

BELGISCHE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

49e ZITTINGSPERIODE

GEWONE ZITTING 1998-1999

**HANDELINGEN VAN DE
PLENAIRE VERGADERINGEN**

305 03/02/1999 - namiddag

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS DE BELGIQUE

49e LÉGISLATURE

SESSION ORDINAIRE 1998-1999

**ANNALES DES
SÉANCES PLÉNIÈRES**

305 03/02/1999 - après-midi

Sommaire

Jeudi 3 février 1999, après-midi - 305

COMMUNICATIONS	10857
PROJET DE LOI ET PROPOSITIONS	10857
- proposition de résolution de Mme Suzette Verhoeven et consorts sur le Myanmar (Birmanie) (1790/1 à 5)	10857
discussion	10857
<i>Orateur : Mme Verhoeven</i>	
- proposition de loi de M. Jos Ansoms et consorts favorisant l'organisation des déplacements entre le domicile et le lieu de travail par l'établissement de plans de transports d'entreprise (374/1 à 16)	10858
discussion générale	10858
<i>Orateurs : MM. Bonte, rapporteur, Van Aperen, Moock, Ansoms, Van den Eynde, Mme Van de Castele, MM. Wauthier, Mairesse, Wauters</i>	
discussion des articles	10870
- projet de loi tendant à assurer la transposition de la directive 95/26/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 juin 1995 relative aux institutions financières (1865/1 à 4)	10870
discussion générale	10871
<i>Orateur : M. Schoeters, rapporteur</i>	
discussion des articles	10871
- proposition de loi de M. Paul De Grauwe modifiant l'article 45 du Code de la taxe sur la valeur ajoutée (1376/1 et 2)	10871
<i>Orateur : M. De Grauwe</i>	
- proposition de loi de M. Aimé Desimpel modifiant les articles 1er ter et 1er quater de l'arrêté royal n° 20 du 20 juillet 1970 fixant le taux de la taxe sur la valeur ajoutée et déterminant la répartition des biens et des services selon ces taux (1709/1 et 2)	10871
<i>Orateurs : Mme Van Haesendonck, rapporteuse, M. Desimpel</i>	
DÉBAT SUR LA FRAUDE DANS LE SECTEUR DE LA VIANDE	10873
suspension	10873
discussion	10873
<i>Orateurs : MM. Minne et Lozie, rapporteurs, Van Aperen, Denis, Verstraeten, Brouns, Colla, ministre de la Santé publique et des Pensions</i>	
motion	10887
ANNEXE	10889
DÉCISIONS INTERNES	10889
DEMANDES D'INTERPELLATION	10889
DEMANDES	10889
PROPOSITION DE LOI	10889
RETRAIT D'UNE SIGNATURE	10889

Inhoud

Donderdag 3 februari 1999, namiddag - 305

MEDDELINGEN	10857
WETSONTWERP EN VOORSTELLEN	10857
- voorstel van resolutie van mevrouw Suzette Verhoeven c.s. over Myanmar (Birma) (1790/1 tot 5)	10857
bespreking	10857
<i>Spreker : mevrouw Verhoeven</i>	
- wetsvoorstel van de heer Jos Ansoms c.s. tot bevordering van de organisatie van het woon-werkverkeer met bedrijfsvervoerplannen (374/1 tot 16)	10858
algemene bespreking	10858
<i>Sprekers : de heren Bonte, rapporteur, Van Aperen, Moock, Ansoms, Van den Eynde, mevrouw Van de Castele, de heren Wauthier, Mairesse, Wauters</i>	
bespreking van de artikelen	10870
- wetsontwerp tot omzetting van de richtlijn 95/26/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 juni 1995 over de financiële instellingen (1865/1 tot 4)	10870
algemene bespreking	10871
<i>Spreker : de heer Schoeters, rapporteur</i>	
bespreking van de artikelen	10871
- wetsvoorstel van de heer Paul De Grauwe tot wijziging van artikel 45 van het Wetboek van de belasting over de toegevoegde waarde (1376/1 en 2)	10871
<i>Spreker : de heer De Grauwe</i>	
- wetsvoorstel van de heer Aimé Desimpel tot wijziging van de artikelen 1ter en 1quater van het koninklijk besluit nr. 20 van 20 juli 1970 tot vaststelling van de tarieven van de belasting over de toegevoegde waarde en tot indeling van de goederen en de diensten bij die tarieven (1709/1 en 2)	10871
<i>Sprekers : mevrouw Van Haesendonck, rapporteur, de heer Desimpel</i>	
DÉBAT OVER DE FRAUDE IN DE VLEESSECTOR	10873
schorsing	10873
bespreking	10873
<i>Sprekers : de heren Minne en Lozie, rapporteurs, Van Aperen, Denis, Verstraeten, Brouns, Colla, minister van Volksgezondheid en Pensioenen</i>	
motie	10887
BIJLAGE	10889
INTERNE BESLUITEN	10889
INTERPELLATIEVERZOEKEN	10889
INGEKOMEN	10889
WETSVORSTEL	10889
INGETROKKEN HANDTEKENING	10889

COMMUNICATIONS	10890	MEDEDELINGEN	10890
GOUVERNEMENT	10890	REGERING	10890
ARRETE ROYAL TRANSMIS	10890	OVERGEZONDEN KONINKLIJK BESLUIT	10890
COUR D'ARBITRAGE	10890	ARBITRAGEHOF	10890
ARRETS	10890	ARRESTEN	10890
DIVERS	10891	VARIA	10891
ORDRE FRANÇAIS DES AVOCATS DU BARREAU DE BRUXELLES	10891	FRANSTALIGE ORDE VAN DE BRUSSELSE BALIE	10891

SÉANCE PLÉNIÈRE

JEUDI 3 FÉVRIER 1999

APRÈS-MIDI

PRÉSIDENCE de
M. Langendries

La séance est ouverte à 14.05 heures.

PLENAIRE VERGADERING

DONDERDAG 3 FEBRUARI 1999

NAMIDDAG

VOORZITTER :
De heer Langendries

De vergadering wordt geopend om 14.05 uur.

Tegenwoordig bij de opening van de vergadering is de minister van de federale regering :

Ministre du gouvernement fédéral
présent lors de l'ouverture de la séance :

Viseur.

- Voorzitter : de heer *Duquesne*,
ondervoorzitter

De voorzitter : De vergadering is
geopend.

La séance est ouverte.

Er zijn berichten van verhinderings-
ingekomen van de leden :

Les membres suivants sont excusés :

Bastien, Schüttringer, Spinnewyn,
wegens ziekte / pour raison de santé;

Croes, Dewael, Charles Janssens,
Moreels, buitenslands / à l'étranger.

Mededelingen

Communications

De voorzitter : Een reeks mededelin-
gen en besluiten moeten ter kennis
gebracht worden van de Kamer. Zij
zullen in bijlage bij de handelingen van
deze vergadering opgenomen worden.

Une série de communications et de
décisions doivent être portées à la
connaissance de la Chambre. Elles
seront reprises en annexe des annales de
cette séance.

Wetsontwerp en voorstellen

Projet de loi et propositions

De voorzitter : Aan de orde is de
bespreking van het voorstel van
resolutie van mevrouw Suzette
Verhoeven c.s. over Myanmar
(Birma) (1790/1 tot 5).

L'ordre du jour appelle la discussion de
la proposition de résolution de Mme
Suzette Verhoeven et consorts sur le
Myanmar (Birmanie) (1790/1 à 5).

Le texte adopté par la commission sert
de base à la discussion. (Rgt 66,4)

De door de commissie aangenomen
tekst geldt als basis voor de bespreking.
(Rgt 66,4) (1790/5)

De bespreking is geopend.

La discussion est ouverte.

M. Albert Gehlen, rapporteur, réfère à
son rapport écrit.

Mevrouw Suzette Verhoeven heeft het
woord.

Mevrouw **Suzette Verhoeven** (CVP) :
Mijnheer de voorzitter, Birma ligt ver
van ons bed maar desondanks mogen
we niet onverschillig staan ten opzichte
van bepaalde toestanden die er heersen.
Die houding van waakzaamheid bepaalt
tenslotte ook onze houding ten opzichte
van de eigen democratie. Er waren twee
redenen om het initiatief tot deze
resolutie te nemen : de parlementaire
democratie in Birma die niet de kans
krijgt om zich te ontplooiën en de
aanhoudende mensenrechtenschendingen
die er plaatsvinden.

In 1990 werden in Myanmar voor het
eerst in dertig jaar democratische
verkiezingen georganiseerd. Tijdens
deze stembusslag haalde de partij van
de bekendste politica uit Myanmar
(Birma), Aung San Suu Kyi, 83% van
de parlementszetels. Het militaire
bewind heeft er echter veel voor over
om te voorkomen dat het verkozen
parlement zijn democratische werk
uitvoert en dat politici hun politieke
ambt uitoefenen.

De aanhoudende mensenrechtenschendingen
in het land behoeven geen
verdere uitleg. Zowel mensenrechten-
NGO's, VN-rapporten als resoluties van
onder andere het Europees Parlement
hebben geregeld bericht over de grove
mensenrechtenschendingen zoals exe-
cuties, martelingen en dwangarbeid.
Dan heb ik het nog niet gehad over de
situatie van vrouwen te lande.

Omwille van deze twee elementen
willen wij met deze resolutie aan de
Belgische regering vragen om de
dictatuur en de mensenrechtenschendingen
in Birma te veroordelen, er bij de
militaire regering van Birma op aan te
dringen om de internationale sociale
minimumnormen te respecteren en een
politieke dialoog met de oppositie te
starten. Voorts wordt in de resolutie
gevraagd dat de Belgische regering haar
ontradende beleid ten aanzien van
Belgische privé-initiatieven voortzet en
dat men in de Europese Raad van
ministers de huidige sancties handhaaft
maar er tegelijkertijd over waakt dat de
humanitaire hulp niet wordt gehinderd.

Ten slotte zou Thailand ook hulp
moeten krijgen bij de opvang van
vluchtelingen uit Birma. Verder werd in
een amendement van de heer Dirk Van
der Maelen, ondertekend door alle
fracties, nog gevraagd om het comité te

erkennen dat werd opgericht om de democratische Birmaanse regering te vertegenwoordigen die niet over haar bevoegdheden beschikt. Op die manier zou het Belgisch Parlement de democratische verkiezingen in Birma ondersteunen. Het comité werd al erkend door Denemarken en Noorwegen. Ik hoop dat deze resolutie kan bijdragen tot een meer rechtvaardige en democratische situatie in Birma.

De voorzitter: De bespreking is gesloten.

La discussion est close.

Het opschrift van het voorstel werd door de commissie gewijzigd in "voorstel van resolutie over Birma (Myanmar)".

L'intitulé de la proposition a été modifié par la commission en "proposition de résolution sur la Birmanie (Myanmar)".

Aucun amendement n'a été déposé ou redéposé.

Er zijn geen amendementen ingediend of heringediend.

De stemming over het voorstel van resolutie zal later plaatsvinden.

Le vote sur la proposition de résolution aura lieu ultérieurement.

Aan de orde is de bespreking van het **wetsvoorstel van de heer Jos Ansoms c.s. tot bevordering van de organisatie van het woon-werkverkeer met bedrijfsvervoerplannen (374/1 tot 16)**.

L'ordre du jour appelle la discussion de la **proposition de loi de M. Jos Ansoms et consorts favorisant l'organisation des déplacements entre le domicile et le lieu de travail par l'établissement de plans de transports d'entreprise (374/1 à 16)**.

Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion des articles. (Rgt 66,4)

De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking van de artikelen. (Rgt 66,4) **(374/14)**

De algemene bespreking is geopend.

La discussion générale est ouverte.

De heer Hans Bonte, rapporteur, heeft het woord.

De heer **Hans Bonte** (SP), rapporteur: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, voor de verslaggeving van dit wetsvoorstel verwijs ik u naar het uitvoerig verslag gebundeld

door de diensten van de Kamer. Ik wil er de leden van de Kamer ook op wijzen dat het voorliggende wetsvoorstel een lange voorgeschiedenis heeft gekend, aangezien het onderwerp van gesprek was in een subcommissie van de commissie voor de Sociale Zaken, die onder voorzitterschap van de heer van Aperen geregeld heeft vergaderd en ook de sociale partners en andere beleidsverantwoordelijken heeft gehoord.

Hoewel het uitgangspunt van het wetsvoorstel, met name dat er ook door het bedrijfsleven iets moet gedaan worden aan de fileproblematiek, en dat de bedrijfsvervoerplannen daartoe een goed instrument kunnen zijn, op eenparigheid kon rekenen, meen ik als rapporteur te moeten zeggen dat er heel wat discussie nodig is geweest om te komen tot waar we vandaag staan. Ook brachten verscheidene leden herhaaldelijk naar voren dat de fileproblematiek geen uitsluitende bevoegdheid is van de bedrijfswereld en dat zij niet de enigen zijn die antwoorden moeten zoeken. Het is een gedeelde verantwoordelijkheid van de wetgever, van de overheden, maar ook van de syndicale wereld en van de bedrijfswereld.

De grootste discussies gingen dan ook over de preciese bepaling van de modaliteiten: hoe moet een bedrijfsvervoerplan eruit zien, welke vorm moet het krijgen, hoe moet het ondersteund worden vanuit de overheid, welke vormvereisten en doelstellingen moeten daarbij worden naar voren geschoven?

In vergelijking met het initiële voorstel van de heer Ansoms dat enkel voorzag in de introductie van mobiliteitspremies, hebben we een grote consensus bereikt over een globaliteit van de bedrijfsvervoerplannen met een definiëring van wat deze precies moeten betekenen, welke vorm ze moeten aannemen, welke doelstellingen moeten worden gerealiseerd. Ook werd omschreven wat de premies en fiscale stimuli moeten inhouden om dit in de realiteit toepasbaar te maken.

Het hardnekkigste discussiepunt bleek in welke mate een bedrijfsvervoerplan moet worden verplicht.

Het verheugde de leden van de subcommissie dan ook in consensus een heel nieuw voorstel aan de commissie voor de Sociale Zaken te kunnen voorleggen. Tijdens de besprekingen daaromtrent werd door de regering nog een amendement geformuleerd. Dit kwam erop neer dat de bestraffing bij niet-naleven door de bedrijven van de wettelijke verplichting meer in overeenstemming zou worden gebracht met de inbreuk.

Het grondig geamendeerde wetsvoorstel werd daarna door de commissie voor de Sociale Zaken goedgekeurd met tien stemmen en één onthouding en zonder één enkele tegenstem.

Tot slot stap ik even uit mijn rol van rapporteur en maak van de gelegenheid gebruik om de regering een aantal vragen te stellen.

Binnenkort zullen we dit wetsvoorstel wellicht goedkeuren, maar ik vind het absoluut noodzakelijk er snel uitvoering aan te geven.

Er moeten dus snel uitvoeringsbesluiten worden uitgevaardigd zodat ook de bedrijven, die vandaag aan de vooravond van de bedrijfsonderhandelingen staan, effectief in staat zijn deze techniek te hanteren.

Niet alleen ikzelf maar ook mijn fractie is ervan overtuigd dat wij hiermee, als wetgever, een goed instrument creëren. Het hoort nu echter de regionale overheden toe om daarop in te spelen en voor een deel aanvullend werk te verrichten. Hier en der wordt er al iets gedaan. Ik denk aan de initiatieven inzake carpooling, aan de fietsvergoedingen en aan het ter beschikking stellen van knowhow bij het opstellen van dergelijke bedrijfsvervoerplannen. Deze pistes zullen in de toekomst, ook door de regio's, verder moeten worden ontwikkeld. Hier kan aan de federale minister, bevoegd voor deze materie, worden gevraagd om deze thema's op het interministeriële overleg aan te kaarten.

De voorzitter: De heer Julien Van Aperen heeft het woord.

De heer **Julien Van Aperen** (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het denken over oplossingen voor de mobiliteitsproblematiek zit vandaag zeker en vast in een stroomversnelling.

Zowel op Vlaams, federaal als Europees niveau wordt nagedacht over de richting die moet worden uitgegaan met onze mobiliteit in de 21ste eeuw. Op zich is dit een positieve zaak ware het niet dat men op sommige ogenblikken, vanuit politieke hoek, een ware opbodpolitiek voert die weinig positieve elementen zal opleveren.

Het is immers duidelijk dat de mobiliteitsproblematiek een technische oplossing behoeft die weinig te maken heeft met partijpolitieke of ideologische tegenstellingen. Deze technische oplossing bestaat uit een multidisciplinaire benadering van het fenomeen mobiliteit

met aandacht voor de onlosmakelijke verbondenheid tussen mobiliteit, economie, ecologie, verkeersveiligheid, tewerkstelling, staatshervorming en andere.

De klemtoon dient hierbij gelegd op het feit dat een globale aanpak een veelheid aan in te zetten instrumenten impliceert en dat een fragmentarische aanspraak uit den boze is.

Uiteraard is het zo dat deze globale aanpak best zal bestaan uit verschillende deelinstrumenten die om budgettaire of financiële redenen niet altijd gelijktijdig zullen kunnen worden ingezet.

Over deze instrumenten en hun effecten is uiteraard nagedacht en er werd voor gekozen ze in te zetten in het kader van de globale mobiliteitsvoorstellen die naar voren worden geschoven.

Het voorliggende wetsvoorstel regelt het inzetten van een van deze instrumenten, met name de bedrijfsvervoerplannen. Dit wetsvoorstel, collega's, heeft een lange en intensieve parlementaire weg afgelegd, een weg die zelfs resulteerde in de oprichting van een subcommissie terzake.

Ik wens hier alle collega's te danken die hebben meegewerkt aan de subcommissie en alle actoren die tijdens de hoorzittingen aanwezig waren en duidelijk hun standpunten naar voren hebben gebracht. Bovendien wens ik hier ook de rapporteur van de commissie voor de Sociale Zaken en van de subcommissie te danken voor zijn verslag.

In deze subcommissie zijn verschillende partijen gehoord, van de Nationale Arbeidsraad over de Vlaamse minister van Vervoer tot individuele bedrijven die nu reeds voorzien in een of andere vorm van bedrijfsvervoerplannen. Dit op zich getuigt al van de moderne aanpak die het federale parlement zichzelf heeft aangemeten in de strijd tegen de mobiliteitsproblematiek, met name de aanpak via overleg en constructieve medewerking over alle partijgrenzen heen.

De vaststelling die ik reeds deed dat de mobiliteit in ons land een technische oplossing behoeft, is dus duidelijk tot iedereen doorgedrongen. Deze technische oplossing dient er bovendien in te voorzien dat alle betrokken partijen binnen hun terrein worden geresponsabiliseerd. De particuliere weggebruiker, de overheid, de vervoersmaatschappijen, de werkgevers, kortom iedereen moet zijn verantwoordelijkheid opnemen als het op de strijd tegen de congestie aankomt. Dit wetsvoorstel

heeft volgens mij minstens deze ambitie. Het wil immers bedrijfsvervoerplannen stimuleren als instrument in de strijd tegen stijgende mobiliteitsbehoeften. Vandaar dat de VLD dit voorstel naar filosofie kan steunen. Het woon-werkverkeer is een van de belangrijkste oorzaken van congestieproblemen en verdient bijgevolg prioritair aandacht in het globale mobiliteitsdebat.

Los van deze algemene beschouwingen dienen we toch stil te staan bij enkele concrete gegevens in onze discussie van vandaag en zelfs bij enkele kritische bedenkingen terzake. Allereerst betreft dit de bron van de premies, met name de loonkosten. Het is daarbij immers niet duidelijk of de loonkosten al dan niet zullen stijgen. Het lijkt mij dan ook logisch in deze wet klaar en duidelijk op te nemen dat noch de loonkosten voor de bedrijven, noch de nettolonen voor de werknemers mogen lijden onder de invoering van dit systeem. Voor de VLD is het duidelijk dat hier een taak voor de overheid is weggelegd. Wanneer ik het daarnet had over het responsabiliseren van alle betrokken partijen kwam ook de rol van de overheid in dit hele debat aan de orde. In het kader van dit wetsvoorstel kan de rol van de overheid bijvoorbeeld bestaan uit het verlagen van werkgeversbijdragen voor bedrijven die mobiliteitspremies invoeren of die deze plannen onderschrijven. Op die manier helpt de overheid de opmaak van de bedrijfsvervoerplannen aan te moedigen door de extra kosten ervoor op zich te nemen.

Ten tweede wil ik het hebben over de gevolgen van het verplichte CAO-overleg, dat ondertussen waarschijnlijk is achterhaald door een amendement dat ik zo-even nog heb medeondertekend. Gisteren konden we via de pers vernemen dat dit wetsvoorstel ongrondwettig zou zijn. De Leuvense specialist inzake arbeidsrecht, Roger Blanpain, wees erop dat de Kamer zowel maatschappelijk als juridisch een blunder van formaat zou slaan indien dit voorstel wordt goedgekeurd. Immers, zegt men, artikel 23 van de Grondwet voorziet in het recht op collectief onderhandelen, niet in de plicht daartoe. Bovendien ondermijnen de verdragen 98 en 154 van de Internationale Arbeidsorganisatie het vrijwillige karakter van het collectief onderhandelen. Aangezien artikel 4 van het wetsvoorstel voor elke onderneming waar gewoonlijk een gemiddelde van ten minste 50 werknemers is tewerkgesteld, voorziet in de verplichting tot opmaak van een bedrijfsvervoerplan en aangezien artikel 6 van het voorstel

bepaalt dat dit vervoerplan de vorm moet aannemen van een CAO kan men niet anders dan concluderen dat binnen de betrokken onderneming automatisch moet worden overgegaan tot CAO-overleg. Deze verplichting tot CAO-onderhandeling is dus in strijd met de Grondwet en met de internationale verdragen. Los van deze juridische opmerking kan men er ook van uitgaan dat het nut van een dergelijk verplicht CAO-karakter totaal afwezig lijkt te zijn. Het woon-werkverkeer voor een bepaald bedrijf is al moeilijk te bepalen, laat staan voor een hele sector. Dergelijke onderhandelingen over het woon-werkverkeer dienen te gebeuren tussen het bedrijf en de werknemer in kwestie, wiens woon-werksituatie immers verschilt van elke andere collega. Het is precies deze heterogeniteit van de woon-werksituaties die dergelijke ingrepen op sectoraal niveau bijna onmogelijk maken.

Gezien al deze opmerkingen moeten wij vaststellen dat dit voorstel, hoewel als idee voldragen, naar de vorm toch voor enige wijziging vatbaar is. De VLD zal het voorstel dan ook pas ten volle steunen na een grondige aanpassing. Bovendien lijkt deze tekst, gezien de draagwijdte van de amendementen, rijp voor een advies van de Raad van State, zeker wat de loonnorm betreft, die door de regering werd opgelegd.

Mijnheer de voorzitter, rekening houdend met de geringe aanwezigheid van leden, stel ik voor dat de eventuele vraag om advies van de Raad van State morgen tijdens de plenaire vergadering aan de orde zou komen.

Le président : La parole est à M. Michel Mook.

M. Michel Mook (PS) : Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, on parle beaucoup aujourd'hui de mobilité. La mobilité est un véritable problème qui a des conséquences considérables en matière économique et environnementale, en matière aussi de qualité de la vie. Le problème est cependant qu'on ne fait qu'en parler.

Aujourd'hui, le parlement prend des mesures concrètes de manière à répondre à un des aspects de la mobilité qui est celui de l'engorgement des routes lors des grandes transhumances quotidiennes qu'effectuent les navetteurs pour se rendre à leur travail et ensuite rentrer chez eux.

Le postulat de départ est qu'il y a trop de véhicules particuliers circulant avec trop peu de personnes à bord. C'est un constat que tout le monde peut faire. On

est ainsi frappé, dans chaque embouteillage, de constater des quantités énormes de véhicules dans lesquels ne se trouve que le chauffeur. Il suffirait et c'est simplement mathématique, de regrouper plusieurs personnes au sein d'un même véhicule pour réduire, par le fait, la densité de circulation à concurrence du nombre de personnes se trouvant à bord.

L'objet des plans de transport est donc de rationaliser le trafic vers les entreprises et vers le lieu de séjour et de permettre à ces dernières de mettre sur pied un système de transport collectif et regroupant notamment les véhicules qui ont tous la même destination.

Cette proposition de loi n'est pas répressive car elle est avant tout basée sur des systèmes incitatifs. Elle tiendra également compte des spécificités locales qui font que certains travailleurs ne peuvent pas toujours avoir recours à des systèmes collectifs à cause de l'éloignement de leur lieu d'habitation par rapport à l'entreprise; enfin, il ne sera pas question de supprimer les déductibilités fiscales pour ceux qui ne pourraient avoir recours à ces plans de transport. Je répète donc que ce système est principalement incitatif.

Le travail effectué en commission des Affaires sociales et d'abord en sous-commission a été extrêmement long et positif et je me plais à souligner ici l'excellente collaboration de l'ensemble des membres de la commission, majorité et opposition confondues. Je soulignerai également le consensus intervenu en sous-commission sur la nécessité d'aider à la mobilité. Je remercie l'initiateur de cette proposition, M. Ansoms, et également le président de la commission, M. Van Aperen. Tout le monde fut très correct au cours de nos travaux.

Cela étant, cet élément engrangé, il n'en demeure pas moins que le problème de la mobilité reste entier, qu'il faudra du temps pour que l'impact des mesures prises soit visible dans la circulation quotidienne et que d'autres mesures doivent intervenir rapidement. Ces mesures concernent d'ailleurs tant le transport des passagers que celui des marchandises, tant les transports publics que privés. Il est clair en effet que l'engorgement des routes est également lié à la présence de très nombreux transporteurs routiers qui n'améliorent certes pas la fluidité du trafic.

C'est la raison pour laquelle il faudra mener des actions volontaristes pour l'amélioration des transports en commun, notamment ferroviaires et, à cet égard, nous rappelons tout l'intérêt que nous portons à la mise sur pied de réseaux RER, notamment pour Bruxelles.

Il est évident qu'il existe de très nombreuses formes de transport de marchandises autres que le transport routier, national et international. Il existe aussi les voies fluviales, maritimes, dans lesquelles de très nombreux investissements ont été réalisés récemment et qui participent à augmenter le volume de marchandises transportées à travers la Belgique et toute l'Europe.

La question qui se pose ici est de permettre au transport de marchandises de conserver une grande souplesse et donc de permettre que les marchandises commandées aillent d'un point de départ à leur client final avec un maximum de rapidité et de fiabilité. Dans cette mesure, il ne sera que très aléatoirement possible de supprimer complètement le transport routier, c'est une évidence.

Cela étant, sur les grands axes, la voie du transport intermodal est vraiment très intéressante car elle permet de combiner les différents types de transport et de ne recourir au transport routier que lorsqu'il s'agit de toucher le client final dans la dernière phase du transport.

Dans cette perspective, le groupe socialiste et moi-même avons déposé une proposition de loi qui vise précisément à favoriser fiscalement et d'une manière tout à fait déterminante les entreprises de transport qui feraient le choix d'investir dans l'intermodalité.

Nous espérons que cette proposition sera rapidement examinée en commission et qu'elle pourra ainsi apporter un élément supplémentaire en faveur de la mobilité dans notre pays et en Europe.

Vous l'aurez compris, le groupe socialiste marque son accord total quant au contenu de cette proposition de loi et des amendements qui seront déposés. Nous voterons donc cette proposition de loi.

De voorzitter : De heer Jos Ansoms heeft het woord.

De heer Jos Ansoms (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, toen wij vorige week het wetsontwerp dat drugscontroles in het verkeer mogelijk maakt bespraken, heb ik gezegd dat er een tevreden

volksvertegenwoordiger voor u stond. Ik kan mijn inleiding eigenlijk herhalen. Vorig week was ik tevreden omdat met het wetsontwerp inzake drugscontroles, mijn initiatief uit 1992, werd goedgekeurd. Welnu, ook ons wetsvoorstel inzake de invoering van bedrijfsvervoerplannen werd voor het eerst ingediend in 1992. Ik hoop dat deze vergadering de vraag van de heer Van Aperen om dit wetsvoorstel naar de Raad van State te sturen niet zal steunen en dat ze het zal goedkeuren. In dat geval kan ik dezelfde inleiding gebruiken als vorige week.

Ik ben echt verheugd over de goede manier van werken in de commissie waar meerderheid en oppositie met in het bijzonder Agalev en de liberale families uit het Noorden en het Zuiden, samenwerkten om tot deze tekst te komen. Ik dank de voorzitter van de commissie, de heer Van Aperen, van harte omdat hij de werkzaamheden heeft geleid met de positieve wil om tot een gunstig eindresultaat te komen. Ik hoop dat hij dit tot het laatste moment zal volhouden en dat hij zich nog even zal bezinnen over wat hij zojuist zei. Voorts dank ik de heer Bonte die op deskundige wijze verslag heeft uitgebracht over de zeer uitgebreide besprekingen in de subcommissie en in de commissie voor de Sociale Zaken zelf.

Mijn betoog zal iets langer zijn. Ik hoop dat u het mij niet kwalijk neemt, maar ik heb zelf erg lang aan dit wetsvoorstel gewerkt. Ik zal een drietal elementen beklemtonen. Eerst en vooral wil ik de context schetsen waarin wij de bedrijfsvervoerplannen plaatsen. In de tweede plaats ga ik even in op de kritiek die de laatste dagen op de verplichte bedrijfsvervoerplannen werd geleverd. Ten derde, is er de vraag of het al dan niet om een collectieve arbeidsovereenkomst moet gaan.

In de eerste plaats bespreek ik het naderende verkeersinfarct en zijn gevolgen. Het is duidelijk dat het verkeerssysteem in ons sociaal-economisch leven zowat de functie vervult van het hart in het menselijk lichaam. Als echter bepaalde gedeelten van het hart afsterven door een infarct, heeft dat ernstige gevolgen voor het menselijk lichaam. Hetzelfde geldt voor het verkeer. Als het verkeer langer en langer begint stil te staan, zijn de gevolgen voor onze economie rampzalig. Wij staan nu heel dicht bij dat verkeersinfarct. Ik illustreer dit met enkele cijfers. In de periode van 1985 tot 1995 groeide het wegverkeer met 70% op de autosnelwegen en met 40% op de secundaire wegen. Weliswaar is de groei momenteel vertraagd, toch

bedraagt hij nog steeds 2% à 3% per jaar. Het is overduidelijk dat 1% in 1999 veel meer voertuigen vertegenwoordigt dan 1% in 1990. Welnu, verkeersdeskundigen hebben berekend dat een toename van het verkeer op de autosnelwegen met 10% een verdubbeling van de files tot gevolg heeft. In de praktijk betekent dit dat, als wij in de komende twee jaar nog een toename van het verkeer op de autosnelwegen hebben met 4% tot 5%, de file rond Antwerpen in de file rond Brussel zal overgaan op elke regenachtige dag. U weet dat wij in België nogal wat regenachtige dagen hebben. Dit betekent dat het verkeer 's ochtends en 's avonds zal stilstaan van aan de Nederlandse grens, in de richting van de Franse grens en tot in Gent en Diest. Kortom, binnen enkele jaren zal alles op elke regenachtige dag stilstaan. Dat is het naderende verkeersinfarct.

Het lijkt geen twijfel dat dit zeer negatief is voor de welvaart en de tewerkstelling. Er zijn in dit halfrond reeds heel wat debatten gehouden over maatregelen om de tewerkstelling aan te zwengelen.

In dat geval gaat het meestal - terecht - over verlaging van de arbeidskosten. Welnu, ik herhaal nogmaals dat binnen enkele jaren en misschien sneller dan wij vermoeden, de dalende bereikbaarheid een evengrote handicap zal vormen voor het bedrijfsleven en voor de tewerkstelling als de hoge arbeidskosten.

Ik daag iedereen uit deze stelling te weerleggen. Denk bijvoorbeeld aan het elementaire *just in time*-principe, dat meer en meer in gevaar komt, met alle gevolgen van dien.

Een goede bereikbaarheid was steeds een belangrijke troef voor onze economie, vooral voor de gebieden rond de zeehavens, Brussel, Zaventem, de regio's die de ruggengraat van onze economie vormen en verantwoordelijk zijn voor de tewerkstelling van honderdduizenden landgenoten. De bereikbaarheid van deze economische centra is de *conditio sine qua non* en komt hoe langer hoe meer in het gedrang, wat op zijn beurt de tewerkstelling meer en meer in gevaar brengt.

Een tweede bezorgdheid omwille van het naderende verkeersinfarct betreft het sociale klimaat: de toenemende stress en agressiviteit van de weggebruikers op onze wegen heeft negatieve gevolgen voor het gezinsleven en de verkeersveiligheid, kortom voor de algemene veiligheid. Een belangrijk

deel van de arbeidsongevallen - 20 000 per jaar - zijn verkeersongevallen; immers, het woon-werkverkeer valt onder de arbeidsongevallenwetgeving.

Het probleem reikt echter nog verder. Inderdaad, ik vraag mij af hoeveel mensenlevens het reeds kostte doordat de hulpdiensten niet tijdig ter plaatse geraakten omwille van de files.

Welke negatieve invloed ondervinden de werknemers van lang in de files te moeten staan, van stress, van over minder tijd te beschikken voor het gezinsleven of voor vrije tijd? Al deze elementen komen de kwaliteit van het leven zeker niet ten goede.

Een derde bezorgdheid in verband met het naderende verkeersinfarct is de toenemende onleefbaarheid, vooral in de grote centra. Het aandeel van de mobiliteitsproblematiek in de grootste stedelijke problematiek is werkelijk niet te schatten. Het wordt trouwens steeds onderschat. Stadsvlucht, verpaupering, leegstand hebben in grote mate te maken met het wegvervoer. Men mag de herbevolking van de stad en het beheersen van het grootstedelijk probleem vergeten indien de leefbaarheid van de grote centra niet drastisch wordt verbeterd. Het is in dat verband van fundamenteel belang dat er moet worden gestreefd naar een autoluwe stad. Ook op dat vlak is een beperking van het autogebruik dringend nodig.

De vierde bezorgdheid, te wijten aan het naderende verkeersinfarct, heeft betrekking op het leefmilieu. Wij mogen niet vergeten dat het wegverkeer in de meeste Europese landen verantwoordelijk is voor 25% van het broeikas effect, voor 60% van de uitstoot van verzuurde stikstofoxides en voor 50% van de uitstoot van kankerverwekkende benzenen. Vooral het verkeer is de oorzaak van de ozonvorming. Een studie die in dat verband in Groot-Brittannië werd uitgevoerd, toont aan dat de ozonvorming een drievoud aan slachtoffers betekent van het aantal verkeersongevallen.

Als wij spreken over het mobiliteitsvraagstuk, over het naderende verkeersinfarct, hebben wij het inderdaad over de toenemende onbereikbaarheid, de toenemende verkeersonleefbaarheid, de te hoge verkeersonveiligheid en een levensgroot milieuprobleem.

Wat hebben de bedrijfsvervoerplannen hiermee te maken? Wellicht is het voor iedereen duidelijk dat er geen wondermiddelen bestaan om het mobiliteitsprobleem op te lossen. In de programma's van de verschillende partijen wordt een ware *mix* aan maatregelen vooropgesteld om dit

probleem op te lossen. Ook het wetenschappelijk rapport dat minister Daerden liet opstellen door de professoren Thiry en Blauwens gaat in die richting.

Een waarachtig mobiliteitsbeleid veronderstelt de geïntegreerde aanpak op verschillende beleidsniveaus: Europees, federaal, gewestelijk en lokaal. Tegelijk moet het probleem op een geïntegreerde manier worden aangepakt, dus op het vlak van ruimtelijk beleid, huisvestingsbeleid, fiscaal beleid, enzovoort.

Het is van fundamenteel belang dat de overheid in samenwerking met een aantal instellingen en organisaties, het bedrijfsleven en de bevolking, een waarachtig vervoersmanagement opstelt. Op de verschillende beleidsniveaus moeten steeds dezelfde vier managementvragen - voor mijn part noemt men ze evengoed gezond boerenverstandvragen - worden gesteld. Ik som ze op.

Wordt de bestaande vervoerscapaciteit wel optimaal benut? Welke verbeteringen zijn mogelijk?

Worden de alternatieven voor het individueel autogebruik wel voldoende gebruikt?

Zijn al de verplaatsingen die worden gemaakt wel nodig? Kunnen ze in de toekomst niet voorkomen worden?

Komen al de bevolkingscategorieën wel aan hun trekken inzake mobiliteit?

Als ik deze vier vragen toepas op het woon-werkverkeer, moet ik viermaal negatief antwoorden.

Het autogebruik in het woon-werkverkeer neemt nog steeds toe. In 1981 verkoos 47% van de werknemers de auto om naar het werk te gaan. Volgens de volkstelling van 1991 was dit reeds opgelopen tot 57%. Recente studies tonen aan dat ongeveer 65 tot 70% van de werknemers met de wagen naar het werk gaat, meestal alleen. Dit betekent dat 2,1 tot 2,5 miljoen werknemers 's morgens en 's avonds op ongeveer hetzelfde tijdstip de wagen instappen en op die manier medeoorzaak zijn van de fileproblemen.

De bestaande vervoerscapaciteit in het woon-werkverkeer wordt absoluut niet optimaal gebruikt. Een auto telt gemiddeld 4 zitplaatsen. De gemiddelde bezettingsgraad in het woon-werkverkeer is 1,2 personen per auto. In Nederland heeft men uitgerekend dat een toename van 1,2 naar 1,6 personen per wagen het fileprobleem uitschakelt.

De alternatieven voor het individueel autogebruik worden onvoldoende gebruikt. Men zou kunnen verwachten

dat meer werknemers gebruikmaken van het openbaar vervoer of van de fiets om te ontsnappen aan het toenemend fileprobleem. Het tegendeel is waar. Het aandeel van het openbaar vervoer in het woon-werkverkeer gaat voortdurend achteruit van 20% in 1981 naar 12,5% in 1998.

Een vierde van al de werknemers woont op fietsafstand van het werk. 40% gaat echter met de auto naar het werk.

In het huidige internettijdperk zijn een aantal woon-werkverplaatsingen niet langer onontbeerlijk.

Op de laatste vraag of al de bevolkingscategorieën aan hun trekken komen in het woon-werkverkeer volgt eveneens een negatief antwoord. Een studie over het verplaatsingsgedrag van de Vlamingen door de Hogeschool voor Verkeerskunde leert ons dat een job hand in hand gaat met het bezit van een rijbewijs. Bij de bedienden heeft 3,6% geen rijbewijs, bij de arbeiders stijgt dit aantal tot 10%, bij de langdurig werklozen is dit reeds 26%. Dit is een sociaal probleem.

Mijnheer de voorzitter, collega's, als we een trendbreuk willen tot stand brengen, moet het woon-werkverkeer gereorganiseerd worden. Wie moet dit doen? Het staat als een paal boven water dat een dergelijke planning het meest efficiënt in het bedrijf zelf wordt opgesteld. De bedrijven of groepen van bedrijven weten immers het best op welke manier de werknemers zich verplaatsen. Samen met de werknemers kunnen de bedrijven onderzoeken op welke manier het "autosolisme" kan worden omgebogen tot carpooling of andere maatregelen.

Het wetsvoorstel bepaalt dat bedrijven met ten minste 50 werknemers een bedrijfsvervoerplan moeten opstellen. De bedrijven kunnen dit alleen doen of per industriezone.

Ook bedrijven met minder dan vijftig werknemers mogen het doen. Bovendien hebben wij ervoor gezorgd dat deze wet een kaderwerk is, zodat hij in de toekomst bij koninklijk besluit kan worden aangepast.

Wij vragen dat een bedrijfsvervoerplan minimaal vijf delen bevat: een analyse van het woon-werkverkeer, een actieplan, een communicatieplan, een weergave van de middelen die worden ingezet en een jaarlijkse evaluatie. Als minimum eisen wij dat het autogebruik met 10% zou verlagen. Het ligt voor ons voor de hand dat het plan de vorm aanneemt van een CAO, want op die

manier kan het overleg worden georganiseerd tussen werkgevers en werknemers en maakt het een eenvoudig en soepel controlemechanisme mogelijk.

- Voorzitter: de heer **Langendries**

In het plan zijn verschillende incentives opgenomen. Ik denk bijvoorbeeld aan de mobiliteitspremies. De grootte der premies, die niet moeten, maar kunnen worden gegeven, moeten bij CAO worden bepaald. Wij vragen ook dat de mobiliteitspremies buiten de loonnorm worden bepaald.

De onkosten van de werkgever voor het opmaken van het plan zouden fiscaal aftrekbaar worden gemaakt. Er zijn uiteraard een aantal strafbepalingen vastgelegd. Het zijn niet de strengste straffen, maar de straffen die ook voorkomen in de wet inzake het welzijn van de werknemers.

De laatste dagen hebben wij in de kranten kritiek kunnen lezen. Vooral de werkgevers hebben negatief gereageerd. Voor mij persoonlijk was dat een ontgoocheling, want zij zouden de eersten moeten zijn om enthousiast te reageren, want zij zullen de eersten zijn om er de voordelen van te kunnen ondervinden. Er zullen minder files zijn, minder tijdverlies van de werknemers, minder vermoeide werknemers, een betere bereikbaarheid van het eigen bedrijf, minder verkeers- en arbeidsongevallen, meer kansen voor het *just-in-time*-model voor het goederenvervoer, enzovoort. Ik had verwacht dat vooral de werkgevers vrij enthousiast zouden reageren, maar dat is dus niet gebeurd. Zij hebben een hele reeks argumenten naar voren gebracht. Zij spreken van een onuitvoerbaar plan, bureaucratische rompslomp en zeggen dat het in tegenspraak is met de conventie nummer 98 van het Internationale Arbeidsbureau. Volgens het Vlaams Economisch Verbond behoort deze materie tot de Vlaamse bevoegdheid.

Ik zal proberen de verschillende bezwaren te ontkrachten.

Ten eerste, mogen bedrijfsvervoerplannen verplichtend zijn? Nee, zeggen het VBO en het Vlaams Economisch Verbond. Eerlijk gezegd, oorspronkelijk was ik ook die mening toegedaan, want in 1992 hield het wetsvoorstel geen verplichting in. De situatie van 1999 is dermate ernstig geworden, dat wij nu met een situatie worden geconfronteerd dat het opstellen van bedrijfsvervoerplannen verplichtend moet worden. De sociale partners hebben aangetoond dat zij zelf op vrijwillige basis niet zover komen. Dit wetsvoorstel werd in 1993

voor het eerst besproken in de Nationale Arbeidsraad. De sociale partners hebben zes jaar de tijd gehad om inzake het woon-werkverkeer op vrijwillige basis afspraken met mekaar te maken. Zij zijn daarin niet geslaagd. Het is nu de verantwoordelijkheid van de wetgever hen een duwtje in de goede richting te geven en hen bij wet te verplichten een bedrijfsvervoerplan op te stellen.

Ten tweede, volgens de werkgevers zal het plan veel geld kosten. Sta mij toe die kritiek te relativiseren. De kosten van een bedrijfsvervoerplan, van een planmatige aanpak van het woon-werkverkeer, zijn een peulschil vergeleken met de kosten van de huidige situatie. Heeft men al ooit eens berekend wat de uren tijdverlies in de file, het absentisme van de arbeiders, het te laat komen op het werk, de vele verkeers- en arbeidsongevallen kosten? Ik ben ervan overtuigd dat als in dit plan geld wordt geïnvesteerd, het de best mogelijke investering is voor het bedrijfsleven. Het is maar een peulschil van de eigenlijke kostprijs van de congestieproblematiek.

Bovendien werd in het wetsvoorstel bepaald dat de kosten verbonden aan de bedrijfsvervoerplannen voor 100% fiscaal aftrekbaar zijn.

Ten derde, volgens de werkgevers moet de overheid de problemen oplossen, niet de sociale partners. De overheid kan en moet dat niet alleen, zomin als de overheid alleen ervoor heeft gezorgd dat wij leven in een welvarend land. Dat komt ook door de sociale partners die, door het overlegmodel, samen met de overheid de huidige welvaartsstaat hebben uitgebouwd.

Ook in deze materie komt het de overheid en de sociale partners toe om gezamenlijk de schouders te zetten onder de oplossingen die voor het mobiliteitsvraagstuk moeten worden gevonden, en dan meer specifiek voor het woon-werkverkeer. In het verleden hebben zij hun verantwoordelijkheid reeds opgenomen: het woon-werkverkeer valt onder de wet op de arbeidsongevallen. Toen de CAO over de nachtarbeid werd afgesloten, bevatte deze ook een hoofdstuk woon-werkverkeer. Zij komen tussen in sociale abonnementen. De sociale partners hebben dus de ervaring om afspraken te maken inzake woon-werkverkeer. Ik vind het dan ook niet abnormaal hen dat opnieuw te vragen in het kader van dat wetsvoorstel. Dit gebeurde trouwens ook op andere maatschappelijke vlakken, waar volgens mij de band met het bedrijfsleven minder evident is. Ik denk daarbij aan de 0,04% van de loonmassa die wordt

gereserveerd voor educatief verlof of de 0,05% voor de financiering van projecten van kinderopvang. Dit alles is zeer belangrijk, maar heeft toch minder te maken met het bedrijfsleven dan het woon-werkverkeer. Ik zou het dan ook onbegrijpelijk vinden, moest het bedrijfsleven hierop niet ingaan en proberen tot afspraken te komen.

Een andere reden is de ecologische verantwoordelijkheid. Het bedrijfsleven draagt een grote verantwoordelijkheid inzake milieu. Denk aan de klimaatverdragen van Kyoto waar de industrie - er wie er toe komt - er door grote inspanningen in is geslaagd het aandeel van de CO₂-uitstoot door de industrie te laten afnemen. Wat baat echter een vermindering daar, als die volledig ongedaan wordt gemaakt door de stijging van de CO₂-uitstoot door het verkeer? Ook in die zin lijkt het bedrijfsleven mij zijn rol te moeten spelen.

Dan is er de kritiek op de verplichte CAO. Ik wil de kritiek van professor Blanpain en anderen enigszins relativeren. In de eerste plaats hoort het woon-werkverkeer thuis in de relatie werkgever-werknemer.

Bedrijfsvervoerplannen zullen dus het verplaatsingsgedrag dienen te wijzigen, liefst na een maatschappelijke discussie. Dat is het sociaal overleg: het discussiëren over en afsluiten van CAO's. Dit noemt men een maatschappelijke discussie. Ik meen dus dat het daar thuishoort. Voorts werd gekozen voor de formule van de CAO om een andere kritiek te ontlopen, met name de bureaucratische rompslomp. Als men het onder de koepel van de CAO's brengt, valt het onder de controle van alle CAO's en dient er daarnaast geen nieuwe administratie te worden opgericht om alles te controleren. Bovendien is dit wetsvoorstel een kaderwet en moeten er uitvoeringsbesluiten worden genomen. Volgens artikel 15 dienen deze vooraf voor advies te worden voorgelegd aan de sociale partners. De bedoeling van deze kaderwet is om de verfijning en de uitvoering ervan te laten gebeuren in nauw overleg met de sociale partners.

Het laatste argument luidt dat dit voorstel in strijd zou zijn met de conventie nummer 98 van het Internationaal Arbeidsbureau, waarin de vrijheid van onderhandelen wordt vastgelegd. Tot op zekere hoogte is dat waar, maar ik moet toch enige relativisering aanbrengen. In dit halfroond werden in het verleden verscheidene wetten goedgekeurd, die verplichtingen bevatten voor de sociale partners. Ik geef hiervan enkele voorbeelden. De verplichting om stagiairs aan te werven,

werd bij wet opgelegd. De wet van 3 april 1995 betreffende de bevordering van de tewerkstelling voor risicogroepen vermeldt in artikel 15 dat destijds 0,15% - nu 0,10% - van de loonmassa moest worden aangewend voor tewerkstelling van risicogroepen. In artikel 16 staat dat dit verplicht moet worden uitgewerkt in een CAO. In het verleden werden hier dus wetten goedgekeurd waarbij dezelfde techniek werd toegepast. Ik stel vast dat men toen niet verontwaardigd heeft gereageerd, terwijl dat nu wel het geval is. Ik begrijp dat niet goed. Ik ben echter realist genoeg om te beseffen dat dit de zwakke flank is van het wetsvoorstel en zou niet graag meemaken dat de waardevolle ideeën erin en de mogelijke trendbreuk van het invoeren van bedrijfsplannen in het woon-werkverkeer verloren zouden gaan door blijvende discussie hierover. Daarom dienen wij zelf twee amendementen in, waarmee in grote mate aan de kritiek wordt tegemoetgekomen.

Met mijn eerste amendement wens ik de in artikel 6 oorspronkelijk opgenomen verplichting voor de werkgever om bedrijfsvervoerplannen bij collectieve arbeidsovereenkomst in te voeren, te vervangen door de bepaling dat bedrijfsvervoerplannen de vorm kunnen aannemen van een CAO. Meteen heeft de kritiek terzake geen onderwerp meer.

Een tweede amendement beoogt artikel 10 met de strafbepalingen te wijzigen. Immers, in de oorspronkelijke tekst zou men kunnen lezen dat wetgevers kunnen worden bestraft indien er geen CAO over een bedrijfsvervoerplan wordt gesloten. Nochtans zijn zij daar als één van de twee partners niet uitsluitend verantwoordelijk voor. Vandaar dat ik de tekst als volgt heb verfijnd: "... die de voor hen uit deze wet of uit zijn uitvoeringsbesluiten voortspruitende verplichtingen niet nakomen". Dit betekent dat de strafbepalingen pas van kracht worden als de werkgever geen initiatief neemt tot het opstellen van een bedrijfsvervoerplan. Als de werkgever zijn job gedaan heeft en de andere partner weigert zijn handtekening onder een akkoord te plaatsen, dan is het nogal logisch dat de eerste daarvoor niet kan worden bestraft.

Met onderhavige amendementen die trouwens ook ondertekend werden door de voorzitter van de subcommissie, de heer Van Aperen, komen wij groten-deels tegemoet aan de fundamentele bezwaren die men kan opwerpen. Vandaar dat ik ze hier indien.

Ten slotte spreek ik tegen - collega's van het Vlaams Blok en de VU zullen dit punt hier ongetwijfeld naar voren

brengen - dat het hier om een regionale materie zou gaan. Mijns inziens is het duidelijk dat het om een federale bevoegdheid gaat. Waarom? Eerst en vooral zegt de bijzondere wet van 1980 niets over bedrijfsvervoerplannen. Men kende dat instrument toen waarschijnlijk nog niet. Bovendien weet ik - ik draaide toen al mee in de politiek - dat men bij de opsplitsing van de bevoegdheden inzake verkeer in 1980 vrij conservatief is te werk gegaan. Men heeft toen inderdaad arbitrair beslist om de spoorwegen federaal te houden, de buurtspoorwegen te regionaliseren enzovoort. Aangezien er nergens sprake is van bedrijfsvervoerplannen, gaat het om een van de restbevoegdheden die vooralsnog federaal zijn.

Ik heb trouwens nog een paar argumenten.

De **voorzitter**: De heer Francis Van den Eynde heeft het woord.

De heer **Francis Van den Eynde** (VL.BLOK): Mijnheer Ansoms, ik ben uiteraard nieuwsgierig naar de volgende reeks argumenten die u op ons zult afvuren. Maar uw eerste argument is alvast volledig naast de kwestie en ik kan niet anders dan erop te reageren.

U onderstreept dat het instrument van de bedrijfsvervoerplannen niet in de bijzondere wet van 1980 is opgenomen en voegt eraan toe dat men er toen wellicht nog niet van had gehoord. Dat is een eerste reden waarom uw argumentatie als een tang op een varken past: men kan in een wet niets opnemen waar men nog nooit van heeft gehoord.

Ten tweede, laten wij eerlijk zijn. Wat u moge beweren, het staat vast dat wat u op het oog hebt, zeer weinig te maken heeft met een collectieve arbeidsovereenkomst - ik kom daarop straks terug - en met een sociale aangelegenheid, maar alles met de toestand op ons wegnen. En ons wegnen, dat is geregionaliseerde materie, dus Vlaamse en Waalse materie. Met onderhavige tekst maakt u de federalisering ongedaan en pakt u deze zaak opnieuw unitair aan. Dat is de voornaamste reden waarom het Vlaams Blok uw tekst op het ogenblik niet kan goedkeuren.

De heer **Jos Ansoms** (CVP): Mijnheer Van den Eynde, ik was nog niet verder gekomen dan mijn eerste argument: ik heb er nog een paar.

Strikt juridisch gezien gaat u akkoord dat er in de bijzondere wet van 1980 niets staat geschreven over bedrijfsvervoerplannen. Dat geeft u toe?

De heer **Francis Van den Eynde** (VL.BLOK) : Nee, wij geven niets toe. Er kon daarover niets in de wet worden vermeld, want men had er nog geen weet van !

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Ik zeg alleen maar dat er geen sprake is van bedrijfsvervoerplannen in die bijzondere wet en dus zeg ik dat het tot de restbevoegdheden behoort.

Overigens, in andere materies hecht het Vlaams Blok veel waarde aan de adviezen van de Raad van State.

De heer **Francis Van den Eynde** (VL.BLOK) : Dat gaan wij nu ook doen !

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Ik heb hier een advies van de Raad van State. Destijds heeft de heer Stevaert, toen nog Vlaams volksvertegenwoordiger, in het Vlaams Parlement, dat u zo lief is een voorstel van decreet ingediend houdende de financiële bijdrage van de werkgever in een ecologische reiskostenvergoeding voor zijn werknemers. De Raad van State zei *in tempore non suspecto* over dit voorstel van decreet dat het om een federale bevoegdheid ging.

Mijn derde argument is dat alle regelgeving en wetgeving over het woon-werkverkeer federaal is. Ik denk aan de arbeidsongevallenwetgeving, aan nachtarbeid, aan de bijdrage in het woon-werkverkeer. Het is dan ook de logica zelf dat een nieuwe stap federaal moet zijn. Tot zover mijn legistische argumenten.

Ik kom nu op het inhoudelijke. Waarom kiezen we voor het federale niveau ? Dat heeft niets met recuperatie te maken, maar alles met het oplossen van het probleem. Stel dat we zeggen dat dit een Vlaamse bevoegdheid is waarvoor een Vlaams decreet moet worden gemaakt. Wat gebeurt er dan met de 215 000 Vlamingen die dagelijks naar Brussel reizen ? Een Vlaams decreet geldt alleen voor het woon-werkverkeer in Vlaanderen. Het congestieprobleem in Brussel en Zaventem vormt echter juist een van de grootste knelpunten. Wat gebeurt er dan met de 140 000 Walen die naar Brussel komen ?

De heer **Francis Van den Eynde** (VL.BLOK) : Het verhaaltje dat een federale regeling een oplossing biedt voor het hele land, hoort bij de legendes thuis. Ik herinner u eraan dat de installatie van camera's op de openbare weg federaal is. Voor zover ik weet, functioneren deze camera's echter

alleen in Vlaanderen. Aan Franstalige kant wordt de wet immers slechts toegepast als men van mening is dat ze mag worden toegepast. Uw redenering gaat dus niet op.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer Van den Eynde, uw vergelijking gaat niet op. In de wet op de onbemande camera's heeft de meerderheid bepaald dat de plaatsing dient te gebeuren in overleg met de wegbeheerder, met name het Vlaams, Brussels of Waals Gewest. De mogelijkheid bestaat dan ook dat de toepassing van de wet verschilt per gewest.

Ik bezorgt mij eigenlijk een bijkomend argument. Dit blijft federaal voor heel het land; een verschillende behandeling in Vlaanderen, Brussel of Wallonië is niet mogelijk. Overal gelden dezelfde verplichtingen, van Luik, Gent tot Brussel. Daardoor is bovendien geen concurrentievervalsing mogelijk. Als wij deze federale wet goedkeuren, laat dit daarenboven nog heel wat ondersteuningsmogelijkheden voor de gewesten.

U hebt waarschijnlijk niet de kans gehad om alle vergaderingen bij te wonen. Vooruitlopend op artikel 65 van het Reglement hebben we dit wetsvoorstel voorgelegd aan de drie gewesten. We hebben hun advies dus de facto ingewonnen. Minister Baldewijns of de anderen die werden gehoord, maakten geen opmerkingen over de bevoegdheid.

Ik denk dat ik voldoende argumenten heb aangehaald om te kunnen zeggen dat het om een federale bevoegdheid gaat.

De kritiek uit het bedrijfsleven geeft aan dat het zeer moeilijk is om een mobiliteitsbeleid te voeren. Beslissingen nemen is heel wat moeilijker dan het bespreken van de problematiek op congressen. Deze situatie is illustratief voor heel wat andere maatregelen die nodig zijn voor de oplossing van het mobiliteitsvraagstuk.

Bij de vorige verkiezing koos ik voor de slogan "Vechten tegen het verkeersinfarct". De afgelopen vier jaar heb ik me hier steeds voor ingezet. Jammer dat ik op 13 juni 1999 met dezelfde affiche moet uitpakken. We moeten nog heel wat doen voor de voorkoming van het verkeersinfarct. En de tegenstand blijft groot, dat bewijst de tot stand koming van deze wet.

De **voorzitter** : De heer Francis Van den Eynde heeft het woord.

De heer **Francis Van den Eynde** (VL.BLOK) : Mijnheer de voorzitter, de heer Ansoms heeft gelijk wanneer hij

zegt dat de congestie van onze wegen een ernstig probleem is. Niemand zal dit betwisten. Een plaatselijk probleem, zoals de staking in de Brusselse metro omwille van veiligheidsproblemen, heeft onmiddellijk gevolgen op grote schaal.

Mijnheer Ansoms, ik volg u echter niet in uw argumentatie over de federalisering van bepaalde bevoegdheden. Wegeninfrastructuur is een Vlaamse bevoegdheid. Met dit voorstel probeert u deze bevoegdheid ernstig terug te schroeven.

Ik zal enkele van uw argumenten weerleggen. Ik was aanwezig bij het bezoek van de heer Baldewijns. Hij heeft hierover inderdaad niets gezegd, maar de heer Baldewijns is niet de meest vurige aanhanger van de Vlaamse autonomie en verder heeft hij toen sowieso weinig gezegd. Toch is dit niet het belangrijkste.

Andere argumenten vind ik frappanter, zoals de vergelijkingen die u maakt in verband met het woon-werkverkeer. U hebt het bijvoorbeeld over de dekking van arbeidsongevallen die de werknemer kunnen overkomen tijdens zijn verplaatsing tussen zijn woning en zijn werkplaats.

Dat is absoluut juist, maar het heeft niets te maken met de openbare weg of met de verkeerssituatie. Als iemand ergens is tewerkgesteld waar hij nu eenmaal niet kan wonen, moet hij zich verplaatsen, met alle risico's van dien. Omwille van sociale overwegingen heeft men deze verzekering verplicht gemaakt. Dit heeft niets te maken met de openbare weg, het is een sociale maatregel.

Zoals ik in de commissie reeds heb naar voren gebracht, verwijt ik de overheid dat zij het ernstige verkeersprobleem niet of onvoldoende aanpakt. U bent daarover terecht bekommerd. Ik beweer niet dat over deze problematiek niet van gedachten wordt gewisseld, maar men ziet geen uitweg. Daarom wil men de sociale partners en in het bijzonder de werkgevers met deze verantwoordelijkheid opzadelen en verwijt men hen onvoldoende initiatief.

In feite verwijt men de werkgevers dat zij werkgelegenheid creëren. Ik ben mij ervan bewust dat men met de initiatieven van Agalev in Vlaanderen niet te veel jobs moet verwachten.

De werkgevers bieden banen aan. Dat zij daardoor verkeer "produceren" mag geen reden zijn om hen voor een groot deel verantwoordelijk te stellen voor de huidige verkeerssituatie. Dit is een zaak die in de eerste plaats op beleidsniveau

moet worden opgelost. Bij het begin van uw betoog, mijnheer Ansoms, hebt u trouwens zelf aangevoerd dat men terzake tekortschiet.

Ik aanvaard niet dat men een deel van de maatschappij gebruikt als zoenoffer voor problemen die op beleidsniveau niet worden opgelost.

Daarom, mijnheer Ansoms, zullen wij uw voorstel niet goedkeuren. Wij zullen er samen met andere oppositiepartijen op aandringen dat het ten minste voor advies aan de Raad van State wordt voorgelegd.

De **voorzitter** : Mevrouw Annemie Van de Casteele heeft het woord.

Mevrouw **Annemie Van de Casteele**, voorzitter van de VU-fractie : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, om te beginnen wil ik mijn fractie verontschuldigen omdat we in de subcommissie niet alle vergaderingen hebben kunnen bijwonen. Er werd terecht gewezen op de inspanningen van de aanwezige fracties, maar een kleine fractie als de mijne kan nu eenmaal niet overal aanwezig zijn. Dat is het nadeel van subcommissies.

Dit betekent niet dat wij deze problematiek niet ter harte nemen en niet hebben gevolgd. Uiteraard delen wij de vaststellingen die aan de basis liggen van dit wetsvoorstel. Ik ben nog een van de begenadigden die heel dicht bij het werk woont, maar iedere morgen sta ook ik in de file en dan vraagt men zich inderdaad af hoeveel energie en geld er verloren gaat door al de mensen die vastzitten in hun wagen. De bedrijven hebben er dan ook alle belang bij om mee te zoeken naar oplossingen voor dit probleem.

Wij onderschrijven dus de analyse en het doel dat aan de basis ligt van dit wetsvoorstel, met name het autovolume en de autoratio verminderen. Wij zijn er ons van bewust dat de bedrijfsvervoerplannen een van de middelen moeten en kunnen zijn om het gebruik van de auto te ontmoedigen, maar wij hebben toch wel een aantal bedenkingen.

Met cijfers kan men natuurlijk alles bewijzen, maar wij merken toch op, collega Ansoms, dat het woon-werkverkeer op zich niet het grootste aantal verplaatsingen voor zijn rekening neemt. Volgens onze cijfers gaat het slechts om 20 tot 25%. U hebt zelf gewezen op het feit dat naargelang van de regio de cijfers uiteraard ook verschillend zijn.

Bedrijfsvervoerplannen kunnen slechts een gedeeltelijke oplossing bieden voor het mobiliteitsvraagstuk in globo. Wij

vragen dan ook dat als er bedrijfsvervoerplannen komen, deze in een globale mobiliteitsvisie passen. Volgens ons is die visie al te weinig aanwezig in de versnipperde voorstellen die terzake worden gedaan.

Als wij bedrijfsvervoerplannen opleggen, moeten er voldoende alternatieven naast staan om het autogebruik terug te dringen en hier knelt volgens ons nog serieus het schoentje.

In tegenstelling tot wat u zegt, mijnheer Ansoms, vinden wij wel dat de oorspronkelijke kritiek van de Nationale Arbeidsraad geldig blijft. De bedrijfsvervoerplannen moeten deel uitmaken van een geïntegreerd mobiliteitsplan. Op het federale vlak is dit niet het geval. Ik geef het voorbeeld van de NMBS. Wij hebben er al verscheidene discussies over gehad. Ondanks een bijkomende overheidstegemoetkoming van ongeveer 7 miljard frank per jaar is het marktaandeel voor het binnenlands reizigersverkeer, tussen 1981 en 1991 gedaald van 7,4 naar 5,6% met hoogstens een stabilisatie vandaag.

Wij hebben dan nog gezweven over de kwaliteit van het treinverkeer en over de onzekerheid voor de reizigers die toch met de trein reizen en die - wij hebben het recent nog meegemaakt - alle dagen met de onzekerheid leven of hun trein wel zal rijden laat staan of hij klokvast rijdt.

U hebt terecht gezegd dat het voor bedrijven heel belangrijk wordt om *just in time*-afspraken te maken en die afspraken tijdig te kunnen nakomen. Welnu, wie vandaag met het openbaar vervoer reist, kan dat zeker niet.

Een ander belangrijk instrument in handen van de federale overheid is de fiscaliteit. Ook hier menen wij dat er door de federale regering te weinig een mobiliteitssturend beleid wordt gevoerd.

Immers, de aftrekbaarheid van de autokosten tot 6 frank per kilometer kan moeilijk een betekenisvolle beperking van het autoverkeer worden genoemd. In Zweden bijvoorbeeld is die aftrekbaarheid voorwaardelijk, gekoppeld aan kwaliteitsvolle en snelle alternatieve verbindingen met het openbaar vervoer.

Bij ons komt dat zelfs niet ter sprake. Het is natuurlijk correct dat men zo'n maatregel niet lineair kan nemen zolang er niet overal een deugdelijk aanbod aan alternatieven is. De recente discussies die onze minister in verband met de aftrekbaarheid van de autokosten de wereld heeft ingestuurd, tonen aan dat er op het federale vlak eerder sprake is

van improvisatie dan van een deugdelijk beleid, wat men uiteraard de indiener van het voorstel niet kan verwijten. De goedkeuring van dit voorstel kan niet anders worden geïnterpreteerd als een zoveelste aanklacht tegen dit gebrek aan visie en beleid van de huidige minister van Vervoer en van de huidige regering.

Er is daarnet reeds op gewezen dat heel deze problematiek eigenlijk geen federale bevoegdheid meer zou mogen zijn. Zelfs al is de NMBS nog een federaal orgaan, wij zijn voorstander van een regionalisering van het hele openbaar vervoer, zodat een coherent beleid tot stand kan komen. De problemen die zich vandaag voordoen zijn niet voor alle bedrijven gelijk en zeker ook niet dezelfde in Vlaanderen, Brussel en Wallonië. Het probleem heeft immers niet enkel te maken met het openbaar vervoer, maar ook met een beleid inzake ruimtelijke ordening. In het verleden zijn fouten begaan. Men heeft lintbebouwing toegelaten en daarna moeten vaststellen dat men met het openbaar vervoer niet meer kan inspelen op de vraag om bij wijze van spreken aan de voordeur de trein of de bus te kunnen nemen. Er zijn fouten gebeurd inzake de inplanting van bedrijven, wat op dit moment een bevoegdheid is van de gewesten. Men moet op dit vlak een geheel aan maatregelen kunnen nemen die aansluiten op elkaar. Dat is de fundamentele reden waarom wij menen dat ook bedrijfsvervoerplannen een gewestelijke bevoegdheid moeten zijn. Dan kan men immers een geïntegreerd beleid voeren.

Er werd een "CAO-kapstok" gebruikt. Ik denk dat de voornaamste reden hiervoor was dat men er een middel in zag om een aantal bevoegdheden terug op het federale niveau te brengen. Collega Ansoms, u heeft een aantal voorbeelden van federale ingrepen in of via CAO's gegeven. Zij zijn evenwel fout. Wij hebben hier bijvoorbeeld ook aangeklaagd dat de kinderopvang nog gefinancierd wordt op op het federale niveau via het Fonds voor collectieve uitrusting en diensten. Daarover heeft de Raad van State overigens ook een negatief advies uitgebracht. Desondanks houdt de federale regering de touwtjes in handen. Dus meen ik dat het goed zou zijn, ondanks uw argumentatie, om dit probleem aan de Raad van State voor te leggen. Zelfs uit uw betoog blijkt immers dat er een aantal foute redeneringen zijn. Als u zegt dat het gaat om een restbevoegdheid, antwoord ik dat de restbevoegdheden in de huidige institutionele context bij de

deelstaten horen. Het zijn de federale bevoegdheden die exclusieve bevoegdheden moeten zijn ook al zijn die vandaag nog niet gedefinieerd.

De **voorzitter** : De heer Jos Ansoms heeft het woord.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, ik heb een opmerking in verband met de bevoegdheden. Het is duidelijk dat in ons voorstel *incentives* kunnen worden gegeven, waaronder mobiliteitspremies. Dat is de essentie van het wetsvoorstel. Welnu, de Raad van State heeft een uitspraak gedaan naar aanleiding van het voorstel van collega Stevaert - intussen vice-president van de Vlaamse regering - die op het Vlaamse niveau in 1997 een voorstel had ingediend houdende de financiële bijdrage van de werkgever voor een ecologische reiskostenvergoeding voor zijn werknemers.

What's in a name? Of men het een ecologische reiskostenvergoeding of een

mobilitieitspremie noemt, is om het even. De Raad van State heeft daarover een advies uitgebracht en de conclusie daarvan is : "Uit het voorgaande volgt dat het voorstel van decreet niet tot de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest behoort". Niet ik, maar de Raad van State, heeft terzake *in tempore non suspecto* een advies geformuleerd. Het zou al te gek zijn morgen om dezelfde reden naar de Raad van State te gaan, vermits reeds in 1997 dit advies werd uitgebracht.

De **voorzitter** : De heer Hans Bonte heeft het woord.

De heer **Hans Bonte** (SP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw Van de Casteele, ik wens even in te gaan op de klacht die u samen met het Vlaams blok hebt geuit, meer bepaald dat hier sprake is van een hernationalisering van bevoegdheden.

Ik heb er alle begrip voor dat u, met uw kleine fractie, niet overal kunt aanwezig zijn, maar daarom is het misschien belangrijk toch eens het verslag van de hoorzittingen na te lezen, waar wij de vertegenwoordigers van zowel de Vlaamse als de Waalse regering hebben gehoord, die vragende partij waren om een federaal initiatief te nemen rond deze bedrijfsvervoerplannen. Ik vind het bijzonder ver gezocht als u zegt dat wij een kapstok hebben gezocht via de CAO om deze bevoegdheid terug te nationaliseren. De materie die hiermee wordt aangepakt, is het anders organiseren van de woon-werkverplaatsingen in de bedrijven om een ontlasting van de

fileproblematiek te bekomen. Dit is volgens mij een materie die op nationaal vlak moet worden geregeld, mede ondersteund door de vraag vanuit de regio's.

Mevrouw, ik denk dat u ook voor problemen komt te staan wanneer u, enerzijds, pleit voor een coherent en integraal beleid - waarvoor iedereen pleit - en, anderzijds, voor een regionale aanpak van deze problematiek. Ik vermoed dat zich tussen Affligem en Brussel geen enkel effect zou doen voelen wanneer Vlaanderen alleen een dergelijke verplichting aan zijn bedrijven zou opleggen. Ook in Brussel zal men inspanningen moeten doen. Wij hebben in de commissie lang gediscussieerd over het zogenaamde *free riders syndrome*, meer bepaald over het feit dat men er goed moet voor opletten dat alle bedrijven - dan gaat het over werkgevers, werknemers en werknemersorganisaties - worden geresponsabiliseerd. Als een bedrijf op de grens met het Waalse Gewest, bijvoorbeeld DHL in Zaventem, zeer efficiënt werk zou maken van het terugdringen van het woon-werkverkeer via de wagen, zou dit geen enkel effect geven op de wegen indien een bedrijf dat 5 km verder aan de overkant van de grens is gelegen geen enkele inspanning in die zin doet.

Als u pleit voor een integraal en coherent beleid, moet u gelijkvormige inspanningen vragen van het hele bedrijfsleven in dit land. Wij zijn zeer klein en wij zullen dus verplicht zijn om op alle mogelijke manieren een gezamenlijke oplossing te zoeken. De bedrijven zijn daarvan één factor, het uitbouwen van het openbaar vervoer en de regionale bevoegdheden, zoals infrastructuurwerken en ruimtelijke ordening, zijn andere aspecten. Vandaag wil ik echter benadrukken dat ook het bedrijfsvervoerprobleem op een integrale manier zal moeten worden aangepakt.

De **voorzitter** : Mevrouw Annemie Van de Casteele heeft het woord.

Mevrouw **Annemie Van de Casteele** (VU) : Mijnheer de voorzitter, sta mij toe aan de heer Ansoms te antwoorden dat ik het advies van de Raad van State terzake ken. Dit advies gaat echter alleen over een premie en niet over het opleggen van bedrijfsvervoerplannen.

De filosofie van dit voorstel is alleen de sociale partners - werkgevers en werknemers - verantwoordelijk te stellen voor een deel van het mobiliteitsprobleem. Wij menen dat in dat verband drie partijen om de tafel moeten gaan zitten. In eerste instantie, wanneer het gaat over de mobiliteit,

moet de overheid van de Gewesten aanwezig zijn, maar de drie partijen samen moeten ervoor zorgen dat het mobiliteitsvraagstuk wordt opgelost. De integratie van de bedrijven kan eventueel via bedrijfsvervoerplannen, maar ik begrijp niet dat men niet inziet dat ook de overheid een wezenlijke inbreng moet doen.

De fundamentele kritiek op de modaliteiten is dat dit voorstel te lineair is. U scheert iedereen over dezelfde kam. Een bedrijf, waarvoor er geen alternatieve vervoersmogelijkheden zijn, kan men niet vergelijken met een bedrijf dat aan een spoorweg is gelegen en dus gemakkelijker bereikbaar is met het openbaar vervoer.

De verscheidene verantwoordelijken moeten samen rond de tafel worden gebracht. Men krijgt dan een heel ander concept waarbij voor mij vooral de coherentie van het geheel belangrijk is. Volgens ons moet dit dan ook op het niveau van de gewesten worden geregeld. Het kan niet te veel moeite zijn om ook daarover het advies van de Raad van State te vragen. Dit gaat immers verder dan het voorstel dat de heer Stevaert indertijd heeft gedaan.

Ik wil nog even inpikken op de kritiek van de bedrijven. Naar mijn mening is deze kritiek niet helemaal onterecht. De eerste kritiek is dat ook de overheid een grote rol spelen in het oplossen van het mobiliteitsprobleem. Het is al te gemakkelijk het dossier volledig naar de bedrijven door te schuiven. Wij zijn het daarover eens. Misschien hadden wij meer kunnen stimuleren in de plaats van te bestraffen zoals dat in dit voorstel gebeurt. Waarschijnlijk is dit ook een reden waarom het zo moeilijk aanslaat.

U hebt gelijk als u zegt dat de bedrijven er alle voordeel bij hebben. Als zij op de lange termijn rekenen, weten zij ook wel dat de kosten van de bedrijfsvervoerplannen snel worden terugverdiend. Het gaat hen echter om de vorm waarin het voorstel wordt gegoten. Een verplichte CAO brengt een onevenwicht mee omdat een van beide partners gestraft zal worden als men niet tot een overeenkomst kan komen. Dit punt werd via de amendementen uit het voorstel gelicht, wat een stap in de goede richting is. Men kan er niet blind voor zijn dat dit waarschijnlijk mee de reden is waarom de bedrijven het voorstel niet hebben toegejuicht.

Ten tweede, wij maken het de bedrijven steeds moeilijker om een vijftigste werknemer in dienst te nemen. Ondanks alle pleidooien voor administratieve vereenvoudiging leggen wij bedrijven met minstens 50 werknemers een hoop verplichtingen op. Ook dit wordt weer

een bijkomende verplichting. Op de duur zullen er naast de 50 werknemers ook 50 mensen moeten worden ingezet voor alle verplichtingen op het vlak van de veiligheid, fiscaliteit, sociale zekerheid, mobiliteit... Hoewel het allemaal terechte bekommelingen zijn, zou dit toch een stap te ver kunnen zijn.

Dit alles moet bovendien ook nog eens worden gecontroleerd door de overheid. Hebben wij de lat niet te laag gelegd? In het Vlaams Parlement was een ontwerp van decreet inzake bedrijfsvervoerplannen hangende, ingediend door de heer Baldewijns. In dit voorstel werd de grens op 100 werknemers gebracht. Misschien was dat een betere keuze. 50 werknemers is immers een zeer laag aantal. Uit berekeningen blijkt dat als wij een vermindering van de autoratio met 10% willen in een bedrijf met 50 werknemers, het volstaat dat twee auto's drie mensen meer meenemen. De norm is dan gehaald maar men moet wel een ingewikkeld plan opstellen en veel administratieve formaliteiten vervullen.

Wij moeten ons meer concentreren op een mentaliteitsverandering. Wij leggen de werknemers en de werkgevers nu op afspraken te maken over bedrijfsvervoerplannen. In het huidige klimaat van de loonnorm vrees ik dat de werknemers de eventuele mobiliteitspremie in het kader van de bedrijfsvervoerplannen het belangrijkste aspect van dit overleg zullen vinden. Het is echter belangrijk dat ook de mentaliteit van de werknemers verandert vanuit de overtuiging dat dit zowel voor henzelf als voor een vlotter verloop van het verkeer en voor het milieu beter is. Dat is beter dan de vrij lineaire bureaucratische aanpak van dit voorstel.

Tot besluit nog dit. Uiteraard zijn wij niet tegen bedrijfsvervoerplannen. In dat verband verwijs ik naar de heer Anciaux, die destijds in zijn hoedanigheid van minister voor Energie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in samenwerking met een aantal organisaties zoals Traject, bedrijfsvervoerplannen stimuleerde en verscheidene grote Brusselse bedrijven ertoe aanzette om vrijwillig, mits stimuli, bedrijfsvervoerplannen op te stellen. Ik verwijs tevens naar de heer Sauwens die hetzelfde deed in het Vlaams Gewest toen hij minister van Verkeer was.

Wij zijn voorstanders van bedrijfsvervoerplannen op voorwaarde dat zij voldoende zijn omkaderd, dat de overheid in belangrijke mate eraan deelneemt en dat zij op het niveau van de gewesten worden ingevoerd. Immers, bedrijfsvervoerplannen hebben

slechts zin als zij passen in een globaal mobiliteitsbeleid. Dat is precies wat vandaag in ons land ontbreekt.

Le président: La parole est à M. Michel Wauthier.

M. Michel Wauthier (PRL-FDF): Monsieur le président, chers collègues, la position de notre groupe en matière de mobilité est de préconiser le développement d'une fiscalité incitative pour l'utilisation des transports en commun et alternatifs pour les déplacements domicile-travail.

Nous proposons également d'inciter le monde des entreprises à développer les initiatives de transport d'entreprise. Le but de cette mesure est de sensibiliser les employeurs à organiser des relations entre le siège de l'entreprise et un point d'accès important au réseau de transport public.

Les entreprises prendraient elles-mêmes l'initiative de rechercher et de mettre en oeuvre des mesures propres à réduire les nuisances que leur implantation génère, par exemple en organisant des transports groupés de leur personnel.

Pour maîtriser la mobilité, nous considérons que les options proposées sont multiples et complémentaires. Prises isolément, elles risquent de ne pas atteindre leur objectif, tandis que leur mise en application simultanée aurait un impact direct beaucoup plus tangible.

D'autre part, je vous rappelle le point de vue des professeurs Thiry et Blauwens, qui ont rédigé une note d'orientation à la demande du ministre Daerden et qui donnent la définition suivante d'un plan de transport d'entreprise: "Un plan de transport d'entreprise est une méthode de gestion des besoins en transport du personnel au niveau de l'entreprise, qui a pour but d'inciter ses membres à utiliser les transports en commun, l'utilisation partagée des voitures (covoiturage) ou tout autre moyen de déplacement autre que la voiture (vélo, marche à pied, etc.). L'objectif essentiel de l'introduction des plans de transport dans les entreprises pour les déplacements domicile-lieu de travail est d'aboutir à une réduction du nombre de kilomètres parcourus sur la route en diminuant l'utilisation individuelle de la voiture".

Ils recommandent à ce niveau deux orientations.

1. L'Etat fédéral devrait veiller à développer la concertation sociale en matière de plans de transport avec les représentants des employeurs et des travailleurs.

2. L'Etat devrait montrer l'exemple en élaborant et en appliquant de tels plans dans les administrations fédérales.

Ils rappellent également que toute politique de mobilité durable doit intégrer la contrainte de la compétitivité, en précisant que les activités dans le domaine des transports constituent en soi un secteur économique important, dont les besoins et intérêts doivent être pris en compte.

Je vous rappellerai également les critiques émises par le Conseil national du travail, qui considère que les plans de transport d'entreprise doivent faire partie d'une politique de mobilité intégrée et constate qu'une telle politique n'existe pas dans notre pays.

Le Conseil national du travail estime que la proposition de loi, du fait qu'elle se base essentiellement sur les relations de travail au niveau de l'entreprise, ne peut apporter qu'une réponse partielle à la problématique de la mobilité.

Le Conseil a souligné la nécessité de prendre en compte le choix individuel du moyen de transport mais également les contraintes qui en limitent le choix, notamment les contraintes familiales et la flexibilité du temps de travail.

Le Conseil national du travail insiste sur la nécessité d'une politique globale, multidisciplinaire et coordonnée mais aussi sur la spécificité des problèmes de chaque entreprise. En conclusion de son audition, la présidente du CNT a rappelé que les entreprises à même d'établir des plans de transport, si possible dans le cadre de la concertation sociale en leur sein, le font déjà actuellement s'il y a une demande en ce sens.

D'autre part, un représentant des entreprises du secteur chimique de la région anversoise a regretté que l'obligation faite aux entreprises d'envisager la problématique des déplacements de leurs collaborateurs soit imposée dans le cadre des conventions collectives.

Il a précisé que les partenaires sociaux souhaitent maintenir le caractère volontaire des plans de transport d'entreprise en estimant qu'il revient à l'autorité de mener une politique d'encouragement, de créer les conditions incitant à davantage d'initiatives en ce domaine.

Il s'est montré favorable à une politique d'incitants, soit fiscaux soit par le développement de l'infrastructure.

Je signale également qu'un représentant de la Royale Belge a déclaré que la politique de l'entreprise en matière de

déplacements entre le domicile et le lieu de travail est caractérisée par le respect du choix individuel en matière de domicile, de moyen de transport et de moment du déplacement. Selon lui, il y a lieu de privilégier une sensibilisation visant à influencer le comportement de déplacement plutôt que de recourir à des interventions brusques.

En résumé, lors de ces auditions, plusieurs intervenants se sont déclarés en faveur d'une approche respectueuse des choix individuels et qui privilégie les mesures incitatives plutôt que les mesures d'autorité ou coercitives.

Enfin, je voudrais brièvement analyser la proposition 374, dite proposition Ansoms, à laquelle la majorité s'est ralliée. Il faut bien avouer que M. Ansoms a mis un peu d'eau dans son vin depuis une heure ou deux. Cette proposition opte néanmoins pour une approche contraignante. Elle nie l'autonomie de la concertation sociale et va à l'encontre des souhaits des partenaires sociaux et des conventions internationales de l'Organisation internationale du travail (OIT) qui garantissent le droit à la libre négociation de conventions collectives.

L'argument avancé par M. Ansoms est que les entreprises doivent consentir un effort en matière de mobilité puisque l'Etat investit des dizaines de milliards dans les chemins de fer. L'exemple est particulièrement mal choisi alors que, depuis plusieurs mois, les usagers de la SNCB constatent que celle-ci n'est même pas en mesure d'assumer l'augmentation trop ambitieuse de son offre de transport en service intérieur.

La proposition Ansoms consiste à reporter sur les entreprises privées les lacunes des pouvoirs publics - tant fédéral que régionaux - en matière d'infrastructure de transport et d'entreprises de transport public.

Pour réduire les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, la solution simpliste serait d'installer les travailleurs à proximité immédiate des entreprises. Cette solution avait la faveur des industriels du XIXe siècle qui, poussés par un élan social requalifié aujourd'hui de paternalisme, construisaient des cités ouvrières autour des usines. Reprendre cette option dans la loi - et on peut se demander là si M. Ansoms est propriétaire d'une entreprise de déménagement - conduirait en pratique à avantager la Région flamande dont la densité de population se situe à plus du double de la Région wallonne.

Enfin, passons aux amendements que nous avons déposés et que nous sommes prêts à revoir après une nuit de

sommeil étant donné que M. Ansoms a accompli un effort. Nous soutiendrons cette proposition dans la mesure où les amendements déposés seront adoptés : en supprimant le caractère obligatoire du plan de transport et en insistant sur le caractère incitatif de la prime de mobilité, le texte deviendrait plus compatible avec une conception de la mobilité qui tienne compte des aspirations des travailleurs et de leurs choix personnels.

Pour qu'une prime puisse revendiquer le titre de "prime de mobilité", il convient qu'elle soit assortie de dispositions à caractère incitatif, tant dans le chef de celui qui la verse que de celui qui la reçoit.

Pour l'employeur, l'impact sur le coût salarial global doit être le plus réduit possible. C'est pourquoi des amendements prévoient que la prime de mobilité n'est pas soumise aux cotisations patronales de sécurité sociale et qu'elle doit être comptabilisée dans le calcul de l'évolution des coûts salariaux. Pour le travailleur, l'effet incitatif de la prime de mobilité reposera sur un régime fiscal favorable.

Un amendement aligne le régime fiscal des primes de mobilité sur celui des indemnités kilométriques allouées en exonération d'impôt à ceux qui se rendent à leur travail à bicyclette.

Dans une optique de mobilité globale, cette exonération devrait être étendue aux personnes à mobilité réduite et aux usagers de moyens de transport contribuant à la mobilité (piétons, motards).

En conclusion, je dirai qu'un consensus est possible. Mais nous avons essayé de ne pas être trop exigeants en nous contentant de vous demander de privilégier les mesures incitant les automobilistes à modifier leur comportement et de négliger les mesures qui, d'autorité, prétendent imposer un cadre rigide sans considération pour les souhaits des travailleurs concernés.

La mobilité ne se décrète pas par voie d'autorité. Elle suppose une évolution des mentalités susceptible d'induire des modifications des choix individuels en matière de déplacements. Cette évolution reposera pour une bonne part sur l'effet indicatif d'une éventuelle prime de mobilité. Si mes amendements n'étaient pas adoptés, la loi instituerait alors une prime à la mobilité des entreprises qui fuiront un pays où les charges salariales continuent de croître malgré les promesses de réduction au compte-gouttes du coût salarial.

Vous constaterez, monsieur Ansoms, que nous avons fait preuve de bonne volonté.

Cela dit, non seulement nous redemanderons l'avis du conseil d'Etat, mais étant donné le nombre important d'amendements déposés depuis quelques heures, nous redemanderons aussi le renvoi de cette proposition de loi en commission.

Le président : La parole est à M. Marceau Mairesse.

M. Marceau Mairesse (PSC) : Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, la proposition de loi "Plan de transport d'entreprise" qui nous est présentée est une des actions les plus importantes que nous ayons menées au cours de cette législature en termes de mobilité, et ce, tant pour le cadre qu'elle pose que pour la conscientisation qu'elle suggère.

Les déplacements domicile-lieu de travail sont, en effet, ceux qui génèrent le plus de congestions du trafic.

Parce que ces déplacements sont confinés sur une tranche horaire particulièrement étroite, nous devons impérativement, en tant que politiques, être créatifs et envisager concrètement des mesures visant à réduire le taux d'utilisation de la voiture sur ces parcours.

Chers collègues, notre groupe soutiendra cette initiative. Elle est un espoir en termes de fluidité et de désengorgement du trafic aux abords des centres urbains.

Au-delà de ce premier objectif, nous voyons dans ce projet une volonté certaine, même si elle est indirecte, de protéger notre environnement.

L'incitation financière à réduire le volume de voitures sur le chemin du domicile et le lieu de travail est un des leviers à utiliser pour convaincre nos concitoyens d'une utilisation plus rationnelle des différents moyens de transport.

Enfin, il est une autre conséquence qui nous tient particulièrement à coeur parce qu'elle est fondamentalement liée à notre conception du personnelisme, c'est la solidarité qu'un tel projet peut générer.

Solidarité entre qui et qui ?

Nous pensons tout particulièrement à la solidarité en milieu rural entre les personnes qui ont un véhicule et celles qui, pour des raisons financières, n'en disposent pas ou pas encore.

Nous y voyons aussi une solidarité entre le secteur privé et les différentes sociétés de transport en commun.

La proposition de loi pourrait avoir donné l'impression d'une focalisation sur les seuls modes de transport

collectif comme le covoiturage. Ce serait oublier le coup d'accélérateur que nous allons donner à l'utilisation des transports en commun et à une collaboration plus étroite entre les entreprises et les sociétés de transport.

Néanmoins, il est un point sur lequel notre groupe tient à s'attarder. Ainsi, l'article 6 de la présente proposition, auquel ont déjà fait référence certains collègues, oblige l'entreprise à conclure une convention collective de travail

pour l'élaboration du plan de transports.

Elle impose, en outre, des sanctions à l'employeur en l'absence d'accord au sein de l'entreprise. Autrement dit, le texte, dans son état actuel, ne prévoit aucun régime subsidiaire à défaut d'accord.

Telle qu'elle est pour l'heure rédigée, la proposition de loi est, à nos yeux, totalement incompatible avec les principes fondamentaux de "liberté de négociation collective" et de "négociation volontaire de convention", principes qui sont inscrits dans les conventions 154 et 98 de la conférence internationale du travail. Nous proposons dès lors que la conclusion d'une convention collective de travail ne soit pas la seule et unique forme que peut revêtir le plan de transport d'entreprise, mais qu'elle en soit une des modalités possibles.

Corrélativement à cette proposition, il faut veiller à ce que l'entreprise ne soit pas sanctionnée si, en optant pour la forme d'une convention collective de travail, il n'en résulte aucun accord. Il nous paraît dès lors opportun de réduire le champ d'application des sanctions prévues à l'article 10 aux seuls articles 4 et 5. Pourquoi ces deux articles ? Car ils sont précisément les seuls à imposer une obligation aux entreprises.

Bien évidemment, M. Wauthier s'autorise une nuit de repos, mais il aura fallu bien moins que cela pour M. Ansoms et les collègues de la majorité. Le dernier point que je viens de soulever et qui provoque encore chez nous quelques états d'âme sera gommé grâce aux deux amendements qui seront déposés incessamment et que nous avons cosignés.

Il est d'un intérêt capital qu'avec enthousiasme, les entreprises et les travailleurs puissent profiter pleinement d'un tel plan de mobilité. Il y va de l'intérêt de tous que le trafic devienne à nouveau plus fluide. Je pense que cette proposition est un pas dans le bon sens. Je remercie à mon tour M. Ansoms et mes collègues qui ont oeuvré utilement à la conclusion de la proposition de loi et des projets d'amendements. Ils ont fait un travail utile.

De voorzitter : De heer Joos Wauters heeft het woord.

De heer Joos Wauters (ECOLO-AGALEV) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, als ik de oppositie moet geloven, moet eerst het Ecolo-Agalev-programma inzake mobiliteit, ruimtelijke ordening en openbaar vervoer gerealiseerd zijn vooraleer het parlement initiatieven met betrekking tot het woon-werkverkeer kan nemen.

Collega's, de groenen zijn geen groentjes meer maar realist genoeg om te beseffen dat een goed programma niet in een keer kan worden gerealiseerd, maar stap voor stap. Daarom feliciteren we de heer Ansoms van harte met zijn wetsvoorstel dat een stap in de goede richting is om het mobiliteitsinfarct aan te pakken.

De heer Ansoms heeft de problematiek bijzonder goed toegelicht, een juiste analyse gemaakt en de doelstellingen met verve verdedigd. De heer Van Dienderen, de andere expert terzake, zou het niet beter hebben gekund.

Alhoewel de groenen altijd een beetje verder willen gaan, heeft onze fractie in de commissie constructief meegewerkt en actief gezocht naar middelen om de doelstellingen te realiseren.

Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik wens een aantal groene klemtonen toe te lichten.

De problematiek van het woon-werkverkeer is, ons inziens, een materie bij uitstek voor de onderneming. Het comité voor preventie, de ondernemingsraad en de syndicale delegatie zijn bevoegd voor deze problematiek. De syndicale delegatie kan terzake CAO's sluiten.

Daarom mag de wet, ons inziens, niet beperkt blijven tot bedrijven met ten minste 50 werknemers. Bedrijven met minder dan 50 werknemers hebben ook syndicale delegaties. De wet van december 1968 inzake de CAO's bepaalt dat bedrijven met syndicale delegaties over deze materies kunnen onderhandelen.

Mijnheer Ansoms, ik begrijp nog steeds niet waarom u zich wél baseert op de wet inzake de CAO's maar ze niet toepast op bedrijven met minder dan 50 werknemers maar die wel over een syndicale delegatie beschikken.

De heer Jos Ansoms (CVP) : Mijnheer Wauters, ik vestig uw aandacht erop dat bedrijven met minder dan 50 werknemers wel degelijk dergelijke CAO's kunnen sluiten en mobiliteitspremies kunnen uitkeren.

De heer Joos Wauters (ECOLO-AGALEV) : Mijnheer de voorzitter, de heer Ansoms heeft gelijk. Ik had echter liever gehad dat de bedrijven met minder dan 50 werknemers eveneens zouden verplicht worden bedrijfsvervoerplannen op te stellen.

Mijnheer Ansoms, in uw betoog hebt u erop gewezen dat de verplichting CAO's terzake op te stellen een zwak punt was. U hebt echter argumenten aangebracht die het tegendeel bewijzen. Ik blijf u hierin steunen.

Men kan onderhandelen met het oog op een CAO, maar de inhoud ervan kan niet worden voorspeld. Het kan gebeuren dat men geen akkoord bereikt, maar dan werd wel de inspanning geleverd om een CAO af te sluiten. Wij zouden de verplichting opleggen om tot een CAO te komen, maar wat de inhoud daarvan zal zijn, is een andere zaak. Ik zal uw amendement niet steunen omdat ik het belangrijk vind dat de sociale partners worden verplicht hun verantwoordelijkheid op te nemen.

Mijnheer Ansoms, ik lees de term "kan" in uw amendement. Ik vrees dat de komende wet zal worden uitgehold en op vrijwilligheid zal uitdraaien en dit zou jammer zijn.

De heer Jos Ansoms (CVP) : Mijnheer Wauters, als ik mijn gevoelens laat spreken, sluit ik mij aan bij uw analyse. Ik heb het er ook moeilijk mee dat men dergelijke argumenten aanhaalt om te pogen dit wetsvoorstel de grond in te boren, want dat zit er bij sommigen toch achter.

Ten eerste, de enige reden waarom wij deze afzwakking van het wetsvoorstel voorstellen, is dat wij het bedrijfsleven niet de kans willen geven om via de rechtbank tegen dit wetsvoorstel een rechtsgeding in te spannen, waardoor de kern van het idee en de trendbreuk die ermee tot stand wordt gebracht, ongedaan kunnen worden gemaakt.

Ten tweede, in ons amendement kunt u lezen : "kan de vorm aannemen van een collectieve arbeidsovereenkomst". Er staat evenwel ook : "Bij ontstentenis ervan wordt het dwingend gedeelte wel opgenomen in het arbeidsreglement." Volledig vrij spel geven wij dus niet.

De voorzitter : De heer Joos Wauters heeft het woord.

De heer Joos Wauters (ECOLO-AGALEV) : Mijnheer de voorzitter, ik begrijp de redenering van de heer Ansoms. Men ziet het grote gevaar op zich afkomen; wil er nog vlug voor opzij gaan en troost zich met een uitweg. Ik zou het toch liever anders zien.

Ten eerste, u laat het aan de Koning, mijnheer Ansoms, over de timing voor het opstellen van een bedrijfsvervoerplan te bepalen. Dat is toch ook vrij spel geven en zijn bevoegdheid afstaan. Wij zijn de mening toegedaan dat u een datum moet fixeren. Volgend jaar vinden de sociale verkiezingen plaats. De syndicale delegatie zal dus ook volgend jaar worden opgericht.

Ten tweede, u moet op zijn minst de einddatum op het jaar 2001 bepalen. Bij een positieve werking van de betrokken organen kan het bedrijfsvervoerplan op één jaar worden uitgewerkt. Voor mij mogen ze er nu al aan beginnen. Tijdens de onderhandelingen van de sectoren die nu op gang zijn getrokken, kan dit plan ook worden besproken. Als in dit wetsvoorstel geen einddatum zal worden vastgelegd, vrees ik dat het plan alleen maar vrijblijvend zal zijn. Ondertussen verricht de bedrijfswereld lobbywerk. Uit de boodschap van de werkgevers kan ik opmaken dat zij in heel het mobiliteitsvraagstuk hun verantwoordelijkheid niet willen opnemen. Wij moeten dan ook korter op de bal spelen en een einddatum bepalen.

Ten derde, wij doen afstand van onze bevoegdheid. De vooropgestelde vermindering van het percentage met 10% is voor mij een minimum. Nu blijkt evenwel dat de Koning nog andere percentages kan bepalen, zowel naar boven als naar beneden.

In die zin vind ik dit een te grote delegatie van bevoegdheid. Dit waren drie elementen die aangeven dat wij verder hadden willen gaan en meer richtinggevend hadden willen zijn. Toch zullen wij dit wetsvoorstel steunen. Wij zullen de vraag om advies in te winnen bij de Raad van State niet steunen, omdat er volgens ons genoeg elementen zijn om aan te tonen dat dit niet hoeft. U hebt daarvoor trouwens zelf argumenten aangehaald. Toch blijft dit ook een principiële stelling. Bij initiatieven van parlementsleden moeten wij niet altijd het mes op de keel zetten. Wij moeten de parlementsleden geven waarop zij recht hebben. Wij kunnen dergelijke initiatieven enkel toejuichen, te meer daar er te weinig dergelijke initiatieven dit eindpunt halen. Ook de meerderheid mag daarover eens nadenken. U hebt zelf aangegeven dat u sinds 1992 met deze materie bezig bent en consequent bezig bent gebleven. U hebt dit niet laten liggen. Dat betekent dat het parlement meer haar op de tanden moet krijgen. De parlementsleden, zeker degenen van de meerderheid, hebben zich in het verleden te veel laten doen; zij hebben te veel moeten slikken wat de regering dicteerde en te weinig eigen initiatieven gehonoreerd.

De voorzitter : De algemene bespreking is gesloten.

La discussion générale est close.

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan.

Nous passons à la discussion des articles.

- *De artikelen 1 tot 3 worden artikel per artikel aangenomen.*

- *Les articles 1 à 3 sont adoptés article par article.*

A l'article 4 les amendements n^{os} 48 et 49 ont été déposés par MM. Joos Wauters et Thierry Detienne.

Op artikel 4 werden amendementen nrs. 48 en 49 ingediend door de heren Joos Wauters en Thierry Detienne. (374/16)

Le vote sur les amendements et l'article 4 est réservé.

De stemming over de amendementen en het artikel 4 wordt aangehouden.

A l'article 5 les amendements n^{os} 50 et 51 ont été déposés par MM. Joos Wauters et Thierry Detienne.

Op artikel 5 werden amendementen nrs. 50 en 51 ingediend door de heren Joos Wauters en Thierry Detienne. (374/16)

Le vote sur les amendements et l'article 5 est réservé.

De stemming over de amendementen en het artikel 5 wordt aangehouden.

A l'article 6 les amendements suivants ont été déposés :

Op artikel 6 werden volgende amendementen ingediend :

n^o 43 de M. Michel Wauthier;

nr. 43 van de heer Michel Wauthier (374/15);

n^o 53 de M. Jos Ansoms;

nr. 53 van de heer Jos Ansoms (374/16).

Le vote sur les amendements et l'article 6 est réservé.

De stemming over de amendementen en het artikel 6 wordt aangehouden.

A l'article 7 les amendements suivants ont été déposés :

Op artikel 7 werden volgende amendementen ingediend :

n^{os} 44, 45 et 46 de M. Michel Wauthier;

nrs. 44, 45 en 46 van de heer Michel Wauthier (374/15);

n^o 52 de M. Julien Van Aperen;

nr. 52 van de heer Julien Van Aperen (374/16).

De heer Julien Van Aperen heeft het woord.

De heer **Julien Van Aperen** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, het amendement is duidelijk : in geen geval mag de uitkering van een mobiliteitspremie de totale loonkosten verhogen, noch mag het netto-inkomen van de werknemer worden verminderd. Gelet op de invloed van de loonlasten op de werkgelegenheid is het absoluut noodzakelijk een dergelijke verklaring in de tekst in te lassen. Vandaar ons amendement.

De voorzitter : De stemming over de amendementen en het artikel 7 wordt aangehouden.

Le vote sur les amendements et l'article 7 est réservé.

Amendement nr. 47 van de heer Michel Wauthier wil een artikel 7bis (nieuw) invoegen.

L'amendement n^o 47 de M. Michel Wauthier tend à insérer un article 7bis (nouveau). (374/15)

De stemming over het amendement wordt aangehouden.

Le vote sur l'amendement est réservé.

- *De artikelen 8 en 9 worden artikel per artikel aangenomen.*

- *Les articles 8 et 9 sont adoptés article par article.*

Op artikel 10 werd een amendement nr. 54 ingediend door de heer Jos Ansoms c.s.

A l'article 10 l'amendement n^o 54 a été déposé par M. Jos Ansoms et consorts. (374/16)

De stemming over het amendement en het artikel 10 wordt aangehouden.

Le vote sur l'amendement et l'article 10 est réservé.

- *De artikelen 11 tot 16 worden artikel per artikel aangenomen.*

- *Les articles 11 à 16 sont adoptés article par article.*

De artikelsgewijze bespreking is gesloten. Over de aangehouden amendementen en artikelen en over het geheel zal later worden gestemd.

La discussion des articles est close. Le vote sur les amendements et articles réservés et sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

Aan de orde is de bespreking van het **wetsontwerp tot omzetting van de richtlijn 95/26/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 juni 1995 over de financiële instellingen (1865/1 tot 4).**

L'ordre du jour appelle la discussion du **projet de loi tendant à assurer la transposition de la directive 95/26/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 juin 1995 relative aux institutions financières (1865/1 à 4)**.

Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion des articles. (Rgt 66,4)

De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking van de artikelen. (Rgt 66,4) **(1865/4)**

De algemene bespreking is geopend.

La discussion générale est ouverte.

De heer Hunfred Schoeters, rapporteur, heeft het woord.

De heer **Hunfred Schoeters** (SP), rapporteur : Mijnheer de voorzitter, het ontwerp heeft tot doel de zogenaamde post-BCCI-richtlijn in verband met de sector van de kredietinstellingen, de beleggingsondernemingen en de instellingen voor collectieve beleggingen om te zetten in Belgisch recht.

De richtlijn werd uitgevaardigd naar aanleiding van het frauduleus faillissement van de Bank for Credit and Commerce International en strekt ertoe gebeurtenissen zoals deze, die hebben geleid tot het frauduleus faillissement, te voorkomen door een wijziging van de basisrichtlijn voor de financiële sector.

In de commissie werd een technische discussie gevoerd over de artikelen en de door de regering ingediende amendementen die trouwens unaniem werden goedgekeurd. Daarnaast vond er een interessante gedachtewisseling plaats naar aanleiding van de vraag van de heer Didden of de bepalingen ook van toepassing waren op de activiteiten van de verzekeringsmaatschappijen, waarbij ik even wil stilstaan. De minister van Financiën heeft toen geantwoord dat de post-BCCI-richtlijn voor de verzekeringssector werd omgezet in een koninklijk besluit van 6 mei 1997 dat uitvoering geeft aan artikel 97 van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle op de verzekeringen. Voorts verklaarde hij voorstander te zijn van een nauwere samenwerking tussen of zelfs smelting van de instanties die belast zijn met het prudentieel toezicht om de maatregelen inzake controle op de financiële groepen die thans in heel Europa bankverzekeringsactiviteiten ontplooiën, aan te scherpen.

De commissie voor bank- en financie- wezen en de controledienst voor de verzekeringen die het specifieke aspect van elk van die bank- respectievelijk verzekeringsactiviteiten onderstrepen,

zijn van mening dat de dialoog tussen de toezichhoudende instanties op zichzelf volstaat om op het vlak van het prudentieel toezicht een degelijke coördinatie te waarborgen. De minister deelt die analyse echter niet. Hij is de mening toegedaan dat er niet mag worden gewacht tot er zich in Europa een ernstig incident voordoet om inzake toezicht convergerende maatregelen te nemen.

Het wetsontwerp en de regeringsamendementen werden unaniem goedgekeurd.

Le **président** : La discussion générale est close.

De algemene bespreking is gesloten.

Nous passons à la discussion des articles.

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan.

- *Les articles 1 à 27 sont adoptés article par article.*

- *De artikelen 1 tot 27 worden artikel per artikel aangenomen.*

La discussion des articles est close. Le vote sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

De artikelsgewijze bespreking is gesloten. Over het geheel zal later worden gestemd.

L'ordre du jour appelle la discussion de la **proposition de loi de M. Paul De Grauwe modifiant l'article 45 du Code de la taxe sur la valeur ajoutée (1376/1 et 2)**.

Aan de orde is de bespreking van het wetsvoorstel van de heer Paul De Grauwe tot wijziging van artikel 45 van het Wetboek van de belasting over de toegevoegde waarde (1376/1 en 2).

La commission des Finances et du Budget propose de rejeter cette proposition de loi.

De commissie voor de Financiën en de Begroting stelt voor dit wetsvoorstel te verwerpen.

Overeenkomstig artikel 72quater van het Reglement, spreekt de plenaire vergadering zich uit over dit voorstel tot verwerping na de rapporteur en de indiener te hebben gehoord.

Conformément à l'article 72quater du Règlement, l'assemblée plénière se prononce sur la proposition de rejet après avoir entendu le rapporteur et l'auteur de la proposition de loi.

Le rapporteur, M. Didier Reynders, est retenu en commission. Je suppose donc qu'il s'en réfère au rapport écrit.

De rapporteur, de heer Didier Reynders, is weerhouden in commissie. Ik veronderstel dus dat hij naar zijn schriftelijk verslag verwijst.

De heer Paul De Grauwe heeft het woord.

De heer **Paul De Grauwe** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, ik zal heel kort zijn. Dit voorstel heeft tot doel voor bepaalde nieuwe activiteiten waarvoor personenwagens gebruikt worden, de mogelijkheid te geven de BTW voor 100% af te trekken, in plaats van voor 50 percent zoals nu. Het gaat om koeriersdiensten, en garagehouders die vervangwagens ter beschikking stellen van hun cliënteel.

De **voorzitter** : De stemming over het voorstel tot verwerping zal later plaatsvinden.

Le vote sur la proposition de rejet aura lieu ultérieurement.

Aan de orde is de bespreking van het wetsvoorstel van de heer Aimé Desimpel tot wijziging van de artikelen 1ter en 1quater van het koninklijk besluit nr. 20 van 20 juli 1970 tot vaststelling van de tarieven van de belasting over de toegevoegde waarde en tot indeling van de goederen en de diensten bij die tarieven (1709/1 en 2).

L'ordre du jour appelle la discussion de la **proposition de loi de M. Aimé Desimpel modifiant les articles 1er ter et 1er quater de l'arrêté royal n° 20 du 20 juillet 1970 fixant le taux de la taxe sur la valeur ajoutée et déterminant la répartition des biens et des services selon ces taux (1709/1 et 2)**.

La commission des Finances et du Budget propose de rejeter cette proposition de loi.

De commissie voor de Financiën en de Begroting stelt voor dit wetsvoorstel te verwerpen.

Overeenkomstig artikel 72quater van het Reglement, spreekt de plenaire vergadering zich uit over dit voorstel tot verwerping na de rapporteur en de indienier te hebben gehoord.

Conformément à l'article 72quater du Règlement, l'assemblée plénière se prononce sur la proposition de rejet après avoir entendu le rapporteur et l'auteur de la proposition de loi.

Mevrouw Anne Van Haesendonck, rapporteur, heeft het woord.

Mevrouw Anne Van Haesendonck (CVP), rapporteur: Mijnheer de voorzitter, ik geef van op mijn bank een kort verslag van de besprekingen in commissie. Dit wetsvoorstel werd besproken in de vergadering van de commissie voor de Financien en de Begroting van 5 januari 1999.

De indiener verwees bij zijn inleiding naar vorige initiatieven met betrekking tot dezelfde problematiek. De inhoud van het voorstel kan als volgt worden samengevat. Het gaat om de instelling van een permanent verlaagd BTW-tarief van 12% voor de bouw van huizen en appartementen met een oppervlakte van respectievelijk ten hoogste 210 en 105 vierkante meter, te verhogen met 25 vierkante meter per persoon ten laste.

Tijdens de korte bespreking verwees de minister naar zijn antwoord op verschillende parlementaire initiatieven terzake, onder meer naar het antwoord op een schriftelijke vraag van de indiener. De minister verwees ook naar een studie uitgevoerd door het Federaal Planbureau van april 1998 waaruit bleek dat de groei van de werkgelegenheid die deze maatregel zou kunnen teweegbrengen, een budgettaire kostprijs zou betekenen van 10 miljoen frank per bijkomende arbeidsplaats. Bovendien stelde de minister dat er op dit ogenblik volgens hem geen sprake is van een recessie in de bouwsector. De indiener betwistte deze stellingen.

Een lid van de commissie stelde een tussenoplossing voor met een BTW-tarief van 15%. De minister verklaarde dat dit onverenigbaar was met de Europese regelgeving. Collega Pieters verwees naar de vorige bespreking over dit onderwerp en naar de standpunten die werden ingenomen naar aanleiding van de resultaten van de studie van het Planbureau.

Na een korte bespreking werd het wetsvoorstel in de commissie verworpen met zes tegen vijf stemmen en één onthouding.

De **voorzitter**: De heer Aimé Desimpel heeft het woord.

De heer Aimé Desimpel (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, zoals bekend besliste de regering om voor de periode van 1 januari 1996 tot en met 31 december 1997 het toepasselijk BTW-tarief voor een aantal handelingen met betrekking tot de institutionele sociale woningbouw te verlagen tot 6%, en voor de particuliere sociale woningbouw tot 12%.

Naderhand werd de maatregel onder bepaalde voorwaarden verlengd tot 30 juni 1998. De verlenging van deze termijn had uitsluitend tot doel facturatieproblemen bij de jaarovergang te voorkomen. De strikte voorwaarden die waren verbonden aan deze termijnverlenging hadden voor gevolg dat op het moment dat deze wet werd goedgekeurd, geen nieuwe bouwers of kopers van onroerend goed in aanmerking konden komen voor de verlenging van de gunstmaatregel.

Bijgevolg heb ik zelf een wetsvoorstel ingediend dat er in eerste instantie toe strekt de verlaging van het BTW-tarief een permanent karakter te geven. Bovendien stel ik voor om in het kader van het verlaagde BTW-tarief voor de particuliere sociale woningbouw, de bestaande oppervlakenormen van 190 vierkante meter voor huizen en 100 vierkante meter voor appartementen te vervangen door respectievelijk 210 en 105 vierkante meter, te verhogen met 25 vierkante meter per persoon ten laste.

Op die manier wordt tegemoetgekomen aan de Europese voorschriften inzake de sociale huisvesting waardoor bijvoorbeeld ook rekening wordt gehouden met de noodzakelijke oppervlakte voor inwonende ouders. Deze oppervlakenormen werden ook opgenomen in de verzekering tegen inkomensverlies door onvrijwillige werkloosheid of arbeidsongeschiktheid die in de loop van 1998 werd ingevoerd door Vlaams minister van Huisvesting, Leo Peeters.

Beide regelingen kunnen worden gecoördineerd.

Als de betreffende maatregel structureel wordt, zal een budgettair evenwicht worden bereikt, weliswaar na een inlooperperiode waarin iedereen de gelegenheid krijgt om van deze voorwaarden gebruik te maken. Als er 1 200 nieuwe woningen extra worden gebouwd dankzij de BTW-verlaging lijdt de staatskas geen verlies. Als de maatregel permanent wordt, zal het aantal bijkomende woningen stijgen. De effecten van de verlaging zullen toenemen met de tijd aangezien bouwers de tijd moeten krijgen om de BTW-verlaging in te calculeren. De maatregel vormt voor heel wat gezinnen een stimulans om zelf een woning te bouwen, of om een woning aan gunstige voorwaarden te kopen of te huren in het kader van de institutionele huisvesting. In tegenstelling tot subsidies en andere fiscale stimuli geniet de bouwheer onmiddellijk een voordeel van 180 000 frank. Gezinnen beschikken hierdoor over een groter budget dat eventueel bijkomend geïnvesteerd kan worden in de bouw van hun woning.

Een belangrijke reden voor de indiening van dit wetsvoorstel is de fiscale stimulans aan de bouwsector. Ik deel de positieve visie van de minister op de bouwsector niet. De vooruitzichten zijn zeer slecht. De bouwnijverheid lijdt onder de onzekerheid die op de Belgische economie drukt, alle zegenbulletins van de meerderheid ten spijt. De Nationale Confederatie van de bouw verwacht een aanzienlijke achteruitgang van de nieuwbouw in 1999. De confederatie zegt dat lage rentevoeten alleen niet voldoen om de vraag naar woningen te doen stijgen. Het is een geheel van factoren dat een bouwbeslissing tot gevolg heeft. De confederatie verwijst hierbij naar het stimulerende effect van de BTW-verlaging op de bouwplannen tot de eerste jaarhelft van 1998.

De sociale partners van de bouwsector zeggen dat de verwachting van een positieve economische conjunctuur de bouw doet hopen op herstel. Ze benadrukken echter dat het al dan niet verlengen van de BTW-verlaging op een deel van de nieuwgebouwde woningen bepalend is voor een concrete uiting van dit herstel.

Door de aard van zijn product draagt de bouwsector bij tot de uitbreiding en de instandhouding van de kapitaalgoederenvoorraad en dus van het nationale productiepotentieel. Deze sector moet dus ook de nodige stimulansen krijgen om ten volle de vruchten te kunnen plukken van een positieve conjunctuur.

Op dinsdag 5 januari vond in de kamercommissie voor de Financien de bespreking plaats van mijn wetsvoorstel. Het werd met een nipte meerderheid van zes stemmen tegen vijf en één onthouding van de PSC, verworpen. Uit deze stemuitslag blijkt nogmaals de hypocriete houding van de meerderheidspartijen in dit dossier. Hoewel CVP-voorzitter Marc Van Peel vorig jaar nog openlijk pleitte voor het behoud van het verlaagde BTW-tarief in de bouwsector was voor de SP deze verlaging onbespreekbaar.

Dit alles is het gevolg van het feit dat het regeerakkoord bepaalt dat de meerderheidspartijen zich moeten houden aan de regel dat enkel wetsvoorstellen waarover binnen de regering en de meerderheidspartijen consensus bestaat, mogen gesteund worden. Hoewel ik niet in mirakels geloof, hoop ik toch dat de CVP en de PSC-fractie eindelijk gaan inzien dat deze materie niet alleen een waarborg is voor de tewerkstelling van duizenden bouwvakkers, maar eveneens aan de 'kleine man' meer kansen biedt om een woning te verwerven. Morgen zullen we zien of de

Aimé Desimpel

CVP de daad bij het woord zal voegen of opnieuw - onder druk van de socialisten - haar eigen voorstellen gaat verloochenen.

De **voorzitter** : De stemming over het voorstel tot verwerping zal later plaatsvinden.

Le vote sur la proposition de rejet aura lieu ultérieurement.

Débat sur la fraude dans le secteur de la viande

Debat over de fraude in de vleessector

Le **président** : L'ordre du jour appelle la discussion du **rapport sur le suivi des problèmes en matière de fraude dans le secteur de la viande (1905/1)**.

Aan de orde is de bespreking van het verslag over de opvolging van de problemen inzake fraude in de vleessector (1905/1).

De heer Julien Van Aperen heeft het woord.

De heer **Julien Van Aperen** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, ik vind het heel fijn van de minister te willen blijven tot zijn collega er is, maar toch vind ik dat wij dit debat en zelfs het rapport niet kunnen aanvangen zolang de bevoegde minister niet aanwezig is. Ik vind dat hij van het begin af hier moet aanwezig zijn en dat wij zonder hem dus niet kunnen beginnen.

De **voorzitter** : De vergadering is geschorst.

La séance est suspendue.

- De vergadering wordt geschorst om 16.24 uur.

- La séance est suspendue à 16.24 heures.

- La séance est reprise à 16.32 heures.

- De vergadering wordt hervat om 16.32 uur.

Le **président** : La séance est reprise.

De vergadering is hervat.

La discussion est ouverte.

De bespreking is geopend.

La parole est à M. Maurice Minne, rapporteur.

M. **Maurice Minne** (PS), rapporteur : Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, au cours de sa réunion du 15 octobre 1997, la commission de la Santé publique, de l'Environnement et du Renouveau de la société a décidé de créer une sous-commission "chargée du suivi des problèmes en matière de fraude dans le secteur de la viande".

La sous-commission a procédé à de multiples auditions : le directeur de l'Institut d'expertise vétérinaire (IEV), des représentants de la Direction générale XXIV (protection des consommateurs) et de l'UCLAF (unité antifraude), des représentants de l'administration centrale et des cercles d'expertise, de l'Union professionnelle des vétérinaires, des représentants syndicaux du secteur et l'Union de défense des consommateurs, des représentants du secteur de la distribution et des exportateurs de viande, des professeurs d'université, des représentants du bureau ABC de la Fonction publique et le directeur général du BIRB, et enfin les docteurs qui avaient déjà réalisé une étude sur l'expertise vétérinaire en 1993 ainsi que des fonctionnaires de l'IEV.

Les 2, 15 et 30 juin ainsi que le 9 juillet 1998, la sous-commission a élaboré des constatations et des recommandations en vue de la discussion au sein de la commission de la Santé publique.

Dans le chapitre XIII du rapport, la sous-commission a formulé ses constatations et recommandations.

Dans ses constatations générales, la sous-commission observe que l'IEV ne semble pas, en comparaison avec d'autres pays, moins efficace en matière de contrôle des normes de santé publique, mais sa structure doit être adaptée et son fonctionnement amélioré.

La relation entre l'IEV et le secteur est précaire : le secteur est confronté à d'importants intérêts économiques dans un contexte international et l'IEV doit parfois prendre des décisions ayant de lourdes conséquences sur l'économie et l'emploi.

La problématique de la fraude à la viande a été constatée pour la première fois par l'UCLAF, une instance européenne contre la fraude. Cela est dû au fait que l'IEV et ses fonctionnaires sont en premier lieu des inspecteurs vétérinaires et non des détecteurs de fraude économique. Le gouvernement ne disposait à l'époque d'aucun instrument puissant pour lutter contre cette fraude.

L'IEV est confronté à des intérêts contradictoires : l'Institut est le seul organe de contrôle responsable pour l'application des objectifs en matière de politique économique (certificats d'exportation et restitutions) mais aussi pour le respect des objectifs de santé publique (contrôle de la viande, contrôle HACCP (Hazard analysis and critical control points)).

Plusieurs instances ont plaidé pour une approche intégrée des contrôles : les collaborateurs de l'IEV n'ayant pas accordé jusqu'à présent l'attention nécessaire aux investigations qui ne concernent pas directement la santé publique et le gouvernement agissant de façon dispersée.

Dans ses réflexions, la sous-commission a mis l'accent sur les éléments suivants :

- les objectifs de la santé publique ne peuvent être mis en balance avec d'autres objectifs politiques;

- les missions des services de la Santé publique doivent être étendues de façon à englober la surveillance de toute la chaîne alimentaire (cela ne dispense pas le secteur de la production de sa responsabilité en matière de surveillance des normes);

- la préservation de la santé publique et la lutte contre la fraude nécessitent une collaboration et une coordination intenses entre l'IEV et les autres services d'inspection relevant d'autres ministères;

- au sein de l'IEV même, il y a lieu d'apporter des solutions à un certain nombre de dysfonctionnements (notamment ceux constatés dans le rapport de l'Université de Liège à l'annexe 1 du rapport);

- la sous-commission a également formulé des constatations et recommandations spécifiques.

En ce qui concerne l'administration centrale, la sous-commission constate que la composition de celle-ci et le mandat à mi-temps des responsables de la direction générale ne sont pas des plus indiqués.

L'administration centrale manque manifestement de personnel. Cela est dû à l'arrêt linéaire des recrutements en raison de restrictions budgétaires.

La politique du personnel présente certains dysfonctionnements au niveau de la motivation, de la rémunération des CDM (chargés de mission), de la définition des missions et de la formation générale.

La communication entre l'administration centrale et les services extérieurs est insuffisante. L'administration centrale s'implique trop peu dans l'élaboration des directives européennes, dans leur transcription et dans l'information des services extérieurs.

La fraude dans le secteur de la viande suscite également des réactions qui nuisent aux entreprises sérieuses.

C'est pourquoi la sous-commission recommande que :

a) l'IEV soit dirigé par deux fonctionnaires à temps plein, dont un au moins soit vétérinaire, l'autre étant plus spécialisé en gestion; ce point a déjà été concrétisé;

b) le service d'inspection au sein de l'administration centrale soit renforcé pour transposer en arrêtés les législations européenne et belge; ce service pourrait assister les experts des services extérieurs sur le plan de la technique vétérinaire et serait chargé de la mise sur pied d'une banque de données pour les cas à problèmes;

c) une nouvelle fonction de coordinateur soit créée; ce coordinateur serait chargé de la communication entre les structures de l'Institut et des contacts avec les autres départements; une fonction de "porte-parole" à l'IEV pourrait également être créée;

d) l'IEV soit doté d'une structure hiérarchique pyramidale claire;

e) le cadre du personnel de l'administration centrale soit complété et étendu.

En ce qui concerne la législation, la sous-commission constate que la réglementation de contrôle est peu transparente et très complexe. La mise en oeuvre de la nouvelle législation, y compris européenne, recueille trop peu d'attention. Il existe d'ailleurs des écarts d'interprétation entre les législations européenne et belge. De plus, les circulaires sont trop nombreuses et n'offrent pas assez de points de repère.

Dans ses recommandations, la sous-commission préconise donc :

a) l'établissement d'un "Code des expertises vétérinaires" entièrement nouveau, coordonné et actualisé, qui permettrait d'éliminer les contradictions et les dispositions désuètes, et mettrait sur pied un système clair de circulaires;

b) l'amélioration de la rapidité de la circulation des informations entre l'administration centrale et les cercles d'expertise, par le développement d'un vade-mecum et la création d'un service *on-line*;

c) une formation permanente et l'organisation de réunions techniques dans les services extérieurs d'inspection.

En ce qui concerne les cercles d'expertise, la sous-commission a constaté que le nombre de cercles d'expertise et leur délimitation sont remis en cause, étant donné la répartition inégale du volume de travail. La guidance et le soutien des cercles d'expertise par l'administration centrale sont insuffisants. Les règlements sont insuffisamment détaillés; en cas de doute, le support hiérarchique fait défaut. En outre, certaines entreprises se plaignent de faire l'objet d'un traitement arbitraire de la part des inspecteurs responsables.

Pour les cercles d'expertise, la sous-commission recommande donc ce qui suit :

a) une diminution du nombre de cercles d'expertise en vue d'une plus grande efficacité et d'une meilleure répartition du volume de travail;

b) l'amélioration de l'équipement pour permettre d'optimiser, au profit des experts, les communications avec le chef de cercle et le *help-desk* de l'administration centrale;

c) une procédure de recours pour les entreprises;

d) un service au sein de l'IEV chargé d'examiner toutes les réclamations.

Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, je vous ai ainsi exposé une partie du rapport et, si vous le permettez, M. Lozie se chargera de la suite.

Je poursuivrai par une intervention personnelle.

La fraude à la viande, comme toute autre forme de fraude, doit absolument être condamnée, c'est une évidence.

Les affaires malheureuses du boeuf britannique, de Tragex-Gel, de Belgameat... demandaient une réaction forte de l'autorité publique, afin de restaurer la confiance perdue du consommateur. C'est pourquoi notre sous-commission, dont je souligne ici, en ma qualité de rapporteur, le travail remarquable, se devait de réagir et de proposer au gouvernement des recommandations tant sur le plan général de la législation et de ses applications que sur le fonctionnement de l'Institut d'expertise vétérinaire.

Ces recommandations que le groupe socialiste fait siennes et qui demandent maintenant à être concrétisées au plus vite, n'ont été guidées, dans notre chef, que par le souci premier de sauvegarder les objectifs de santé publique.

Comme le rappelait M. Decoster, la fraude dans le secteur de la viande est due aux facteurs suivants.

1. Les contrôles aux frontières ont disparu. La surveillance est disséminée sur 2 000 à 2 500 points de contrôle. Je reviendrai plus tard sur cette dimension européenne de la problématique car elle me semble essentielle.

2. Le contrôle s'est déplacé vers les entreprises où il ne peut s'effectuer systématiquement sur les arrivages et les départs.

3. De nombreux intermédiaires interviennent dans le trafic international.

4. Il n'est pas possible de remonter la chaîne pour retrouver la trace des viandes.

5. Le réemballage ne pose pas assez de problèmes. Seule, la Belgique exige que l'origine de la viande soit mentionnée.

6. Le trafic international comprend de nombreux mouvements qu'il n'est pas possible de contrôler.

7. On emballe dans un même emballage de la viande provenant de pays différents.

8. Les cachets peuvent être découpés comme pour la viande anglaise.

9. Les cachets apposés sur la viande congelée sont difficiles à contrôler.

10. On mélange des viandes d'origine différente à la découpe.

11. Il n'existe aucune directive européenne relative à la certification à destination des pays tiers.

Ces facteurs ne peuvent évidemment être dissociés du fonctionnement de l'IEV mais, comme vont le souligner de nombreux intervenants, l'institut fonctionne bien en général et, en comparaison avec d'autres pays, est relativement efficace.

Je ne reviendrai pas ici sur les recommandations formulées pour parer aux dysfonctionnements du système, mais il va de soi que l'administration centrale, les cercles d'expertise, la législation, le contrôle de la chaîne doivent encore être améliorés.

Vous me permettrez cependant, chers collègues, de revenir sur un point primordial de toute cette problématique. Il s'agit du contexte européen qui, à l'origine sans doute, a permis que, dans certaines situations, la fraude ait pu se développer. Car le problème ne se pose pas seulement en Belgique mais dans toute l'Europe.

La fraude est un défi européen.

On ne peut soupçonner les pays voisins de laxisme dans l'exercice des contrôles et des expertises. L'importation et l'exportation d'animaux vivants ou abattus constituent des données du marché unique.

Cependant, on ne peut ignorer certaines pratiques. Ainsi des bêtes à cornes sont amenées de France en Belgique, où elles sont abattues, après quoi elles sont réexportées sous l'appellation de viande belge.

On ne pourra réprimer ces pratiques sans la mise en place d'un système de traçage européen. A cet égard, je me réjouis que notre pays fasse oeuvre de précurseur en la matière, mais le système SHIFT doit être rendu opérationnel au plus vite.

L'exportation d'animaux vers la France ou les Pays-Bas relève du département de l'agriculture. Dès que ces animaux sont abattus dans l'un de ces pays voisins, il appartient à l'expertise vétérinaire du pays concerné d'apprécier s'ils sont propres à la consommation humaine. Il est clair que cette expertise ne se fait pas sur la base de normes belges, bien qu'il ne soit pas exclu que la viande puisse se retrouver dans l'assiette du consommateur belge. Cette situation n'est pas acceptable. Il est toujours possible, bien entendu, d'effectuer un contrôle en Belgique, mais comment peut-on encore déterminer, le cas échéant, l'origine d'une fraude ?

Monsieur Berlingieri, de la direction générale XXIV a bien fait observer que l'effectif est trop faible pour que l'on puisse organiser des contrôles à grande échelle. Il n'existe pas d'inspection globale même si l'accent est mis sur le contrôle des services d'inspection. Le problème est aussi qu'il faut procéder à de nombreux contrôles dans les pays tiers. Le contrôle dans les Etats membres n'est, en outre, pas prioritaire.

De plus, les directives européennes peuvent être appliquées de deux manières : d'une part, la procédure de transposition - qui fonctionne bien en Belgique - et, d'autre part, l'application directe.

Cette dernière procédure pose toutefois de nombreux problèmes en Belgique, en fonction des paramètres utilisés, notamment parce que la législation pénale en matière de répression des fraudes relève entièrement des Etats membres.

Il est inadmissible aussi que des entreprises puissent poursuivre leurs activités sans agrément. La directive C 63 traite des conditions

auxquelles une entreprise doit satisfaire pour obtenir un agrément. La société Tragex-gel ne satisfaisait pas aux conditions parce qu'elle ne pouvait garantir l'origine de la viande. C'est pourquoi l'avis préalable des instances européennes serait utile. En tout cas, on pourrait déjà progresser si les Etats membres communiquaient leurs raisons d'un retrait d'agrément.

Signalons encore que la liberté européenne de reconditionnement ouvre la porte à la fraude. Par exemple, la viande argentine arrive en Espagne et, à la suite du reconditionnement, elle devient de la viande originaire de l'Union européenne; la viande française est reconditionnée et pourvue d'une expertise belge.

Tout cela nous incite à croire, sans équivoque, qu'il serait préférable d'élaborer la plupart des règles au niveau européen. La sous-commission l'a d'ailleurs recommandé dans ses conclusions. Notre groupe insiste pour que, par l'intermédiaire du ministre de la Santé publique, notre pays plaide dans les enceintes européennes pour une plus grande uniformité des législations des Etats membres.

Je terminerai en rappelant les deux dernières recommandations, à savoir qu'il convient de compenser la suppression des frontières intérieures par un système européen de traçabilité, sûr et contraignant, à l'instar de notre système Sanitel, et par l'uniformité des certificats à l'échelon européen. Enfin, le système des restitutions doit être revu afin de moins prêter le flanc à la fraude.

Nous comptons sur vous, monsieur le ministre, pour que ces recommandations soient analysées et traduites en mesures efficaces au niveau européen.

De voorzitter : De heer Frans Lozie, co-rapporteur, heeft het woord.

De heer Frans Lozie (ECOLO-AGALEV), rapporteur : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in het hoofdstuk Specifieke vaststellingen en aanbevelingen van Deel II van het rapport komen we thans, na de uiteenzetting van collega Minne, aan het punt 4, in verband met de keuringen.

De controle- en keurtechnieken zijn, volgens de vaststellingen van het rapport, te weinig aangepast aan de hedendaagse productietechnieken. De Belgische normen zijn vaak strenger dan die van de andere Europese lidstaten, wat een concurrentienadeel oplevert. Ook houden de keurkringen vandaag een aantal handelingen in, die niet noodzakelijk het diploma van dierenarts vereisen.

De subcommissie is dan ook van oordeel dat een uitbreiding naar andere types van keuring en controle, met als basis de volksgezondheidsnormen, noodzakelijk is. Deze normen moeten in volle ontvankelijkheid worden bepaald, moeten rekening houden met de meest recente wetenschappelijke ontwikkelingen en moeten de volksgezondheid als enig criterium hanteren. Voor bepaalde taken kunnen de keurders worden bijgestaan door technische helpers.

Het punt 5 behandelt het probleem van de dierenartsen met opdracht - de DMO's. In dat verband stelt het rapport het volgende vast : "Deze keurders leveren goed werk op een flexibele wijze. Hun statuut en het feit dat zij niet mogen verbaliseren, leiden tot een zekere malaise en demotivatie". Er zijn volgens de subcommissie geen aanwijzingen om het DMO-statuuat af te schaffen. De subcommissie beveelt dan ook aan het korps van DMO's te behouden, met bevoegdheid tot verbaliseren en onder veel betere werkomstandigheden.

Het punt 6, in verband met de fraude in de vleessector, omvat onder meer fraude met etiketten, import- en exportfraude, restitutiefraude, fiscale fraude, sociale fraude en sluikslachtelingen - en deze lijst is niet eens limitatief. Het IVK is bevoegd noch uitgerust om al deze facetten van mogelijke fraude op te sporen. In de voormalige wetgeving kon men in de vergunningsprocedure geen rekening houden met de risico's voor de volksgezondheid. Na de vastgestelde fraudegevallen werden door de regering enkele noodzakelijke maatregelen getroffen. Bovendien heeft de regering een wetenschappelijke studie besteld met het oog op een integrale ketenbewaking.

De subcommissie beveelt aan dat het IVK zou instaan voor de veterinaire controles, met de bescherming van de volksgezondheid als enig criterium, maar in samenwerking met andere inspectiediensten. Deze samenwerking moet op een duurzame wijze georganiseerd en gestructureerd worden. Alle opdrachten die niet direct verband houden met de volksgezondheid moeten uit het takenpakket van het IVK worden gelicht. De minister van Justitie moet binnen het college van procureurs-generaal de vereiste richtlijnen uitwerken om het opsporings- en vervolgingsbeleid in de vleessector effectiever te maken.

Het punt 7 bespreekt de traceerbaarheid en de ketenbewaking. De voedselketen wordt gecontroleerd door verscheidene instanties, die onder de bevoegdheid

van vooral de ministers van Landbouw en van Volksgezondheid ressorteren. Het IVK staat eerder aan het einde van de keten en de communicatie en de samenwerking tussen de verschillende administraties is niet altijd optimaal. De traceerbaarheid is nog onvoldoende, aldus de vaststellingen van de subcommissie.

De subcommissie beveelt aan dat de diensten van Volksgezondheid ook controles zouden uitvoeren in het begin van de voedselketen. Het beleid van retracing moet stroomafwaarts verder worden ontwikkeld, aansluitend bij het Sanitelsysteem. Ook de in- en uitvoer moet er zo goed mogelijk in geïntegreerd worden.

Het punt 8 plaatst deze problematiek in de Europese context. De Europese veterinaire en economische regelgeving vergemakkelijkt niet altijd de fraudebestrijding. Het speculeren op de rentabiliteit en het verlenen van financiële steun in de vorm van subsidies, vergoedingen en restituties, zetten zelfs aan tot fraude. De subcommissie beveelt dan ook aan dat via de minister van Volksgezondheid in de Europese Unie wordt gepleit voor meer uniformiteit in de wetgeving van de lidstaten, het instellen van een waterdicht en dwingend opgelegd Europees systeem van traceerbaarheid en eenvormigheid inzake certificaten. Het restitutiesysteem moet minder fraudegevoelig worden door, bijvoorbeeld, de restituties alleen toe te kennen voor niet-ontbeend vlees.

- Voorzitter : de heer **Henry**, onder-voorzitter

Tot zover de vaststellingen en aanbevelingen van de subcommissie.

Ik keer vervolgens een stap terug in het rapport om te komen tot de bespreking van de aanbevelingen van de subcommissie in de commissie voor de Volksgezondheid. De voorzitter van de subcommissie, de heer Brouns, gaf eerst een uiteenzetting over de voornaamste besluiten die zojuist werden samengevat. Hiervoor verwijs ik uiteraard naar het verslag en de uiteenzetting die de heer Brouns straks zal geven.

Ik wil wel enige aandacht besteden aan het antwoord dat de minister gaf tijdens de bespreking in de commissie voor de Volksgezondheid. De minister was van oordeel dat het IVK niet alleen niet minder goed presteert dan soortgelijke instituten in het buitenland maar dat het op het vlak van de vrijwaring van de volksgezondheid zelfs betere resultaten boekt. Daarbij mogen de moeilijke werkomstandigheden alsook de druk op het personeel, dat het doelwit is geweest

van aanslagen en bedreigingen, niet uit het oog worden verloren. De onaantastbaarheid van sommige fraudeurs op justitieel vlak verhoogde deze druk nog eens extra.

Op korte termijn zijn structurele hervormingen onvermijdelijk. Ze moeten evenwel zo worden doorgevoerd dat een latere, omvangrijke integratie van de verschillende inspecties niet op de helling komt te staan.

De minister constateerde met een zekere voldoening dat de Belgische normen strenger zijn dan de Europese. Dat dit een concurrentienadeel inhoudt voor onze bedrijven is duidelijk. De volksgezondheid moet echter de prioritaire bekommernis blijven.

Vervolgens ging de minister concreter in op de opmerkingen in het rapport van de subcommissie. De fraudemechanismen ontrafelen, behoorde oorspronkelijk niet tot de opdrachten van het IVK. Thans zal hier meer aandacht aan worden geschonken via de multidisciplinaire task force binnen het IVK. De aandacht van de keuring verplaatst zich meer en meer van het slachthuis naar het domein van de producent. De modernisering van de keuringsmethodes is dus dringend aan de orde. Toch mag men niet in een situatie terechtkomen waarbij de vis of het vlees geblokkeerd worden of integendeel al opgegeten zijn op het moment dat de resultaten van het onderzoek bekend raken.

De minister kon ook meedelen dat de leiding van het IVK in de toekomst voltijds zou worden uitgeoefend. Hierbij verwijs ik naar de wet van 16 juli 1998. Ook de communicatie zou worden verbeterd. Voor de buitendiensten wordt gestreefd naar ruimere en meer evenwichtige entiteiten, bij voorkeur een zestal keurkringen zonder tussenniveau. De hoofden van deze keurkringen zullen een in de tijd beperkt mandaat krijgen. Rotatie moet de regel worden.

Voor de personeelsproblemen worden over een vijftal jaren oplossingen uitgewerkt op basis van de ABC-studie. DMO's zullen op een andere manier worden ingeschakeld en technische helpers zullen pas na de eerste tweejaarlijkse evaluatie worden ingeschakeld.

De minister erkent dat er een spanningsveld bestaat tussen de controlerende en de normerende taak van het IVK. Ideaal zou zijn dat beide functies worden gescheiden. Met de huidige personeelsbezetting is dit echter niet mogelijk.

Uiteraard moet de wetgeving zoveel mogelijk conform de Europese richtlijnen zijn. Wel is het belangrijk zich niet blind te staren op de Europese normen. Ze vormen geen horizon maar een minimum. De eigen wetgeving kan perfect strengere eisen stellen.

Op het vlak van de traceerbaarheid heeft het IVK volgens de minister een voortrekkersrol gespeeld. Naast de herkomst zouden echter ook de volumes in kaart moeten worden gebracht.

Op Europees vlak is volksgezondheid helaas geen prioriteit van dezelfde orde als de eenheidsmarkt, landbouw en economische zaken. Het streefdoel is de volksgezondheid boven aan de agenda te plaatsen.

Tot slot moet volgens de minister grondig worden nagedacht over de wijze waarop het statuut van het IVK het best in overeenstemming kan worden gebracht met de diverse opdrachten en met de einddoelstelling van een integrale ketenbewaking.

Voor de reacties van de collega's op de inzichten van de minister verwijs ik naar het verslag. Ik meen ervan te mogen uitgaan dat deze standpunten straks in het debat ter sprake zullen komen.

Ten slotte oordeelde de minister dat fraude een Europees probleem is. Men kan geen diplomatieke incidenten veroorzaken met de buurlanden door deze laatste te verdenken van een laksere keuring en controle. Men mag echter evenmin blind zijn voor een aantal praktijken.

Hoe dan ook, de vleesfraude bracht problemen aan de oppervlakte die een ware uitdaging vormen voor Europa.

Ten slotte wens ik de personeelsleden van de Kamer te danken voor hun medewerking en voor de wijze waarop zij zich kwijten van hun moeilijke taak.

Mijnheer de voorzitter, sta mij thans toe enkele persoonlijke bedenkingen te formuleren.

De conclusies van dit rapport leiden tot een grondige hervorming van de externe controle op de voedselketen. Dat is onomkeerbaar. Ik dat verband denk ik aan de "traceerbaarheid" waarvan meer werk wordt gemaakt.

De controle zal worden opgedeeld : er zal een autocontrole worden uitgevoerd door de sector zelf, uitgaande van het departement van Landbouw; bovendien zal een externe controle worden uitgevoerd door het departement van Volksgezondheid. Er zullen als het ware controles worden uitgeoefend vanaf de

riek tot de vork, weliswaar in tweede instantie toegevoegd aan de autocontrole door de sector zelf.

Een duidelijke stelling die in het rapport steeds naar voren komt is dat volksgezondheid moet primeren op economische belangen. Zou het kunnen dat in de nabije toekomst niet meer de minister van Landbouw, maar de minister van Volksgezondheid de Europese Ministerraad moet bijwonen om de Europese normen inzake voeding en export, maatregelen en toelatingen - bijvoorbeeld terug exporteren van Brits rundvlees na de fameuze BSE-epidemie - te bespreken en te bepalen? Dit zou in elk geval een eerste teken van de nieuwe bezorgdheid zijn.

Ik verwijs naar de recente discussie rond het verbieden van vier antibiotica in veevoeders. De minister van Landbouw had zich terzake op de Ministerraad onthouden. In antwoord op een van mijn vragen dienaangaande, verheugde de minister van Volksgezondheid zich erover dat het stemgedrag van zijn collega van Landbouw het de Ministerraad mogelijk maakte de beslissing te nemen die hem aanstond. Het zou mij verheugen mocht in de toekomst de minister van Volksgezondheid omtrent een dergelijke materie zijn stem zelf kunnen uitbrengen in de Europese Ministerraad.

Thans wens ik even een aantal pijnpunten aan te halen. De multidisciplinaire *task force*, ingesteld om ook de fraude aan te pakken, is bijlange niet doeltreffend. Naar verluidt is er nog een interne strijd aan de gang en zal er nog heel wat werk aan de winkel zijn alvorens over een efficiënt anti-fraude-instrument te beschikken.

Voorts is het bijzonder pijnlijk te moeten vaststellen dat de justitiële opvolging van pv's en fraudedossiers nog steeds problematisch verloopt. De strijd tegen maffiose hormonenhandel is lang niet gestreden. België blijkt nog steeds niet in staat te zijn maffiapraktijken werkelijk te ontmantelen. En dat is zorgwekkend. Uiteraard behoort zulks tot de taak van de minister van Justitie en van het justitieel apparaat.

Bovendien is er de problematiek van belangenvermenging tussen keurders en bedrijven, die permanente aandacht vergt. Vandaar de herindeling en vermindering van het aantal keurkringen. Meer controle en een snellere verwijdering van risicokeurders zou ook een efficiënte maatregel kunnen zijn. Voorts denk ik ook aan een

regelmatige screening van de verschillende keurders die worden ingeschakeld. Ten slotte kan het consequent invoeren van het rotatieprincipe ook een goede techniek zijn tegen mogelijke belangenvermenging.

De heer Minne wees reeds op het fraudegevoelig karakter van het Europees systeem van vrije handel met de verschillende regelgevingen per land en met de enorme financiële belangen waarmee de sector via subsidies wordt geconfronteerd. In dat verband druk ik mij nog voorzichtig uit, want deze subsidieregeling nodigt als het ware uit tot fraude.

Mijnheer de minister, het rapport-Timperman stelt voor naast het R en H-statuuut voor residuen en hormonen ook een F-statuuut voor fraude in te voeren. Deze aanbeveling van nationaal magistraat Timperman kan een extra middel zijn in de bestrijding van de fraude.

Mijnheer de voorzitter, collega's, de subcommissie heeft spijtig genoeg geen volledige klaarheid kunnen brengen inzake de fraudedossiers die de aanleiding waren voor de oprichting van de subcommissie. De resultaten van de subcommissie beperken zich veeleer tot algemene en meer concrete aanbevelingen. Ik blijf betreuren dat deze commissie niet de bevoegdheden van een onderzoekscommissie kreeg.

Het verslag van de subcommissie bevat een aantal goede aanbevelingen waar de groenen zich volmondig kunnen achter scharen. We kunnen vaststellen dat sinds de start van de subcommissie tot op heden er reeds heel wat initiatieven werden genomen inzake de regelgeving en de organisatie van het IVK.

De voorzitter: De heer Julien Van Aperen heeft het woord.

De heer Julien Van Aperen (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister collega's, allereerst wens ik de rapporteurs te danken voor hun puik verslag én de heer Brouns voor de efficiënte en doortastende wijze waarop hij de subcommissie heeft geleid. Ondanks deze woorden van lof moet het mij van het hart dat ik betreur dat het debat in de plenaire vergadering pas vier maanden na de goedkeuring van het verslag in de commissie voor de Volksgezondheid kan plaatsvinden. Beter laat dan nooit zal ik maar denken.

Collega's, de formele reden van de oprichting van de subcommissie waren concrete fraudedossiers zoals Tragex-Gel, NV, Dierickx en Belgomeat. De officiële reden - dit mag ook gezegd worden - was een elegante oplossing

bieden voor het dispuut dat was ontstaan tussen minister Colla en de heer Brouns naar aanleiding van een aantal netelige vragen. Ik herinner u eraan dat de heer Brouns een lans brak om de minister te dwingen ofwel maatregelen te nemen ofwel op te stappen.

Hamvraag op dit ogenblik is of de minister reeds politieke conclusies heeft getrokken uit het voorval en de aanbevelingen van de subcommissie. De heer Brouns zal in eer en geweten moeten oordelen of de minister voldoende en juiste besluiten heeft genomen en - als dit niet het geval is - of hij het ontslag van de minister blijft vragen. Ik verwacht dat het betoog van de heer Brouns hierover meer duidelijkheid zal brengen.

Er blijft nog steeds onduidelijkheid - ook de heer Lozie maakte er allusie op - waarom Tragex-Gel destijds op een zeer korte tijd zijn erkenning heeft gekregen. Wij hebben ook nooit goed begrepen waarom bepaalde bedrijven die geen erkenning meer hadden, toch nog steeds konden blijven doorwerken onder de controle van het IVK. Deze vragen werden nooit opgelost.

De subcommissie heeft goed werk verricht, heeft doortastend gewerkt, heeft veel hoorzittingen georganiseerd en heeft tot slot een aantal aanbevelingen uitgewerkt.

Het is misschien maar een schrale troost, maar het IVK presteert zeker niet slechter dan de gelijkaardige instituten in andere landen. Toch kan het nog beter. Binnen het IVK zijn toch een aantal disfuncties aan het licht gekomen, die volgens ons zo spoedig en efficiënt mogelijk moeten worden weggewerkt. Het ergst van al was dat een aantal disfuncties die tijdens de hoorzittingen werden vastgesteld, reeds vermeld stonden in een rapport van 1993, opgemaakt door de universiteit van Luik in opdracht van de toenmalige minister van Volksgezondheid Onkelinx. Zij kwamen tot juist dezelfde besluiten als wij in de subcommissie hebben vastgesteld. Eigenaardig genoeg, als mijn geheugen mij niet in de steek laat, heeft de minister toen gezegd van die studie niet op de hoogte te zijn. Naar aanleiding van de gegevens die wij konden vastkrijgen, werd die studie terug opgediept. Toch blijft het een eigenaardige bewering. Het zou natuurlijk kunnen dat de minister er niet van op de hoogte was. Maar binnen het departement van Volksgezondheid moet men van deze studie toch ook op de hoogte geweest zijn. Wij begrijpen niet dat na een ministerwissel alle studies plotseling

verdwijnen in een brandkast, waarvan niemand nog een sleutel heeft, of verdwijnen in een bodemloze lade.

Een analoge redenering geldt ook voor de vaststelling onder punt 1c, waar men erop wijst dat de taak van het IVK in eerste instantie de keuring is en niet het opsporen van de economische fraude. Ook deze bewering is juist. Het ene staat evenwel niet los van het andere. Economische fraude wordt gepleegd door personen die het niet zo nauw nemen met de volksgezondheid. Ook hier moet in het oog worden gehouden dat men met dergelijke beweringen het IVK niet wil indekken door middel van de beproefde paraplutactiek.

Het goedgekeurde wetsontwerp legt vast dat de leiding van het IVK aan twee fulltime leidinggevende ambtenaren wordt toegekend. Wat is op dit ogenblik de stand van zaken? Reeds meer dan een half jaar geleden werd dit wetsontwerp in het parlement goedgekeurd. Toch zijn deze taken nog niet ingevuld. Hoever staat het met de te volgen procedure? Heeft men reeds de geschikte personen gevonden voor deze taken of is men nog steeds op zoek ernaar?

Wij hebben vastgesteld dat het personeelskader van het hoofdbestuur dient te worden opgevolgd en uitgebreid. Toch moet ten stelligste worden vermeden dat deze bepaling wordt aangewend om een aantal politieke benoemingen door te drukken, wat op het einde van een legislatuur toch wel eens durft voor te komen.

Daarom heeft de VLD aangedrongen op een evaluatie van de personeelsbestanden en op een kwantitatieve en kwalitatieve optimalisering van het hoofdbestuur. Essentieel voor het hoofdbestuur is ook de doorstroming van informatie van het hoofdbestuur naar de keurkringen. Daar is er vooral nood aan duidelijke en eenduidige interpretatie van de wetgeving en aan een doorzichtige en praktische vertaling van de diverse Europese en federale bepalingen. Uit de hoorzittingen met de heer Delingeri is immers gebleken dat de rechtstreekse toepassing van de Europese richtlijnen in België vrij problematisch verloopt. De omzetting ervan in nationale wetgeving verloopt echter redelijk goed. Tevens is het belangrijk dat het hoofdbestuur toegankelijk is voor mensen van het terrein, de keurders dus. Zij moeten met hun vragen terecht kunnen bij een bepaald aanspreekpunt en hebben recht op een snel en duidelijk antwoord. De optie van een helpdesk voor de keurders is zeker een vast van essentieel belang.

Ook de taalproblematiek speelt hierin een rol. Het is van fundamenteel belang dat de keurders over documenten beschikken in een taal die zij begrijpen. Uit de hoorzittingen met onder andere de DMO'ers hebben wij gehoord dat zij geregeld werden geconfronteerd met bijvoorbeeld Russische begeleidingsdocumenten, waarvan zij eigenlijk geen jota snapt. Dr. De Meester heeft zich tijdens de hoorzittingen uitgesproken voor een vertaling van de gezondheids-certificaten in de taal van het gewest door de industrie zelf. Het zou echter niet meer dan logisch zijn dat men op Europees niveau voor gelijkvormige certificaten zou zorgen, die over heel het grondgebied op dezelfde manier zouden moeten worden ingevuld. Ook het snel verlenen van duidelijke informatie aan het publiek is essentieel. De creatie van een functie van woordvoerder bij het IVK krijgt de steun van de VLD. Dergelijke woordvoerder heeft dan als taak duidelijkheid te scheppen bij het publiek. Dit impliceert klare taal over de materie en sluit uit dat men spreekbuis - of zwijgbuis - is van deze of gene.

Inzake de keurkringen lijkt een beperking daarvan ons wenselijk. Deze keurkringen kunnen dan eventueel worden onderverdeeld in een aantal subdivisies, waarbij de nodige aandacht wordt besteed aan specialisatie. Wij wensen een indeling die hoofdzakelijk wordt gebaseerd op het criterium "werkvolume", niet op het typisch Belgische, lees "communautaire" of "partijpolitieke", evenwicht. Werkvolume moet primordiaal zijn. De voorkeur van de minister gaat uit naar zes keurkringen, maar hij heeft er zelf op gewezen dat het werkvolume nooit louter mathematisch over deze keurkringen zal kunnen worden gespreid. Daarvoor kunnen wij wel begrip opbrengen. De heer Lespagnard, thans afwezig, haastte zich te wijzen op de verplaatsingsproblematiek binnen al te grote keurkringen. Dit is het klassieke argument van Wallonië, of toch van de heer Lespagnard, waar de Vlamingen niet in mogen trappen. Wallonië speelt wel eens meer zijn grote oppervlakte uit om een groter dan evenredig deel uit de brand te kunnen slepen. Voor de VLD is dus het werkvolume, gekoppeld aan de specialisatie, het belangrijkste instrument bij de indeling van de keurkringen. De beslommeringen inzake mobiliteit en afstanden zijn eerder van praktische aard. Trouwens, ook in Wallonië is de landbouw eerder geconcentreerd in bepaalde centra, wat het afstandsargument enigszins relativeert.

De keuringstechnieken zijn weinig aangepast aan de hedendaagse productietechnieken. Vanzelfsprekend zal er steeds een kat-en-muisspel blijven bestaan tussen enerzijds, de fraudeurs en anderzijds, het IVK. De fraudeurs zullen steeds blijven zoeken naar meer verfijnde technieken om de IVK-controles te ontlopen. Niettemin is het aangewezen dat er voldoende wetenschappelijk onderzoek wordt verricht naar nieuwe opsporingstechnieken en het aanleren daarvan aan de keurders. Ook de permanente vorming van de keurders is dus belangrijk. Het is echter ook belangrijk deze ingesteldheid op Europees niveau na te streven. In het andere geval zal België in Europees perspectief in een situatie belanden waarbij men in België diverse stoffen in het vlees zal vinden, die men in andere lidstaten niet vindt. Deze stelling moet vooral worden bekeken in het kader van de volksgezondheid. In de aanbevelingen wordt immers bepaald dat het vrijwaren van de volksgezondheid als doelstelling niet mag worden afgewogen tegen enige andere beleidsdoelstelling. Vanuit de sector wordt geregeld opgemerkt dat België veel strengere normen hanteert dan elders. Men moet niet heiliger willen zijn dan de paus, maar indien de volksgezondheid de eerste doelstelling is, is het onvermijdelijk dat de keuringen met een zekere gestrengheid gebeuren. Moet België dus de normen verlagen, of moeten de andere lidstaten de lat hoger leggen? Misschien ligt de waarheid wel ergens in het midden. Enkel wetenschappelijk onderbouwde studies kunnen hierop een antwoord geven.

Het pleidooi voor andere types van keuringen is essentieel. Men dient zich niet te beperken tot de slachthuizen, maar ook uitsnijderijen en verpakkingsbedrijven moeten worden gecontroleerd. Meer in het algemeen maakt de optie van de opspoorbaarheid opgeld. Dat is evenwel geen gemakkelijke aangelegenheid.

Allereerst is er de vraag naar de noodzaak van een doorgedreven traceerbaarheid. Collega Denis had het over: "De la fourche à la fourchette". Belangrijk is dat de consument en de volksgezondheid in het algemeen er beter van worden. Indien het systeem enkel resulteert in verhoogde kosten, waar uiteindelijk de consument moet voor opdraaien zonder dat er meer garanties zijn voor de volksgezondheid, is het niet de juiste optie.

Vervolgens rijst de vraag naar de praktische haalbaarheid van het systeem. Voor een gewone biefstuk lijkt dit haalbaar, tenminste als het gaat over vlees van binnenlandse oorsprong, maar

voor herverpakte of samengestelde vleesproducten is dat veel minder evident. Het traceersysteem moet alvast aansluiten bij het bestaande Sanitelsysteem voor de levende dieren.

Het probleem van de traceerbaarheid is verbonden met dat van de autocontrole. Hiervoor wordt meestal het systeem van de *hazard analysis and critical control points* voorgesteld. Het is niet onzinnig na te denken over een systeem waarbij bepaalde controletaken door leken worden uitgevoerd. In ieder geval blijft de kritiek dat het om een controle door het systeem zelf gaat. Critici hebben niet onterecht opgemerkt dat het feit dat rechter en belanghebbende dezelfde is, aanleiding kan geven tot wan toestanden. Bovendien moet men voldoende gemotiveerde en gekwalificeerde medewerkers vinden om de controles te verrichten.

Dr. De Meester van de Vlaamse Dierenartsenvereniging verklaarde tijdens de hoorzitting dat het systeem van HACCP en van tracing perfect werkt voor televisies, maar niet altijd voor vlees.

Een ander voor de VLD belangrijk thema is dat inzake de dierenartsen met opdracht of DMO's. De VLD heeft steeds gepleit voor de handhaving van de DMO's omwille van hun flexibiliteit. Het is van cruciaal belang om een statuut voor de DMO's uit te werken met specifieke rechten en plichten. Ook hun werkomstandigheden, onder andere de financiële vergoeding, moeten worden aangepast en er moet aandacht worden besteed aan de permanente vormingsmogelijkheden van de DMO'er.

Ik kom tot mijn laatste, maar even belangrijke opmerking in verband met de financiering van het IVK. Ik citeer uit het verslag van de subcommissie die zich gebogen heeft over de vleesfraude, de verklaring van een woordvoerder van de Boerenbond: "Bij de vaststellingen ontbreekt de onontwijkbare constatactie dat meerdere regeringen sinds het oprichten van het IVK ongeveer 1 miljard Belgische frank uit de reserve van deze parastatale hebben gehaald". De minister stak overigens een beschuldigende vinger uit naar de VLD-voorzitter die als eerste de hand in de kassa van het IVK zou hebben gestoken om de schatkist te stijven. Gelukkig moest hij die woorden intrekken en is gebleken dat pas vanaf begin de jaren negentig 860 miljoen van het IVK naar de schatkist terugvloeide. Wij menen dat zo iets niet langer kan en zijn van oordeel dat, indien men keuringsrechten wil invoeren die overeenstemmen met de reële kostprijs

- wat op Europees niveau wordt gevraagd -, de geïnde gelden aan het IVK zelf moeten inekomen.

Dit geld kan aan genoeg dingen worden besteed. Ik denk aan het ontplooiën van betere keuringstechnieken, wetenschappelijk onderzoek, betere informatica, betere doorstroming. Deze fondsen zijn meer dan welkom voor het IVK.

Collega's, ik wil besluiten met acht conclusies.

Ten eerste, presteert het IVK niet slechter dan in andere landen, maar de reeds lang bestaande disfuncties moeten worden weggewerkt.

Ten tweede, moet het hoofdbestuur worden geleid door twee voltijdse ambtenaren, zorgvuldig gebaseerd op basis van hun kwaliteiten, zowel wat management als praktijkkennis betreft. Tevens moet worden gezorgd voor een vloeiende doorstroming van alle informatie over regelgeving en dit op een duidelijke, uniforme wijze met permanente vorming voor alle keurders.

Ten derde, moet het aantal keurkringen worden herzien in het kader van het werkvolume, gekoppeld aan de specialisatie.

Ten vierde, moeten de keuringstechnieken worden verfijnd. Er dient bijkomend onderzoek te worden verricht naar nieuwe detectiesystemen.

Ten vijfde, zijn DMO's een essentieel onderdeel van de flexibiliteit van de keuringen. Zij verdienen een behoorlijk statuut en vergoeding.

Ten zesde, moeten de financiële middelen worden gebruikt om de keuringstechnieken te verfijnen en de vorming van en communicatie met de keurders te verbeteren.

Ten zevende, heeft de minister van Volksgezondheid de politieke verantwoordelijkheid om alles in het werk te stellen om de volksgezondheid optimaal te beschermen. Hij moet tevens het voortouw nemen voor meer uniformiteit in de wetgeving van alle Europese lidstaten.

Ten achtste, is het belangrijk dat de commissie voor de Volksgezondheid een opvolgingsopdracht krijgt en steeds wordt geïnformeerd over het invullen door de minister van de vaststellingen en aanbevelingen die door onze commissie werden gedaan. Het is onze plicht erop toe te zien dat er uitvoering wordt gegeven aan wat we hebben opgemerkt en vastgesteld ten dienste van de volksgezondheid.

Le **président**: La parole est à M. Robert Denis.

M. **Robert Denis** (PRL-FDF): Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, j'adhère bien entendu aux propositions qui ont été faites. Toutefois, je vous ferai part de mes inquiétudes qui sont au nombre de dix. Je serai bref, mais je vous saurais gré, monsieur le ministre, de m'écouter attentivement car il s'agit d'éléments très importants.

Première inquiétude: la désignation des futurs fonctionnaires dirigeants de l'Institut d'expertise vétérinaire. Ces personnes devront avoir du savoir-faire et une bonne connaissance du terrain. Il ne pourra donc s'agir de technocrates ou de théoriciens, mais de personnes pragmatiques, possédant un bon esprit de synthèse et à même de pouvoir déléguer leurs pouvoirs à leurs collaborateurs. En outre, ils devront avoir une capacité d'écoute, ce qui n'est pas fréquent aujourd'hui.

Deuxième inquiétude: le risque zéro. qu'on a tendance à vouloir atteindre aujourd'hui. A entendre les techniciens, les théoriciens et les médias, il faudrait arriver à supprimer tout risque pour le consommateur. Cependant, le risque zéro est une utopie; cela n'existe pas. En outre, le risque zéro coûte très cher. Il n'apportera sans doute rien à la santé publique, mais si nous persistons à vouloir l'atteindre, nous risquons de grever fortement le budget des entreprises.

Troisième inquiétude: la traçabilité. On nous dit qu'il faut pouvoir suivre le cheminement des denrées alimentaires, de la fourche à la fourchette, soit depuis pratiquement la naissance du veau jusqu'à l'arrivée de la viande sur l'assiette du consommateur. A mon avis, la traçabilité est inutile lorsqu'elle est poussée à l'excès. Elle n'apportera rien à la santé publique, mais coûtera cher au secteur. En outre, elle est irréalisable. Il faut donc pouvoir la limiter si on veut éviter qu'elle ne cause plus de nuisances que de bénéfices.

Quatrième inquiétude: nous avons tendance à prévoir des impositions encore plus sévères que celles fixées par la Communauté européenne. Je citerai un exemple que j'ai souvent repris: en matière d'hormones, les doses admises par la Belgique sont beaucoup plus faibles que celles prescrites par la Communauté européenne. Notre pays a donc été un meilleur élève que les autres! Paradoxalement, en décelant plus de résidus hormonaux que les autres, la Belgique est apparue comme un mauvais élève au sein des

Communautés européennes. Cela démontre bien qu'il ne faut pas continuer à être plus catholique que le Pape car cela risque de nous nuire fortement.

Cinquième inquiétude : la rotation. Pour éviter des collusions entre l'entreprise et l'expert, les actuels dirigeants de l'Institut vétérinaire n'ont rien trouvé de mieux que de faire voyager les experts d'une entreprise à l'autre. Cela signifie qu'un jour, ils travailleront dans un laboratoire; le lendemain, ils iront dans un autre; ensuite, ils devront aller dans une entreprise de découpe ou encore dans une usine de fabrication. Ce procédé va coûter cher, notamment en frais de déplacement. Pourtant, il ne réduira absolument pas les risques de collusion entre les entreprises et les vétérinaires, puisque ces derniers seront en contact avec plus d'entreprises que par le passé.

Et puis, n'oublions pas qu'au départ, ils ne sont pas suspects. Qu'advient-il si toutes les administrations se mettaient à faire "tourner" leurs fonctionnaires ? La Belgique en perdrait rapidement la tête puisque les fonctionnaires seraient beaucoup plus souvent sur les routes que dans les bureaux et dans les entreprises. Cela n'a pas de sens. C'est excessif.

Ma sixième inquiétude concerne les chargés de missions. Ceux-ci sont des adjoints indispensables de l'institut d'expertise vétérinaire puisqu'ils ont beaucoup plus de souplesse que les fonctionnaires. Ils peuvent être appelés lorsque cela s'avère nécessaire. Leurs horaires sont beaucoup plus variables. Ces chargés de missions ne sont actuellement pas gâtés par l'administration. En effet, il n'ont aucune garantie d'emploi; leur rémunération brute horaire n'est pas très élevée et leurs frais de déplacement ne leur sont pas remboursés. De plus, on veut les obliger à ne pas cumuler leur fonction à l'institut d'expertise vétérinaire avec d'autres fonctions.

Si on veut qu'ils ne cumulent plus, il faut tout d'abord leur donner un statut convenable et une garantie d'emploi. Et il est peut-être plus intéressant d'avoir des chargés de missions efficaces, qui cumuleraient leur fonction à l'IEV avec une autre, que des chargés de missions inefficaces qui ne cumuleraient rien mais qui n'apporteraient rien non plus.

Autre inquiétude : les auxiliaires. Actuellement, il est projeté de faire entrer dans l'expertise et le contrôle, des auxiliaires non vétérinaires. Il est bien clair que certaines missions peuvent être assurées par des non-vétérinaires. Mais celles-ci doivent être

clairement définies. De plus, le nombre d'auxiliaires doit être fixé non pas en fonction de critères qui ne seraient pas objectifs, mais en fonction de la totalité des missions de l'IEV, desquelles il faudrait retirer celles qui ne peuvent être confiées qu'à des vétérinaires. Le nombre d'auxiliaires doit donc être déterminé en fonction de ce qu'ils peuvent faire, et non pas en fonction de l'économie que l'on voudrait réaliser.

Par ailleurs, il faut maintenir une position claire en ce qui concerne la séparation entre les départements de la Santé publique et de l'Agriculture. Le ministère de la Santé publique, dont fait partie l'institut d'expertise vétérinaire, a des intérêts totalement opposés à ceux du département de l'Agriculture. La Santé publique protège le consommateur; l'Agriculture protège les producteurs. Il ne peut donc à aucun moment être question de lier l'institut d'expertise vétérinaire au ministère de l'Agriculture. Nous devons rester vigilants sur ce point car le département de l'Agriculture lorgne sur l'institut d'expertise vétérinaire depuis des années. Régulièrement, il propose l'annexion.

Enfin, nous avons donné au gouvernement la possibilité de fixer le montant des droits et redevances sans les faire voter par le parlement. Le premier essai n'a pas été concluant, comme je l'ai d'ailleurs fait remarquer au ministre ce matin. Les premières décisions qui ont été prises à ce propos ont fixé le montant des redevances non pas au kilo, mais à la durée des prestations des vétérinaires. C'est un peu comme si on avait fixé le taux de TVA de façon élastique, en donnant aux entreprises réalisant un chiffre d'affaires important un taux inférieur à celui imposé aux sociétés qui réalisent un chiffre d'affaires plus modeste. Ce faisant, on a porté un préjudice important aux petites entreprises, qui constituent toutefois la trame socio-économique la plus importante de notre pays. Ce secteur apporte beaucoup de richesses et est porteur d'emplois.

Je pense, monsieur le ministre, que ces mesures doivent être supprimées le plus rapidement possible.

Je vais déposer la proposition de résolution suivante : "Nous avons autorisé le Roi à définir de nouvelles règles de financement en matière de financement d'expertise et de contrôle vétérinaires.

Suite à cette délégation, une des premières mesures prises a lié les droits d'expertise vétérinaire, non plus au poids des marchandises ou à l'unité des animaux contrôlés, mais à la durée du contrôle vétérinaire effectué dans les établissements.

Or, ce mode de fixation des droits d'expertise pénalise les petites unités, tout comme les pénaliserait par ailleurs également un taux de TVA lié au chiffre d'affaires. Ainsi, à terme, c'est l'existence même des petites unités qui est menacée. Cette nouvelle réglementation aura pour effets, non seulement de favoriser les grosses unités, mais elle conduira également à l'importation accrue de viande en provenance des pays de l'Est, dont la qualité n'est pas toujours garantie, et au développement de l'abattage clandestin à l'intérieur de notre pays en vue d'éviter les droits d'expertise devenus insupportables.

Il conviendrait que le gouvernement revienne rapidement cette nouvelle réglementation des droits d'expertise vétérinaire. La présente résolution a pour effet d'amener le gouvernement à organiser une réglementation plus adéquate en cette matière."

Monsieur le président, monsieur le ministre, nous soutiendrons toutefois le rapport tel qu'il a été formulé par la sous-commission, dont nous apprécions le travail.

De voorzitter : De heer Julien Verstraeten heeft het woord.

De heer Julien Verstraeten (SP) : Mijnheer de voorzitter, we zijn hier niet meer met velen. Tijdens de commissievergadering waren we vaak met veel meer. Jammer dat al de leden hier nu niet aanwezig zijn.

De subcommissie, belast met de opvolging van de problemen inzake de vleesfraude, heeft sinds 23 oktober 1997 een hele weg afgelegd. We danken alle diensten van de Kamer voor hun hulp. Ook richt ik een woordje van dank aan de rapporteurs en de voorzitter van de subcommissie, de heer Brouns.

Naar aanleiding van het document wil ik een achttal aandachtspunten naar voren brengen.

Ten eerste heeft er bij het opstarten van de subcommissie een beschuldigende sfeer ten aanzien van bepaalde beleidsverantwoordelijken. Men kreeg soms de indruk te zetelen in een parlementaire onderzoekcommissie. Enkele punctuele incidenten met veel media-aandacht bekeerden de agenda van de subcommissie. Men zocht naar de persoonlijk verantwoordelijken voor

wat fout liep bij deze incidenten. Gaandeweg verschoof het accent echter naar een grondige doorlichting van de vleeskeuring en de werking van het IVK. De scherpe, polemische toon werd ingeruild voor een genuanceerder discours. De meningsverschillen van de verschillende partijen bleken niet zo groot te zijn. De subcommissie slaagde erin een hele reeks vaststellingen en aanbevelingen te formuleren die de goedkeuring wegdroegen van een eensgezinde commissie.

Ten tweede bleek uit de hoorzittingen dat de vlees- en viskeuringen hier in België zeker niet slecht scoren, dit misschien tot verbazing van sommigen. In de slachthuizen en bedrijven wordt streng gecontroleerd, te streng hoorden we van sommigen die meenden dat de Belgische bedrijven daardoor een commercieel nadeel ondervonden ten aanzien van hun concurrenten in andere EG-landen. De Belgische normen voor vlees- en vishygiëne zijn vaak strenger dan de Europese normen. Anders dan in sommige landen gebeuren de keuringen in België door gediplomeerde dierenartsen. Dit alles heeft tot gevolg dat de keuringen in België garant staan voor een zeer hoge en betrouwbare kwaliteit van vlees en vis.

Ten derde bestond en bestaat de opdracht van het IVK uit de controle van vlees en vis met als doel na te gaan of ze geschikt zijn voor consumptie. De dierenartsen die deze controle uitvoeren, moeten onvermijdelijk ook een reeks administratieve documenten controleren. De vastgestelde fraude had in eerste instantie betrekking op BTW-fraude, fraude inzake uitvoerrestituties enzovoort. De subcommissie was terecht van oordeel dat de opdracht van het IVK beperkt moet blijven tot het bewaken van de volksgezondheid en dat men van de dierenartsen niet mag verwachten ook fiscale experts, BTW-controleurs, sociale inspecteurs of douane-ambtenaren te zijn. De strijd tegen de fraude, in al zijn facetten, moet georganiseerd worden door een intense samenwerking tussen het IVK en de andere controle- en inspectiediensten, die elk vanuit hun specifieke invalshoek samen de bedrijven dienen te controleren.

Ten vierde, een andere belangrijke vaststelling is dat de controles door het IVK wellicht te zeer geconcentreerd zijn op één moment, namelijk in het slachthuis. Nu is het zo dat steeds meer middelen potentieel een gevaar vormen voor de volksgezondheid. De bewaking van de kwaliteit van het vlees moet daarom reeds op de boerderij beginnen. Wij hebben daarnet de uitdrukking gehoord van riek tot vork. Ook

stroomafwaarts, in de koelhuizen, bij de verpakings- en herverpakingsindustrie, moeten de controles worden verscherpt.

Ten vijfde, het opsporen van de fraude is één zaak, iets anders is de vervolging van de fraudeurs. In de hoorzittingen hebben wij getuigenissen van mensen op het terrein gehoord, die de sector door en door kennen en die beweren te weten wie de rotte appels zijn. Zolang echter deze "onaantastbaren" niet effectief veroordeeld zijn door de rechtbank, gaan zij steeds weer hun gang, al dan niet met nepfirma's of stromannen. De inspecteurs van het IVK kunnen daarom moeilijk optreden tegen "verdachte" bedrijven, zeker als de zaak aanhangig is gemaakt bij het parket. De commissie vroeg daarom terecht dat de minister van Justitie via de procureurs-generaal zou aandringen op een kortader en sneller optreden zodat het opsporings- en vervolgingsbeleid in de vleesfraudesector effectief vruchten afwerpt. Ik neem aan dat deze aanbeveling ondertussen door de minister ter harte is genomen en ben benieuwd naar de resultaten ervan.

Ten zesde, het jarenlang volgehouden rigoureuze begrotingsbeleid en de daarmee gepaard gaande lineaire aanwervingsstop heeft ertoe geleid dat het IVK - en vooral het hoofdbestuur - onderbemand is. De problemen bij de vleeskeuringen zijn voor een groot deel hierdoor veroorzaakt. Om te beginnen voelde iedereen aan dat een instelling als het IVK met honderden personeelsleden, verspreid over het hele land, onmogelijk kan worden geleid door één ambtenaar die daarvoor deeltijds gedetacheerd is. Dit probleem is gelukkig reeds geregeld door het goedkeuren van het wetsontwerp dat voorziet in twee full-time leidende ambtenaren.

Het aanstellen van deze ambtenaren lijkt mij de absolute voorwaarde om binnen het IVK andere hervormingen door te voeren. Ik zou daarom van deze gelegenheid gebruik willen maken om te informeren naar de perspectieven inzake deze instellingen. Ik heb in de personeelsadvertenties van de kranten kunnen lezen dat de kandidaturen moeten ingediend zijn uiterlijk op zeventien februari.

Kunnen de aanwervingen dan ook in de komende dagen of weken worden verwacht? Elke vertraging of uitstel hypothekeert immers de grondige vernieuwing en de nieuwe dynamiek die binnen het IVK broodnodig is.

Ten zevende kwam de commissie ook tot de conclusie dat het aantal ambtenaren op het hoofdbestuur

absoluut ondermaats is voor de talrijke taken. Vele andere aanbevelingen, zoals een actievere opvolging van de Europese richtlijnen, de vereenvoudiging van de complexe wetgeving, de doorstroming van pasklare informatie naar de buitendiensten, de actieve ondersteuning van de inspecteurs op het terrein, staan of vallen met een gevoelige uitbreiding van de personeelsformatie op het hoofdbestuur. Ook hier zou ik graag vernemen in welk stadium deze aanpassing van de personeelsformatie zit.

Ten achtste, ik eindig met een woordje over de DMO's. In de subcommissie is er gedebatteerd over de opportuniteit om dit statuut te behouden, dan wel te vervangen door ambtenaren-inspecteurs. De subcommissie is uiteindelijk in grote consensus overtuigd van de kwaliteit, de flexibiliteit en het nut van het DMO-statuuut. Dit betekent echter dat een aantal knelpunten in het DMO-statuuut moeten worden weggewerkt. Het gaat onder meer over de honoraria, de kostenvergoedingen, enzovoort. Ook hier zou ik aan de minister willen vragen of en in welke mate reeds aan deze aanbeveling gehoor werd gegeven.

De voorzitter : De heer Hubert Brouns heeft het woord.

De heer Hubert Brouns (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, sta mij toe vooraf op de punctuele opmerkingen van de heer Van Aperen te antwoorden.

Collega Van Aperen, ik denk dat uw geheugen erg selectief is. U vergeet een heel belangrijke interpellatie in september 1997, waarin wij hebben gepeild naar de verantwoordelijkheden bij het mislopen van een en ander. Ik vestig er uw aandacht op dat de leidend ambtenaar van de betrokken keurkring en de verbindingsambtenaar toen hebben toegegeven dat ze blijkbaar tekortgeschoten zijn omdat zij de minister in dit specifieke dossier, waar het ging over het toekennen van een vergunning aan Traxex-Gel, niet volledig hadden geïnformeerd. De verantwoordelijkheden werden dus wel degelijk open en bloot besproken.

Een tweede aspect dat u in uw uiteenzetting aanhaalde, ging over de laattijdigheid van de bespreking van ons rapport. Ik betreur ook voor een deel dat het inderdaad vier maanden heeft geduurd. Ik geef toe dat ik de stille verwachting en hoop had dat wij vandaag samen met de aanbevelingen van ons werk ook de besluiten van de externe audit hadden kunnen bespreken. Ik zal daarop straks in mijn uiteenzetting dieper ingaan.

Wij zullen wellicht nog tijdens deze legislatuur vernemen wat deze externe audit heeft opgeleverd, maar het leek mij logisch om afrondend te werken. Ik had dus gehoopt dat wij de besluiten van de externe audit in deze bespreking hadden kunnen opnemen.

Vooraf wil ik uiteraard ook de verslaggevers danken voor het gepresteerde werk. Ik wil ook mijn dank uitspreken aan al de leden van de commissie. Wij hebben heel constructief werk geleverd, hoewel - en de heer Verstraeten heeft het aangegeven - het in het begin wat zoeken was naar wat eigenlijk onze opdracht was en hoever wij daarin konden gaan. Het was niet alleen voor mezelf maar voor de meeste leden een nieuwe opdracht in dit parlement.

De eensgezindheid die uiteindelijk in het formuleren van zowel de vaststellingen als de aanbevelingen tot stand kwam, wijst erop dat wij inderdaad goed werk hebben geleverd. Ik dank u daar allen voor.

Ik dank uiteraard ook al de actoren die het woord in de commissie hebben gevoerd, die getuigenissen hebben afgelegd om ons de kennis bij te brengen die noodzakelijk was om een en ander goed te kunnen inschatten. Deze mensen zullen dit hier niet horen, maar achteraf in het verslag kunnen lezen.

Wij danken uiteraard ook de minister en zijn kabinet. Ook zij hebben alles gedaan om het werk voor ons te vergemakkelijken en mogelijk te maken.

Sta mij toe vooraf nog te zeggen dat mijn uiteenzetting iets verder gaat dan alleen maar ingaan op de aanbevelingen. Ik wil van deze gelegenheid ook gebruikmaken om na te gaan in welke mate het nuttig en nodig is om, naast de punctuele aanbevelingen die voor het grootste deel - dat werd door alle sprekers vandaag onderstreept - zijn gesitueerd op het vlak van een herstructurering van het IVK, ook een globale aanpak van heel de keuring, dus niet alleen van vlees maar van alle voedingsmiddelen, te overwegen.

Onze fractie heeft van deze gelegenheid gebruikgemaakt om na te gaan hoe op termijn een dergelijke globale herstructurering, niet enkel van het IVK maar van alle diensten die bij de bewaking van ons voedsel zijn betrokken, kan worden gerealiseerd. Wij kunnen onze vaststellingen onderbrengen in een viertal punten. Een eerste algemene vaststelling is het feit dat zowel extern als intern in het IVK - ik denk bijvoorbeeld aan de getuigenissen van

de personeelsleden - werd gezegd dat de toenmalige werking van dit instituut niet voldeed en dat een diepgaande evaluatie en daaruit voortvloeiend een diepgaande herstructurering dringend nodig was. Het feit alleen al dat de problematiek van de vleesfraude moest worden vastgesteld door een externe dienst - UCLAF - deed grote, gegronde twijfels rijzen.

Een tweede vaststelling is dat het IVK de enige overheidsinstelling is die een bepaald segment van de voedselketen voor haar rekening neemt en instaat voor zowel economische als volksgezondheidkundige beleidsdoelen. Bij de oprichting was er enkel een volksgezondheidkundige doelstelling. Bijgevolg is het niet ondenkbeeldig dat er een afweging is tussen volksgezondheid en bedrijfseconomie. Dat is natuurlijk verwerpelijk en moet worden uitgesloten.

Op dit ogenblik is er binnen de overheid geen externe instantie die erop toeziet dat een dergelijke afweging niet gebeurt. We stellen ook vast dat het IVK zowel de volksgezondheidsnormen vastlegt als de naleving ervan controleert.

Ten derde, het vastleggen van normen inzake volksgezondheid mag niet afhangen van de problemen inzake toepasbaarheid die daarmee zouden zijn verbonden. Een instantie die de eigen normen moet toepassen zou zich bij het bepalen van die normen te veel kunnen laten leiden door de toepasbaarheid ervan, wat ze kan doen afzwakken.

Ik kom tot een vierde vaststelling. Als de overheid financiële steun verleent is het klassiek dat sommigen proberen onrechtmatig van deze overheidssteun te genieten. Het verwerven van uitvoerrestituties in de context van het embargo op Brits rundvlees leek een aanleiding van de vastgestelde fraude te zijn. Aangezien deze fraude gevolgen voor de volksgezondheid kan hebben, is het bijgevolg niet voldoende de problematiek van gezond voedsel louter vanuit volksgezondheidsnormen te bekijken. De aandacht voor gezond voedsel moet ruimer worden gezien. Het IVK heeft aan deze andere normen tot nog toe niet de nodige aandacht kunnen geven. Het is zelfs de vraag of de ambtenaren van het IVK de kennis en de mogelijkheden hebben om ook deze andere normen adequaat op te volgen.

Als wij deze vier grote vaststellingen, zonder in detail te treden, in een algemene visie wensen te ontwikkelen, vinden wij dat het duidelijk moet zijn

dat de controle niet alleen moet worden bekeken vanuit de situatie van het IVK, maar dat wij de controle in haar geheel, op de volledige voedselketen, moeten bekijken.

Ik maak gebruik van het werk dat wij hebben geleverd in de subcommissie om een visie te ontwikkelen over de hele herstructurering. Daarvoor hantieren wij een aantal principes die, zij het zijdelings, zeker al aan bod zijn gekomen.

Een eerste principe zou moeten kunnen worden geïmplementeerd in deze herstructurering: als normen moeten worden vastgelegd, moeten ze kunnen worden vastgelegd op een onafhankelijke manier en niet door de mensen die ook de controle moeten uitvoeren. Dit moet op een transparante wijze en uiteraard met de nodige inbreng van de wetenschappelijke wereld gebeuren.

Een tweede principe is dat het toezicht op de volledige voedselketen eveneens moet gebeuren door een onafhankelijke instantie. De toezichthoudende ambtenaren moeten zich louter met het volksgezondheidsaspect kunnen bezighouden. Wij moeten structuren opzetten waarbij afwegingen niet meer mogelijk zijn.

Een derde principe, dat in de algemene bespreking heel vaak aan bod is gekomen, is het principe van de geïntegreerde controle. Als wij zeggen dat de ganse voedselketen moet kunnen worden gecontroleerd en dat daarvoor een herstructurering nodig is, moet dit op een geïntegreerde manier gebeuren. Uiteraard, naast voedselgezondheidsnormen zijn er ook economische, technische en hygiënische normen. Wij zullen bijgevolg in de toekomst meer en meer met multidisciplinaire teams moeten kunnen optreden. Er zullen dus verscheidene kwalificaties nodig zijn in één en dezelfde persoon of in verschillende personen, in één en dezelfde dienst of in verschillende diensten. Dat is allemaal mogelijk. Het kan echter niet meer zijn dat een dierenarts, die alleen maar een opleiding heeft gehad om volksgezondheidsnormen te controleren, verschillende normen moet controleren.

Om deze principes concreet gestalte te geven in een basisstructuur, denken wij dat het mogelijk moet zijn om drie echelons uit te bouwen. Een eerste, belangrijke instelling die op termijn in het leven zou moeten worden geroepen onder de bevoegdheid van de minister van Volksgezondheid, noem ik - het kan echter ook een andere naam krijgen - het "federaal agentschap voor de

voedselveiligheid". Dit agentschap, deze dienst of dit departement moet naar mijn inzicht drie of vier hoofdopdrachten uitvoeren.

Ik heb reeds gezegd dat het belangrijk is dat de normen op een onafhankelijke manier worden vastgesteld. Dit zou een taak van dit agentschap moeten zijn, die is gebaseerd op wetenschappelijk ondersteunde gegevens en op inspraak van de consumenten. Niet dat de consument moet bepalen welke normen moeten worden gehanteerd, maar het is toch wel belangrijk dat de consument weet op welke manier normen tot stand komen. Op dit punt heeft Test Aankoop trouwens fel aangedrongen.

Het agentschap zou nog een tweede taak moeten vervullen, zeker ten behoeve van het beleid dat de minister van Volksgezondheid moet voeren. Ik bedoel een opdracht van wetenschappelijk onderzoek en informatiegaring vanuit de invalshoek van de bescherming van de consument.

Een derde opdracht moet erin bestaan dat dit agentschap zelf nagaat of en in welke mate de normen inzake volksgezondheid worden gehaald. Steekproefsgewijs moet men kunnen nagaan of de vooropgestelde normen worden nageleefd.

Een vierde en zeer belangrijke opdracht die heel wat kwaad kan voorkomen, is het verstrekken van goede en verstaanbare informatie aan het publiek en het parlement. Dit kan op twee manieren gebeuren. Vooreerst moeten de consumentenorganisaties op de geëigende wijze bij de werking van deze instanties worden betrokken. Daarnaast moeten individuele consumenten er terecht kunnen voor klachten en informatie. De eerste nieuwe dienst zou zich dus hoofdzakelijk met deze vier opdrachten moeten bezighouden.

De tweede nieuwe dienst in deze basisstructuur wordt belast met de inspectie van de voeding. Het gaat hierbij om het huidige IVK met daarbij alle andere departementen die te maken hebben met het bewaken van de voedselketen. Men heeft al vaak gezegd dat wij de hele keten moeten bewaken. Het is dan ook nodig te streven naar een structuur waarin alle bevoegde instanties kunnen worden opgenomen. De controlerende instantie moet uiteraard in staat zijn om alle normen te controleren, zowel deze inzake volksgezondheid als de technische en economische normen die van toepassing zijn. Dit moet op een polyvalente manier gebeuren, met mensen die verscheidene kwalificaties hebben. De inspectie zal bovendien actief zijn in de hele voedselketen, van producent tot

distributeur. Hierdoor zal de informatie-uitwisseling, een essentiële vereiste om tot efficiënte controle te komen, tussen de verschillende echelons in de productieketen worden verbeterd. Eén van de vaststellingen van de subcommissie was immers dat het doorspelen van informatie tussen de verschillende inspectiediensten te wensen overlaat. Dit niveau kan door de sector mee gefinancierd worden, terwijl het eerste niveau door de overheid moet worden gefinancierd.

Om dit alles te kunnen realiseren, moeten we op termijn streven naar drie controleniveaus. Wij zullen daar trouwens gedeeltelijk toe verplicht worden aangezien Europa dit ook bepleit. De eerste trap is uiteraard de autocontrole die door de bedrijven zelf wordt uitgevoerd. Als men er het Groenboek van de Europese Commissie op naleest, stelt men vast dat de bedrijven door het Europees beleid progressief een eigen bewakingssysteem zullen moeten opbouwen. Het tweede controleniveau bestaat uit de instelling die op polyvalente wijze de hele voedselketen onder haar bevoegdheid krijgt. De inspectie van de voeding ontstaat door het samenvoegen van alle departementen. Deze inspectie zal de toepassing van alle normen moeten nagaan, van bij de landbouwer tot bij de kleinhandelaar. Het derde niveau valt rechtstreeks onder de bevoegdheid van de minister van Volksgezondheid. In mijn voorstel heb ik dit het Federaal Agentschap voor de Voedselveiligheid genoemd. Op dit niveau worden normen opgesteld en worden controles op het eerste en tweede niveau uitgevoerd. Natuurlijk is dit een instantie die onder de bevoegdheid van de minister van Volksgezondheid ressorteert en die dan ook volledig door de overheid gefinancierd dient te worden. Dit zijn de krachtlijnen die op termijn voor een globale aanpak zorgen.

Ik zal nu onze conclusies even toetsen aan het uiteengezette standpunt.

De eerste vaststelling van de commissie luidt als volgt: "Het IVK presteert in vergelijking met andere landen qua effectiviteit inzake de controle van de volksgezondheidsnormen niet minder goed. Niettemin tonen uitspraken van verschillende betrokken partijen, zowel intern als extern aan het IVK, aan dat de huidige structuur van het IVK moet worden aangepast en dat zijn werking moet worden verbeterd".

Sta mij toe hierbij enkele kanttekeningen te maken. Volksgezondheid waarborgen betekent uiteraard meer dan

alleen maar dieren keuren. Dat hebben wij ooit zelf gezegd, misschien niet in even duidelijke woorden, maar er werden in dat verband twee vaststellingen gedaan.

Onze eerste vaststelling is dat, zelfs al is het duidelijk dat de fraudeurs niet in de eerste plaats beoogden de volksgezondheidsnormen als zodanig te overtreden, de zich voorgedane fraude negatieve effecten kon hebben ten aanzien van de volksgezondheid. Alleszins werd het vertrouwen van de consument geschokt. Het IVK hechtte tot nu toe niet de nodige aandacht aan de normen die niet direct betrekking hebben op volksgezondheid.

De conclusie van de commissie in dat verband luidt: "De volksgezondheid waarborgen vereist meer dan het nagaan van de volksgezondheidsnormen *stricto sensu*. Bij de fraude met Brits rundsvlees werden geen volksgezondheidsnormen *stricto sensu* overschreden, wel economische normen."

Ter illustratie is het interessant te vermelden dat Tragex-Gel een vergunning kreeg omdat zij voldeden aan de normen inzake hygiëne. Maar hoewel zij op dat vlak in orde waren, mochten zij eigenlijk geen vergunning krijgen.

Onze tweede vaststelling is dat het IVK duidelijk niet in staat was de fraude aan te pakken en effectief te bestrijden. Toch is het IVK nog steeds de enige overheidsinstelling die actief is in het bovenste segment van de vleesketen, met name het segment van slachthuizen en uitsnijderijen.

Een andere vaststelling is dat er geen extern toezicht is op het IVK. Het is nog steeds mogelijk economische doelstellingen af te wegen met doelstellingen op het vlak van volksgezondheid. In de toekomst moet dit worden uitgesloten en hiermee moet rekening worden gehouden, zowel bij de interne als bij de externe herstructurering.

Het antwoord op de vraag of het IVK de gezondheid van het vlees voldoende waarborgt, is genuanceerd. Men zou kunnen zeggen: ja, maar... De vleessector is in permanente evolutie en in het licht van het waarborgen van de volksgezondheid moet de overheid met de sector mee evolueren. De vraag is niet alleen of het IVK er zich in het verleden min of meer goed van afbracht, want hierop is het antwoord ja; de vraag is ook of het IVK en de overheid klaar zijn voor de toekomst. Hierop is mijn antwoord momenteel negatief.

Op welke wijze moet de samenwerking verlopen tussen departementen, diensten en inspectiediensten die zijn

betrokken bij het bewaken van de keten? Moet zulks gebeuren op basis van samenwerkingprotocollen of op basis van volledige integratie?

De controlediensten van de agro-alimentaire sector in België zijn ondergebracht in drie verschillende departementen.

De algemene farmaceutische inspectie, de eetwareninspectie en het IVK zijn diensten van het departement van Volksgezondheid. Het bestuur voor de kwaliteit van de grondstoffen en de plantaardige sector en het bestuur voor de diergezondheid en de kwaliteit van de dierlijke producten ressorteren onder het departement van Landbouw en Middenstand. Het bestuur economische inspectie onder Economische Zaken.

Tijdens de hoorzittingen heeft de commissie kunnen vaststellen dat verscheidene instanties een lans breken voor een geïntegreerd controlesysteem. De gecontroleerden zijn voorstander van efficiënte controlemechanismen. De sector stelt vast dat de controle op dit ogenblik te versnipperd is.

Mijnheer de minister, collega's, op het ogenblik dat het beleid werk zal maken van verdere herstructureringen moet het, mijns inziens, rekening houden met deze vaststellingen. In dit verband wens ik te verwijzen naar de hoorzitting met vertegenwoordigers van Test-Aankoop die eveneens een pleidooi hebben gehouden voor één efficiënt controledepartement.

De subcommissie heeft dit standpunt opgenomen in een aanbeveling. De vrijwaring van de volksgezondheid en de bestrijding van de vleesfraude dwingen ons tot een intensieve samenwerking en coördinatie van het IVK met de andere inspectiediensten die ressorteren onder andere departementen zoals Landbouw en Middenstand, Sociale Zaken, Financiën, Economische Zaken en Arbeid en Tewerkstelling. Als we een duurzame oplossing nastreven moeten we de problematiek globaal aanpakken. Het verheugt me dat de minister tijdens de besprekingen in de bevoegde commissie heeft verklaard ons standpunt terzake te steunen en geen bezwaar te hebben tegen een FDA-structuur die al de betrokken diensten integreert.

De regering heeft een extern auditbureau opdracht gegeven de werking van de verschillende controlediensten te evalueren en te onderzoeken in welke mate zij in de toekomst op gestructureerde wijze kunnen samenwerken om een integrale ketenbewaking te verzekeren.

De oriëntatienota Landbouw die de Ministerraad op 26 juni 1998 heeft goedgekeurd, bepaalt dat de betrokken overheidsdiensten inzake structuur en werking sterk verschillen. Ik citeer uit de nota: "In het verleden gaven deze verschillen soms aanleiding tot een gebrekkige coördinatie tussen deze diensten en dus tot een minder efficiënte controle. De ketenbenadering waarin de verschillende schakels tot een continu geheel worden omgevormd, vereist een grondige bijsturing van de betrokken controlediensten. Het is noodzakelijk om de werking van de controlediensten in de agro-alimentaire sector te uniformiseren op basis van een permanente evaluatie. Een dergelijke evaluatie moet gerealiseerd worden via externe auditprocedures door een onafhankelijk orgaan dat zich buiten de bestaande diensten bevindt.

De conclusies van de evaluatie moeten worden omgezet in dwingende richtlijnen ten behoeve van de betrokken diensten, zowel op het vlak van hun werking, als van hun structuur."

Het eindrapport van deze externe audit werd tegen eind 1998 verwacht. Ik betreur dat wij op dit ogenblik niet beschikken over de resultaten van deze externe audit, maar ik denk wel, zonder vooruit te lopen op de besluiten, dat iedereen die de problemen van de controlerende instanties kent, kan voorspellen dat ook in hun conclusies zeer sterk zal worden aangedrongen op integratie van de controlediensten, integratie die op verschillende manieren tot uiting kan komen.

Een belangrijk principe dat werd vooropgesteld, is de invoering van de autocontrole. De eigen verantwoordelijkheid van de sector komt op verscheidene plaatsen in onze vaststellingen en aanbevelingen ter sprake. Ik citeer: "De opdrachten van de diensten van Volksgezondheid moeten worden uitgebreid tot de bewaking van de hele voedselketen. Dit ontslaat de productiesector niet van zijn verantwoordelijkheid inzake het bewaken van de volksgezondheidsnormen." Ik lees verder: "De toepassingsfeer van de wetgeving betreffende de productaansprakelijkheid zou moeten worden uitgebreid tot de producten van de primaire sector. De wettelijke basis hiervoor kan slechts mits grondig onderzoek worden gevonden."

Ook de Europese Commissie denkt in de richting van meer autocontrole. In het Groenboek aangaande de algemene principes over voedingswetgeving in de Europese Unie, waarmee de Commissie over de voedingswetgeving een breed debat heeft opgestart, is een van de zes

doelstellingen de volgende: "Het bij de industrie, de producenten en de leveranciers neerleggen van de primaire verantwoordelijkheid voor veilig voedsel, met gebruikmaking van systemen van het HACCP-type, moeten worden aangevuld met effectieve officiële controles en handhavingssystemen." Ook zij pleiten voor het geven van verantwoordelijkheden aan de sector zelf, het organiseren dus van de autocontrole.

Ook op het wetgevende vlak is hier al veel gezegd. Wij moeten streven naar een transparante wetgeving. In de Commissie werd gepleit voor een volledig nieuwe gecoördineerde en gemoderniseerde wet op de veterinaire keuringen, die een transparante en uniforme wetgeving moet verzekeren.

Datzelfde vinden wij ook terug in de oriëntatienota voor de landbouw, die door de regering in juni 1998 werd goedgekeurd. Ook daar wordt gepleit voor een globale kaderwetgeving. Het is belangrijk dit te beklemtonen, want zeker in het verleden is ooit met een vermanende vinger naar landbouw gewezen. Landbouw zou zich alleen maar interesseren aan het begeleiden en ontwikkelen van het beleid uit het oogpunt van de productie en zou weinig begrip of aandacht tonen voor volksgezondheidsaspecten. Hieruit blijkt dat ook hier een andere koers wordt gevolgd.

Ik zou nog kunnen blijven stilstaan bij de normen die moeten worden vastgelegd. Ik denk echter dat wij terzake zeer duidelijk zijn geweest. Volgens ons moet dit op een onafhankelijke en wetenschappelijk onderbouwde manier gebeuren.

Een punt dat bij een globale herstructurering zeker ter discussie zal komen, maar dat voor mij zeker geen discussiepunt meer is - ik heb van sommige collega's eenzelfde mening gehoord - is de vraag of het IVK, of de nieuwe instantie die de hele keten gaat controleren, moet worden gesitueerd bij Landbouw of Volksgezondheid. Het antwoord is eenvoudig. Het IVK kan alleen onder Volksgezondheid ressorteren. Zij die de hele discussie hebben gevolgd, beschikken over een aantal argumenten om aan te geven dat dit geen discussiepunt meer kan zijn, dat deze structuur inderdaad moet worden opgezet onder het departement van Volksgezondheid en zijn bevoegde minister.

Dan zijn er nog de specifieke aanbevelingen. In onze aanbevelingen hebben wij soms zeer gedetailleerd gezegd wat er zou moeten gebeuren inzake de aanpassingen van de werking

van het IVK. Wij hebben gezegd welke grondige herstructureringen er in het IVK zouden moeten gebeuren. De bevoegde minister heeft inderdaad al wel een aantal initiatieven genomen om deze herstructureringen vorm te geven. Zo werd er een wetsontwerp goedgekeurd waardoor de leiding van het hoofdbestuur kan worden toevertrouwd aan twee leidende ambtenaren. De aanwervingsprocedure hiervoor werd opgestart. Ook met de versterking van de inspectiediensten en de opvulling van het personeelskader werd een aanvang gemaakt, dit op basis van de resultaten van het ABC-rapport. Voor de inspectiediensten gaat het over 52 dierenartsen met daarbij nog eens 3 inspecteurs-generaal voor de buitendiensten, als ik goed ben geïnformeerd.

Meer vormingsinitiatieven en een verdere uitwerking van het vademecum zullen de toepassing van het wettelijk instrumentarium verbeteren. Er bestond een duidelijke vraag hiernaar en zelfs klachten bij de mensen die ons hierover informeerden vanuit de praktijk. Hoofden van keurkringen stelden immers vast dat zij met het instrumentarium aan wetgeving vaak heel moeilijk konden omgaan. Het was niet doorzichtig en vatbaar voor verscheidene interpretaties, wat de toepassing niet ten goede komt. Er worden ook voorbereidingen getroffen om het aantal keurkringen te verminderen tot wellicht zes. Daarbij zullen een tweetal mobiele ploegen horen. Dat zou de basisstructuur zijn van de hervorming: zes keurkringen en twee mobiele ploegen. Daarover zijn reeds bedenkingen geformuleerd. De heer Van Aperen is het verst ingegaan op de totstandkoming van deze keurkringen en de te hanteren criteria. Ik ga daar nu niet dieper op in.

Het is ongetwijfeld de bedoeling van de minister om over de specifieke aspecten van deze hervorming in de commissie voor de Volksgezondheid verder uitvoering van gedachten te wisselen.

In het ontwerp over de nieuwe personeelsformatie wordt het ook mogelijk gemaakt om technische helpers in te zetten, een optie die ook in de aanbevelingen werd bepleit. De heer Denis heeft daarbij enkele bedenkingen geformuleerd. Maar persoonlijk ben ik overtuigd van de haalbaarheid.

In de aanbevelingen heeft de commissie nochtans gepleit voor het behoud van het systeem van de DMO'ers. Zij moest uiteraard vaststellen dat de DMO'ers zelf een aantal verzoeken hadden. De regering is daaraan al gedeeltelijk tegemoetgekomen door de aanpassing van hun honorarium. Bovendien werd

er intussen een protocol gesloten met de DMO-vertegenwoordigers over de verdere samenwerking tussen DMO'ers en verantwoordelijken van het hoofdbestuur.

Ik kan het lijstje van concrete bijstellingen aanvullen met de vaststelling dat er een aanzet is gegeven op basis van de EDS-studie om het traceringsbeleid vorm te geven. Wij zijn er ongetwijfeld allemaal van overtuigd dat de in de aanbevelingen geformuleerde aanpassingen nuttig en noodzakelijk zijn.

Los hiervan blijf ik aandringen op een globale aanpak. Om mijn stelling te staven, herinner ik even aan de woorden van de heer Frank Schints, procureur-generaal te Gent, ik citeer: "Bij hormonencontroles worden steeds minder dieren positief bevonden. Dat betekent evenwel niet dat in de veeteelt minder hormonen worden gebruikt. De dalende trend staat haaks op de aanzienlijke hoeveelheden hormonale producten die bij opsporings- en gerechtelijke onderzoeken in beslag worden genomen. Als er in de strijd tegen het hormonengebruik niet snel een globaal beleid uitgestippeld wordt, dan dreigen alle inspanningen en de relatieve successen van de voorbije jaren in rook op te gaan". Hij vraagt zich verder af of een totaalbeleid wel mogelijk is, aangezien de belangen van de betrokken diensten vaak heel ver uit mekaar liggen en soms zelfs een tegenstrijdige indruk wekken. De rijkswacht, de diergeneeskundige inspectie, de inspectie van de grondstoffen, het IVK, de farmaceutische inspectie en de administratie der Douane en Accijnzen spelen een specifieke rol in de strijd tegen de aanmaak en het gebruik van hormonen in de veeteelt. "Maar", aldus Schints, "de beleidsverantwoordelijken slagen er nog niet in om alle neuzen in dezelfde richting te laten wijzen". Deze citaten uit zijn betoog tonen duidelijk aan dat ook hij voorstander is van een globale aanpak en dat de bijstellingen via de aanbevelingen ten opzichte van het IVK niet volstaan.

Mijnheer de voorzitter, ik rond mijn betoog af. Het werk dat wij in de bijzondere commissie hebben geleverd, is - ik treed de andere sprekers bij - nuttig en noodzakelijk. Het zal zeker leiden tot een aantal bijstellingen. weliswaar hoofdzakelijk wat het IVK betreft. Wij stellen vast dat de aanbevelingen van de commissie zijdelings - ik had het liever duidelijker gezien - wijzen op de te ontwikkelen

globale en coherente visie om de overheid ertoe aan te zetten de controle op de hele voedselketen in al haar aspecten aan te pakken.

Ik blijf dus pleiten voor deze globale aanpak. Om dit ook vorm te geven hebben we deze aanpak en basisstructuur uitgeschreven in een wetsvoorstel. Dit voorstel werd al ingediend in de Kamer en ik hoop dat wij het binnen afzienbare tijd kunnen bespreken. Ik ben ervan overtuigd dat velen die deze problematiek hebben gevolgd, zich hierin kunnen terugvinden. Een en ander kan trouwens nog worden aangepast en bijgestuurd. Niemand zal echter twijfelen aan de uitgangspunten, die ook fundamenteel werden opgenomen in onze vaststellingenlijst en die vorm hebben gekregen in het wetsvoorstel met als titel "Oprichting van een federaal agentschap voor de voedselveiligheid".

Mijnheer de minister, algemeen besluitend dank ik u nogmaals voor onze gezamenlijke werkzaamheden. Laten we hopen dat dit werk vruchten zal afwerpen. We zijn allen bezorgd om de goede productie van voedingsmiddelen en hopen dat de consument zo zijn vertrouwen kan terugwinnen. Door de dingen die zijn gebeurd en nu nog steeds gebeuren in de voedingsindustrie in het algemeen, is de consument zijn vertrouwen verloren en geniet hij minder van zijn voedsel.

Ik hoop ook dat wij alles wat in het kader van deze aanbevelingen door de minister van Volksgezondheid in zijn beleid wordt ingebracht, kunnen bespreken in de commissie. Zoals de heer Verstraeten vragen wij ook de mogelijkheid tot opvolging.

Kan de minister ons ook zeggen of we nog de kans krijgen om de externe audit te bespreken binnen deze legislatuur? Als we dat pas over een jaar kunnen doen, zal er al heel veel uit ons geheugen zijn verdwenen. Het zou beter zijn het werk nu nog af te ronden. Daarmee kunnen we de krijtlijnen uittekenen om de globale aanpak op termijn vorm te geven.

De voorzitter: De minister heeft het woord.

De heer Colla, minister van Volksgezondheid en Pensioenen: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik dank de leden van de commissie en de subcommissie, evenals al degenen die dit debat logistieke en inhoudelijke steun hebben gegeven. Dit debat mondde uit in een reeks van aanbevelingen, waarmee ik geen problemen heb, integendeel. Als de uitvoering ervan al op touw stond,

zullen we deze versterken en versnellen. Andere aanbevelingen kunnen op gang worden gebracht.

Ik heb enkele voorafgaande beschouwingen. Ik stel vast hoe gering de aandacht is voor dit debat buiten het parlement. Dit debat gebeurt op basis van het rapport van een commissie, die de nodige afstand heeft kunnen nemen en de nodige nuances kon leggen. Dit staat in schril contrast met de commentaren en belangstelling onmiddellijk na de gegevens die al onze aandacht kregen.

De pers vraagt me of er heibel te verwachten valt. Bij een negatief antwoord betonen ze nog weinig interesse voor de inhoud. Ik betreur dit.

Gebeurtenissen waardoor België afgeschilderd wordt als de draaischijf van alle mogelijke fraudegevallen en als het oord waar de controles het slechts zijn, geven aanleiding tot emotionele reacties. Er worden vergelijkingen gemaakt die niet opgaan, zoals de vergelijking met de zaak-Dutroux. Hieruit zou men toch moeten leren dat relativeren nodig is vooraleer iets gezegd of geschreven wordt. De werkelijke draagwijdte moet in rekening worden gebracht. Het verheugt me ten eerste dat de subcommissie is geslaagd in deze opdracht. Dit wil niet zeggen dat alles rozengeur en maneschijn is maar deze sereniteit heeft ze wel aan de dag gelegd. Wanneer er naar aanleiding van de gebeurtenissen informatie werd verstrekt en verklaringen werden afgelegd, werd dit soms op ongeloof en hoongelach onthaald. Maar nu moet men wel bepaalde elementen erkennen.

Ten eerste, vloeiden een aantal problemen voort uit een gebrekkige Europese wetgeving. De problematiek over de vraag of stempels al dan niet weggesneden mochten worden is hiervan een voorbeeld. De Europese wetgevers moesten toegeven dat het voor hen mogelijk was. Geslepen vossen in het Verenigd Koninkrijk en in België hebben daarvan dankbaar gebruik gemaakt. Wij stonden hier machteloos tegenover.

Ten tweede, was onze wetgeving strenger op een aantal punten. Eerst kregen we het verwijt niet streng genoeg te zijn en daarna zouden we te streng zijn. Dat tweede verwijt ontsproot eerder uit economische, financiële en commerciële overwegingen dan uit het oogpunt van de volksgezondheid.

Een derde vaststelling is dat de reactie op en de aanpak van fraudeurs niet in alle landen op dezelfde manier gebeurt.

We hebben bepaalde bedrijven aangepakt op een manier die verschilt van de aanpak in andere landen. Dat vormt een probleem.

Wanneer de subcommissie vaststelt dat het IVK de fraude niet adequaat heeft aangepakt, is dat een juiste vaststelling. Maar kan men dat het IVK aanwrijven? Ik denk van niet, of toch niet helemaal. Niet alleen ons instituut maar alle gelijkaardige buitenlandse instituten kregen de opdracht om de volksgezondheid te controleren en niet om fraude aan te pakken. Dat was de filosofie van een dergelijk bedrijf en het juridisch kader was erop afgestemd. Ook de ambtenaren traden op volgens dit opzet. Men moet genuanceerd zijn wanneer er sprake is van persoonlijke fouten, ook bij ambtenaren. Ik verwijst naar de ambtenaren, die ook in de commissie kwamen getuigen. Indien ze opnieuw advies moesten geven, zouden ze het opnieuw zo doen. Juridisch hebben ze gelijk. Het probleem is dat er een andere politieke beoordeling zou zijn geweest als alle informatie al was verstrekt. We mogen dit niet als een verwijt formuleren maar moeten het aangrijpen om er lessen uit te trekken en ons af te vragen hoe we in de toekomst alle aspecten, die samenhangen met de volksgezondheidscontrole zullen aanpakken.

Een laatste bedenking moet mij van het hart. Ik wil mij vanop deze tribune afzetten tegen publicaties waarin personen en medewerkers verdacht werden gemaakt. Misschien hebben zij een politieke beoordelingsfout gemaakt maar in sommige publicaties werden zij - zonder enige grond - als quasi corrupt afgeschilderd, met drugsverslaafde kinderen die bijgevolg geld nodig hadden. Die mensen dragen dit heel hun leven mee zonder zich te kunnen verweren.

Wat de aanbevelingen betreft, wil ik het eerst hebben over de organisatie en de aanwervingsproblematiek van het IVK.

Ten eerste, wat het IVK betreft zijn die aanwervingen klaar. Voor zover we het nieuwe kader niet in gevaar brengen, is een aantal belangrijke aanvullingen van het huidige kader gebeurd, zowel op het hoofdbestuur, voor rang 13, als in buitendiensten en in rang 10 wat de aanwerving van dierenartsen betreft.

Ten tweede, over de hervorming van het hoofdbestuur heb ik in de commissie al een en ander gezegd, met name over de opsplitsing in een aantal entiteiten. Onze grote bekommerning is de normering en de controle, en het onderscheid tussen inspectie en controle, wat duidelijk tot uiting moet komen in een nieuw organigram.

De aanwerving van de twee leidinggevende topambtenaren duurt inderdaad een tijd, maar men kan niet alles tegelijk. Eerst was er de beslissing om twee full-timers aan te werven, eventueel externen. Dan was er de vraag naar de procedure, nadat de wet is goedgekeurd. Welnu, we hebben een oproep gedaan bij externe bureaus en we hebben een keuze gemaakt. Het bureau is nu aan het werk en de publieke kandidaatstelling loopt af op 17 februari. Daarna zal het bureau nog 4 tot 5 weken nodig hebben om, op basis van de dossiers, een voorstel te doen.

Ik heb ook in de commissie gezegd dat de ministeriële besluiten inzake de buitendiensten ongeveer klaar zijn, niet alleen in verband met de mobiele equipages maar ook wat de keurkringen betreft. Op basis van een studie baseren wij ons op een zestal keurkringen. Hierbij is het werkvolume inderdaad het belangrijkste aspect, maar men kan niet voorbijgaan aan het geografische aspect, wat ook een van de elementen is bij een goede organisatie van dit werk.

Wat DMO's betreft, doe ik nog geen uitspraak maar ik heb ook nooit beweerd dat DMO's moesten worden afgeschaft. Ik heb steeds gezegd dat ik van DMO's geen ambtenaren wou maken. Hier rijst het probleem van beschikbaarheid en we willen meer full-timers dan mensen die maar een paar uren werken. In dat verband kadert ook de hele discussie over cumul en rotatie, principe dat trouwens ook voor de ambtenaren geldt.

Een en ander is dus in beweging en wordt behandeld in het kader van de aanbevelingen.

Een ander belangrijk element is de traceerbaarheid. Ook hiervan wordt werk gemaakt. Deze studie werd trouwens door het IVK gefinancierd en stilaan komen we in de fase van implementatie.

Er is ook de rubriek van permanente vorming van het personeel en aanpassing aan nieuwe technieken om de controle efficiënt te houden.

Er is heel de problematiek van de responsabilisering van de sector en van de bedrijven. Dit staat trouwens in de aanbevelingen. Ik stel alleen vast dat, eens men daarmee begint, men ook andere vormen van kritiek zal krijgen. Dan zal worden gezegd dat de rol van het IVK wordt aangetast. Dat is natuurlijk niet de bedoeling, maar responsabilisering van bedrijven uit de sector betekent inderdaad voor een deel eigen controle, waarbij vooral het controlerend karakter van het IVK op sommige punten een ander karakter krijgt.

Er is de Europese Unie. Het is duidelijk, collega's, dat er daar niet alleen inzake regelgeving iets aan de hand is maar - en dat kunt u als een pleidooi *pro domo* beschouwen - dat bovendien de ministers van Volksgezondheid in te geringe mate bij een aantal besluitvormingsprocessen worden betrokken. Door de interne structuur van de Europese Unie zijn dat veeleer hetzij de ministers die de interne markt onder hun bevoegdheid hebben, hetzij de ministers van Landbouw. Ik denk echter dat wij daar op dezelfde golfengte zitten.

Er is de financiering van het IVK. Ik heb deze ochtend in de commissie al gezegd dat de nieuwe financieringswijze mede een gevolg is van het feit dat de Belgische Staat, in tegenstelling tot andere landen, niet tussenkomt in de financiering van de algemene kosten en van de werkingskosten van het IVK als dusdanig. Inzake controle- en keurrechten, dus wat de bedrijven moet worden aangerekend, brengt ons dit *d'office* in een nadelige positie ten opzichte van de ons omringende landen.

Bovendien legt Europa ons een aantal zaken op, onder meer het eerste principe dat iedereen de werkelijke kosten moet worden aangerekend. Dat zorgt natuurlijk voor wijvingen omdat sommige sectoren meer moeten betalen dan voordien. Bovendien is indirecte subsidiëring van export door Europa niet meer mogelijk. Door het aanrekenen van de werkelijke kosten ontstaat een *contrainte* op kleinere bedrijven. Immers, zij mogen bij wijze van spreken nog niet gesubsidieerd worden door andere sectoren of door grotere bedrijven. Dat zijn de regels van de Europese Unie.

Vooraleer het koninklijk besluit af te ronden, heb ik op het laatste ogenblik nog oor gehad voor een aantal

argumenten van de kleinere bedrijven en zijn er bepaalde aanpassingen gebeurd. Ik ben niet degene die zegt dat het *coûte que coûte* dat moet zijn en dat er geen bijsturing kan zijn. Op basis van de vragen die in het parlement werden gesteld, zal ik trouwens aan de diensten vragen om in de kortst mogelijke tijd een supplementaire evaluatie op te stellen met betrekking tot de problemen die door de collega's naar voren zijn gebracht.

Wat de externe audit betreft, collega Brouns, meen ik te mogen zeggen dat het verslag van de externe audit imminent is. Vraag mij niet om het uit te drukken in dagen of weken, maar ik denk dat het bureau waaraan werd gevraagd dit te doen zover is gevorderd dat het in elk geval nog beschikbaar zal zijn tijdens deze legislatuur, niet alleen voor de regering maar ook voor het parlement.

Ik hoef mijn ideeën daarover niet meer te onderstrepen. Ik denk dat ze vrij goed overeenstemmen met wat in de aanbevelingen staat.

Mijnheer de voorzitter, collega's, tot slot wens ik u nog te danken voor uw inzet.

De voorzitter: Tot besluit van deze bespreking werd een motie ingediend door de heren Julien Verstraeten, Frans Lozie, Hubert Brouns, Julien Van Aperen, Robert Denis, Jacques Lefevre, Maurice Minne en mevrouw Gisèle Gardeyn-Debever. Zij luidt als volgt:

"De Kamer, gehoord de verslaggeving en de bespreking betreffende de opvolging van de problemen inzake vleesfraude

1. neemt kennis van het verslag van de subcommissie belast met de opvolging van de problemen inzake vleesfraude;

2. stemt in met de "vaststellingen en aanbevelingen" zoals opgenomen in hoofdstuk XIII van dit verslag (1905/1)."

En conclusion de cette discussion, une motion a été déposée par MM. Julien Verstraeten, Frans Lozie, Hubert Brouns, Julien Van Aperen, Robert Denis, Jacques Lefevre, Maurice Minne et Mme Gisèle Gardeyn-Debever. Elle est libellée comme suit :

"La Chambre, ayant entendu le rapport et la discussion concernant le suivi des problèmes en matière de fraude dans le secteur de la viande

1. prend connaissance du rapport de la sous-commission chargée du suivi des problèmes en matière de fraude dans le secteur de la viande;

2. fait siennes les "constatations et recommandations" telles qu'elles figurent au chapitre XIII de ce rapport (1905/1)."

Over de motie zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

Le vote sur la motion aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

De vergadering is gesloten.

La séance est levée.

- De vergadering wordt gesloten om 18.50 uur. Volgende plenaire vergadering donderdag 4 februari 1999 om 14.00 uur.

- La séance est levée à 18.50 heures. Prochaine séance plénière jeudi 4 février 1999 à 14.00 heures.

ANNEXE

SEANCE PLENIERE
JEUDI 3 FÉVRIER 1999

DÉCISIONS INTERNES

DEMANDES D'INTERPELLATION

Demandes

1. M. Claude Eerdekens au ministre de la Justice sur "la composition de l'Exécutif des musulmans de Belgique".

(n° 2235 - renvoi à la commission de la Justice)

2. M. Didier Reynders au ministre des Finances sur "l'audit de l'administration des Finances".

(n° 2236 - renvoi à la commission des Finances et du Budget)

PROPOSITION DE LOI

Retrait d'une signature

Par lettre du 3 février 1999, M. Yvon Harmegnies fait savoir qu'il retire sa signature en ce qui concerne la proposition de loi de M. Rony Cuyt relative aux droits politiques des militaires (n° 1758/1).

Pour information

BIJLAGE

PLENAIRE VERGADERING
DONDERDAG 3 FEBRUARI 1999

INTERNE BESLUITEN

INTERPELLATIEVERZOEKEN

Ingekomen

1. de heer Claude Eerdekens tot de minister van Justitie over "de samenstelling van de Executieve van de Belgische islamieten".

(nr. 2235 - verzonden naar de commissie voor de Justitie)

2. de heer Didier Reynders tot de minister van Financiën over "de doorlichting van de diensten van Financiën".

(nr. 2236 - verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Begroting)

WETSVOORSTEL

Ingetrokken handtekening

Bij brief van 3 februari 1999 deelt de heer Yvon Harmegnies mee dat hij zijn handtekening intrekt wat het wetsvoorstel van de heer Rony Cuyt inzake de politieke rechten van militairen (nr. 1758/1) betreft.

Ter kennisgeving

SEANCE PLENIERE
JEUDI 3 FÉVRIER 1999

COMMUNICATIONS

GOUVERNEMENT

Arrêté royal transmis

Par lettre du 3 février 1999, le premier ministre transmet l'arrêté royal modifiant l'article 1er de la loi du 24 décembre 1993 relative aux marchés publics et à certains marchés de travaux, de fournitures et de services et l'article 11 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques (Moniteur belge du 14 janvier 1999).

Renvoi au Collège des questeurs

COUR D'ARBITRAGE

Arrêts

En application de l'article 113 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, le greffier de la Cour d'arbitrage notifie :

- l'arrêt n° 7/99 rendu le 28 janvier 1999 concernant la question préjudicielle relative aux articles 310 et 311 du Code des impôts sur les revenus (420 et 421 CIR 92), posée par la cour d'appel de Mons par arrêt du 23 décembre 1996, en cause de P. Malevé contre l'Etat belge;

(n° du rôle : 1030)

- l'arrêt n° 8/99 rendu le 28 janvier 1999 concernant la question préjudicielle relative à l'article 11, § 3, de la loi du 16 juin 1960 plaçant sous la garantie de l'Etat belge les organismes gérant la sécurité sociale des employés du Congo belge et du Rwanda-Urundi et portant garantie par l'Etat belge des prestations sociales assurées en faveur de ceux-ci, posée par la Cour de cassation par arrêt du 17 octobre 1997, en cause de A. Burgin et autres contre l'Etat belge;

(n° du rôle : 1186)

- l'arrêt n° 9/99 rendu le 28 janvier 1999 concernant le recours en annulation de l'article 8, 1°, de la loi du 26 juin 1997 "portant confirmation des arrêtés royaux pris en application de la loi du 26 juillet 1996 visant à réaliser les conditions budgétaires de la participation de la Belgique à l'Union économique et monétaire européenne, de la loi du 26 juillet 1996 portant modernisation de la sécurité sociale et assurant la viabilité des régimes légaux des pensions et de la loi du 26 juillet 1996 relative à la promotion de l'emploi et à la sauvegarde préventive de la compétitivité", en ce qu'il confirme l'arrêté royal du 4 février 1997 "portant fixation pour l'année 1997 d'une cotisation sur le chiffre d'affaires de

PLENAIRE VERGADERING
DONDERDAG 3 FEBRUARI 1999

MEDEDELINGEN

REGERING

Overgezonden koninklijk besluit

Bij brief van 3 februari 1999 zendt de eerste minister het koninklijk besluit over tot wijziging van artikel 1 van de wet van 24 december 1993 betreffende de overheidsopdrachten en sommige opdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten en artikel 11 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven (Belgisch Staatsblad van 14 januari 1999).

Verzonden naar het College van quaestoren

ARBITRAGEHOF

Arresten

Met toepassing van artikel 113 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, geeft de griffier van het Arbitragehof kennis van :

- het arrest nr. 7/99 uitgesproken op 28 januari 1999 over de prejudiciële vraag betreffende de artikelen 310 en 311 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen (420 en 421 WIB 92), gesteld door het hof van beroep te Bergen bij arrest van 23 december 1996, inzake P. Malevé tegen de Belgische Staat;

(rolnummer : 1030)

- het arrest nr. 8/99 uitgesproken op 28 januari 1999 over de prejudiciële vraag betreffende artikel 11, § 3, van de wet van 16 juni 1960 die de organismen, belast met het beheer van de sociale zekerheid van de werknemers van Belgisch-Congo en Ruanda-Urundi, onder de controle en de waarborg van de Belgische Staat plaatst en die waarborg draagt dat de Belgische Staat de maatschappelijke prestaties ten gunste van deze werknemers verzekert, gesteld door het Hof van Cassatie bij arrest van 17 oktober 1997, inzake A. Burgin en anderen tegen de Belgische Staat;

(rolnummer : 1186)

- het arrest nr. 9/99 uitgesproken op 28 januari 1999 over het beroep tot vernietiging van artikel 8, 1°, van de wet van 26 juni 1997 "tot bekrachtiging van koninklijke besluiten genomen met toepassing van de wet van 26 juli 1996 strekkende tot realisatie van de budgettaire voorwaarden tot deelname van België aan de Europese Economische en Monetaire Unie, van de wet van 26 juli 1996 tot modernisering van de sociale zekerheid en tot vrijwaring van de leefbaarheid van de wettelijke pensioenstelsels en van de wet van 26 juli 1996 tot bevordering van de werkgelegenheid en tot preventieve vrijwaring van het concurrentievermogen", in zoverre het het koninklijk besluit van 4 februari 1997

certaines produits pharmaceutiques en application de l'article 3, §1er, 2° et 4°, de la loi du 26 juillet 1996 visant à réaliser les conditions budgétaires de la participation de la Belgique à l'Union économique et monétaire européenne", introduit par la société de droit néerlandais "Merck Sharp & Dohme BV";

(n° du rôle : 1262)

- l'arrêt n° 10/99 rendu le 28 janvier 1999 concernant la question préjudicielle relative à l'article 3 de la loi du 17 juillet 1991 modifiant les lois sur les pensions de réparation, coordonnées le 5 octobre 1948, en ce qui concerne la pension de réparation du conjoint survivant d'un invalide militaire, posée par le Conseil d'Etat par arrêt du 4 février 1998, en cause de l'Etat belge contre G. Moonen;

(n° du rôle : 1307)

- l'arrêt n° 12/99 rendu le 28 janvier 1999 concernant le recours en annulation du décret de la Communauté française du 14 juillet 1997 portant statut de la Radio-Télévision belge de la Communauté française (RTBF), introduit par A. Menu.

(n° du rôle : 1300)

Pour information

"houdende de vaststelling voor het jaar 1997 van een heffing op de omzet van sommige farmaceutische producten, met toepassing van artikel 3, § 1, 2° en 4°, van de wet van 26 juli 1996 strekkende tot realisatie van de budgettaire voorwaarden tot deelname van België aan de Europese Economische en Monetaire Unie" bekrachtigt, ingesteld door de vennootschap naar Nederlands recht "Merck Sharp & Dohme BV";

(rolnummer : 1262)

- het arrest nr. 10/99 uitgesproken op 28 januari 1999 over de prejudiciële vraag betreffende artikel 3 van de wet van 17 juli 1991 tot wijziging van de wetten op de vergoedingspensioenen, samengeordend op 5 oktober 1948, wat het vergoedingspensioen voor de langstlevende echtgenoot van een invalide militair betreft, gesteld door de Raad van State bij arrest van 4 februari 1998, inzake de Belgische Staat tegen G. Moonen;

(rolnummer : 1307)

- het arrest nr. 12/99 uitgesproken op 28 januari 1999 over het beroep tot vernietiging van het decreet van de Franse Gemeenschap van 14 juli 1997 houdende het statuut van de "Radio-Télévision belge de la Communauté française (RTBF)", ingesteld door A. Menu.

(rolnummer : 1300)

Ter kennisgeving

DIVERS

Ordre français des avocats du barreau de Bruxelles

Le bâtonnier de l'Ordre français des avocats du barreau de Bruxelles transmet des observations concernant la proposition de loi de M. Vandenberghe et consorts instaurant la responsabilité pénale des personnes morales (doc. Sénat n° 1217/1-98/99).

Renvoi à la commission de la Justice

VARIA

Franstalige Orde van de Brusselse balie

De stafhouder van de Franstalige Orde van de Brusselse balie zendt opmerkingen over betreffende het wetsvoorstel van de heer Vandenberghe c.s. tot invoering van de strafrechtelijke aansprakelijkheid van rechtspersonen (stuk Senaat nr. 1217/1-98/99).

Verzonden naar de commissie voor de Justitie