedure voor advies inzake de reglementering van zelfstandige ondernemingen. Er wordt voorgesteld om alleen het advies in te winnen van de Hoge Raad voor de zelfstandigen en de kleine en middelgrote ondernemingen.

De artikelen 504 en 505 van het ontwerp van programmawet houden de bekrachtiging in van de koninklijke besluiten van 22 juni en van 2 juli 2003 tot overdracht van het personeel en van goederen naar de FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie.

Artikel 506 vult artikel 6^{ter} aan van de wet van 10 november 1967 houdende oprichting van het Belgisch Interventie- en Restitutiebureau. Het machtigt de Koning om het statuut bepalen van de directeur-generaal en van de adjunct-directeur-generaal.

5.2. Algemene bespreking

De heer Siquet verwijst naar artikel 43 van de programmawet van 8 april 2003 (*Belgisch Staatsblad* van 17 april 2003), betreffende het sociaal statuut van de meewerkende echtgenoot van een zelfstandig bedrijfsleider. Dat artikel bepaalt dat de verdeling van het inkomen tussen de twee partners geen verlies meebrengt op het vlak van het pensioen. Spreker refereert hier naar zijn opmerkingen tijdens de vergadering van de commissie voor de Financiën en voor de Economische Aangelegenheden van 2 april 2003, waar hij erop gewezen heeft dat deze sociale regeling voor zelfstandigen voor de betrokken zelfs een valstrik is. Wanneer zij nu effectief bijdragen betalen, dan moeten zij binnen de 30 dagen aan de Rijksdienst voor pensioenen ter kennis brengen dat zij een activiteit uitoefenen binnen de toegestane limieten zoniet

au cours de la discussion du projet de loi programme en séance plénière du Sénat» (doc. Sénat, n° 2-1566/4, p. 4). Le membre demande que la portée de l'article 43 soit précisée.

Le membre cite l'exemple d'une conjointe aidante, âgée de 71 ans qui, faute de déclaration à l'Office national des pensions endéans les 30 jours de ses activités professionnelles d'aidante, voyait sa pension suspendue pendant un mois. Or, elle n'avait pas eu l'occasion de faire cette déclaration étant donné que l'article 43 de la loi-programme du 8 avril 2003, publié seulement le 17 avril 2003, produisait ses effets déjà le 1^{er} janvier 2003.

M. Siquet réitère la question posée à la ministre des Classes moyennes et de l'Agriculture le 4 novembre 2003 en commission de l'Économie, de la Politique scientifique, de l'Éducation, des Institutions scientifiques et culturelles nationales, des Classes moyennes et de l'Agriculture de la Chambre (doc. Chambre, n° 51 COM 041, p. 1). Cette question concernait le nouveau statut d'application au conjoint aidant. L'orateur souhaite être informé du nombre de conjoints qui se sont déjà affiliés, le nombre de conjoints qui ont opté pour le statut complet et le nombre de conjoints qui ont déclaré ne pas être un conjoint aidant.

L'intervenant estime que les conjoints qui seront tenus de s'affilier en 2006 et qui auront déjà 50 ans à ce moment payeront sans connaître la portée exacte de cette affiliation.

La ministre répond qu'actuellement, l'affiliation revête un caractère facultatif. Ce n'est qu'à partir du 1^{er} janvier 2006 qu'elle est rendue obligatoire. La ministre précise qu'il y a un âge limite au-delà duquel il n'y aura pas d'obligation de souscrire au statut du conjoint aidant.

Début 2004, l'INASTI effectuera une évaluation de l'affiliation volontaire permettant le cas échéant d'adapter la législation. Une campagne d'information à l'attention des personnes concernées sera également lancée.

La ministre souligne que les articles relatifs au statut social du conjoint aidant ont déjà fait l'objet de discussions au sein de la commission des Affaires sociales du Sénat.

M. Siquet répond qu'il envisage d'intenter incessamment un recours en annulation auprès de la Cour d'arbitrage parce qu'il estime que la législation ne permet pas aux personnes concernées d'exercer leurs droits de manière satisfaisante.

verliezen zij één maand pensioen. De minister heeft toen een antwoord beloofd tijdens de bespreking van dat ontwerp van programmawet in de plenaire vergadering van de Senaat (zie Stuk Senaat, nr. 2-1566/4, blz. 4).

Het commissielid vraagt dat de essentie van artikel 43 verduidelijkt wordt. Het lid geeft het voorbeeld van een 71 jaar oude meewerkende echtgenote die, omdat zij niet binnen 30 dagen haar werkzaamheden als meewerkende echtgenote heeft gemeld aan de Rijksdienst voor pensioenen, haar pensioen een maand lang geschorst ziet worden. Zij hoeft echter niet eens de kans gehad haar activiteit aan te geven, aangezien artikel 43 van de programmawet van 8 april 2003, die pas op 17 april 2003 is bekendgemaakt, reeds in werking trad op 1 januari 2003.

De heer Siquet herhaalt de vraag die op 4 november 2003 in de commissie voor het Bedrijfsleven, het Wetenschapsbeleid, het Onderwijs, de Nationale wetenschappelijke en culturele instellingen, de Middenstand en de Landbouw van de Kamer, aan de minister van Middenstand en Landbouw is gesteld (stuk Kamer, nr. 51-COM-041, blz. 1). De vraag ging over het nieuwe statuut met betrekking tot de meewerkende echtgenoot. Spreker wil vernemen hoeveel meewerkende echtgenoten zich reeds bij dit statuut hebben aangesloten, hoeveel echtgenoten er voor het volledig statuut hebben ingetekend en hoeveel er verklaard hebben dat zij geen meewerkende echtgenoot zijn.

Spreker denkt dat de echtgenoten die zich in 2006 bij het statuut zullen aansluiten en die op dat moment reeds de leeftijd van 50 jaar bereikt zullen hebben, bijdragen zullen betalen zonder te weten wat hun toetreding tot het statuut precies inhoudt.

De minister antwoordt dat de toetreding tot het statuut momenteel facultatief is. Het statuut zal pas vanaf 2006 verplicht worden. De minister wijst erop dat er een maximumleeftijd is, waarna er geen verplichting meer bestaat om toe te treden tot het statuut van echtgenoot.

Begin 2004 zal het RSVZ de vrijwillige toetreding evalueren, zodat de wet indien nodig kan worden aangepast. Er komt ook een informatiecampaagne bestemd voor de betrokken personen.

De minister benadrukt dat de artikelen met betrekking tot het sociaal statuut van de meewerkende echtgenoot reeds besproken zijn in de commissie voor de Sociale Aangelegenheden van de Senaat.

De heer Siquet antwoordt dat hij overweegt om aanstonds een beroep tot vernietiging in te stellen bij het Arbitragehof, omdat hij vindt dat de wet de betrokken personen niet toestaat om hun rechten op een bevredigende manier uit te oefenen.

6. DISCUSSION DES AMENDEMENTS

Le texte de tous les amendements est reproduit dans le document parlementaire portant la référence «doc. Sénat, n° 3-424/2».

Article 297

M. Schouppe dépose l'amendement n° 71. Il s'agit d'un amendement concernant l'aspect fiscal des choses. L'article 443^{ter}, §§ 1^{er} et 2, proposé concerne la prescription en matière de précompte mobilier et de précompte professionnel. Il résulte du texte en projet que le précompte mobilier et le précompte professionnel deviennent en fait imprescriptibles. L'amendement déposé remédie à ce problème.

Le ministre des Finances répond que le texte du premier paragraphe a été rédigé conformément à l'avis du Conseil d'État et des services légistiques de la Chambre. En ce qui concerne le deuxième paragraphe, il renvoie à ce qu'il a dit à propos d'un amendement de même portée au cours de la discussion de la loi-programme à la Chambre (doc. Chambre, n° 51-0473/027, p. 19 et suivantes).

Article 301

M. Schouppe dépose l'amendement n° 72 qui tend également à apporter une correction technique. Il estime tout d'abord que, du point de vue légistique, la notion de «rémunérations imposables» devrait être formulée différemment. Cet amendement vise, d'autre part, à modifier l'alinéa 3 concernant le pouvoir qui est accordé au Roi de fixer les modalités d'administration de la preuve.

Le ministre trouve que le texte prévu par l'amendement n'est pas plus précis que le texte actuel.

Article 302^{bis}-1 à 302^{bis}-15 (nouveau)

M. Schouppe dépose l'amendement n° 73 qui vise à insérer dans le titre IV, chapitre I, une nouvelle section 11 traitant de la reconversion et du soutien sélectif de l'activité économique et des investissements. L'auteur indique que les sociétés de reconversion ont déjà fait leurs preuves au cours de périodes antérieures de basse conjoncture. Leur réinstauration constituerait une donnée macroéconomique importante. Il souligne que, si cet amendement n'est pas intégré dans la loi-programme, il le transformera en une proposition de loi.

Le ministre renvoie tout d'abord au rapport de la discussion de la loi-programme à la Chambre et, plus précisément, à ce qu'il a dit à propos d'un amende-

6. BESPREKING VAN DE AMENDEMENTEN

De tekst van alle amendementen is weergegeven in het parlementair stuk met als referentie stuk Senaat, nr. 3-424/2.

Artikel 297

De heer Schouppe dient amendement nr. 71 in. Het betreft een fiscaal-technisch amendement. Het voorgestelde artikel 443^{ter}, §§ 1 en 2, heeft betrekking op de verjaring inzake roerende voorheffing en bedrijfsvoorheffing. De ontworpen tekst zal er echter toe leiden dat de roerende voorheffing en de bedrijfsvoorheffing *de facto* niet voor verjaring in aanmerking komen. Deze misstand wordt opgelost door het ingediende amendement.

De minister van Financiën antwoordt dat de eerste paragraaf zo werd geformuleerd na advies van de Raad van State en van de legistische diensten van de Kamer. Wat betreft de tweede paragraaf verwijst hij naar zijn antwoord op een amendement van dezelfde strekking tijdens de bespreking van de programmawet in de Kamer (stuk Kamer, nr. 51-0473/027, blz. 19 en volgende).

Artikel 301

De heer Schouppe dient amendement nr. 72 in dat eveneens een technische correctie wil aanbrengen. Hij meent vooreerst dat het begrip «belastbare bezoldigingen» vanuit legistiek oogpunt anders dient te worden geformuleerd. Verder strekt het amendement ook tot een wijziging van het derde lid, met name wat betreft de aan de Koning gedelegeerde bevoegdheid om de nadere regels voor het leveren van het bewijs te bepalen.

De minister meent dat het amendement geen verduidelijkend inhoudt van de huidige formulering.

Artikel 302^{bis}-1 tot 302^{bis}-15 (nieuw)

De heer Schouppe dient amendement nr. 73 is dat ertoe strekt een nieuwe afdeling 11 in te voegen in titel IV, Hoofdstuk I, handelend over reconversie en selectieve ondersteuning van de economische activiteit en van de investeringen. De indiener licht toe dat reconversie maatschappijen tijdens vroegere periodes van economische laagconjunctuur reeds hun nut hebben bewezen. Ze opnieuw invoeren zou een belangrijk macro-economisch gegeven zijn. Hij benadrukt dat, indien het amendement niet zal worden opgenomen in de programmawet, het zal worden herwerkt tot een wetsvoorstel.

De minister verwijst in eerste instantie naar het verslag van de bespreking van de programmawet in de Kamer; waar hij geantwoord heeft op een gelijkaar-

ment similaire (doc. Chambre, n° 51-0473/027, p. 41 et suivantes). Il relève par ailleurs, dans le texte de l'amendement, quelques problèmes techniques auxquels il faudrait remédier de toute manière. Il confirme qu'il est prêt à aborder la question avec les instances européennes, mais il serait préférable que la demande en question émane d'une province, d'une région ou d'un secteur. Or, il n'a pas encore reçu pareille demande officielle.

M. Schouppe prend acte de la déclaration du ministre qui accepte donc le principe d'aborder cette question. Il n'aimerait toutefois pas se trouver dans une situation où une province, par exemple, serait empêchée d'introduire une demande parce qu'il n'y aurait pas de loi-cadre et où l'on ne voterait pas de loi-cadre parce qu'aucune demande ne serait introduite.

Article 302 ter à 302sexies (nouveaux)

M. Schouppe dépose l'amendement n° 74 visant à insérer au titre V, chapitre I^{er}, une section 11bis intitulée «Majoration de la déductibilité des investissements» et composée des articles 302ter à 302sexies.

M. Schouppe explique que cet amendement s'inscrit dans la même philosophie visant à obtenir une augmentation du pourcentage de base de la déduction pour investissement. Cette augmentation se ferait en augmentant ces pourcentages, selon les cas de 1 ou 1,5%, à 4% dans tous les cas. L'article 302quinquies (nouveau) étend cette mesure à toutes les sociétés. De la sorte, on peut espérer voir se développer un climat propice aux investissements dans notre pays.

Le ministre des Finances admet que c'est une bonne idée mais que rien n'a été prévu dans le budget 2004.

M. Schouppe réplique qu'il s'agit ici de définir ses priorités. Si l'on donne toujours la priorité aux mesures fiscales par rapport aux mesures sociales, il faut évidemment en accepter les conséquences. Dans la conjoncture économique actuelle, vu le nombre de gens sans travail, le groupe politique de l'intervenant estime qu'il est primordial d'encourager les investissements. Sans investissements nouveaux, la création de nouveaux emplois annoncée par le gouvernement sera un échec.

Article 313bis (nouveau)

L'amendement n° 75 de M. Schouppe vise à insérer un article 313bis (nouveau).

Si l'on veut faciliter la vie des entreprises, il convient de leur épargner au maximum la paperasserie administrative. L'article 313 du présent projet de loi constitue un progrès puisqu'il supprime

dig amendement (stuk Kamer, nr. 51-0473/027, blz. 41 en volgende.). Verder wijst hij op enkele technische problemen in de tekst van het amendement, die zeker zouden moeten worden aangepast. Hij bevestigt dat hij bereid is het aan te kaarten bij de Europese instanties, maar dergelijke aanvraag zou beter uitgaan van een provincie, gewest of sector en hiervan heeft hij nog geen officiële vraag ontvangen.

De heer Schouppe neemt akte van de principiële bereidheid van de minister deze materie aan te kaarten. Hij wenst echter niet in een situatie terecht te komen waarbij bijvoorbeeld een provincie geen aanvraag kan indienen omdat er geen kaderwet bestaat, en er geen kaderwet komt omdat er geen aanvragen zijn.

Artikel 302 ter tot 302sexies (nieuw)

De heer Schouppe dient het amendement nr. 74 in, strekkende om een titel V, hoofdstuk 1, een afdeling 11bis in te voegen met als opschrift «Verhoging van de aftrekbaarheid van de investeringen» en bestaande uit de artikelen 302ter tot 302sexies.

De heer Schouppe legt uit dat dit amendement in dezelfde lijn ligt en als doel heeft het basispercentage dat aftrekbaar is bij investering, te verhogen. De verhoging zou berekend worden door alle percentages die nu naargelang van het geval 1 tot 1,5% bedragen, te verhogen tot 4%. Artikel 302quinquies (nieuw) breidt die maatregel uit tot alle ondernemingen. Zo kan men hopen dat er in ons land een gunstig investeringsklimaat ontstaat.

De minister van Financiën geeft toe dat dit een goed idee is, maar zegt de begroting van 2004 daar niet op voorzien is.

De heer Schouppe antwoordt dat hier prioriteiten vast te stellen zijn. Als men steeds de fiscale maatregelen zou laten voorgaan op de sociale maatregelen, moet men daar natuurlijk de gevolgen van aanvaarden. In de huidige economische conjunctuur en gezien het aantal werklozen, vindt de fractie van spreker dat het essentieel is om investeringen te stimuleren. Zonder nieuwe investeringen kan de regering er niet in slagen om, zoals zij heeft aangekondigd, nieuwe banen te scheppen.

Artikel 313bis (nieuw)

Amendement nr. 75 van de heer Schouppe strekt ertoe een artikel 313bis (nieuw) in te voegen.

Indien men het ondernemingen gemakkelijker wil maken, moet men hen zoveel mogelijk administratieve rompslomp besparen. Artikel 313 van het wetsontwerp houdt een verbetering in, aangezien het de

l'obligation de comptes annuels distincts pour les diverses missions du Fonds de participation visées à l'article 74, § 2, de la loi du 28 juillet 1992 portant des dispositions fiscales et financières. L'auteur de l'amendement propose d'aller plus loin et de permettre de faire simplement référence dans le rapport annuel aux comptes séparés prévus pour ces missions.

Le ministre des Finances est d'avis que l'article 313 simplifie déjà la comptabilité de l'entreprise en supprimant les comptes annuels séparés et qu'il n'est pas nécessaire d'aller plus loin.

Article 328 à 331 — article 334 — article 342

M. Schouppe dépose les amendements n° 76 à 81 visant à supprimer les restrictions mises au fonctionnement du Service des créances alimentaires du SPF Finances.

L'auteur de l'amendement déclare que ces amendements visent seulement à ce que le gouvernement tienne ses promesses.

Le ministre des Finances répond que le projet de loi continue à mettre en œuvre l'accord du gouvernement. Il était clair qu'il y aurait un report de la mise en œuvre du Fonds des créances alimentaires jusqu'en septembre 2004, mais de nouvelles solutions ont été dégagées. D'abord, le recouvrement des pensions alimentaires sera fait par le Service des créances alimentaires à partir de juin 2004. Cela vaudra pour les pensions dues aux ex-partenaires ainsi qu'aux enfants. On améliore également la situation des CPAS puisque les avances seront remboursées par l'État à concurrence de 95 % au lieu de 90 %.

Avec une phase d'expérimentation débutant en juin 2004, il sera possible d'avoir une vision plus précise de la problématique, notamment du nombre de personnes concernées. Il devrait donc être possible d'aller plus loin fin 2004, mais cela donnera lieu à une discussion au moment de la discussion du budget 2005.

Le ministre rappelle que ce dossier est sur la table du Parlement depuis trente ans. Dans cette perspective, neuf mois de retard constituent un délai très raisonnable.

M. Schouppe retient donc que le ministre s'engage à ce qu'un article soit prévu dans le budget 2005 pour le Fonds des créances alimentaires.

Le ministre répond qu'une disposition législative, même dans la loi budgétaire, n'est pas nécessaire puisque l'intervention du Service des créances alimentaires au sein du SPF Finances est déjà prévue à partir de juin 2004 et le Roi est habilité à déterminer la date d'entrée en vigueur des dispositions de la loi autres

verplichting afschaft om gescheiden jaarrekeningen in te dienen voor de diverse opdrachten van het Participatiefonds als bedoeld in artikel 74, § 2, van de wet van 28 juli 1992 houdende fiscale en financiële bepalingen. De indiener van het amendement stelt voor nog verder te gaan en toe te staan dat het jaarverslag gewoon verwijst naar de afzonderlijke rekeningen die voor die opdrachten bestaan.

De minister van Financiën is van mening dat artikel 313, door het afschaffen van de afzonderlijke jaarrekeningen, de boekhouding van de ondernemingen reeds voldoende vereenvoudigt en dat het niet nodig is nog verder te gaan.

Artikelen 328 tot 331 — artikel 334 — artikel 342

De heer Schouppe dient de amendementen nrs. 76 tot 81 in die de beperkingen opheffen inzake de werking van de Dienst voor alimentatievorderingen bij de FOD Financiën.

De indiener van het amendement verklaart dat zijn amendementen er louter toe strekken de regering haar beloftes te doen nakomen.

De minister van Financiën antwoordt dat het ontwerp het regeerakkoord verder uitvoert. Het was duidelijk dat de oprichting van het Alimentatiefonds zou worden uitgesteld tot september 2004, maar er werden nieuwe oplossingen naar voren geschoven. Om te beginnen zal Dienst voor alimentatievorderingen zorgen voor de inning van alimentatie vanaf juni 2004. De dienst zal dat doen voor zowel de alimentatie voor ex-partners als die voor de kinderen. Ook de OCMW's zullen voordeel hebben bij die maatregel, omdat de Staat 95 % in plaats van 90 % van hun voorschotten zal terugbetalen.

Tijdens de experimentele fase vanaf juni 2004 zal het probleem veel duidelijker worden, met name wat betreft het aantal betrokken personen. Het zou dus mogelijk moeten zijn om eind 2004 verder te gaan, maar dat zal bij de bespreking van de begroting 2005 aan bod moeten komen.

De minister wijst erop dat dit dossier al 30 jaar in handen van het Parlement ligt. Negen maanden vertraging lijkt dan ook erg redelijk.

De heer Schouppe noteert dus dat de minister belooft dat de begroting over 2005 een artikel zal bevatten over het Alimentatiefonds.

De minister antwoordt dat een wetsbepaling, zelfs in de begrotingswet, niet nodig is, aangezien de dienst voor Alimentatievorderingen bij de FOD Financiën reeds vanaf juni 2004 zal bestaan en de Koning gemachtigd is vast te leggen wanneer de bepalingen in werking treden die niet op 1 juni 2004 in werking

que celles entrant en vigueur le 1^{er} juin 2004. Il faudra voir si de nouvelles dispositions doivent être prévues.

Mme De Roeck se dit très déçue par le report de l'entrée en vigueur du Fonds des créances alimentaires. Un délai de neuf mois paraît peut-être raisonnable mais il pose d'énormes difficultés aux femmes qui attendent la pension alimentaire qui leur est due. Elle insiste pour qu'on ne perde pas de vue les personnes et en particulier les enfants dans le besoin.

Le ministre répond que l'intervention des CPAS est expressément prévue dans la phase intermédiaire.

Articles 348 et 349

M. Schouppe dépose les amendements 82 et 83 visant à supprimer les articles 348 et 349. Il estime en effet ces dispositions inconstitutionnelles car, comme l'a souligné le Conseil d'État, elles devraient être inscrites dans une loi à majorité spéciale.

Le ministre renvoie à la réponse faite à propos des amendements n^{os} 13 et 14 en Commission des Finances de la Chambre (voir doc. Chambre n^o 51-473/27, p. 43 et 44).

Articles 349bis à 349nonies (nouveaux)

M. Schouppe dépose l'amendement n^o 84 visant à inscrire dans la loi programme des dispositions supprimant le paiement d'une taxe de patente pour la délivrance d'une patente pour débit de boissons spiritueuses.

L'auteur de l'amendement soutient que cette taxe est préjudiciable au secteur horeca qui éprouve déjà des difficultés. La perception de cette taxe de patente, dont le produit est relativement limité, engendre en outre une importante paperasserie administrative.

L'article 349nonies (nouveau) vise, quant à lui, à autoriser la déductibilité à 50 % des frais de restaurant exposés pendant des voyages d'affaires à l'étranger au même titre que ceux dans notre pays.

Le ministre des Finances répond que pour ce secteur il privilégie une approche fondée sur la réduction des taux de TVA à des mesures telles que la déductibilité des frais de restaurant. Une décision en matière de TVA a été prise au niveau européen. Celle-ci permet de prolonger jusqu'à la fin de 2005 des mesures de réduction du taux de TVA de 21 à 6 % pour toute une série d'activités telles que la rénovation d'habitations. En ce qui concerne le secteur horeca, une décision est en préparation.

treden. Nagegaan moet worden of nieuwe bepalingen nodig zijn.

Mevrouw De Roeck is teleurgesteld over het uitstel van de inwerkingtreding van het Alimentatiefonds. Negen maanden uitstel lijkt misschien niet overdreven, maar het veroorzaakt wel enorme problemen voor vrouwen die wachten op de alimentatie waar zij recht op hebben. Zij vraagt met aandrang de behoeftigen, in het bijzonder de kinderen, niet te vergeten.

De minister antwoordt dat in de overgangsfase OCMW-steun expliciet wordt gegarandeerd.

Artikelen 348 en 349

De heer Schouppe dient de amendementen nrs. 82 en 83 in, die ertoe strekken de artikelen 348 en 349 te schrappen. Volgens hem zijn die bepalingen ongrondwettig. Zoals ook de Raad van State al heeft benadrukt, moeten zij worden opgenomen in een wet met bijzondere meerderheid.

De minister verwijst naar het antwoord in verband met de amendementen nrs. 13 en 14 in de Kamercommissie voor de Financiën (stuk Kamer, nr. 51-0473/27, blz. 43 en 44).

Artikelen 349bis tot 349nonies (nieuw)

De heer Schouppe dient amendement nr. 84 in, dat ertoe strekt in de programmawet bepalingen op te nemen tot afschaffing van de betaling van een vergunningsrecht voor het verkrijgen van een vergunning voor het verstrekken van sterke drank.

Volgens de indiener van het amendement is dat recht schadelijk voor de horecasector, die het reeds moeilijk heeft. Het innen van dat vergunningsrecht brengt bovendien een grote administratieve rompslomp met zich en de opbrengst is relatief gering.

Artikel 349nonies (nieuw) strekt ertoe de beroepsmatige restaurantkosten die tijdens buitenlandse zakenreizen worden gemaakt eveneens te onderwerpen aan een aftrekbeperking van 50 %, die thans geldt voor dergelijke kosten in ons land.

De minister van Financiën antwoordt dat hij voor die sector een verlaging van BTW-tarieven verkiest boven maatregelen als de aftrek van restaurantkosten. Inzake BTW werd een beslissing genomen op Europees niveau. Zo kunnen maatregelen voor de verlaging van het BTW-tarief van 21 % naar 6 % van kracht blijven tot eind 2005 voor bijvoorbeeld de renovatie van huizen. Een beslissing over de horeca wordt voorbereid.

Article 370

M. Schouppe dépose l'amendement n° 85 qui prévoit de remplacer par d'autres les modalités d'entrée en vigueur des articles 350 à 359 et 361 à 368.

Il dépose également les amendements subsidiaires n° 86 à 88.

Il estime que ces amendements se passent de commentaire. Le ministre avait fait part antérieurement d'une déclaration politique au sein du Conseil des ministres européen.

Le ministre souligne que toutes les mesures relatives aux ecoboni entreront en vigueur à partir du 1^{er} avril 2004. Pour ce qui est du point visé à l'article 359, à savoir l'usage de matières premières recyclées, on attend encore un arrêté royal et, avant tout, l'autorisation des instances européennes.

M. Schouppe demande où l'on en est en la matière. Le ministre répond qu'une série de questions restent posées. On continue en attendant à procéder à une série de réductions importantes, mais il faudra encore quelque temps après le 1^{er} avril 2001 pour prendre une série de dispositions spécifiques complémentaires, par exemple en matière de recyclage, ce qui n'a jamais été caché.

Article 372bis à 372quater (nouveau)

M. Schouppe dépose l'amendement n° 89 qui vise à ramener à 6% la TVA dans le secteur horeca. Il note que le VLD est également partisan d'une telle mesure. Le CD&V reprend toutes les bonnes propositions et promesses des partis de la majorité et les présente effectivement.

Le président attire l'attention sur le fait qu'il y a une différence entre une loi-programme et un programme de parti.

L'amendement n° 89 vise également à prolonger l'application du tarif réduit de TVA pour les travaux de rénovation jusqu'au 31 décembre 2005.

Le ministre note que cette partie de l'amendement est superflu. Cette mesure peut être prise par le biais d'un arrêté royal. L'objectif est en outre de faire en sorte que la réduction soit applicable à toutes les activités à prépondérance de main-d'œuvre et pas seulement dans le secteur de la construction ou de la rénovation.

Un arrêté royal en ce sens sera examiné au cours du prochain Conseil des ministres. L'accord de la Commission européenne, qui est nécessaire pour que l'on puisse prendre une telle mesure, a été obtenu entre-temps.

L'amendement n° 89 de M. Schouppe vise aussi à rétablir la déductibilité des taxes régionales et,

Artikel 370

De heer Schouppe dient amendement nr. 85 in dat voorziet in een alternatieve regeling voor de inwerkingtreding van de artikelen 350 tot 359 en 361 tot 368.

Hij dient eveneens de subsidiaire amendementen nrs. 86 tot 88 in.

Hij gaat ervan uit dat die amendementen voor zich spreken. De minister maakte eerder gewag van een politiek statement in de Europese Ministerraad.

De minister wijst erop dat alle maatregelen inzake ecoboni in werking zullen treden vanaf 1 april 2004. Voor de aangelegenheid bedoeld in artikel 359, namelijk het gebruik van gerecycleerde grondstoffen, moet evenwel nog een koninklijk besluit worden uitgevaardigd en moet eerst de toestemming worden verkregen van de Europese instanties.

De heer Schouppe vraagt hoever het daarmee staat. De minister antwoordt dat nog een aantal vragen worden opgeworpen. Men gaat inmiddels voort met de invoering van een aantal belangrijke verminderingen, maar er zal nog enige tijd nodig zijn na 1 april 2001 voor bijkomende specifieke regelingen, zoals inzake recyclage, en dat werd nooit verheeld.

Artikel 372bis tot 372quater (nieuw)

De heer Schouppe dient amendement nr. 89 in dat strekt om de BTW in de horeca te verlagen tot 6%. Hij merkt op dat ook de VLD voorstander is van die maatregel. De CD&V herneemt alle goede voorstellen of beloftes van de meerderheidspartijen en stelt ze daadwerkelijk voor.

De voorzitter wijst op het verschil tussen een programmawet en een partijprogramma.

Amendement nr. 89 strekt er eveneens toe om het verlaagd BTW-tarief voor renovatiebouwwerken te verlengen tot 31 december 2005.

De minister merkt op dat gedeelte van het amendement overbodig is. Die maatregel kan worden ingevoerd via koninklijk besluit. Bovendien is het de bedoeling dat de vermindering zou gelden voor alle arbeidsintensieve activiteiten, en niet alleen voor de bouw of renovatie.

Een koninklijk besluit met die strekking wordt behandeld tijdens de eerstvolgende Ministerraad. Het akkoord van de Europese Commissie, dat vereist is voor die maatregel, werd inmiddels verkregen.

Amendement nr. 89 van de heer Schouppe strekt er eveneens toe om de aftrekbaarheid van gewestbelas-

surtout, des taxes environnementales, pour le calcul des impôts des sociétés.

Ces taxes constituent une très lourde charge pour bien des entreprises. La réglementation en vigueur risque de mener bien des PME à la faillite. Elle menace des emplois et force des entreprises à délocaliser.

M. Siquet note que beaucoup d'autres facteurs peuvent causer de tels phénomènes.

Le ministre note que l'amendement invite en fait les gouvernements régionaux et, surtout, le gouvernement flamand, à revoir leur politique et, surtout, à envisager d'autres possibilités. Les taxes pures et simples peuvent être remplacées par des rétributions ou des indemnités pour services rendus qui peuvent, elles, être déduites.

Pour les entreprises, le fait d'avoir affaire non pas à des impôts purs et simples, mais à une indemnité ayant comme contrepartie des prestations des pouvoirs publics peut faire une grande différence au niveau psychologique.

Article 429*bis* (nouveau)

M. Schouppe dépose l'amendement n° 90. Il estime que cet amendement et sa justification parlent d'eux-mêmes.

Il est certain que si les créances fiscales et les arriérés de cotisations sociales ne sont pas abandonnées, il ne reste souvent pas grand chose dans l'actif de la faillite des particuliers ou des entreprises excessivement endettés. Les créances fiscales sont toujours privilégiées et il arrive souvent que toutes les considérations, même de nature sociale, doivent céder le pas aux intérêts du fisc.

Le ministre des Finances déclare qu'il est disposé à réfléchir au problème et à y consacrer un débat de fond en commission, éventuellement en collaboration avec la Cour des comptes.

M. Zenner confirme que, dans le cadre des procédures de mise en faillite et de mise sous concordat, des problèmes et des questions se posent régulièrement en ce qui concerne les créances fiscales et les arriérés de cotisations sociales.

Le ministre répète sa proposition de consacrer un débat approfondi au problème des créances fiscales et des arriérés de cotisations sociales en cas d'endettement excessif.

Il fait cependant observer que l'administration fiscale est souvent disposée à adopter une attitude souple. Il craint par ailleurs qu'un sérieux problème pourrait se poser au cas où un fonctionnaire des finances aurait mis en cause sa responsabilité personnelle en donnant une interprétation « appropriée », de la loi et où il s'avérerait ensuite qu'il se serait écarté

tingen en vooral milieuheffingen voor de vennootschapsbelastingen te herstellen.

Die heffingen vormen voor veel bedrijven een zeer zware last. De geldende regel dreigt veel KMO's naar het faillissement te drijven. Zij bedreigt arbeidsplaatsen en dwingt bedrijven tot delocatie.

De heer Siquet merkt op dat er veel andere factoren zijn die daartoe kunnen leiden

De minister merkt op dat het amendement in feite een vraag is aan de gewestregeringen, vooral de Vlaamse, om hun politiek te herzien en vooral om andere mogelijkheden te exploreren. Zuivere belastingen kunnen worden vervangen door retributies of vergoedingen voor bewezen diensten. Die kunnen wel worden afgetrokken.

Ten opzichte van de bedrijven kan het ook psychologisch een groot verschil maken dat zij niet worden geconfronteerd met een zuivere belasting, maar wel met een vergoeding waar prestaties van de overheid tegenover staan.

Artikel 429*bis* (nieuw)

De heer Schouppe dient amendement nr. 90 in. Hij meent dat het amendement en de toelichting voor zich spreken.

Het is zo dat als de fiscale schulden en de sociale bijdragen niet kwijtgescholden worden, er dikwijls niet veel overblijft in de boedel van particulieren of bedrijven met overmatige schuldenlast. De fiscale schulden hebben steeds voorrang en dikwijls moeten alle andere consideransen, ook die van sociale aard, wijken voor de belangen van de fiscus.

De minister van Financiën verklaart dat hij bereid is over die problematiek na te denken, en er een bespreking ten gronde aan te wijden in de commissie, eventueel met medewerking van het Rekenhof.

De heer Zenner bevestigt dat er ook regelmatig problemen en vragen rijzen met betrekking tot belastingsschulden en achterstallige sociale bijdragen in het kader van faillissements- en concordatprocedures.

De minister herhaalt zijn voorstel om een grondige bespreking te wijden aan het probleem van de achterstallige bijdragen voor sociale zekerheid en de belastingsschulden bij overmatige schuldenlast.

Hij merkt wel op dat de belastingdiensten dikwijls wel bereid zijn een soepele houding aan te nemen. Anderzijds is hij beducht voor het probleem dat een individuele belastingambtenaar zijn persoonlijke verantwoordelijkheid in het gedrang kan brengen als hij de wet « dienstig » interpreteert en als nadien blijkt dat hij daarbij is afgeweken van een strikte interpre-

pour ce faire de l'interprétation stricte de celle-ci. C'est pourquoi il propose d'associer la Cour des comptes au débat.

M. Zenner confirme que son expérience lui a appris que les fonctionnaires de l'administration fiscale adoptent en général une attitude plus souple que les fonctionnaires de l'INAMI, qui refusent systématiquement tout compromis.

Le ministre fait remarquer que les fonctionnaires fiscaux doivent obtenir dans certains cas non seulement l'accord de leur supérieur hiérarchique, mais aussi, en matière de TVA, l'accord de la Commission européenne. Par ailleurs, le but n'est pas de récompenser la fraude fiscale de quelque manière que ce soit.

Le problème en question est un problème grave qui présente de nombreux aspects et qui réclame dès lors un débat approfondi, surtout à propos de la position que l'État ou le fisc occupe d'une manière générale en tant que créancier.

S'il s'avérait, par la suite, qu'il y aurait lieu de revoir une série de procédures spécifiques, comme la procédure de mise sous concordat ou de mise en faillite, d'autres commissions pourraient également être concernées.

M. Schouppe répète que le problème en question est un problème grave. L'intervenant souligne que la rigidité des autorités en cette matière peut mener bien des entreprises à la faillite, avec toutes les conséquences de la chose, mais aussi que, dans de nombreux cas, ce n'est pas le fisc qu'il faut montrer du doigt.

Articles 435bis à 435quinquies (nouveau)

M. Schouppe dépose l'amendement n° 91 qui vise à créer la base légale nécessaire pour pouvoir opérer un prélèvement sur les transports gaziers en vue de compenser les pertes que subissent les communes en raison de la restructuration du marché du gaz naturel.

Selon l'auteur, il est faux de dire que le prélèvement Elia compense les pertes que subissent les communes en raison de la libéralisation du marché de l'électricité. On ne peut en effet parler que d'une compensation partielle. De par la libéralisation du marché de l'électricité, les communes perdent une source importante de revenus.

Un déséquilibre structurel a été créé entre les tâches que les communes doivent exécuter, d'une part, et les fonds qui sont à leur disposition, d'autre part. C'est la première fois que l'on voit apparaître un déséquilibre aussi important entre les revenus et les dépenses des communes et qu'une brèche est ouverte dans le partage équilibré des moyens entre les différents niveaux politiques. Et M. Schouppe de poursuivre que les communes sont au bord du gouffre.

tatie ervan. Vandaar het voorstel het Rekenhof bij het debat te betrekken.

De heer Zenner bevestigt dat zijn ervaring uitwijst dat de belastingambtenaren in de regel een flexibelere houding aannemen dan de ambtenaren van het RIZIV die systematisch elk vergelijk afwijzen.

De minister merkt op dat de belastingambtenaren in een aantal gevallen niet alleen het akkoord van hun hiërarchische overste moeten verkrijgen, maar inzake BTW ook dat van de Europese Commissie. Anderzijds is het ook niet de bedoeling fiscale fraude op enige wijze te belonen.

Het gaat om een ernstig probleem met veel aspecten, dat dus een grondig debat vereist, in de eerste plaats over de plaats van de Staat of de fiscus als schuldeiser in het algemeen.

Als nadien blijkt dat men ook een aantal specifieke procedures moet herzien, zoals die inzake concordat en faillissement, zou dat ook andere commissies kunnen aanbelangen.

De heer Schouppe herhaalt dat het om een ernstig probleem gaat. De starre houding van de overheid in deze aangelegenheid kan in veel gevallen bedrijven in een faillissement duwen met alle gevolgen van dien, al betwist hij niet dat het in veel gevallen niet de fiscus is die met de vinger moet worden gewezen.

Artikelen 435bis tot 435quinquies (nieuw)

De heer Schouppe dient amendement nr. 91 in dat ertoe strekt om de wettelijke basis te voorzien voor een heffing op het vervoer van gas ter compensatie van de verliezen die gemeenten hebben ten gevolge van de herstructurering van de aardgasmarkt.

Volgens de indiener is het onjuist te stellen dat de Eliaheffing de compensatie is voor de verliezen die de gemeenten lijden tengevolge van de liberalisering van de elektriciteitsmarkt. Het is immers slechts een gedeeltelijke compensatie. Door de liberalisering van de elektriciteitsmarkt verliezen de gemeenten een belangrijke bron van inkomsten.

Er werd een structureel onevenwicht gecreëerd tussen enerzijds de taken die de gemeenten moeten uitvoeren en anderzijds de fondsen die ze ter beschikking hebben. Het is voor de eerste maal dat dergelijk groot onevenwicht tussen inkomsten en uitgaven van de gemeenten wordt gecreëerd en dat een bres werd geslagen in de evenwichtige verdeling van de middelen tussen de verschillende beleidsniveaus. Het water staat de gemeenten, aldus de heer Schouppe, niet tot aan de lippen maar tot boven de neus.

La ministre de l'Économie, de l'Énergie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique, Mme Moerman, prie les membres de la commission de rejeter ces amendements, et ce, pour les raisons suivantes :

— l'accord du Gouvernement du 10 juillet 2003 prévoit uniquement une compensation pour l'électricité mais pas pour le gaz. Le ministre se borne à mettre en œuvre l'accord de Gouvernement : il n'y est pas question d'un prélèvement concernant le gaz;

— l'amendement en discussion est contraire, quant au fond, au point de vue qu'un membre du parti de M. Schouppe, M. Jos Ansoms, a adopté au sein de la commission compétente de la Chambre (doc. Chambre, n° 51-0473/031). M. Ansoms y a en effet plaidé pour une compensation en faveur des communes, mais par une méthode autre que le prélèvement Elia, parce que le prix de l'électricité est déjà élevé. Le prélèvement viendrait encore en sus. Il ajouta qu'il n'était dès lors pas partisan de ce système et préconisa la recherche d'autres solutions. Selon la ministre, ce raisonnement vaut à la fois pour l'électricité et pour le gaz, car, de par la pénurie qui caractérise le marché mondial, le prix du gaz est aussi assez élevé. On n'a donc aucunement intérêt à alourdir les frais des entreprises, des producteurs d'énergie et des utilisateurs en continuant à pousser les prix à la hausse.

— Le prélèvement Elia, qui concerne uniquement la consommation d'électricité, permet de fournir une compensation à concurrence de 172,4 millions d'euros. Comme le prélèvement est lié à la consommation, le produit de celui-ci restera automatiquement à un niveau assez égal, à moins que, demain, tout le monde n'augmente très fortement sa consommation. Le produit du prélèvement sera versé ensuite aux communes.

M. Schouppe réplique que son amendement s'inscrit dans la logique du projet du gouvernement. Il souligne que les consortiums de distributeurs de gaz et d'électricité ont une certaine tendance à inciter les gens à passer au gaz là où il existe un réseau d'électricité. Les faits révèlent dès lors que la consommation de gaz a augmenté. C'est la raison pour laquelle il prévoit, dans le cadre de ses amendements, la création de la base légale qui serait nécessaire à un prélèvement sur le transport de gaz en vue de compenser les pertes que les communes subissent à la suite de la restructuration du marché du gaz naturel.

Articles 450 à 460

M. Schouppe dépose l'amendement n° 69, qui vise à supprimer les articles 450 à 460, c'est-à-dire la section I^{re} du chapitre 3 du titre X (la gestion de l'infrastructure ferroviaire).

De minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid, mevrouw Moerman, verzoekt de leden van commissie deze amendementen ter verwerpen om de volgende redenen :

— het regeerakkoord van 10 juli 2003 voorziet enkel in een compensatie voor elektriciteit en niet voor gas. De minister voert het regeerakkoord uit: daarin is geen sprake van een heffing op gas;

— ten gronde stroken, volgens de minister, de voorliggende amendementen niet met het standpunt dat door een partijlid van de heer Schouppe, de heer Jos Ansoms, in de bevoegde Kamercommissie werd ingenomen (stuk Kamer, nr. 51-0473/031). De heer Ansoms pleitte er immers voor de compensatie van de gemeenten via een andere methode dan de Eliaheffing omdat de prijs van elektriciteit reeds hoog is. Daarbovenop komt dan nog de heffing. Betrokkene verklaarde dan ook geen voorstander te zijn van dit systeem maar pleitte ervoor alternatieven te onderzoeken. Deze redenering geldt, aldus de minister, zowel voor elektriciteit als voor gas. Door schaarste op de wereldmarkt geldt immers een vrij hoge prijs voor gas. Men heeft er allerminst belang bij om, zowel voor de bedrijven, de energie-opwekkers, als voor de gebruikers, de prijs nog verder de hoogte in te drijven.

— Er is via de Eliaheffing een compensatie ter waarde van 172,4 miljoen euro, gebaseerd op het elektriciteitsverbruik. Aangezien de heffing op het verbruik is gebaseerd, zal de opbrengst van de heffing automatisch op hetzelfde niveau blijven, tenzij iedereen in de nabije toekomst zijn verbruik drastisch zal verhogen. Deze opbrengst zal aan de gemeenten worden doorgestort.

De heer Schouppe repliceert dat hij zich met zijn amendement inschakelt in de logica van het ontwerp van de regering. Hij wijst erop dat er een zeker streven bestaat bij de consortia van gas- en elektriciteitsverdelers om, daar waar het elektriciteitsnet bestaat, de mensen ertoe aan te zetten over te schakelen naar gas. Uit de feiten blijkt dat het gasverbruik dan ook is toegenomen. Vandaar dat hij met zijn amendementen voorstelt om een wettelijke basis te voorzien voor een heffing op het vervoer van gas ter compensatie van de verliezen die de gemeenten lijden ten gevolge van de herstructurering van de aardgasmarkt.

Artikelen 450 tot 460

De heer Schouppe dient het amendement nr. 69 in dat ertoe strekt de artikelen 450 tot 460, zijnde de eerste afdeling van het hoofdstuk 3 uit titel X (het beheer van de spoorweginfrastructuur), te doen vervallen.

Comme il l'a déjà dit au cours de la discussion générale, M. Schouppe estime qu'utiliser la loi-programme pour redessiner à la va-vite la structure des chemins de fer, c'est aller trop loin. En règle générale, une loi-programme ne doit comporter que des dispositions visant à exécuter les décisions budgétaires pour l'année suivante (en l'occurrence, 2004). Les mesures que prévoient les articles de la loi-programme à l'examen ont une portée telle qu'elles sortent du cadre d'une loi-programme. La réforme en question devrait faire l'objet d'une discussion approfondie, tant interne (avec le personnel) qu'externe (dans le cadre d'un large débat), qui permette d'élaborer un plan équilibré et bien conçu, sans quoi l'on retombera dans les erreurs que l'on a déjà commises deux fois dans le passé, en se lançant inconsidérément dans la mise en œuvre d'une réforme, et que l'on va commettre une troisième fois aujourd'hui.

M. Schouppe souligne par ailleurs que le gouvernement ne tire aucun enseignement des échecs qu'ont connus les réformes de ce type à l'étranger. La séparation entre l'infrastructure et les opérations est une mauvaise chose; une bonne collaboration entre ces deux composantes est nécessaire, surtout dans la perspective de l'élaboration de systèmes de gestion électronique.

L'imperfection de la réforme ressort également des observations du Conseil d'État, qui a formulé des critiques notamment au sujet du futur statut du personnel qui sera détaché de la SNCB.

Au cours de la discussion, le ministre a lui-même annoncé qu'il y aurait d'autres changements à la SNCB, ce qui montre bien qu'il estime lui aussi que sa proposition n'est pas parfaite.

Il ressort de tous ces éléments que la réforme projetée est prématurée et que l'on ferait mieux dès lors de s'abstenir de l'inscrire dans le cadre de la loi-programme à l'examen de manière qu'on puisse en discuter dans le cadre de l'examen d'un projet de loi distinct et qu'elle puisse bénéficier d'un large soutien.

Article 453

M. Schouppe dépose un amendement subsidiaire n° 70 visant entre autres à modifier les dispositions de l'article 453, § 1^{er}, 2^o, dans le sens indiqué dans le cadre des observations qu'il avait déjà formulées au cours de la discussion générale.

La réforme des structures de gestion de la SNCB ne peut avoir pour effet de priver totalement le niveau de la direction du savoir-faire accumulé au sein de l'entreprise. Selon la disposition en projet, il ne pourra y avoir, au sein de la direction, que des personnes indépendantes de la SNCB. C'est pour cette raison qu'il propose de récrire le 2^o, pour que les profession-

Zoals reeds aangegeven in de algemene bespreking, meent de heer Schouppe dat de aanwending van de programmawet om op een drafje de structuur van de spoorwegen te hertekenen, te ver gaat. In de regel bevat zulk een wet enkel bepalingen om de begrotingsbeslissingen voor het volgend jaar (*in casu* 2004) uit te voeren. De maatregelen vervat in deze artikelen zijn zo verstrekkend dat ze het bestek van een programmawet te buiten gaan. Deze hervorming moet grondig worden besproken, zowel intern (met het personeel), als extern door middel van een breed debat, om tot een evenwichtig en goed uitgewerkt plan te komen, zoniet vervalt men in het euvel van het verleden, waar reeds twee hervormingen ondoordacht zijn doorgevoerd, nu aangevuld door een derde.

De heer Schouppe onderstreept verder dat de regering geen lessen trekt uit de mislukkingen van dergelijke hervormingen in het buitenland. De scheiding tussen infrastructuur en operaties is een slechte zaak; een goede samenwerking tussen beide componenten is noodzakelijk, vooral in het licht van de toekomstige uitbouw van elektronische bestuursystemen.

Dat de hervorming nog onvolmaakt is, blijkt ook uit de opmerkingen van de Raad van State, die onder andere kritiek had op het toekomstig statuut van het personeel dat bij de NMBS zal worden weggetrokken.

Zelfs de minister kondigde tijdens de bespreking nog andere veranderingen bij de NMBS aan, wat aangeeft dat hijzelf zijn eigen voorstel evenmin perfect vindt.

Uit al deze elementen blijkt dat de ontworpen hervorming voorbarig is, en derhalve beter weggelaten wordt uit deze programmawet, zodat ze via een afzonderlijk ontwerp kan worden besproken, en aldus een breed draagvlak kan krijgen.

Artikel 453

De heer Schouppe dient een amendement nr. 70 in, onder meer ertoe strekkende het bepaalde in artikel 453, § 1, 2^o, te verbeteren, in de zin van de opmerkingen die de indiener reeds maakte in de algemene bespreking.

De hervorming van de beleidsstructuren van de NMBS mag niet tot gevolg hebben dat de know-how van het bedrijf volledig weggehouden wordt uit het directieniveau. Volgens de ontworpen bepaling kunnen voortaan in de directie enkel mensen zetelen die geen uitstaans hebben met de NMBS. Vandaar zijn voorstel het 2^o te herformuleren, teneinde de

nels du chemin de fer puissent accéder au moins au comité de direction du gestionnaire de l'infrastructure.

Selon le vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques, le texte de l'amendement à l'examen ne constitue pas une amélioration. Il ne tient en effet pas compte du fait que d'autres opérateurs vont avoir accès au marché. Il faut également fermer la porte, *mutatis mutandis*, au personnel de ces derniers. L'on a en effet voulu dire que, pour pouvoir être indépendant, on ne peut (plus) être salarié. Une personne qui démissionne de son poste à la SNCB peut donc siéger sans problème au sein de la direction du gestionnaire de l'infrastructure.

Un deuxième volet de l'amendement n° 70 subsidiaire vise à préciser la phrase introductive de l'article 453, § 1^{er}. Il convient en effet de lever toute ambiguïté à propos de la possibilité qui est laissée au Roi de déroger à la définition des missions du gestionnaire de l'infrastructure, telles que visées aux points 1^o à 4^o.

Le texte actuel de la phrase liminaire et le terme «notamment» en particulier, pourraient susciter un doute à propos de la limitation des dérogations qui seront autorisées par le Roi. En effet, ce terme est non pas limitatif, mais exemplatif. Un arrêté royal risque donc de vider de sa substance le contrat de gestion prévu à l'article 452, si bien que les missions de service public ne seraient plus assurées.

Le ministre estime qu'il est clair que les dérogations concernent les points 1^o à 4^o. Il est évident que, si aucune dérogation n'est prévue dans un autre article, l'exception en question ne concerne que le nombre limité de dispositions figurant dans l'article même dans lequel elle est inscrite.

Le ministre déclare formellement que les dérogations ne peuvent en aucune manière s'appliquer aux missions de service public définies dans le contrat de gestion.

Article 478

M. Schouppe propose par voie d'amendement n° 92 de supprimer l'actuelle obligation pour les employeurs occupant plus de 100 travailleurs de recueillir des informations sur les déplacements qu'ils font entre leur domicile et leur lieu de travail.

Une telle suppression permettrait de simplifier sensiblement les choses sur le plan administratif. L'objectif est de développer des plans de gestion de la mobilité appropriés.

Le président fait toutefois remarquer que M. Schouppe souhaite obliger toutes les entreprises occupant plus de 50 travailleurs à élaborer des plans

professionnels van het spoor zeker tot het directiecomité van de infrastructuurbeheerder toe te laten.

De vice-eerste minister en minister van begroting en overheidsbedrijven vindt dat de bij dit amendement voorgestelde tekst geen verbetering inhoudt. Ze houdt immers geen rekening met het feit dat andere operatoren op de markt zullen komen. Men moet hun personeel *mutatis mutandis* ook weren. Wat bedoeld wordt is immers dat men om onafhankelijk te zijn niet (meer) in loondienst mag zijn. Iemand die ontslag neemt bij de NMBS kan dus zonder problemen bij de infrastructuurbeheerder in de directie zetelen.

Het tweede deel van het subsidiair amendement nr. 70 wil de inleidende zin van artikel 453, § 1, verduidelijken. Men moet immers elke twijfel uitsluiten over de mogelijkheid die aan de Koning wordt geboden om af te wijken van de omschrijving van de taken van de infrastructuurbeheerder, zoals bepaald in het 1^o tot 4^o.

Zoals de inleidende zin hier geformuleerd is, namelijk met het woord «inzonderheid», zou er twijfel kunnen bestaan over de beperking van de afwijkingen door de Koning toegestaan. Deze term is immers niet limitatief, maar exemplatief. Aldus bestaat het gevaar dat men via koninklijk besluit het beheerscontract, voorzien in artikel 452, gaat uithollen, zodat meteen de opdrachten van de openbare dienst niet meer veilig gesteld zouden zijn.

De minister is van oordeel dat de afwijkingen duidelijk slaan op het 1^o tot het 4^o. Zo er niet afgeweken wordt in de tekst van een ander artikel, kan het niet anders, of de uitzondering slaat op de beperkte reeks bepalingen in het artikel zelf waarin ze zijn opgenomen.

De minister verklaart formeel dat de afwijkingen in genen dele kunnen slaan op de taken van de openbare dienst zoals ze beschreven staan in het beheerscontract.

Artikel 478

De heer Schouppe stelt bij amendement nr. 92 voor de bestaande verplichtingen voor werkgevers met meer dan 100 werknemers inzake het verzamelen van gegevens over het woon-werkverkeer van hun werknemers te schrappen.

Dat betekent een ernstige administratieve vereenvoudiging. De bedoeling is tot adequate mobiliteitsbeheersplannen te komen.

De voorzitter merkt op dat de heer Schouppe wel de verplichting tot het opstellen van bedrijfsvervoersplannen wil opleggen voor alle bedrijven vanaf

de transports d'entreprise, ce qui ne mènera pas à une simplification administrative.

M. Schouppe précise que l'objectif est de tout axer sur la simplification administrative. Tout le reste, y compris la réglementation que l'on propose d'abroger, peut alors être supprimé.

Le ministre estime qu'il conviendrait de maintenir les règles qui viennent d'être instaurées et d'en évaluer l'application au bout d'un an.

7. VOTES

Les amendements n^{os} 69 et 70 sont rejetés par 8 voix contre 1.

Les amendements n^{os} 71 à 92 sont rejetés par 10 voix contre 2.

L'ensemble des articles renvoyés à la commission des Finances et des Affaires économiques sont adoptés par 10 voix contre 2.

Confiance a été faite à la rapporteuse pour la rédaction du présent rapport.

La rapporteuse,
Christiane VIENNE.

Le président,
Jean-Marie DEDECKER.

50 werknemers. Dat is toch geen administratieve vereenvoudiging.

De heer Schouppe preciseert dat het de bedoeling is alles daarop te focussen. Al de rest, met inbegrip van de regeling waarvan de opheffing wordt voorgesteld, kan dan vervallen.

De minister is van oordeel dat het aangewezen is de pas ingevoerde regeling te handhaven en ze na een jaar te evalueren.

7. STEMMINGEN

De amendementen nrs. 69 en 70 worden verworpen met 8 stemmen tegen 1 stem.

De amendementen 71 tot 92 worden verworpen met 10 tegen 2 stemmen.

De artikelen verwezen naar de commissie voor de Financiën en voor de Economische Aangelegenheden worden in hun geheel aangenomen met 10 tegen 2 stemmen.

Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van dit verslag.

De rapporteur,
Christiane VIENNE.

De voorzitter,
Jean-Marie DEDECKER.